

GRÜNE Eckpunkte für ein RadG NRW

Kurzfassung

Präambel

In Umsetzung der „GRÜNEN Eckpunkte für ein RadG NRW“ (Eckpunkte) soll das daraus zu entwickelnde Radgesetz NRW den Inhalten und Zielen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ entsprechen. Diese Eckpunkte sind der Anfang, die notwendigen Veränderungen für eine echte Verkehrswende berücksichtigen selbstverständlich auch den Fußverkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel. Rad- und Fußverkehr müssen endlich als gleichberechtigte Verkehrsträger neben Auto und ÖPNV etabliert werden. Dazu soll die jahrzehntelange Autovorrangpolitik beendet werden, denn wir brauchen eine Verkehrsplanung, die den Straßenraum von außen nach innen denkt und den Bedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen gerecht wird.

Die Eckpunkte gliedern die Inhalte eines Radverkehrsgesetzes NRW in vier Blöcke. Diese beschäftigen sich

1. mit Leitzielen zur Entwicklung des Radverkehrs in NRW,
2. mit der Pflicht zur Radverkehrsplanung für Land, Regionen und Kommunen,
3. mit der Einbettung und Verzahnung des Radverkehrs in weitere Planungen sowie
4. mit einer der Bedeutung des Radverkehrs entsprechenden Verwaltungsorganisation und mit Vorgaben zur Mindestfinanzierung des Radverkehrs bis 2035.

Die Eckpunkte zielen auf eine Gesetzeslage in NRW, die eine systematische und langfristig wirkende Förderung der Fahrradmobilität ermöglicht. Das Land NRW nimmt damit konsequent seine Finanzierungs- und Planungsverantwortung für eine klimaschutzgerechte Mobilitätswende hin zu mehr Fahrradmobilität wahr und versetzt damit zugleich regionale und kommunale Akteure mehr als bisher in die Lage, die auf ihren Zuständigkeitsebenen wichtigen Schritte zu gehen.

Im Sinne von Aufbruch Fahrrad ist ein Marktanteil des Radverkehrs von 25% am Verkehrsaufkommen in NRW zu erreichen. Dieser Marktanteil liegt nur marginal unter dem aktuellen Marktanteil des Radverkehrs in den Niederlanden von 27%. Im ersten Radverkehrsplan ist zu klären, welchen Strategien und Maßnahmen in den unterschiedlichsten Bereichen benötigt werden, um diesen Zielwert so schnell wie möglich bei koordinierter Einbindung der Kommunen und der regionalen Planungsträger zu erreichen (=> Eckpunkt Nr. 22). Ein fachlicher Beirat soll die Festsetzung des Zielzeitpunkts der Umsetzung dauerhaft begleiten und auch bei der jährlichen Nachsteuerung der zur Zielerreichung notwendigen Maßnahmen kontinuierlich beraten.

Mit gemeinsamen Kräften möchten wir diese Mindestziele erreichen und übertreffen. Dafür braucht es neben dem Land NRW die regionalen Planungsträger, Kommunen und Landkreise sowie alle Menschen in NRW, die ihre Wege bereits mit dem Fahrrad zurücklegen oder dies künftig unter besseren Bedingungen gern tun möchten. Auch geht es nicht ohne die Energie, Impulse und Ideenkraft ehrenamtlicher Akteure, die sich mit ihrem Engagement für nachhaltige Mobilität, saubere Luft, lebenswerte Städte und den Schutz der Umwelt einsetzen.

1 Leitziele der Entwicklung des Radverkehrs in NRW

Nr. 1 Zweck des Gesetzes: Zielgerichtete Entwicklung des Radverkehrs

Dieses Gesetz bezweckt die Entwicklung des Radverkehrs, um in Mobilität und Verkehr den Anforderungen des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes zu entsprechen und zusammen mit einer auf die Aufwertung der nahräumlichen Beziehungen ausgerichteten Verkehrsentwicklungsplanung sowie Stadt- und Raumentwicklung für lebenswerte Städte, Gemeinden und Ortsteile zu sorgen.

Nr. 2 Leitziele zur Entwicklung des Radverkehrs

- Leitziel 1: **attraktive Radverkehrsinfrastruktur** vgl. Kapitel 1.1
- Leitziel 2: **Sicherheit des Radverkehrs** => Kapitel 1.2
- Leitziel 3: **landesweite Netzentwicklung** => Kapitel 1.3
- Leitziel 4: **Radverkehr in anderen Planungen sichern** => Kapitel 3

Nr. 3 Entwicklung des Radverkehrs als öffentliche Gemeinschaftsaufgabe

Die Aufgabe ist gemeinschaftlich von den Kommunen, den regionalen Planungsträgern sowie dem Land zu erfüllen (Kapitel 4).

1.1 Mit dem Rad immer und überall in NRW mobil (zu Leitziel 1)

Nr. 4 Radfahren für alle

Die Fahrt mit dem Rad ist grundsätzlich für jede Person und für möglichst viele Wegezwecke in NRW eine attraktive Alternative in der Verkehrsmittelwahl.

Nr. 5 Begriff der Radverkehrsinfrastruktur und der Radverkehrsanlagen

Zur Radverkehrsinfrastruktur gehören Radverkehrsanlagen sowie Fahrradabstellanlagen (=> Eckpunkt Nr. 8), Fahrradvermietungen (=> Eckpunkt Nr. 9) sowie Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs (=> Eckpunkt Nr. 10).

Zu Radverkehrsanlagen gehören alle speziell für den Radverkehr eingerichteten Straßenbestandteile und Wege.

Nr. 6 Zielzustand der Radverkehrsanlagen in NRW

Radverkehrsanlagen sind barrierefrei im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW. Der Zustand wird im Rahmen eines regelmäßigen Monitorings überwacht. Mängel werden regelmäßig und möglichst zeitnah beseitigt. Gravierende Mängel werden unverzüglich behoben. Radverkehrsanlagen sind auch bei Schnee und Eis befahrbar (Winterdienst). Sie werden auch im Falle von Bauarbeiten gesichert (gesonderte Radverkehrsführung).

Nr. 7 Funktionale Anforderungen an Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen werden auf ein planerisch ermitteltes Nachfragepotenzial (=> Eckpunkt Nr. 23) von Radfahrenden ausgelegt. Radverkehrsanlagen sollen

alltagstauglich sein und Überholvorgänge von Radfahrenden zulassen. Der Be-
lag der Radverkehrsanlagen soll ein sicheres und angenehmes, aufwandsarmes
Fahren und ein sicheres Bremsen ermöglichen.

Nr. 8 Verfügbarkeit und Qualität von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen sicher in Bezug auf Diebstahl und Be-
schädigung, vor Witterung geschützt, bequem in Bezug auf physischen Ab-
stellaufwand, in ausreichender Zahl in Bezug auf den regelmäßig zu erwarten-
den Abstellbedarf sowie möglichst zielnah und lagegünstiger als die Parkplätze
des Kfz-Verkehrs in Bezug auf „Points of interest“ verfügbar sein.

Nr. 9 Generelle Verfügbarkeit von Fahrradvermietung

In den Städten sollen Leihfahrräder möglichst flächendeckend und mit einem
am Nachfragepotenzial orientierten Angebot verfügbar sein.

Nr. 10 Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs

Weitere Serviceeinrichtungen und Informationen stärken die Attraktivität des
Radverkehrs und verdeutlichen den Stellenwert dieses Verkehrsmittels.

1.2 Mit dem Rad in NRW immer sicher unterwegs (zu Leitziel 2)

Nr. 11 Leitmotiv: „Vision Zero“

Das Leitmotiv der „Vision Zero“ als langfristiges Ziel und Leitlinie der Ausgestal-
tung von Maßnahmen zur Förderung der Sicherheit des Radverkehrs strebt die
vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen an, die zu getöteten und schwer
verletzten Radfahrenden führen.

Nr. 12 Objektive Verkehrssicherheit

Die Radverkehrsinfrastruktur muss so gestaltet werden, dass objektive Gefähr-
dungen für Radfahrende oder für andere Verkehrsteilnehmende im Regelfall
möglichst vermieden wird. Die Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Ver-
kehr sowie deren Nutzungsbedingungen müssen so ausgestaltet werden, dass
eine objektive Gefährdung für Radfahrende im Regelfall möglichst vermieden
wird.

Nr. 13 Subjektive Verkehrssicherheit

Durch kontinuierliche Befragungen sowie durch daraus abgeleitete Maßnahmen
der Informations- und der Öffentlichkeitsarbeit ist einerseits sicherzustellen,
dass objektiv vorhandene Risiken nicht fälschlich unterschätzt werden. Ande-
rerseits soll der Abbau subjektiv vorhandener Ängste unterstützt werden, soweit
sich diese nicht aus objektiven Gefährdungslagen begründen.

Nr. 14 Rücksicht auf Radfahrende und von Radfahrenden

Damit sich mehr Menschen „auf den Fahrradsattel schwingen“ muss gesichert
sein, dass insbesondere seitens der Kraftfahrzeugführenden mehr Rücksicht auf
Radfahrende genommen wird. Je mehr Menschen sich auf den Fahrradsattel

schwingen, umso wichtiger wird ein aufmerksamer und rücksichtsvoller Umgang der Radfahrenden sowohl untereinander als auch im Verhältnis zu anderen Verkehrsteilnehmenden und insbesondere den zu Fuß Gehenden.

Nr. 15 Aus Erfahrung mit Sicherheit klüger werden

Unfälle mit Auswirkungen auf Leib und Leben werden sich nie vollständig vermeiden lassen. Umso wichtiger ist es, dass systematisch auch außerhalb der Unfallbrennpunkte analysiert wird, ob und inwieweit Unfälle bei anderer Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, anderen Anordnungen oder anderen Nutzungsbedingungen (z.B. Sichtverhältnisse beim parkenden Kfz) vermieden werden. Hier hat das Land die Kommunen zu unterstützen.

1.3 Netzwirkung: Flächendeckendes Radverkehrsnetz NRW (zu Leitziel 3)

Nr. 16 Über das Radverkehrsnetz zu einer attraktiven Alternative zum Auto

Um landesweit die für Mobilität und Klimaschutz erforderliche Wirkung zu erreichen und auch um gleichwertige Mobilität in ganz NRW abzusichern, ist ein Radverkehrsnetz anzustreben, das alle für den Radverkehr relevanten Verbindungen abdeckt und bei dem sich niemand mehr die Frage stellen muss, ob ein Weg überhaupt mit dem Rad zurückgelegt werden kann.

Nr. 17 Hauptradverkehrsnetz für inner- und überörtliche Mobilität

Ein Hauptradverkehrsnetz aus Radschnellverbindungen (=> Eckpunkt Nr. 26) und Radvorrangrouten (=> Eckpunkt Nr. 27) ermöglicht eingebettet in das lokale Netz (=> Eckpunkt Nr. 28) auf den Hauptrelationen des Radverkehrs sowohl innerorts wie auf den überörtlichen Relation des Alltagsradverkehrs einen attraktiven und zügigen Radverkehr.

Ein Hauptradverkehrsnetz von landesweiter Bedeutung hat bis 2035 alle Ober- und Mittelzentren durch Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten zu verbinden.

Die Mehrzahl der Grundzentren soll im Rahmen der regionalen Netzentwicklung bis 2035 an das Hauptradverkehrsnetz von landesweiter Bedeutung angebunden werden. Bis 2050 sollen alle Grundzentren angebunden sein.

Nr. 18 Ergänzungnetz für Radverkehrsmobilität im Nahbereich

Abseits der Hauptrelationen sowie als Zu- und Abbringer zum Hauptradverkehrsnetz soll durch ein sicheres und flächendeckendes Ergänzungnetz aus lokalen Radverbindungen (=> Eckpunkt Nr. 28) bis 2035 ein attraktiver Radverkehr „auf allen Wegen“ bis 2035 ermöglicht werden.

Nr. 19 In Kombination unschlagbar: Rad und öffentlicher Verkehr

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten des schienengebunden Personenverkehrs (SPNV, U-Bahn, Straßenbahn, Schwebebahn), an zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB/ZOH) sowie relevanten Haltepunkten des innerörtlichen und regionalen

Busverkehrs sollen sukzessive bis 2030 qualitativ hochwertige und attraktiv gestaltete Fahrradabstellanlagen (=> Eckpunkt Nr. 8) in für die Regelnutzung ausreichender Zahl vorgehalten werden.

Die Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs (=> Eckpunkt Nr. 10) soll gezielt an bzw. in aufkommensstarken Haltestellen und Bahnhöfen angesiedelt werden.

Die Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern in Angeboten des ÖPNV sind – unter Berücksichtigung der technischen und wirtschaftlichen Grenzen der Erhöhung von Kapazitäten des ÖPNV – systematisch zu verbessern.

Nr. 20 Landesweite Fahrradvermietung am Bahnhof auf neuem Niveau

Um im überörtlichen Verkehr ein attraktives Angebot zu unterbreiten, ist ein qualitativ hochwertiges, landesweit nutzbares System aus Fahrradvermietstationen unter weitestmöglicher Einbindung vorhandener Systeme (Bike-Sharing-Systeme der Städte und Kreise bzw. ihrer Verkehrsunternehmen, der DB AG an Fernbahnhöfen, von Hochschulen sowie der Radstationen im Rahmen von NRW-Mobilstationen) aufzubauen.

2 Konsequente Radverkehrsplanung als Schlüssel zur Zielerreichung

2.1 Planvolles Vorgehen zur Verbesserung des Radverkehrs in NRW

Nr. 21 Radverkehrspläne mit Strategien, Ergebnis- und Handlungsziele und Maßnahmen

Die für die Verkehrsentwicklung verantwortlichen Akteure (Land, regionale Planungsträger und Kommunen, Kapitel 4) entwickeln in ihren Radverkehrsplänen (Kapitel 2.3) jeweils Strategien, um entsprechend den im Radverkehrsplan zu konkretisierenden Leitzielen (Kapitel 1) den Anteil des Radverkehrs zu steigern, leistungsfähige Radverkehrsnetze zu entwickeln und die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen.

Nr. 22 Ergebnisziel: Entwicklung des Anteils des Radverkehrs in NRW

Ziele in Bezug auf den Anteil des Radverkehrs an Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung werden im Wege integrierter Verkehrsentwicklungsplanung integrierter aus deren übergeordneten Zielen von der Planungskörperschaft entwickelt. Für NRW in seiner Gesamtheit sind folgende Mindestzielwerte der Marktanteile des Radverkehrs zu erreichen:

- 7% Anteil Radverkehr an der Verkehrsleistung in NRW sowie zugleich
- 25% Anteil Radverkehr an Verkehrsaufkommen (Wegen) in NRW

Nach Abfrage der Ziele der regionalen und kommunalen Planungsträger legt der Radverkehrsplan des Landes NRW (=> Eckpunkt Nr. 30) fest, in welchem Kalenderjahr die Mindestzielwerte erreicht werden und welche Mindestzielwerte für das Jahr 2050 gelten.

Nr. 23 Ergebnisziel: Entwicklung leistungsfähiger Radverkehrsnetze

Radverkehrsanlagen sollen unter Berücksichtigung der spezifischen Nachfragepotenziale in Bezug auf die angestrebte Steigerung der Verkehrsleistung kapazitativ angemessen dimensioniert und – zumeist sternförmig – so im Raum verteilt sein, dass sie zur Erreichbarkeit der Stadtzentren und Arbeitsplatzschwerpunkte in ihrer Gesamtheit ein an der Umsetzung der Ergebnis- und Handlungsziele des Radverkehrsplans orientiertes, funktional differenziertes Gesamtnetz aus Hauptradverkehrsnetz und Ergänzungsnetz ergeben (=> Kapitel 1.3).

Nr. 24 Ergebnisziel: Planvoll zu mehr Verkehrssicherheit

Bei der Planung von Lage und Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen ist den Belangen der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit zu entsprechen (=> Kapitel 1.2).

Nr. 25 Infrastrukturmaßnahmen als Ergebnisse der Radverkehrsplanung

Aus der gemäß dem Ergebnisziel für einen zukünftigen Zielhorizont anzustrebenden Radverkehrsleistung (=> Eckpunkt Nr. 21), der Analyse der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbeziehungen und unter Berücksichtigung der für andere Verkehrsträger und Verkehrsmittel geplanten Maßnahmen sind die zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs festzulegen.

2.2 Kategorien von Radverbindungen sowie Standards

Nr. 26 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen des Landes sind Wege oder Straßen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind. Eine solche eigenständige regionale Verkehrsbedeutung liegt zumindest dann vor, wenn ein Nachfragepotenzial ≥ 2.000 Radfahrenden im Querschnitt am Tag nachgewiesen wird.

Nr. 27 Radvorrangrouten

Radvorrangrouten sind Wege oder Straßen, die für die Hauptrelationen des örtlichen oder überörtlichen Radverkehrs bei einer zu erwartenden Verkehrsstärke von mindestens 500 Radfahrenden am Tag bestimmt sind. Es handelt sich dabei um Radwege, die grundsätzlich getrennt vom Kfz-Verkehr und vom Fußverkehr zu führen sind. Soweit keine Gründe der Verkehrssicherheit entgegenstehen, können Radvorrangrouten auch durch Fahrradstraßen oder durch Radfahrstreifen realisiert werden.

Nr. 28 Lokale Radverbindungen

Lokale Radverbindungen weisen eine zu erwartende werktägliche Verkehrsstärke von weniger als 500 Radfahrenden am Tag auf. Es handelt sich dabei häufig um hauptstraßenbegleitende Radverkehrsanlagen. Lokale Radverbindungen sollen innerhalb von Städten möglichst als Fahrradstraßen realisiert werden.

Sie können zwischenörtlich auch durch Markierungslösungen wie Radfahrstreifen realisiert werden, wenn vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege auf absehbare Zeit nicht eingerichtet werden können.

Nr. 29 Regelwerke und Standards

Das Land soll bei Bedarf analog zum Leitfaden „Radschnellverbindungen in NRW“ gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS NRW) weitere Regelwerke oder Leitfäden zur Standardisierung der Planung, des Baus und des Betriebs der Infrastruktur von Radverkehrsanlagen verschiedener Art erstellen, die die Praxis über die FGSV-Regelwerke hinaus unterstützen. Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sollen landesweit einheitlich durch spezifische Merkmale in der Beschilderung als Hauptradwege mit entsprechendem Ausbaustand erkennbar und nutzbar sein.

2.3 Radverkehrsplanung im Land, in den Regionen und den Kommunen

Nr. 30 Radverkehrsplan des Landes NRW

Das Land erstellt einmal in jeder Wahlperiode einen Radverkehrsplan des Landes NRW. Dieser Radverkehrsplan legt in Konkretisierung der Leitziele (Kapitel 1) die landesweiten Strategien sowie Ergebnis- und Handlungsziele zur Entwicklung des Radverkehrs von landesweiter Bedeutung und die damit verknüpften Maßnahmen zur Netzentwicklung fest. Mindestinhalte sind:

- a. landesweite Ergebnis- und Handlungsziele (=> Kapitel 2.1)
- b. landesweite Strategien zur Umsetzung der Ergebnis- und Handlungsziele
- c. landesweite Regelwerke und Standards (=> Eckpunkt Nr. 29)
- d. Entwicklung des Hauptradverkehrsnetzes für Radwege von landesweiter Bedeutung
- e. Koordination Radvorrangrouten zwischen mehreren Regionen
- f. Inhalte und Verfügbarkeit der Informations- und Serviceinfrastruktur
- g. Forschung und Entwicklung
- h. Öffentlichkeitsarbeit (Status, Image, Mobilitätsbildung)
- i. kennzifferngestützter Erhaltungszustandsbericht für Radverkehrsinfrastruktur in der Straßenbaulast des Landes (zugleich Muster für Berichte von Regionen und Kommunen)
- j. Fördervoraussetzungen für den Radverkehr in der Straßenbaulast der Kommunen
- k. Aktualisierung des Bedarfsplans für die Radverkehrsinfrastruktur in NRW

Nr. 31 Regionale Radverkehrspläne

Die regionalen Planungsträger gemäß Landesplanungsgesetz (=>Eckpunkt Nr. 50) erstellen einmal in jeder Wahlperiode jeweils ihren regionalen Radverkehrsplan. Mindestens folgende Inhalte sind im Radverkehrsplan zu erarbeiten:

- a. regionale Ergebnis- und Handlungsziele zur Entwicklung des Radverkehrs innerhalb von fünf und zehn Jahren sowie bis 2050
- b. regionale Strategien zur Umsetzung der Ergebnis- und Handlungsziele
- c. Entwicklung des Netzes für Radverkehrsanlagen regionaler Bedeutung
- d. Koordination Radvorrangrouten zwischen Kommunen
- e. Inhalte und Verfügbarkeit der Informations- und Serviceinfrastruktur
- f. regionale Öffentlichkeitsarbeit (Status, Image)
- g. kennzifferngestützter Erhaltungszustandsbericht der Radverkehrsinfrastruktur, die nicht in der Straßenbaulast des Landes liegt
- h. Aktualisierung des Bedarfsplans für die Radverkehrsinfrastruktur in NRW

Nr. 32 Kommunale Radverkehrspläne

Die Kommunen erstellen einmal in jeder Wahlperiode kommunale Radverkehrspläne, die im Einklang mit kommunalen Verkehrsentwicklungsplänen stehen müssen (=> Eckpunkt Nr. 42). Sie sollen zeitgleich mit diesen aufgestellt werden. Zu den Inhalten gehören mindestens:

- a. kommunale Ergebnis- und Handlungsziele zur Entwicklung des Radverkehrs innerhalb von fünf und zehn Jahren sowie bis 2050
- b. kommunale Strategien zur Umsetzung der Ergebnis- und Handlungsziele
- c. Entwicklung des Netzes von Radverkehrsanlagen von lokaler Bedeutung
- d. kommunale Öffentlichkeitsarbeit (Status, Image) sowie außerschulische Mobilitätsbildung (Kindergärten, Freie Träger)
- e. kennzifferngestützter Erhaltungszustandsbericht der Radverkehrsinfrastruktur in der Straßenbaulast der Kommune (soweit nicht Teil der regionalen Radverkehrspläne)
- f. Aktualisierung des Bedarfsplans für die Radverkehrsinfrastruktur in NRW

Nr. 33 Vertikale und horizontale Abstimmung der Radverkehrspläne

Bei der Aufstellung der Radverkehrspläne sind die Inhalte benachbarter Radverkehrspläne zu beachten bzw. es ist ein möglichst optimales Ineinandergreifen der Planungen herbeizuführen. Die Kommunen, die Kreise und die regionalen Planungsträger erstellen ein baulastträgerübergreifendes integriertes Netzkonzept für den Radverkehr. Die Netzentwicklung in den Kommunen soll sich dazu in die hierarchischen Gegebenheiten und Erfordernisse der Netzentwicklung in den Regionen und diese in die Gegebenheiten und Erfordernisse der Entwicklung des Landesnetzes einfügen.

2.4 Bedarfsplan der Radverkehrsinfrastruktur in NRW

Nr. 34 Inhalte des Bedarfsplans für die Radverkehrsinfrastruktur in NRW

Für ganz NRW werden die sich aus den jeweils gültigen Radverkehrsplänen ergebenden Kerninformationen in einem Bedarfsplan für die Radverkehrsinfrastruktur in NRW zusammengeführt. Dabei handelt es sich um Kennziffern und Angaben zu:

- a. Marktanteil des Radverkehrs
- b. Zielnetz bis 2050 und Netzentwicklung im Zeithorizont von fünf und zehn Jahren für Radverkehrsanlagen (getrennt nach Straßenbaulastträgern)
- c. kurzfristig (ein bis fünf Jahre) und mittelfristig geplante (sechs bis zehn Jahre) Investitionsmaßnahmen in die Radverkehrsinfrastruktur
- d. Kennziffern zum Erhaltungszustand und zur Nutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur der betreffenden Straßenbaulastträger

Nr. 35 Transparenz über den Bedarfsplan im Internet

Der Bedarfsplan dokumentiert die von den verschiedenen Planungsträgern ermittelten Sachstände sowie die beschlossenen Ziele und Maßnahmen im Internet.

2.5 Beteiligung bei der Radverkehrsplanung

- Nr. 36 Beteiligung der Öffentlichkeit im Planungsprozess
- Nr. 37 Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einbindung der Nutzenden
- Nr. 38 Einbeziehung von Mobilitätserfahrungen und Fachwissen

2.6 Berichterstattung und Nachsteuerung zur Radverkehrsplanung

- Nr. 39 Sachstandsbericht zur Umsetzung geplanter Maßnahmen
- Nr. 40 Monitoringbericht zur Erreichung der Ziele der Radverkehrspläne
- Nr. 41 Öffentlichkeit der Berichte zur Umsetzung der Radverkehrsplanung

3 Radverkehr in der Verkehrs-, Raum- und Stadtentwicklung (Leitziel 4)

3.1 Radverkehr als Teil integrierter Verkehrsentwicklung

Nr. 42 Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung und Planungsgrundsätze

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung ist auf der Ebene des Landes, der Regionen und/oder der Kommunen zu betreiben. Die Radverkehrsplanung ist unmittelbar mit dieser zu verzahnen. Dieses betrifft die Handlungsziele, aber auch die Strategien und Maßnahmen zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur. Planungsgrundsätze sollen Fuß-, Radfahrer*innen und vor allem Kinder in den Blick nehmen und Verkehrsraum von außen nach innen planen.

Nr. 43 Zugehörigkeit des Radverkehrs zum Umweltverbund

Der Umweltverbund ist gesamthaft entsprechend den Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel zu entwickeln. Nur in seiner Gesamtheit und insbesondere durch Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr hat der Umweltverbund die Chance, eine im Verkehrsmarkt nachfragewirksame, attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten.

Nr. 44 Priorität in der Straßenraumgestaltung für den Umweltverbund

Die Mobilität mit dem Umweltverbund (=> Eckpunkt Nr. 43) ist durch geeignete Prioritäten in der Straßenraumgestaltung sowie in der Organisation des Verkehrsflusses zu fördern, um die mit dem Verkehr verbundenen Beeinträchtigungen für Umwelt, Gesundheit und Klima zu vermindern, die Effizienz in der Nutzung der Verkehrsflächen sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Umfeld von Straßen und Plätzen im Sinne lebenswerter Städte und Orte zu erhöhen.

Nr. 45 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr und der Einsatz von Lastenrädern

Für den Wirtschaftsverkehr sind nachhaltige Mobilitätskonzepte zu entwickeln und zu realisieren. Dabei ist zu prüfen, ob und wie die innerstädtische Verteilung von Gütern über dezentrale, kleine Umschlagplätze („Microhubs“) erfolgen kann, an denen zum Beispiel Güter von größeren Transportern auf Lastenräder umgeladen werden können. Ebenfalls ist zu prüfen, wie die Verfügbarkeit von Lastenrädern im Wege der Radvermietung (=> Eckpunkt Nr. 9) gefördert werden kann.

3.2 Verkehrsentwicklung verzahnt mit Landes- und Regionalplanung sowie mit der Regional- und Stadtentwicklung

Nr. 46 Belange des Radverkehrs in verkehrsrelevanter Planung

Die Regional- und Landesplanung, die Stadtentwicklungsplanung sowie Planungen und Entscheidungen über verkehrsrelevante Einrichtungen und Standorte haben die Erfordernisse des Radverkehrs und die in den örtlich und sachlich einschlägigen Radverkehrsplänen enthaltenen Ergebnis- und Handlungsziele im gesamten Planungsprozess einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Nr. 47 Absicherung der angestrebten Verkehrsinfrastrukturentwicklung

Die Realisierbarkeit der in den Radverkehrsplänen konkretisierten Radverkehrsinfrastruktur des mittel- und langfristigen Bedarfs (> fünf Jahre) ist durch Festlegung von Entwicklungsvorgaben und Zweckbestimmungen für die Infrastruktur im Regionalplan oder im Flächennutzungsplan abzusichern.

4 Organisatorische Zuständigkeiten für den Radverkehr in NRW

Nr. 48 Ressourcen und Prozesse auf Wachstumskurs

Radverkehrsleistung und Radverkehrsaufkommen werden stark gesteigert (=> Eckpunkt Nr. 21). Um dieses zu erreichen wird neue Radverkehrsinfrastruktur sehr zügig benötigt. Eine schnelle und qualitativ hochwertige Ausweitung des Bestandes an Radverkehrsinfrastruktur kann nur gelingen, wenn die Bauplanungs- und Baubetreauungskapazitäten der öffentlichen Hand adäquat erhöht werden.

Nr. 49 Zuständigkeiten der Kommunen

Die Gemeinden haben in Abstimmung mit den anderen Trägern der Straßenbaulast darauf hinzuwirken, dass ein zusammenhängendes Netz für den Radverkehr im Gemeindegebiet geschaffen wird. In gleicher Weise sollen die Kreise darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr im Kreisgebiet geschaffen wird. (=> Eckpunkt Nr. 33)

Die Kreise, die kreisfreien Städte sowie die großen kreisangehörigen Städte werden durch das Radgesetz verpflichtet, mindestens einmal in jeder Wahlperiode

einen Radverkehrsplan gemäß Eckpunkt Nr. 32 aufzustellen und dessen Umsetzung durch jährliche Sachstandsberichte transparent zu machen sowie über dessen Zielerreichung einmal in jeder Legislaturperiode auf Basis eines Monitoringberichts zu informieren und den landesweiten Bedarfsplan für die Radverkehrsinfrastruktur entsprechend zu aktualisieren (= > Eckpunkt Nr. 40).

Nr. 50 Zuständigkeiten regionaler Planungsträger nach dem RadG NRW

Die regionalen Planungsträger nach Landesplanungsgesetz NRW haben mindestens einmal in jeder Wahlperiode einen regionalen Radverkehrsplan gemäß Eckpunkt Nr. 31 aufzustellen und dessen Umsetzung durch jährliche Sachstandsberichte transparent zu machen. Über dessen Zielerreichung ist einmal in jeder Wahlperiode auf Basis eines Monitoringberichts zu informieren und der landesweite Bedarfsplan für die Radverkehrsinfrastruktur zu aktualisieren.

Die regionalen Planungsträger haben die Aufstellung der kommunalen Radverkehrspläne gemäß Eckpunkt Nr. 32 zu begleiten und für eine interkommunale Vernetzung der Radinfrastruktur auch über die Region hinaus zu sorgen.

Zur Erfüllung dieser Aufgabe sind bei den regionalen Planungsträgern sechs Kompetenzzentren Radmobilität in den Regionen des Landes NRW aufzubauen.

Nr. 51 Zuständigkeiten des Landes NRW

Das für Verkehr zuständige Ministerium des Landes NRW ist verpflichtet, mindestens einmal in jeder Legislaturperiode einen landesweiten Radverkehrsplan gemäß Eckpunkt Nr. 30 aufzustellen und dessen Umsetzung durch jährliche Sachstandsberichte transparent zu machen sowie über dessen Zielerreichung einmal in jeder Legislaturperiode auf Basis eines Monitoringberichts zu informieren und den landesweiten Bedarfsplan für die Radverkehrsinfrastruktur jeweils entsprechend zu aktualisieren.

Nr. 52 Schaffung und Aufgaben des Landesbetriebs Mobilität.nrw

Der Landesbetrieb Straßen.nrw wird zu einem für alle Verkehrsträger zuständigen Landesbetrieb Mobilität.nrw umgebaut. Diesem fällt eine zentrale Aufgabe bei der Ausfüllung der Landesverantwortung zu.

Die vom Landesbetrieb Mobilität.nrw zu erfüllenden Aufgaben im Radverkehr machen den Aufbau der für die neuen Aufgaben notwendigen Kompetenzen erforderlich. Dieses soll auch durch eine aufgabenadäquate Stellenverlagerung aus dem Bereich Straßenbau realisiert werden. Mit Blick auf den Nachholbedarf im Bereich Radverkehr sind 25% aller Beschäftigten beim bisherigen Landesbetrieb Straßen.nrw zukünftig dem Landesbetrieb Mobilität.nrw für Aufgaben der Planung, dem Bau und dem Unterhalt der Radinfrastruktur zuzuordnen.

Nr. 53 Etablierung von Prozessen und Gremien zur Lösung von Konflikten

Das Land, die Regionen und die Kommunen etablieren Prozesse und beratende Gremien oder Beiräte, um planerische Konflikte bei der Erstellung von Radverkehrsplänen aufzulösen und Schwierigkeiten in der Umsetzungsplanung möglichst unkompliziert beheben zu können und so den Bau von Radwegen effizienter und zügig zu gestalten.

5 Finanzierung des Radverkehrs in NRW

Nr. 54 Finanzierungsverantwortung entsprechend Straßenbaulast

Land und Kommunen stehen jeweils in der Finanzierungsverantwortung für die in ihrem Wirkungskreis liegenden Radwege: Das Land finanziert die in seiner Straßenbaulast liegenden Radschnellwege sowie weitere Radwege mit landesweiter Bedeutung (=> Eckpunkt Nr. 30 Buchstabe d). Die Kommunen haben die Radverkehrsanlagen zu finanzieren, die in ihrer Straßenbaulast liegen. Die anerkannten und etablierten Regelungen des Straßen- und Wegegesetzes NRW für den Bau und Unterhalt von Straßen gelten eins zu eins für den Bau der Radinfrastruktur.

Nr. 55 Budget für Umsetzung des Radverkehrsplans des Landes NRW

Für jeden Radverkehrsplan ist ein Budget vorzusehen, welches anteilig erforderlich ist, um die jeweils in den nächsten fünf und zehn Jahren zur Erreichung der langfristigen Ziele erforderlichen Maßnahmen zu realisieren.

Über das Budget in Form einer Verpflichtungsermächtigung entscheidet der Landtag NRW zusammen mit dem Beschluss des Radverkehrsplans NRW.

Aus dem Landeshaushalt sind bis 2035 mindestens Mittel in Höhe von 90 Mio. € pro Jahr für die Realisierung von investiven Maßnahmen aus dem Bedarfsplan für die Radverkehrsinfrastruktur in NRW zu Verfügung zu stellen.

Diese Mittel sind in einer Höhe von durchschnittlich 50-60 Mio. € pro Jahr in Radschnellverbindungen des Landes zu investieren.

Weitere Fördermittel in Höhe von durchschnittlich 30-40 Mio. € pro Jahr sind durch das Land in ausgewählte Radvorrangrouten mit landesweiter Netzwirkung sowie in regionale und kommunale Hauptradwege zu investieren. Die Förder Voraussetzungen für derartige Vorhaben sollen im Radverkehrsplan des Landes entwickelt werden.

Nr. 56 Budget zur kommunalen und regionalen Radverkehrsplanung

Das Land verpflichtet die Kommunen und die regionalen Planungsträger mit diesem Gesetz auf die Aufstellung von Radverkehrsplänen mindestens einmal pro Legislaturperiode, auf die jährliche Erstellung eines Sachstandsberichts zur Umsetzung des Radverkehrsplans sowie zur Erstellung eines Monitoringberichts im Vorfeld der Aufstellung eines Radverkehrsplans.

Die Entscheidung zur Umsetzung der in den Radverkehrsplänen vorgesehenen Strategien, Zielen und Maßnahmen liegt hingegen bei den Kommunen und den regionalen Planungsträgern, die insoweit im eigenen Wirkungskreis und im Rahmen kommunaler Planungshoheit handeln.

Das Land gewährt den Kommunen und den regionalen Planungsträgern einen pauschalierten finanziellen Ausgleich der entstehenden Kosten für die neu hinzu gekommenen Planungsaufgaben in Höhe von jeweils einem Euro pro Einwohner/Einwohnerin und Jahr.

Nr. 57 Budget zur Finanzierung der Kooperation von Radverkehr und ÖPNV

Für Maßnahmen zur Verbesserung der inter- und multimodalen Nutzbarkeit von SPNV/ÖPNV und Radverkehr (=> Eckpunkt Nr. 19 und Eckpunkt Nr. 20) wird ein Mindestbudget von 10 Mio. € pro Jahr zur Verfügung gestellt. Dieses Budget wird zur Hälfte aus Regionalisierungsmitteln bereitgestellt. Maßnahmen aus dem Budget können sowohl in Radverkehrsplänen wie in Nahverkehrsplänen enthalten sein.