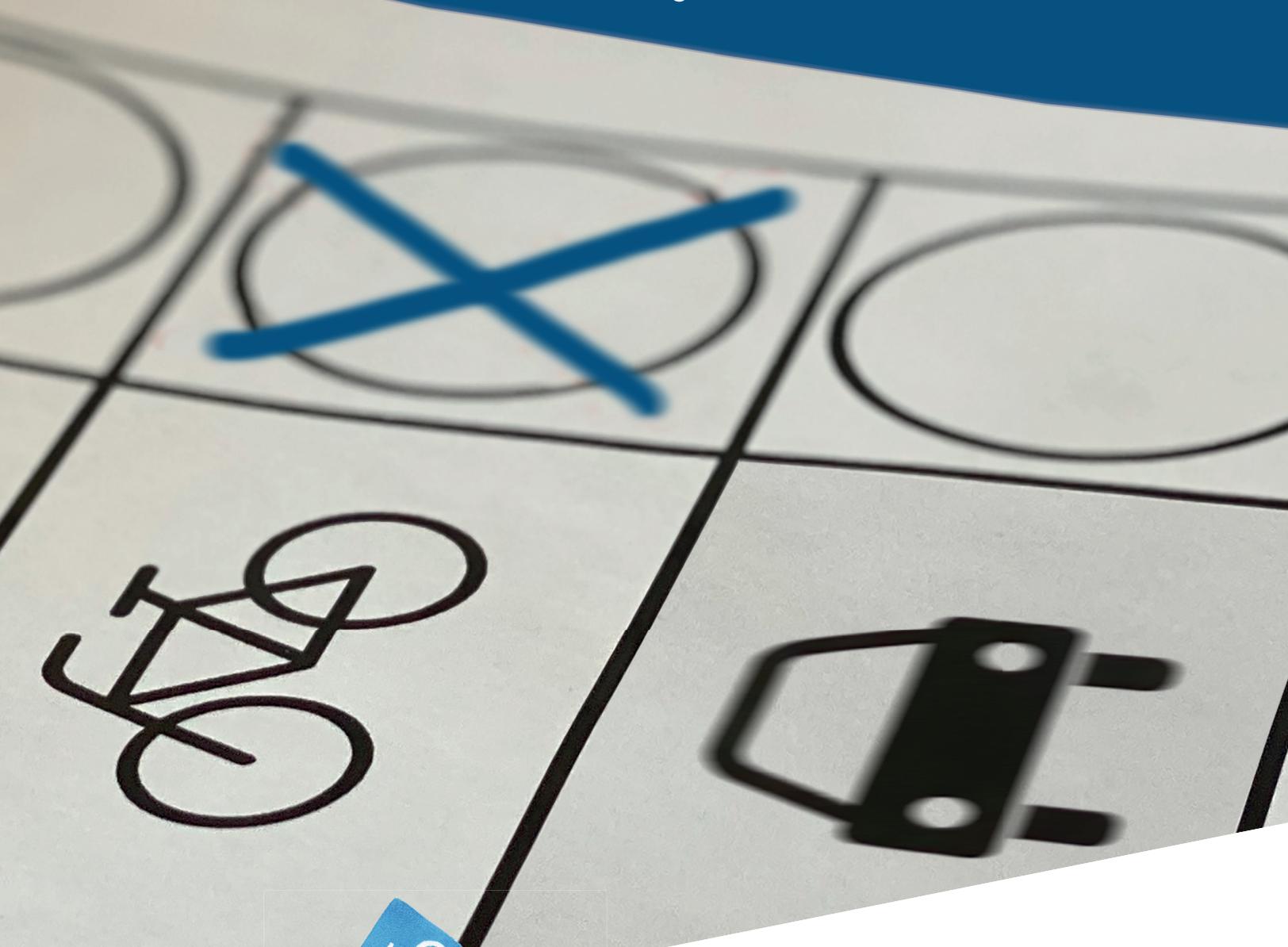


WAHLPRÜFSTEINE

zur Landtagswahl 2022 in Nordrhein-Westfalen



Wie stehen die NRW-Parteien
zur Fahrradmobilität?

WAHLPRÜFSTEINE ZUR LANDTAGSWAHL NRW

Am 15. Mai 2022 sind mehr als 13 Millionen Wahlberechtigte in Nordrhein-Westfalen aufgerufen einen neuen Landtag zu wählen.

Wie stehen die Parteien zur Fahrradmobilität?

Um das herauszufinden, hat der Fahrrad-Club ADFC NRW Wahlprüfsteine formuliert. Es sind acht Fragen zu zentralen Aspekten der Radverkehrsförderung. Die Antworten der Parteien hat der ADFC bewertet. Die Ergebnisse sollen zur Meinungsbildung dienen und eine Orientierung bei der Wahlentscheidung bieten.

NRW braucht die Verkehrswende, jetzt!

Unsere Straßen sind überlastet. Überall in Stadt und Land sehen, hören, atmen und spüren wir die negativen Auswirkungen der autozentrierten Verkehrspolitik. Die nächsten Jahre sind für die Klima- und Verkehrswende entscheidend! Die aktuellen Herausforderungen lassen uns keine Zeit mehr, um nachhaltige Lösungen länger aufzuschieben und halbherzig anzugehen. Es ist höchste Zeit, Mobilität grundlegend neu zu denken und mutig zu handeln!

Mobil zu sein, muss für alle gleichberechtigt möglich sein, unabhängig von Einkommen, körperlichen Einschränkungen, Alter und Geschlecht.

Radfahren ist gesund, ressourcenschonend und kostengünstig!

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW), das seit diesem Jahr in Kraft ist, hätte dafür ein zentraler Baustein sein sollen.

Insgesamt fehlt es jedoch an Konsequenz, Verbindlichkeit und Ambition, um den landesweiten Anteil des Radverkehrs an allen zurückgelegten Wegen von derzeit rund zehn Prozent in den nächsten Jahren auf 25% zu steigern. Eine zentrale Voraussetzung dafür ist es, den vorhandenen Platz, der bislang für das Auto reserviert ist, zu Gunsten der Fahrrad- und Nahmobilität neu aufzuteilen. Dieser Herausforderung wird das FaNaG allein jedoch bei weitem nicht gerecht.

Der ADFC fordert eine Verkehrspolitik, die den Menschen und nicht das Auto in den Mittelpunkt stellt. Wir wollen Platz für Menschen und sichere Straßen ohne Verkehrstote - in den Städten und auf dem Land!

Eine sozial und ökologisch gerechte Verkehrswende bedeutet aus unserer Sicht mehr Platz für Fahrrad, Fuß und ÖPNV!

Die nächste Landesregierung muss also folgerichtig und zielstrebig die Verkehrswende einleiten! Dazu braucht es eine Abkehr von der bislang autozentrierten Planung, hin zu klimafreundlicher, effizienter und platzsparender Mobilität, die sauberer und sicherer ist.

Unsere 8 Fragen an die Parteien beziehen sich auf

Maßnahmen und Strategien zur Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes

eine effizientere Zusammenarbeit und Unterstützung der Kommunen und Kreise bei Planung, Bau und Instandhaltung der Radinfrastruktur

den Bau von Radschnellwegen

hochwertiges Fahrradparken

mehr Verkehrssicherheit

eine Initiative für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts und eine Reform des Verkehrsrechts zu Gunsten der Nahmobilität

eine Strategie für mehr Personal

eine auskömmliche Finanzierung des Radverkehrs

Die Bewertungen und Positionen des ADFC NRW zu den Antworten der Parteien sind im Folgenden dargestellt.

#FAHRRADLAND

LEGENDE

ADFC stimmt mit Position der Partei im Westentlichen überein; richtiger Weg zur Radverkehrsförderung.



ADFC stimmt überwiegend zu, gute Ideen sind dabei.



Einiges kann man so machen, anderes fehlt. Erfolg eher unklar.



ADFC stimmt einigen Positionen nicht zu / Zu allgemeine Aussagen.



ADFC stimmt nicht zu / Antwort fehlt.



© A

UNSERE 8 FRAGEN

1.

Wie wird Ihre Partei die Regelungen des FaNaG durchsetzen und welche ergänzenden Maßnahmen werden unternommen (z.B. konkrete Strategien / Radverkehrspläne mit qualitativen, quantitativen, kurz-, mittel- und langfristigen Zielwerten für den Modal-Split, Zielnetzen und Investitionen) ?

2.

Durch welche Maßnahmen wird Ihre Partei die Verfahrensweisen und Zusammenarbeit von Kommunen, Kreisen und weiteren beteiligten Akteuren (Behörden, Straßen.NRW) effizienter gestalten und bei der Umsetzung regionaler Radwegenetze unterstützen (z.B. regionale Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren) ?

5.

Welche konkreten Maßnahmen wird ihre Partei im Sinne der Vision Zero, über das Verkehrssicherheitsprogramm hinaus und zur Einhaltung ordnungs- und verkehrsrechtlicher Vorgaben und Regeln umsetzen (z.B. durch Erlasse/Verordnungen u.a. zur Überwachung und Sanktionierung ordnungswidrigen Parkens)?

6.

Wird Ihre Partei bei zukünftiger Regierungsbeteiligung eine Initiative in Richtung der Bundesgesetzgebung ergreifen, um die StVO und das StVG umfassend zu Gunsten der Nahmobilität zu reformieren und „Tempo 30“ als Regelgeschwindigkeit innerorts zu ermöglichen ?

AN PARTEIEN ZUR LANDTAGSWAHL 2022 IN NRW

3.

Bislang müssen Kommunen und Kreise Potential-/Machbarkeitsanalysen für Radschnellwege erstellen. Wird Ihre Partei bei der Entwicklung des Bedarfsplans für Radschnellwege (§19 FaNaG) zukünftig die Landesregierung in der Verantwortung sehen diese Aufgaben zu übernehmen und initiativ tätig zu werden ?

4.

Wird Ihre Partei sich bei zukünftiger Regierungsbeteiligung neben der Förderung von Baukosten auch für die dauerhafte Förderung von Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern, die neben dem Parken auch Fahrradverleih und Reparaturservice anbieten, und Leihradsystemen einsetzen?

7.

Bitte beschreiben Sie ihre Strategie zur Personalplanung (Aus- und Weiterbildung, Stiftungsprofessuren an Hochschulen, Straßen. NRW), um den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen, Instandhaltung zu gewährleisten sowie die Regelungen des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes (FaNaG) umzusetzen.

8.

Laut dem Nationalen Radverkehrsplan NRVP 3.0 soll sich die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen an rund 30 Euro je Einwohner*in und Jahr orientieren. Welchen anteiligen Betrag wird die Landesregierung je Einwohner*in/Jahr nach dem Willen ihrer Partei investieren?

1. Wie wird Ihre Partei die Regelungen des FaNaG durchsetzen und welche ergänzenden Maßnahmen werden umgesetzt (z.B. konkrete Strategien / Radverkehrspläne mit qualitativen, quantitativen, kurz-, mittel- und langfristigen Zielwerten für den Modal-Split, Zielnetzen und Investitionen)?

CDU NRW

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW wird durch den dazugehörigen Aktionsplan ergänzt und komplettiert. Damit werden wir die Kommunen bei der planerischen, baulichen und kommunikativen Umsetzung unterstützen. Auf Grundlage einer Potenzialanalyse werden wir die Radinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen. Mit Hilfe der Analyse Radnetzverkehr und den dadurch festgestellten Lücken im Radwegenetz werden wir mit gezielten Maßnahmen ein zusammenhängendes Netz herstellen. Wir werden zudem die Investitionen in die Nahmobilitätsinfrastruktur auf dem aktuell hohen Niveau verstetigen. Dazu gehört auch, dass wir 1.000 weitere Mobilstationen einrichten, um eine bessere Vernetzung von ÖPNV, Fahrrad, Car-Sharing und anderen Angeboten zu unterstützen. Besonders wichtig ist uns die kontinuierliche und konkrete Unterstützung der Kommunen – sowohl durch Beratung als auch durch Fördermittel.

SPD

Wir wollen eine Stabsstelle Nahmobilität beim Landesverkehrsministerium schaffen, um den Prozess zum Ausbau der Nahmobilität deutlich konsequenter nach vorn zu entwickeln. Dabei werden wir die Zusammenarbeit mit den Kommunen deutlich stärker suchen, als dies im Gesetz verankert ist. Denn die Kommunen sind die entscheidenden Akteure, die vor Ort die Politik für mehr Nahmobilität im Rahmen der Verkehrswende umzusetzen haben. Das gilt auch für die Beteiligung weiterer relevanter Akteure vor Ort.

Freie Demokraten
Nordrhein-Westfalen **FDP**

Wir wollen den Radverkehr stärken und in den Gesamtverkehr durch einen sachgerechten Ausbau der erforderlichen Infrastruktur einbinden. Mit dem Fahrradgesetz haben wir eine Grundlage geschaffen und zudem seit unserer Regierungsübernahme weit mehr in die Radinfrastruktur investiert als zuvor investiert wurde. Dies wollen wir verstetigen. Wir werden damit in den folgenden Jahren in ein umfassendes, landesweites Netz von unterschiedlichen Fahrradwegen auf Feldwegen investieren. Zentral ist dabei, dass tatsächlich ein Verkehrswegenetz gespannt wird, das alle größeren Städte mit sinnvollen Routen verbindet und überörtliche mit kommunalen Radwegen verknüpft. Durch den Aufbau von Radabstellanlagen und von Mobilstationen, die die unterschiedlichen Verkehrsträger miteinander vernetzen, wird das Fahrrad noch flexibler und besser nutzbar.



Um die Fahrradmobilität zu fördern benötigt es eine Umsetzungsstrategie bzw. landesweite und regionale Radverkehrspläne, die die handelnden Akteure des Landes, der Kommunen und Kreise verbindlich adressiert und verbindliche, messbare Zielvorgaben zur Planung, Bau und Instandhaltung der Radinfrastruktur enthält. Diese Strategie muss eine Bindungswirkung für die entsprechenden Akteure, Verwaltungen und Behörden entfalten,

da die Regelungen im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz allein nicht ausreichen. Zentrale Aspekte für eine konsequente Radverkehrsförderung sind konkrete Maßnahmen wie z.B.:

- die Einrichtung regionaler Kompetenz- und Koordinierungszentren für eine effizientere Zusammenarbeit der beteiligten Akteure (s. Frage Nr. 2)
- mehr Personal für Verwaltungen und Institutionen (s. Frage Nr. 7),

- Evaluierung und Monitoring der Radverkehrsförderung, eine umfassende Kommunikationsstrategie und intensivere Öffentlichkeitsarbeit,
- Strategie zur Mobilitätsbildung für alle Altersgruppen,
- die Durchsetzung bestehender Regelungen (z.B. der StVO) durch Erlasse und Verordnungen.



Das FaNaG NRW ist der erste Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger. Die AfD wird daher die Regelungen trotz unzureichendem Charakter in der Durchsetzung konsequent unterstützen. Ergänzend sollte an viel genutzten, intakten Landesstraßen der Bedarf einer verkehrssicheren Radführung geprüft werden - nicht nur bei Neu- und Ausbau. Auch Landesstraßen mit hohem Unfallrisiko müssen vorrangig geprüft werden. In NRW mit einem hohen Sanierungstau wäre es zudem effektiver gewesen, bei allen Sanierungsmaßnahmen die Radwegführung zu durchdenken. Ein Modal-Split von 25 % ist nicht möglich, wenn nicht einmal Schnittstellen für den Wechsel zum ÖPNV gegeben sind. So sollten auch P+R-Anlagen finanziell verstärkt gefördert werden. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer ist wichtigster Entscheidungsfaktor bei der Verkehrsgestaltung. Die AfD setzt sich für ein gut ausgebautes Radwegenetz sowohl entlang Bundes- und Landesstraßen als auch auf ehem. Bahntrassen ein.



In unserem Gesetzentwurf für ein Radverkehrsgesetz NRW stärken und bauen wir die Radverkehrsinfrastruktur im Land, den Regionen und Kommunen aus und verknüpfen sie untereinander und mit den anderen Verkehrsträgern. Dadurch erhöhen wir den Radverkehrsanteil am Modal Split mit dem Ziel, in einem kurzen Zeitraum 25 % Anteil an den Wegen und 7 % an der Verkehrsleistung zu erreichen. Mit dem Landesradverkehrsplan werden verbindliche landesweite Ergebnis- und Handlungsziele sowie die Strategie zu deren Umsetzung konkret festgehalten. Er legt auch die Entwicklung des Hauptradverkehrsnetzes für Radwege von landesweiter Bedeutung fest. Dies endet nicht an kommunalen Grenzen, sondern wird innerorts auf relevanten Hauptverbindungen fortgesetzt und erschließt z.B. Bahnhöfe. Bis 2035 soll die Mehrheit der Grundzentren an das Hauptradverkehrsnetz angeschlossen sein. Die lokalen Radwegenetze sollen abseits der Hauptrelationen und als Zu- und Abbringer zum Hauptradverkehrsnetz bis 2035 geschaffen werden.



Das Fahrrad - und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen ist das Ergebnis der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“. Diese hat in kurzer Zeit über 200.000 Unterschriften gesammelt und diese 2019 dem Landtag übergeben. Die Linke NRW hat die Forderungen der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad in allen neun Punkten unterstützt. Leider bildet das FaNaG nicht alle Forderungen ausreichend ab. Zur Forderung 25 Prozent Fahrradanteil im Modalsplit muss natürlich auch das Jahr genannt werden, bis wann dieses erreicht sein soll: Wichtig ist für uns festzulegen, in welchen zeitlichen Abläufen welche Maßnahmen ergriffen werden und dass die 25 Prozent bis 2025 erreicht werden sollen. Die Handlungsebene „Land“ und eine klare Strategie für die Kommunen müssen aufeinander abgestimmt werden. Der Ausbau der Radinfrastruktur darf keine weitere Versiegelung von Flächen verursachen. Das bedeutet für DIE LINKE auch, dass bei der Umsetzung eine Reduzierung der Flächen für den Autoverkehr angestrebt wird.



2.

Durch welche Maßnahmen wird ihre Partei die Verfahrensweisen und Zusammenarbeit von Kommunen, Kreisen und weiteren beteiligten Akteuren (Behörden, Straßen.NRW) effizienter gestalten und bei der Umsetzung regionaler Radwegenetze unterstützen (z.B. regionale Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren)?

?

CDU NRW

Wir werden die Kommunen und Kreise auf verschiedene Weisen beim Ausbau der Radinfrastruktur unterstützen: Die vom Land in Auftrag gegebene Potentialanalyse und das neue Radwegekataster werden den Kommunen helfen, vorhandene Lücken weiter systematisch zu identifizieren und zügig zu schließen. Damit schaffen wir ein großes zusammenhängendes Radwegenetz in ganz Nordrhein-Westfalen. Um das hohe Tempo beibehalten zu können, werden wir die Kommunen bei der Organisation und der Finanzierung des Radwegeausbaus auch in Zukunft tatkräftig unterstützen. Gleiches gilt für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs.

SPD

Wir werden die Kommunen bei der Umsetzung dieser konzertierten Planungen unterstützen, damit die Interessen der Beteiligten und deren Fachlichkeiten jeweils vor Ort mit einfließen können.

Freie Demokraten
Freie Demokratische Partei **FDP**

Wir wollen Planungs- und Genehmigungsprozesse für Infrastrukturvorhaben weiter beschleunigen und dazu Bürokratie abbauen, die Verwaltung als Ermöglicherin stärken sowie dem Fachkräftemangel im Planungsbereich ebenso entgegenwirken wie Missmanagement.



Die Zusammenarbeit aller an Planung und Bau bzw. der Radverkehrsförderung beteiligten Akteure muss effizienter gestaltet werden, um die dringend notwendige Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur mit sicheren und komfortablen Radwegenetzen und einen barrierefreien Umstieg zwischen ÖPNV und Fahrrad zu ermöglichen. Dazu benötigen die Kommunen und Kreise umfangreiche Unter-

stützung von der Landesebene zur Einrichtung zusammenhängender Radwege(-netze) und weitere Maßnahmen systematischer Radverkehrsförderung schneller und effizienter umsetzen zu können.

Ein zentraler Baustein dafür ist die Schaffung von regionalen Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren zur Unterstützung von Kreisen und Kommunen bei Planungsverfah-

ren, dem Bau von Radwegen und der Beantragung von Fördermitteln. Mit Unterstützung der Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren und in Verbindung mit einer Reform des Verwaltungshandelns, sollen Verfahrensweisen effizienter gestaltet werden. Benötigt wird dazu auch eine konkrete Strategie zur Aus- und Fortbildung von mehr Personal (siehe dazu Frage 7).



Für eine effiziente Zusammenarbeit und eine schnelle Kommunikation zwischen den einzelnen Regierungsebenen ist es von wichtiger Bedeutung, dass der Landesbetrieb Straßen.NRW einen Ansprechpartner zur Bündelung von Informationen und Vorhaben darstellt. Auch sollte von dort aus den Kommunen und Kreisen Hilfestellung bei der Einreichung von Anträgen und Vorschlägen geleistet werden. Für die Umsetzung regionaler Radwegenetze müssen sich alle Akteure in einem Portal wiederfinden. Sofern dies nicht längst geschehen ist, ist die Einrichtung einer Fachabteilung für den Radverkehr wie für alle anderen Verkehrsträger bei Straßen.NRW unverzüglich nachzuziehen.

Inwiefern einzelne Kommunen, Kreise und Bezirksregierungen Koordinations- bzw. Kompetenzzentren errichten sollen, muss an einem Runden Tisch mit den jeweiligen Akteuren evaluiert werden.



Neben dem Landesradverkehrsplan, der auf Landesebene erarbeitet wird, erstellen die regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften für ihre Gebiete eigene Radverkehrspläne mit verbindlichen Ergebnis- und Handlungszielen, Strategien und Maßnahmen. Dafür werden sie vom Land mit einem Euro pro Einwohner*in und Jahr unterstützt. Bei jedem regionalen Planungsträger soll ein Kompetenzzentrum Radmobilität eingerichtet werden, das die Koordinierung zwischen den Radverkehrsplänen der Kommunen und dem regionalen und überregionalen Netz übernimmt. Für die Weiterentwicklung des Landesbetriebs Straßen.nrw zu einem modernen Mobilitätsbetrieb mit einer den Aufgaben aus dem Radverkehrsnetz angemessenen Radverkehrsabteilung sowie zur Erhöhung der fachlichen Expertise in den Kommunen werden neben der Einrichtung der regionalen Kompetenzzentren auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW) weiter gestärkt.



Die Zuständigkeit von Straßen.NRW für die Radinfrastruktur hat zu einem völligen Stillstand bei der Realisierung von wichtigen Radinfrastrukturprojekten geführt. DIE LINKE wird in NRW, ähnlich wie mit der infraVelo GmbH in Berlin (Regierungskoalition aus SPD, GRÜNE, LINKE), eine landeseigene GmbH ins Leben rufen, die für spezielle Projekte wie Radschnellwege zuständig ist. Auch bei den Radwegen zwischen den Kommunen und Radwegen neben Landstraßen werden so die notwendigen Planungen vorangetrieben. Es werden eigene Planungsstellen als Vollzeitstellen für die Kommunen und Landkreise geschaffen, die vom Land finanziert werden.



3.

Bislang müssen Kommunen & Kreise Potential-/Machbarkeitsanalysen für Radschnellwege erstellen. Wird Ihre Partei im Zuge der Erstellung des Bedarfsplans für Radschnellwege (§19 FaNaG) zukünftig die Landesregierung in der Verantwortung sehen diese Aufgaben zu übernehmen und initiativ tätig zu werden?

?



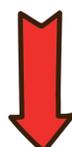
Die vom Land bereits beauftragte Potentialanalyse für unser Landesverkehrsnetz dient auch als Grundlage für die Radschnellwege. Damit wissen wir, welche Routen die Bürgerinnen und Bürger brauchen und können die Kommunen beim bedarfsgerechten Ausbau unterstützen. Dafür werden schon in diesem Jahr 30 Millionen Euro für Radwegbau an Landesstraßen zur Verfügung gestellt. 200.000 Euro werden für die genannte Potenzialanalyse für Hauptachsen des Radverkehrs eingeplant, um einen Bedarfsplan für Radschnellverbindungen/die Definition eines Radvorrangnetzes zu erstellen. Diese Investitionen werden wir fortsetzen.



Nein. Die zentrale Kompetenz für die Umsetzung vor Ort haben die Kommunen. Insofern gilt es, diese bei der Erstellung und Umsetzung von Potential- und Machbarkeitsanalysen zu unterstützen. Den Bau der definierten Radschnellwege wollen wir deutlich beschleunigen.



Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW wurde unter Verantwortung der NRW-Koalition die Fahrradpolitik erstmalig auf Flächenlandebene in eine strukturierte Regelungsbasis gegossen. Von nun an ist das für Verkehr zuständige Ministerium für die Erstellung eines Bedarfsplans für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen zuständig. Beim Aufstellungsprozess ist es aber klug und gelebte Praxis, mit allen Verantwortungsträgern in Kommunen, Kreisen und auch den Regionalplanungsbehörden in engmaschigem Austausch für die besten Ergebnisse zu sorgen. Zudem sei klargestellt, dass es durchaus seine Berechtigung haben kann, wenn auch Kommunen und Kreise im Rahmen ihrer Selbstverantwortung eigeninitiativ und mit dem Wissen von vor Ort eigene Überlegungen konkretisieren.



Planung und der Bau von Radschnellwegen, Radwegen an Landesstraßen sowie in den Kommunen muss endlich schneller vorankommen. Bisher sieht die Landesregierung für die Planung von Radschnellwegen ein Verfahren vor, wonach für einen Radschnellweg zunächst von Kommunen und Kreisen eine Machbarkeitsstudie und Potentialanalyse erstellt werden muss. So werden die Kommunen bisher zu „Bittstellern“, die Ver-

antwortung wird auf Kommunen und Kreise abgewälzt und bereits die Anbahnung neuer Radschnellwege erschwert. Dies entspricht nicht der gesetzlichen Zuständigkeitsregelung des Straßen- und Wegegesetz NRW.

Mit der Erstellung des Bedarfplans für Radschnellverbindungen (§19 FaNaG) sollte die Zuständigkeit für die Erstellung von Machbarkeitsstudien und Potentialanalysen für Radschnellverbindungen zukünftig

beim Land liegen, das initiativ tätig werden soll. Selbstverständlich in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Kreisen, aber in eigener Verantwortung des Landes.

So würde die gesetzliche Zuständigkeit des Landes für Radschnellwege, über die Erstellung eines Bedarfplans hinaus, von Beginn an in die Praxis umgesetzt werden.



Wie beim ÖPNV-Bedarfsplan begrüßen wir die bisherige Zuständigkeit der Kommunen und Kreise in der Erstellung von Potenzialanalysen und Machbarkeitsstudien.

Denn so können nicht nur sie neue Radschnellverbindungen vorschlagen, sondern auch Bürger, Vereine und Verbände sehr früh in Beteiligung gezogen werden. Eine große Anzahl von Projektvorschlägen ohne vorherige Untersuchungen, die sich beim Verkehrsministerium stapeln, würden die Realisierung einzelner Strecken unnötig verzögern. Es würde ein sehr großer Stau bei der Erstellung von Potenzialanalysen und Machbarkeitsstudien entstehen, dem das aktuell mangelnde Personal der Landesregierung nicht gewachsen ist. Initiativ sollten daher weiterhin Kommunen und Kreise diese Verantwortung tragen, um sowohl ihren Bürgern und Radfahrern als auch der Umwelt gerecht zu werden.

Eine Kostenerstattung der entstandenen Aufwendungen für die Erstellung der Analysen bei Aufnahme in den Bedarfplan sollte ausdrücklich versichert werden.

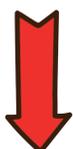


Eindeutig ja, selbstverständlich in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kreisen, Städten und Gemeinden.



Ja, wir sehen die Landesregierung in dieser Verantwortung. Die aktuelle Regelung verhindert den Ausbau der Radinfrastruktur. Der Bedarf für Radwege ist offensichtlich und muss schnell und unbürokratisch umgesetzt werden. Eine Bedarfsplanung, die vom Status Quo ausgeht, verhindert Radwege. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Wer Autostraßen baut, wird Staus ernten. Wer Radwege baut, wird Radverkehr ernten.

In diesem Sinne muss die Landesregierung handeln, um die Abhängigkeit vom Auto zu entschärfen. Viele Pendlerinnen und Pendler würden heute schon mit dem Rad zur Arbeit fahren, wenn es eine geeignete Infrastruktur gäbe. Zehn Kilometer einfache Entfernung sind mit einem normalen Fahrrad als Strecke machbar und mit einem E-Bike wird der Radius noch größer. In der Kombination mit dem ÖPNV kann man die große Zahl an Autopendlern deutlich reduzieren.



4

Wird Ihre Partei sich bei zukünftiger Regierungsbeteiligung neben der Förderung von Baukosten auch für die dauerhafte Förderung von Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern, die neben dem Parken auch Fahrradverleih und Reparaturservice anbieten, sowie Leihradssystemen einsetzen?

?



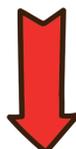
Um den Bürgerinnen und Bürgern den einfachen und sicheren Wechsel zwischen Fahrrad, Auto und ÖPNV zu ermöglichen, werden wir die Förderung von Mobilstationen weiter fortsetzen. So können die lokalen Bedürfnisse individuell aufgegriffen und umgesetzt werden. Alleine 2022 stellen wir für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs eine Summe von 102 Millionen Euro bereit. Weitere 19,6 Millionen Euro sind für zusätzliche kommunale Nahmobilitätsprojekte vorgesehen.



Nein. Im Zentrum die Förderpolitik steht für uns der Ausbau und die Komplettierung der Radverkehrsinfrastruktur sowie die Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Dabei werden wir die Kommunen unterstützen. Betriebs- und Personalkosten sind kommunale Angelegenheit. Unsere Finanz- und Kommunalpolitik zielt darauf ab die Kommunen finanziell zu stärken, damit mehr Eigeninitiativen in allen Bereichen möglich werden.



Einer generellen und dauerhaften Übernahme von Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern und Leihradssystemen in kommunaler Verantwortung aus Mitteln des Landeshaushalts stehen wir kritisch gegenüber. Inwieweit mögliche Anschubfinanzierungen oder ähnliche Maßnahmen geeignet sind, wird zu prüfen sein.



Im Sinne der Intermodalität, also der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für den Weg von A nach B, muss der Übergang zwischen Rad-, Fußverkehr und ÖPNV attraktiv und sicher ermöglicht werden. Bahnhöfe und Haltestellen sind in besonderer Weise intermodale Schnittstellen für Pendler*innen. Neben Förderprogrammen zur Errichtung von Fahrradstellplätzen und Radstationen, sollte auch die

Planung, sowie Personal- und Betriebskosten für Fahrradparkhäuser bzw. Radstationen dauerhaft und auskömmlich gefördert bzw. finanziert werden. Hochwertiges Fahrradparken. z.B. in Radstationen, setzt eine Kombination des Parkens mit weiteren Services wie Reparatur- und Fahrradverleihservices voraus und ist ohne Personal nicht möglich. Die Betriebs- und Personalkosten

können jedoch aus den Erlösen der bewusst niedrigen Gebühren für Parken und den weiteren Serviceleistungen nicht vollständig finanziert werden. Daher sollten Betriebs- und Personalkosten entsprechend landesweit gefördert werden um den Betrieb auf hohem Niveau langfristig zu ermöglichen und sicherzustellen.



Wir streben nicht nur eine bedarfsgerechte Verkehrspolitik, sondern auch eine Gleichberechtigung im Umgang einzelner Verkehrsträger an. Dabei ist die Verkehrssicherheit Ziel und Leitlinie in der Ausgestaltung von Maßnahmen und Förderungen.

Selbstverständlich befürworten wir die Förderung der Baukosten von Fahrradparkhäusern in gleichem Maße wie den Bau von Park-and-Ride-Anlagen als Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV. Aus genannter Zielsetzung werden wir uns an erster Stelle für eine Förderung der Unterhaltskosten einsetzen, die ein sicheres, sauberes und komfortables Abstellen von Fahrrädern gewährleisten.



Wir haben in unserem Grünen Gesetzentwurf vorgesehen, dass für die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV über die bereits bestehenden Förderungen hinaus jeweils ein Euro pro Kopf und Jahr veranschlagt werden soll. Ob und inwieweit daraus auch die Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern mitfinanziert werden können, müsste noch geprüft werden.



Radstationen an Bahnhöfen sind für DIE LINKE ein unverzichtbares Element für eine Verkehrswende in NRW. Die Kombination von Bahn & Bike wird so gefördert. Es ist wichtig, dass Pendlerinnen und Pendler an Bahnhöfen ihre Räder sicher abstellen können. Die Stellplatzkapazität muss deutlich angehoben werden. DIE LINKE begrüßt auch die Möglichkeit an Radstationen Leihräder auszuleihen und Reparaturwerkstätten anzubieten. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass die Betriebs- und Personalkosten vom Land übernommen werden.



5.

Welche konkreten Maßnahmen wird ihre Partei im Sinne der Vision Zero, über das Verkehrssicherheitsprogramm hinaus und zur Einhaltung ordnungs- und verkehrsrechtlicher Vorgaben und Regeln umsetzen (z.B. durch Erlasse/Verordnungen u.a. zur Überwachung und Sanktionierung ordnungswidrigen Parkens)?

?



Der Verkehrssicherheit wird im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ein herausragender Stellenwert beigemessen und die „Vision Zero“ deshalb fest verankert. Unser Ziel ist die Schaffung und Erhaltung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Förderung der Landesverkehrswacht wird zur gesetzlichen Pflichtaufgabe. In den nächsten fünf Jahren sollen alle rund 600 landeseigenen Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen und Busse mit Abbiegeassistenten ausgerüstet werden. Mit der Ausstattung mit Abbiegeassistenten wurde bereits begonnen. Auch das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes erhält durch das Fahrrad und Nahmobilitätsgesetz erstmals eine gesetzliche Grundlage.



Die Einhaltung ordnungs- und verkehrsrechtlicher Vorgaben und Regeln ist eine Aufgabe der Kommunen. Dazu können kommunale Ordnungsdienste, ergänzt durch die Polizei, im Wege der Verkehrsüberwachung, wichtige Beiträge leisten. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, mit dem Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit, werden wir durch die Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus sowie der Nahmobilität insgesamt jeweils individuell fördern.



Den Einsatz innovativer Instrumente zur Optimierung der Verkehrsströme und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, beispielsweise durch digitale Verkehrsleitsysteme, wollen wir weiter ausbauen. In unserer Regierungsverantwortung haben wir der Verkehrssicherheit im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ein herausragender Stellenwert beigemessen. Auch das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes erhält durch das Gesetz erstmals eine gesetzliche Grundlage.



Das Ziel der Vision Zero, also die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Personen führen, muss insbesondere durch die Umsetzung effektiver Maßnahmen für mehr Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs erreicht werden. Dazu müssen verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen umgesetzt werden und eine fehlerverzeihende, sichere

Verkehrsinfrastruktur hergestellt werden, um eine objektive und hohe subjektive Sicherheit für Radfahrende zu erreichen. Ausgehend von einer Analyse von Unfallzahlen, Unfallursachen und Risikogruppen, sollten dazu konkrete Anforderungen für sichere Radwege festgelegt werden, die über die aktuellen Regelwerke für Radwege hinausgehen und verbindliche Vorgaben zur Planung und Ge-

staltung von Straßen „von außen nach innen“ gemacht werden. Außerdem soll die Landesregierung per Erlass der Verantwortung der Kommunen zur Überwachung und Sanktionierung illegalen Parkens Nachdruck verleihen. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte zudem eine Initiative für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ergriffen werden (s. Frage Nr. 6).



Gemäß §12 FaNaG soll die Funktion von Gehwegen gewahrt und geschützt werden. Doch zur Erreichung der Vision Zero fehlt im Gesetz das wichtige Thema „Überquerungsmöglichkeiten“ und infrastrukturelle Hilfen wie Wegeführung, Mittelinseln, Ampelanlagen, Zebrastreifen und Elternhaltestellen. Diese Maßnahmen dienen gerade „besonders schutzbedürftigen“ Verkehrsteilnehmern - nicht nur ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege. Die AfD wird weiterhin auf diesen Fehlbestand aufmerksam machen. Die Landesregierung sträubte sich zudem gegen strengere Regeln zur konsequenteren Ahndung illegalen Parkens von Kraftfahrzeugen und Elektro-Kleinfahrzeugen auf Gehwegen. Auch hier wird die AfD mehr Einsatz fordern.



Im Grünen Gesetzentwurf ist vorgesehen, dass das Verkehrsministerium für das Leitziel „Vision Zero“ ein alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel umfassendes Verkehrssicherheitsprogramm auflegt und einen Verkehrssicherheitsbericht erstellt. Objektive Gefährdungen für den Radverkehr oder andere Verkehrsteilnehmer*innen sollen vermieden werden, schon bei der Planung sind Sicherheitsdefizite zu identifizieren und abzustellen. Insbesondere Sichtbeziehungen an Kreuzungen und die Einhaltung von Abständen spielen dabei eine wichtige Rolle. Ebenso sehen wir den verbindlichen Einbau von Abbiegeassistenten bei landeseigenen Nutzfahrzeugen vor. Auch wollen wir gegenüber den Kommunen das Gehwegparken nicht länger tolerieren. Sie sollen explizit begründen müssen, warum sie Gehwegparken zulassen, anstatt die Gehwege freizuhalten. Auch das Halten und Parken auf Radwegen sollte strenger kontrolliert und geahndet werden. Dies hängt aber stark vom Einsatz der kommunalen Ordnungskräfte ab.



DIE LINKE wird alle Schritte unterstützen, die der Vision Zero näherkommen. Einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent erreicht man nur mit einer sicheren Radinfrastruktur. Davon sind wir sowohl in den Städten und Kommunen als auch im ländlichen Bereich weit entfernt. Der Hauptgrund dafür ist, dass die Menschen Angst haben mit dem Fahrrad zu fahren. Leider ist diese Angst berechtigt, wie die neuesten Unfallstatistiken zeigen. Sehr wichtig für die Verhinderung von Unfällen ist die Angleichung der Geschwindigkeit. Das bedeutet Temporeduzierung des Autoverkehrs. Die Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, das Falschparken auf Rad- oder Gehwegen mit höheren Bußgeldern zu ahnen.



6.

Wird Ihre Partei bei zukünftiger Regierungsbeteiligung eine Initiative in Richtung der Bundesgesetzgebung ergreifen, um die StVO und das StVG umfassend zu Gunsten der Nahmobilität zu reformieren und „Tempo 30“ als Regelgeschwindigkeit innerorts zu ermöglichen?

?



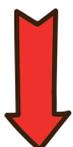
Wir werden nicht in die kommunale Selbstbestimmung eingreifen, wir vertrauen darauf, dass die Kommunen am besten wissen, an welchem Ort welche Richtgeschwindigkeit angebracht ist. Die aktuellen Regelungen ermöglichen an viel Stellen bereits heute Tempo 30 als Haupttrichtgeschwindigkeit. Um den Großteil des Verkehrs auf den Hauptachsen zu konzentrieren, sollte dort weiterhin Tempo 50 möglich sein. So kommt es nicht zu unerwünschten Ausweichverkehren in den Wohngebieten. Wir vertrauen darauf, dass Entscheidungen weiterhin vor Ort getroffen werden.



Jein! Wir halten eine bundesweite Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in den Kommunen nicht für sinnvoll. Tempo-30-Zonen sind bereits in den Kommunen weit verbreitet. Die Kommunen haben die größte Kompetenz, um vor Ort darüber zu entscheiden. Hierzu streben wir eine Veränderung der StVO dahin gehend an, dass die Hürden zur Einführung von Tempo-30-Zonen in den Kommunen abgesenkt werden.



Ein pauschales Tempolimit innerorts von 30 km/h löst die Probleme nicht. Vielmehr führt es zu mehr Staus, Verstößen und weniger Akzeptanz. Damit ist der Verkehrssicherheit nicht gedient. Wir wollen stattdessen den Kommunen mehr Möglichkeiten geben, gezielt Verkehrsmaßnahmen zu treffen. Das kann auch in Einzelfällen lokale Geschwindigkeitsbeschränkungen einschließen. Gleichzeitig setzen wir auf die Nutzung intelligenter Verkehrslenkung, damit insbesondere Innenstädte entlastet werden und Risiken sinken. Darüber hinaus sind Sicherheitskampagnen, besonders bei Kindern und Jugendlichen, ein unverzichtbares Element zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern.



Die zukünftige Landesregierung soll sich auf der Bundesebene für eine Reform des Verkehrsrechts zu Gunsten des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität einsetzen. Sie soll eine Initiative für „Tempo 30“ als Regelgeschwindigkeit ergreifen, damit Kommunen endlich schneller und unkomplizierter Tempo 30 einführen können um somit für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen und

lebenswertere Städte zu ermöglichen. Die Änderungsbedarfe liegen dazu in Form des „Gute Straßen für Alle-Gesetzes“ des ADFC längst auf dem Tisch.



Nein. Eine Reform zugunsten der Nahmobilität beinhaltet nicht „Tempo 30“ als flächendeckende Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften. Die Instrumentalisierung unterschiedlicher Geschwindigkeiten (Verkehrsberuhigter Bereich mit 4-7 km/h, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20 km/h und 30er-Zone) ermöglicht eine örtliche differenzierte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und gewährleistet seither die Aufrechterhaltung von sicheren, ruhigen Wohngebieten. Wenn überall Tempo 30 wäre, würden sowohl Pendler-Pkw, Transporter und Lkw auf Schleichverkehre durch Wohngebiete ausweichen, was letztlich die Verkehrssicherheit und Ruhe der Anwohner negativ beeinträchtigt.

Denn die meisten Unfälle im Straßenverkehr finden an Knotenpunkten wie Kreuzungen, Einmündungen und Baustellen statt. Dort müssen bauliche Maßnahmen und signaltechnische Steuerungssysteme mit ihrem entscheidenden Einfluss auf die Verkehrssicherheit einwirken.

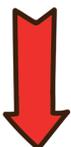


Ja, auch dazu haben wir im Jahr 2021 einen Antrag vorgelegt, der eine entsprechende Bundesratsinitiative vorsieht und insbesondere die Städteinitiative zu Tempo 30 unterstützt.



DIE LINKE kämpft in vielen Kommunen bereits für die Einführung von Tempo 30. Allerdings kann man durch die Einschränkungen, die die StVO und das StVG vorgeben, Tempo 30 immer nur für einzelne Straßenzüge erreichen. Dadurch bleibt das Ganze ein Stückwerk. Es wäre einfacher, wenn man diese Richtlinie für die ganze Stadt beschließt und dann Ausnahmen benennt für die Straßen, wo noch Tempo 50 gelten kann (z.B. Stadtautobahnen). Wir werden uns im Landtag dafür einsetzen, dass die Bundesregierung endlich in der StVO und dem StVG Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften einführt oder zumindest den Kommunen die Entscheidungsfreiheit lässt.

Ebenso wichtig ist allerdings eine Temporeduzierung auf Landstraßen. Landstraßen haben oft keine Radwege, viele Unfälle passieren durch hohe Geschwindigkeit und der Verbrauch ist bei hohem Tempo deutlich höher.



7.

Bitte beschreiben Sie ihre Strategie zur Personalplanung (Aus- und Weiterbildung, Stiftungsprofessuren an Hochschulen, Straßen.NRW), um den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu beschleunigen, Instandhaltung zu gewährleisten sowie die Regelungen des FaNaG NRW umzusetzen.

?

CDU NRW

Um die vielen anstehenden Projekte zum Ausbau der Infrastruktur umsetzen zu können, sorgen wir nicht nur für ausreichende Finanzen, sondern setzen uns auch für die Attraktivitätssteigerung der Berufsbilder ein.

In den letzten fünf Jahren wurden kontinuierlich mehr Stellen für Ingenieurinnen und Ingenieure beim Land für Planung und Bau geschaffen. Um weiter viele junge Menschen für die Berufe zu interessieren, werden wir eng mit den Hochschulen und der Planungs- und Baubranche zusammenarbeiten, um einerseits attraktive Ausbildungsangebote zu schaffen und andererseits die ausgebildeten Profis in der Branche zu halten.

Darüber hinaus werden wir eine Stiftungsprofessur Radverkehr einrichten, wie im Aktionsplan zum FaNaG aufgeführt. Diese soll die Bedürfnisse der Kommunen erheben und in der Ausbildung aufgreifen – auch in Dualen Studiengängen und Masterstudiengängen.

SPD

Die Personalplanung ist Aufgabe der jeweiligen Kommunen. Wir wollen diese aber nachhaltig finanziell stärken, damit ein personeller Ausbau der Kompetenzen in den Rathäusern sowie die Möglichkeit der Finanzierung von Fachlichkeit, aber auch zielgerichteter Fortbildung stattfinden kann. Ergänzend soll mit der Stabsstelle für Nahmobilität beim Landesverkehrsministerium diese Politik zur Chefsache erhoben werden, um Tempo und Effizienz der Förderpolitik zu steigern.

Freie Demokraten
FDP

Wir haben bereits in Regierungsverantwortung seit 2017 dafür Sorge getragen, dass jedes Jahr mehr Planerinnen und Planer eingestellt werden – bislang zusätzlich 220 Stellen. Im Jahr 2022 sind nochmals 50 zusätzliche Stellen hinzugekommen. Für Ingenieurbüros wurden zudem Rekordsummen ausgegeben: Wurden im Jahr 2016 noch 61 Mio. Euro hierfür verausgabt, betrug bis ins Jahr 2020 die Summe 133 Mio. Euro – mehr als das Doppelte. Zudem wurden bei den Bezirksregierungen neue Stellen geschaffen. Denn nur wenn dort Planfeststellungsverfahren schneller abgearbeitet werden können, können wir auch tatsächlich mehr bauen. Dies kommt dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu Gute.



Um den Personalmangel bei Planung und Bau der Radinfrastruktur zu verringern, benötigt es eine konkrete Strategie für die Ausbildung an Universitäten und Fachhochschulen und die Fortbildung von Mitarbeiter*innen in den an der Radverkehrsförderung beteiligten Institutionen und Verwaltungen auf allen Ebenen (z.B. kommunale Ämter und Ressorts, Behörden, Landesbetrieb Straßen.NRW). Der

Stellenbedarf zur Umsetzung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes mit dem Ziel von 25% Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr bedarf einer Benennung der erforderlichen Personalstellen. Zur Förderung des für Radverkehrsförderung zuständigen Personals sollte das Land u.a. eine Förderung der Kosten für Personalstellen in den Kommunen einführen und die Städte durch umfangreiche und

kontinuierliche Aus- und Weiterbildungsangebote dabei unterstützen, die notwendigen Personalressourcen zu erreichen. Dies benötigt weit mehr als eine weitere Stiftungsprofessur in NRW und deutlich mehr Studiengänge für Radverkehr und Nahmobilität, Weiterbildungsangebote und Kampagnen der AGFS und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW.



Grundsätzlich sollte die Landesregierung sich weitaus mehr für den Anstieg von Aus- und Weiterbildungen bei Straßen.NRW und für relevante Hochschulstudiengänge einsetzen, um nicht nur den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sondern die Instandsetzung unserer gesamten Verkehrsinfrastruktur zu fördern.



Wir haben das Ziel, dass mind. 25 % der bei Straßen.nrw beschäftigten Mitarbeiter*innen an der Umsetzung des Radverkehrsgesetzes NRW arbeiten. Dazu soll eine Radverkehrsabteilung bei Straßen.nrw gegründet werden. Daneben sollen Fachabteilungen bzw. Kompetenzzentren zur Koordination bei den regionalen Planungsträgern entstehen. Weiterhin haben wir im letzten Jahr einen Antrag vorgelegt, der u.a. vorsieht, ein Programm aufzulegen, um mehr qualifiziertes Personal für die für Infrastruktur zuständigen Behörden und Ämter auf Landes- und kommunaler Ebene zu gewinnen. Planungskapazitäten für nachhaltige Verkehrsprojekte auf Landesebene sollen ausgebaut und Kommunen dabei unterstützt werden, eigene auf- und auszubauen. Daneben sollen die Arbeitsbedingungen, Führungsstrukturen und Verantwortlichkeiten so gestaltet werden, dass der Wechsel in den öffentlichen Dienst attraktiver wird. Für die Weiterbildung vorhandener Fachkräfte wollen wir u.a. das Zukunftsnetz Mobilität NRW stärken und ausbauen.



Durch die Erfahrungen in den Kommunen, weiß DIE LINKE, dass viele beschlossene Vorhaben, die bereits durch alle Gremien gegangen sind, einfach nicht gebaut werden, weil Planerinnen und Planer fehlen. Speziell im Bereich Fahrradinfrastruktur gibt es große Lücken, da bisher gar keine Planerinnen und Planer eingestellt wurden. Umso dringender ist eine Initiative zur Förderung der Ausbildung von Fahrrad- und Fußwegeplaner:innen.



8.

Laut dem Nationalen Radverkehrsplan NRVP 3.0 soll sich die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen an rund 30 Euro je Einwohner*in und Jahr orientieren. Welchen anteiligen Betrag wird die Landesregierung je Einwohner*in/Jahr nach dem Willen ihrer Partei investieren?

?

Wir werden uns diesem Bundesziel ebenfalls anschließen.



Diese Frage kann nicht pauschal beantwortet werden, da sich das immer nach der jeweiligen finanziellen Situation von Bund, Ländern und Kommunen richtet. Insofern gilt hier ein Finanzierungsvorbehalt. Für viele finanzschwache Kommunen ist eine hohe Investitionsquote pro Einwohner in den Radverkehr nicht darstellbar. Langfristig ist eine Kennzahl von 30 € je Einwohner*in allerdings im Zusammenwirken der politischen Ebenen anzustreben.



Wir wollen den Radverkehr stärken und in den Gesamtverkehr einbinden durch einen sachgerechten Ausbau der erforderlichen Infrastruktur. Mit dem Fahrradgesetz haben wir als erstes Flächenland eine Grundlage hierfür geschaffen und zudem seit unserer Regierungsübernahme weit mehr in die Radinfrastruktur investiert als zuvor unter der Vorgängerregierung investiert wurde. Dies wollen wir verstetigen. Im letzten Landeshaushalt standen mit Bundesmitteln 103 Mio. Euro für den Radverkehr zu Verfügung.



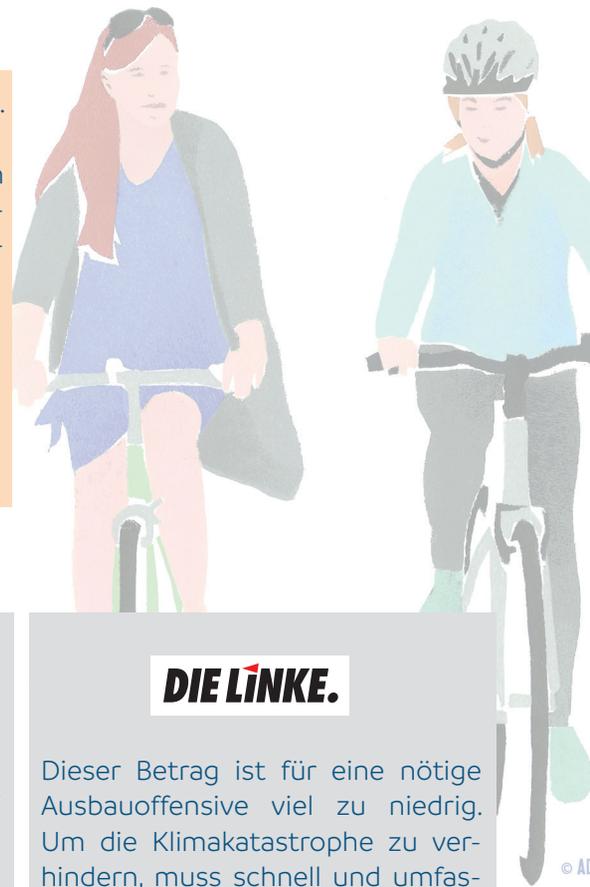
Für eine angemessene Finanzierung gibt der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) die Richtung vor:

Um die Ziele des NRVP 3.0 zu erreichen, müssen jährlich mindestens 30 Euro pro Person für den Radverkehr investiert werden.

Der Betrag sollte in etwa zu je einem Drittel vom Bund, den Ländern und

den Kommunen getragen werden.

Das Land NRW sollte demnach mindestens 10 Euro pro Einwohner*in und Jahr für die Radverkehrsförderung investieren.



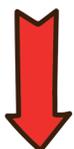
Laut aktuellem Haushaltsplan stehen für das Jahr 2022 dem Sektor Radverkehr und Nahmobilität rund 102 Mio. Euro und weitere 40 Mio. Euro aus dem FaNaG zur Verfügung. Bei 17,9 Mio. Einwohnern in NRW entspricht dies einer Förderung von ca. 7,9 Euro pro Einwohner. Wir halten diesen Förderungsbetrag für angemessen. Maßgebend ist der tatsächliche Abruf der vorhandenen Mittel und nicht die Bereitstellung.



In unserem Grünen Gesetzentwurf für ein Fahrradgesetz NRW sehen wir jeweils 90 Mio. Euro jährliche Investitionsmittel des Landes (Radschnellwege und ausgewählte Radvorrangrouten) sowie 108 Mio. Euro für Kommunen und Regionalverbände vor (einen Euro pro Kopf und Jahr für Radverkehrsplanung, Öffentlichkeitsarbeit und Verknüpfung mit dem ÖPNV). Dies würde insgesamt etwa 11 Euro pro Einwohner*in und Jahr (bei 18 Mio. Einwohner*innen in NRW) bedeuten.



Dieser Betrag ist für eine nötige Ausbauoffensive viel zu niedrig. Um die Klimakatastrophe zu verhindern, muss schnell und umfassend gehandelt werden. Da in den letzten Jahren Beträge weit unter zehn Euro pro Person und Jahr ausgegeben wurden, ist ein riesiger Investitionsstau entstanden. Um jetzt die Lücken aufzuholen, muss Geld investiert werden: Die Linke will dafür mindestens 100,- Euro pro Person im Jahr investieren. Der anteilige Betrag des Landes NRW sollte mindestens 35 Euro betragen. Zur Finanzierung können zusätzlich zu einem großen Investitionsprogramm für nachhaltigen Verkehr auch bereits bewilligte Autostraßenprojekte auf ihre Notwendigkeit überprüft werden und ggf. zurückgestellt werden.



GESAMTBEWERTUNG DES ADFC ZU DEN ANTWORTEN DER PARTEIEN



Die CDU nennt einige konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des FaNaG (1), zur effizienteren Gestaltung der Zusammenarbeit und der Unterstützung der Kommunen (2), zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (5) und für mehr Aus- und Fortbildung von Personal (7). Bei vielen Antworten fehlt jedoch eine Konkretisierung der Umsetzung und es bleibt bei einem allgemeinen Bekenntnis für Radverkehrsförderung und für mehr Verkehrssicherheit (1, 2, 5, 7). Einige Fragen werden nicht eindeutig beantwortet bzw. fehlt eine eindeutige Positionierung (3 & 4). Eine Initiative für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts wird abgelehnt (Frage 6), der finanziellen Förderung des Radverkehrs in Höhe von rund 30 Euro je Einwohner*in und Jahr (Gesamtbetrag Bund, Länder und Kommunen) wird hingegen zugestimmt (8).



Die SPD nennt kaum konkrete Maßnahmen (1), bei vielen Antworten fehlt jedoch eine Konkretisierung und es bleibt bei einem allgemeinen Bekenntnis für Radverkehrsförderung und für mehr Verkehrssicherheit (1, 2, 5, 7). Zentrale Positionen des ADFC NRW werden abgelehnt, z.B. die Erstellung von Potential- und Machbarkeitsstudien für Radschnellwege durch das Land (3), Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts (6) und die Förderung von Betriebs- und Personalkosten für Fahrradparkhäuser und Leihradsysteme (4).



Die FDP nennt kaum konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des FaNaG (1) und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (5). Auch bei weiteren Antworten fehlt eine Konkretisierung der Umsetzung und es bleibt bei einem allgemeinen Bekenntnis für Radverkehrsförderung und für mehr Verkehrssicherheit (1, 2, 4, 5, 7). Die Frage bzgl. der „Erstellung von Potential- und Machbarkeitsstudien für Radschnellwege durch das Land“ (3) wird nicht eindeutig beantwortet, es fehlt eine eindeutige Positionierung. Die zentralen Positionen des ADFC NRW zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts (6) und die anteilige Förderung des Radverkehrs durch das Land NRW in Höhe von rund 10 Euro je Einwohner*in und Jahr (8) wird abgelehnt.



Hinweis: Für die Pfeil-Gesamtbeurteilung wurde aus den einzelnen Bewertungen zu den acht Antworten jeder Partei der Durchschnittswert gebildet und auf eine ganze Zahl bzw. Pfeil-Wertung auf- bzw. abgerundet.

Eine detaillierte Darstellung der ADFC NRW-Bewertungen zu den einzelnen Antworten der Parteien ist online auf: www.adfc-nrw.de

Vormerken: **8. Mai 2022**

Großdemonstration und Fahrradsternfahrt vor dem Landtag in Düsseldorf. Weitere Infos:

www.verkehrswendejetzt.nrw



Die AfD nennt kaum konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des FaNaG (1), zur effizienteren Gestaltung der Zusammenarbeit und der Unterstützung der Kommunen (2) sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (5). Bei vielen Antworten fehlt eine Konkretisierung der Umsetzung (1,2,5,7) und es bleibt bei einem allgemeinen Bekenntnis für Radverkehrsförderung, mehr Verkehrssicherheit und mehr Aus- und Weiterbildung von Personal. Zentrale Forderungen des ADFC werden abgelehnt, z.B. die Erstellung von Potential- und Machbarkeitsstudien für Rad-schnellwege durch das Land (3) und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts (6). Der Förderung von Unterhaltskosten für Fahrradparkplätze wird hingegen zugestimmt und somit in Teilen der Forderung des ADFC NRW für eine Förderung von Personal- und Betriebskosten für Fahrradparkhäuser und Leihradsysteme (4).



Die GRÜNEN nennen mehrere konkrete Maßnahmen zur Umsetzung des FaNaG (1), zur effizienteren Gestaltung der Zusammenarbeit und Unterstützung der Kommunen (2), zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (5) und für mehr Aus- und Fortbildung von Personal (7). Die Grünen stimmen überwiegend zentralen Positionen des ADFC NRW zu (2, 3, 6, 8) und liefern ein fundiertes Bekenntnis zur Radverkehrsförderung. Die Frage bzgl. der Förderung von Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern und Leihradsystemen wird nicht eindeutig beantwortet (4) und die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nur teilweise konkretisiert (5).



Die LINKE bekennt sich zwar allgemein zur Umsetzung des FaNaG (1), zur effizienteren Gestaltung der Zusammenarbeit und Unterstützung der Kommunen (2), zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (5) und für eine Initiative zur Aus- und Fortbildung von Personal (7), es werden jedoch kaum konkrete Maßnahmen genannt bzw. die Umsetzung von Maßnahmen wird nicht konkretisiert. Die zur Unterstützung der Kommunen (2) genannte Einrichtung einer landeseigenen GmbH kann nicht als eindeutige Zustimmung zum Vorschlag des ADFC NRW bzgl. der Einrichtung von Kompetenz- und Koordinierungszentren gewertet werden. Ein deutliches Bekenntnis der LINKEN zur Radverkehrsförderung ergibt sich jedoch aus der Zustimmung zu den zentralen Positionen des ADFC NRW (3, 4, 6, 8).





ADFC Nordrhein-Westfalen e.V.
Karlstraße 88
40210 Düsseldorf
Tel. 0211 / 6 87 08 - 0
Fax 0211 / 6 87 08 - 20
www.adfc-nrw.de

Herausgeber:
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.
Landesgeschäftsführerin: Isabelle Dominique Klarenaar
Redaktion: Matthias Schaarwächter, Matthias Rohr, Ludger Vortmann
Gestaltung: Ludger Vortmann
Verantwortlich für den Inhalt:
Axel Fell (V.i.S.d.P.), Annette Quaedvlieg, Dr. Axel Horstmann
Vorsitzende des ADFC Nordrhein-Westfalen e.V.

Stand: April 2022

Der Druck dieser Broschüre erfolgte klimaneutral.

