

# SOFORTHILFE FAHRRAD- UND NAHMOBILITÄTSGESETZ NORDRHEIN-WESTFALEN



Düsseldorf, 28. Januar 2025

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Nordrhein-Westfalen e.V.  
Landesgeschäftsstelle NRW  
Karlstraße 88, 40210 Düsseldorf  
[presse@adfc-nrw.de](mailto:presse@adfc-nrw.de)

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalen (FaNaG NRW) soll das Land zum Fahrradland #1 machen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes im Januar 2022 hat die Landesregierung einen Aktionsplan veröffentlicht, in dem sie strategische Handlungsfelder identifiziert sowie Maßnahmenpakete für die Umsetzung des FaNaGs definiert hat. Gleich zu Beginn des FaNaGs (§ 2) wird der Aktionsplan „zur

Erreichung der Ziele dieses Gesetzes“ eingeführt. Nach einer Analyse des ADFC NRW reichen die bisherigen Maßnahmen jedoch nicht aus, um den Radverkehr entsprechend des FaNaG zu fördern und die drei darin formulierten Ziele (1) gleichbedeutende Rolle aller Verkehrsmittel, (2) 25 % Radverkehrsanteil und (3) Vision Zero zu erreichen.

**Nach Auffassung des ADFC NRW gibt es sechs zentrale Herausforderungen:**

- Fachkräftemangel:** In den Kommunen und beim Landesbetrieb fehlen Radverkehrsplaner:innen und Ingenieur:innen, um auf die Ziele des FaNaGs hinzuwirken.
- Unsichere Finanzierung:** Finanzierung unzureichend und abhängig von der Konjunkturlage.
- Enger und unklarer rechtlicher Rahmen:** StVO und Regelwerke werden oftmals nicht progressiv ausgelegt.
- Verteilung des öffentlichen Raums:** Das Kfz dominiert den öffentlichen Verkehrsraum (insbesondere auch beim Parken). Eine Umverteilung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und zum Klimaschutz erfolgt zu langsam.
- Mangelhafte Durchsetzung des geltenden Rechts:** Die Unfallzahlen beim Rad- und Fußverkehr verlangen mehr Konsequenz zum Schutz der aktiven Mobilität.
- Transparenz:** Es braucht mehr baulastübergreifende Klarheit bei der Planung, Sanierung und Bau von Radverkehrsanlagen durch. Dieses betrifft den Landesbetrieb Straßenbau, Kreise und Kommunen.

**Analyse des Aktionsplans:**

Die Maßnahmen des Aktionsplans adressieren die Herausforderungen nicht ausreichend, um zu einer beschleunigten Umsetzung des FaNaG beizutragen.

Der Aktionsplan adressiert vornehmlich den Informationsmangel: Kampagnen, Netzwerke, Arbeitskreise. Die Definition des landesweiten Radvorrangnetz und die Aufstellung des Bedarfsplan Radschnellwege sind wichtige Schritte, hin zu sicheren und durchgehenden Radverkehrsnetzen.

Der Fachkräftemangel wird im Aktionsplan zwar als zentrale Herausforderung identifiziert, die Maßnahmen sind jedoch bei weitem nicht ausreichend, um diesen angemessen zu adressieren. Die unsichere Finanzierung, der unklare rechtliche Rahmen, die Verteilung des öffentlichen

Verkehrsraums und die mangelhafte Durchsetzung geltenden Rechts finden vollkommen unzureichende Erwähnung.

**Forderung:**

Da der Aktionsplan nach Analyse und Einschätzung des ADFC NRW nicht ausreicht, um die im FaNaG formulierten Ziele zu erreichen, fordert der ADFC NRW das Verkehrsministerium und das Innenministerium dazu auf, nachzujustieren. Adäquate und effektive Maßnahmen zur Zielerreichung sollten prioritär vorangetrieben werden. „Ohnehin-Maßnahmen“ sind vor dem Hintergrund der Zielerreichung des FaNaGs auf den Prüfstand zu stellen. Mit der „Soforthilfe FaNaG“ benennt der ADFC NRW sieben geeignete Maßnahmen.

**Der ADFC NRW regt an, dass die Landesregierung, Verkehrsministerium und Innenministerium bis zum Ende der Legislaturperiode adäquate und effektive Maßnahmen erarbeiten.**

**Fachkräftemangel**

**1. Planungskapazitäten/-kontingente bereitstellen**

Beschreibung: Das Land soll den Kommunen in geeigneter Form Planungskapazitäten, z.B. durch Kontingente im Zuge von Rahmenverträgen mit Ingenieurbüros, zur Verfügung stellen. Die Kontingente kommen für alle Planungen im Sinne der Ziele des FaNaGs in Frage und werden unkompliziert zur Verfügung gestellt. Die Kontingente können bereits für die Erstellung von Antragsunterlagen und für die Projektplanung genutzt werden.

Wirkweise: Kommunen werden von der Last befreit, zeitintensive Einzelvergaben und Ausschreibungen selbst durchzuführen. Hierdurch werden sie gleichzeitig in eine bessere Wettbewerbssituation gebracht und erhalten Unterstützung bei der Antragsstellung und konkreten Planungen.



**Unsichere Finanzierung**

**2. NRW investiert 1 € pro Einwohner:in in den Radverkehr je Monat**

Beschreibung: Die bisherige Finanzierung des Radverkehrs ist stark konjunkturabhängig. Dies führt zu einer hohen Planungsunsicherheit in Kommunen. Das Land soll eine Selbstverpflichtung abgeben, dauerhaft mindestens 1 € pro Einwohnerin und Einwohner im Monat in den Radverkehr zu investieren. Dies entspricht etwa einem Drittel der gesamten notwendigen Finanzierung des Radverkehrs gemäß dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0.

Wirkweise: Eine verlässliche Finanzierung des Radverkehrs durch das Land gibt den Kommunen und dem Landesbetrieb Straßenbau finanzielle Planungssicherheit.

**3. Verlässlicher Zugang zu Fördermitteln**

Beschreibung: Das Land bietet diverse Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten für Kommunen, um den Radverkehr auszubauen. Antragsfristen, Bearbeitungszeiten und die Abwicklung von Förderanträgen sind derzeit nur mangelhaft abgestimmt, organisiert und kommuniziert. Antragsbedingungen sollen vereinfacht und gestellte Förderanträge innerhalb einer Frist von acht Wochen bearbeitet werden. Dies erhöht die Planungssicherheit der Kommunen. Maßnahmenvorschläge der AGFS-Umsetzungsinitiative sind förderfähig.

Wirkweise: Kommunen sind über eine zentrale Plattform zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten informiert. Kommunen erhalten Planungssicherheit durch die für sie verlässliche und transparente Bearbeitung(-sdauer) von Förderanträgen.



## Enger und unklarer rechtlicher Rahmen

### 4. Erlasse zur progressiven Auslegung der aktuellen Regelwerke

**Beschreibung:** Das MUNV hat in jüngster Zeit wichtige Maßnahmen ergriffen, damit aufbauend auf dem aktuellen Gesetzesrahmen Verbesserungen für den Radverkehr herbeigeführt werden können (Schulstraßen, Hindernisse). Es besteht an vielen weiteren Punkten die Notwendigkeit und die Möglichkeit, durch Rundschreiben und Erlasse die Verwaltungen zu informieren und zu animieren, die gültigen Regelwerke progressiv auszulegen.

Beispiele sind:

- Das Land konkretisiert die bislang unbestimmten Standards für Fahrradstraßen.
- Hilfestellungen und Klarstellungen zur Einführung von Tempo 30 (Kontext: Klimaschutz, städtebauliche Ziele, besondere Gefahrenlagen, StVG und StVO-Reform 2024, Lärmaktionspläne).
- Prüfpflicht zur Beschleunigung des Umweltverbunds auf mehrstreifigen Straßen (in Fahrtrichtung) innerorts.
- Freie Sichtfelder in Kreuzungsbereichen für einen sicheren Fuß- und Radverkehr. Durch bauliche Lösungen kann nachhaltig eine fehlerverzeihende Infrastruktur in Kreuzungsbereichen geschaffen werden.
- Kommunen erhalten vom Land Handlungsanweisungen zum Umgang mit Falschparken.
- Klarstellung zur Prüfung der Infrastruktur auf Verkehrssicherheit bei Sanierungsarbeiten/Umbauten im Bestand.

**Wirkweise:** Die Erlasse schaffen mehr Rechtssicherheit für die Kommunen und den Landesbetrieb Straßenbau, erweitern Handlungsspielräume und beschleunigen Abstimmungsprozesse. Damit kann das Land auch der „Umsetzungsinitiative“ der AGFS den notwendigen Impuls geben.

## Verteilung des öffentlichen Raums

### 5. Transformation der städtischen Mobilität, Parkraummanagement

**Beschreibung:** Autoverkehr verursacht Kosten, die in großen Teilen von der Gesellschaft getragen werden müssen. Der Klimawandel verlangt eine echte Transformation im Verkehrsbereich. Das Land soll konsequent alle Förderungen und Ausgaben auf ihre Klima- und Nachhaltigkeitswirkung prüfen. Mitgliedschaften in der AGFS und im Zukunftsnetz Mobilität sind nur für Kommunen möglich, die für die notwendige Transformation im Verkehrsbereich entsprechend Personalstellen in den kommunalen Haushaltsplänen verankert haben und sich dazu verpflichten, jährlich (mindestens für 20 Jahre) 3 % der Oberflächenparkplätze im öffentlichen Raum zurückzubauen und die freien Flächen in Fuß- und Radverkehrsflächen, Grün- und Aufenthaltsflächen umzubauen.

Parkraummanagement (Parkraumkonzepte und Parkraumbewirtschaftung) ist auf kommunaler Ebene ein zentraler Baustein, für die Transformation des Verkehrssektors. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet Kommunen dazu ein breites Unterstützungsangebot. Das Land sollte Maßnahmen ergreifen, damit diese Angebote von Kommunen aufgegriffen und Konzepte und Vorgaben verlässlich erarbeitet und umgesetzt werden.

**Wirkweise:** Durch eine Neuaufteilung der Verkehrsräume und den Abbau klimaschädlicher Subventionen/Förderungen wird die Transformation hin zur klimaresilienten und lebensfreundlichen Stadt neu priorisiert. Eine kommunales Parkraummanagement eröffnet realistische Perspektiven, die Verkehrswende innerhalb des nächsten Jahrzehnts zu gestalten.



Mangelhafte Durchsetzung des geltenden Rechts

6. Rechtsrahmen ausnutzen – schnelle Abhilfe für mehr Sicherheit

**Beschreibung:** Durch eine konsequente Anwendung und Durchsetzung der bestehenden Regeln, kann die Sicherheit von Radfahrenden schnell und einfach erhöht werden. Dies wäre ein erster und schnell umzusetzender Schritt zu mehr Verkehrssicherheit. Konkret bedeutet das die Kontrolle und Sanktionierung von Verkehrsverstößen:

- Zulässige Geschwindigkeiten gilt es zu reduzieren und engmaschiger zu kontrollieren– insbesondere auch innerorts die Abbiegegeschwindigkeit von Lastkraftwagen.
- Prüfung und Anordnung von maximal Tempo 70 auf allen Landstraßen ohne Radwegeinfrastruktur.
- Überholabstände werden bislang nur in marginalem Umfang und mit einfachsten Mitteln gemessen. Hier muss das Land moderne Techniken einsetzen, die umfangreiche Kontrollen auf jeder Art von Straße möglich macht.
- Kraftfahrzeuge auf Geh- und Radwegen sowie Falschparkende in Kreuzungsbereichen müssen konsequent und zeitnah entfernt werden. Technischen Möglichkeiten können dabei unterstützen.
- Durchfahrtsverbote für Kraftfahrzeuge sind durchzusetzen, auch mit Hilfe stationärer Überwachungssysteme.



**Wirkweise:** Steigerung der Sicherheit von Radfahrenden und Fußgänger:innen durch eine konsequente Anwendung und Durchsetzung bestehender Regelungen. Die objektive und subjektive Steigerung der Verkehrssicherheit ist ein schneller Boost für mehr Rad- und Fußverkehr.

Transparenz, Übergeordnete Maßnahme

7. Radverkehrsdashboard FaNaG

**Beschreibung:** Bislang sind die landesweiten Daten zum Radverkehr und dem Umsetzungsstand der Infrastruktur auf verschiedenen Portalen verstreut oder gar nicht veröffentlicht. Ein mögliches Radverkehrsdashboard sollte die Daten der Zustandserfassung von Radwegen, eine Übersicht aktueller Bau- und Sanierungsprojekte und die Unfallorte zentral bündeln. Das Dashboard soll auch als digitaler Mängelmelder dienen (§21 FaNaG).

**Wirkweise:** Über das Dashboard können sich die Öffentlichkeit, Politik, Verwaltungen und Polizei mit geringem Aufwand über den Zustand von Radwegen informieren und Baulastträger ihre Aktivitäten priorisieren und abstimmen. Das Dashboard soll kontinuierlich gepflegt werden und damit auch als Evaluations- und Berichtsinstrument dienen (§33 FaNaG).

