

# RADKOMM

RADKOMM e.V. Platenstr. 3 50825 Köln  
Ministerium für Verkehr  
des Landes Nordrhein- Westfalen  
40190 Düsseldorf

Donnerstag, 15. April 2021

per E-Mail

## **Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen**

**hier: Stellungnahme von RADKOMM e.V. im Rahmen der Verbändeanhörung**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Dr. Günnewig,

den nunmehr vorliegenden Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz haben wir mit Freude zur Kenntnis genommen. Damit greift der Landesgesetzgeber eine der zentralen Forderungen unserer Volksinitiative Aufbruch Fahrrad auf. Nordrhein-Westfalen wird das erste Flächenland, das ein eigenes Fahrradgesetz bekommt und die Förderung des Radverkehrs in einem eigenen Fahrradgesetz verankert. Unser Bundesland leistet damit echte Pionierarbeit und wir hoffen, dass viele weitere Bundesländer folgen werden.

Für die vertrauensvolle, offene wie wertschätzende Zusammenarbeit seit der Anmeldung von Aufbruch Fahrrad beim Landeswahlleiter am 22. Mai 2018 bedanken wir uns ausdrücklich. Das große Engagement für dieses Gesetz aller im Verkehrsministerium befassten Mitarbeitenden und Stellen war und ist im Laufe des bisherigen Prozesses immer spürbar gewesen. Ebenso der Wunsch aller Beteiligten, mit diesem Gesetz eine echte Verbesserung für die nachhaltige Mobilität in unserem Bundesland zu erwirken.

Der vorliegende Entwurf umfasst viele positive Aspekte und Impulse. Gleichwohl bleibt er in diversen Punkten hinter unseren Erwartungen - wie Hoffnungen - auf eine Umsetzung der Forderungen von Aufbruch Fahrrad zurück. Im Folgenden legen wir unsere Impulse und Vorschläge für Veränderungen und Ergänzungen dar. Unsere Stellungnahme umfasst zwei Teile: einen Teil A, in dem wir als RADKOMM e.V. und als Teil des Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad Stellung nehmen sowie einen Teil B, in dem wir Rückmeldungen weiterleiten, die uns von Bürger\*innen übermittelt wurden, die sich für Aufbruch Fahrrad engagiert haben.

# RADKOMM

## **Das Jahr 2025 als Zielgröße für 25% Radverkehrsanteil verankern**

Der Verkehrsausschuss des nordrhein-westfälischen Landtags hat in seiner Sitzung vom 20.11.2019 einstimmig beschlossen, dem Anliegen unserer Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zu folgen. Die Erreichung von 25% Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 ist die zentrale Forderung der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad und muss deshalb im Gesetz verankert werden.

Die Präambel erwähnt das Ziel von 25% Radverkehr, ohne jedoch den Bezug zum Jahr 2025 herzustellen, wie es unsere Volksinitiative gefordert hat. Die Verbindung des Ziels von 25% mit der Jahreszahl 2025 ist aus Sicht von RADKOMM unerlässlich für ein wirksames Gesetz. Derzeit liegt der Anteil des Radverkehrs bei 8-10 Prozent. Nur in Kombination mit der Jahres-Zielgröße entfaltet die Forderung von 25% Radverkehrsanteil den von Aufbruch Fahrrad intendierten zügigen Wandel. Ohne die klare zeitliche gesetzliche Zielstellung fehlt der dringend notwendige Druck auf die Planungsträger\*innen bei der angestrebten Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger\*innen.

Die große Zustimmung in der Bevölkerung zur Volksinitiative hat gezeigt, wie sehr die Menschen darauf warten, dass ihnen ein sicheres und komfortables Infrastrukturangebot für das Radfahren gemacht wird. Das deutliche Wachstum der Verkaufszahlen von Fahrrädern und E-Bikes sowie die starke Zunahme des Radverkehrs an den Radverkehrszählstellen in NRW in den letzten Jahren zeigt einen allgemeinen Trend auf, der verdeutlicht: Die Bürger\*innen in NRW müssen nicht zum Umstieg auf das Fahrrad gezwungen werden, um 25% Radverkehrsanteil im Modal Split der Wege zu erreichen. Menschen aller Altersgruppen wünschen sich, öfter und auf alltäglichen Wegen das Fahrrad zu nutzen, und sie werden es zukünftig noch öfter tun, wenn die Infrastruktur dazu einlädt.

## **Schnelle Steigerung des Radverkehrsanteils durch Umwidmung von Straßenflächen statt Neubau**

Im Gesetzesentwurf wird zu einseitig auf den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden und auf die Schaffung neuer Radverkehrsinfrastruktur gesetzt. Um die bestehenden massiven Defizite und den Rückstand im Hinblick auf eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger zu beseitigen, müssen auch andere Maßnahmen gesetzlich verankert werden, die schnell umgesetzt werden können. Hierzu gehört unbedingt die Umwidmung bestehender Verkehrsflächen.

Das Land NRW hat das dichteste Straßennetz Deutschlands. Der Löwenanteil der Straßenfläche wird ausschließlich für den Autoverkehr genutzt. Der Radverkehrsanteil von 25% bis 2025 kann erreicht werden, wenn zügig mit der Umwidmung der Straßenfläche begonnen wird. Wenn das Rad ein gleichberechtigtes Verkehrsmittel ist, steht ihm auch die gleiche Straßenfläche zu. Wir plädieren dafür, Regelungen im Gesetz zu verankern, die eine Umwidmung von Straßenflächen für den Radverkehr

# RADKOMM

möglich machen, sowohl innerhalb von Ortschaften wie auf überregionalen Straßen. Die geteilte Nutzung bestehender Straßenflächen sollte das neue Paradigma sein, eine Reservierung von Straßenfläche für nur einen Verkehrsträger (das Auto) sollte der Vergangenheit angehören. Dieses neue Paradigma, dieses Umdenken ermöglicht es, innerhalb kurzer Zeit viel hochwertige Radinfrastruktur zu schaffen. Nur dort, wo ein Teilen der bestehenden Straßenfläche nicht möglich ist, sollte ein Neubau von Radinfrastruktur erfolgen. Wir gehen jedoch davon aus, dass dies nur bei einem sehr kleinen Teil der Straßen der Fall ist. Dabei ist zu beachten, dass wir aus Gründen des Klima-, Umwelt- und Artenschutz keine weitere Flächenversiegelung mehr vornehmen dürfen, ohne an anderer Stelle für einen Ausgleich und Entsiegelung zu sorgen.

Die Regelungen zu den Radverkehrsnetzen können aufgrund ihres langfristigen Charakters keine kurzfristige Verbesserung erreichen. Wir schlagen daher vor, diese um ein abgestimmtes Bündel aus kurzfristigen Instrumenten und Sofortmaßnahmen zu ergänzen. Diese sollten es Land und Kommunen erlauben, bei Bedarf sichere und komfortable Infrastruktur einzurichten auch ohne langjährige Planungen vorzuschicken. Bei stark steigenden Radverkehren an bestimmten Straßen können die Bau-träger so kurzfristig reagieren. Als Möglichkeiten dafür stehen z.B. Umwidmungen von bestehenden Flächen, so genannte Pop-up-Radwege nach Berliner Vorbild oder Tempolimits zur Verfügung.

## **Konkrete Forderungen der Volksinitiative im Gesetz verankern**

Die fraktionsübergreifende Zustimmung zu Aufbruch Fahrrad griff den Wunsch breiter Bevölkerungsteile nach sicherer und komfortabler Fahrradinfrastruktur auf, wie ihn die gut 207.000 Unterschriften für die Volksinitiative dokumentiert hatten. Die Landesregierung hat zugestimmt, diesem Auftrag der Bürger\*innen in NRW nachzukommen. In der oben bereits genannten Verkehrsausschusssitzung sprachen sich die Mitglieder dieses Gremiums mehrheitlich dafür aus, den Gesetzentwurf zu erarbeiten, „damit man eben der Volksinitiative nicht nur symbolisch zustimme, sondern sie aktiv aufgreife“. Dieses angekündigte aktive Aufgreifen vermissen wir im vorliegenden Entwurf. Einige Aspekte, die in den Forderungen von Aufbruch Fahrrad formuliert sind, finden sich stichwortartig wieder, jedoch ist an den betreffenden Stellen nicht ausgeführt, wie die konkrete Umsetzung und Zielerreichung erfolgen soll. Wir halten es für unabdingbar, dass die Forderungen in den Gesetzestext aufgenommen werden. Konkret sind dies:

1. Mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen  
Die Verkehrs- und Radverkehrsplanung orientiert sich ab sofort und konsequent an der Vision „Null Verkehrstote“ („Vision Zero“).
2. NRW wirbt für mehr Radverkehr  
NRW sensibilisiert die breite Öffentlichkeit und die Entscheider\*innen in Politik und Verwaltung mit gezielten Kampagnen für die Vorteile des Radfahrens.

# RADKOMM

3. 1000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr  
Bis 2025 richten Land und Kommunen mindestens 1000 Kilometer dieses Netzes ein.
4. 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr  
Bis 2025 sind jedes Jahr mindestens 300 Kilometer Radwege an Bundes- und Landstraßen in einer hohen Qualität gebaut oder instand gesetzt.
5. Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen  
Das Land NRW fördert Kommunen, damit sie Fahrradstraßen auf kommunalen Nebenstraßen ausweisen.
6. Mehr Fahrrad-Expertise in Ministerien und Behörden  
Für die Umsetzung des Fahrradgesetzes stellt das Land NRW genügend Personal bereit.
7. Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr  
NRW unterstützt die effiziente Kombination der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, indem die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn kostenlos ist.
8. Fahrradparken und E-Bike Stationen  
Bis 2025 werden 1 Million neue Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum und vor öffentlichen Gebäuden, Schulen und Hochschulen geschaffen. Für E-Bikes wird ein Netz an öffentlichen Ladestationen vorgesehen.
9. Förderung von Lastenrädern  
NRW fördert den Einsatz von Lastenrädern mit einem Investitionskostenzuschuss für betrieblich oder gemeinnützig genutzte Lastenrädern in Höhe von 1000 Euro ("Lastenradprämie").

Diese Forderungen unserer Volksinitiative sind messbar und leicht kommunizierbar. Wir dringen darauf, sie im Gesetz zu verankern, um die normative Kraft des Gesetzes zu nutzen und mehr Verbindlichkeit herzustellen. Ein (noch nicht vorliegender) Aktionsplan ist normativ nicht ausreichend, um eine nachhaltige Radverkehrsförderung in NRW zu erreichen. Gleichzeitig sollten der zeitliche Bezug ebenfalls hergestellt werden, um verbindliche Zielvorgaben im Gesetz zu schaffen.

## **Haushaltsmittel und Personal am Radverkehrsanteil von 25% orientieren**

Für die Förderung des Radverkehrs sind 2021 Landesmittel in Höhe von 54 Mio. Euro vorgesehen. Demgegenüber stehen allein 72 Mio. Euro für den Um-, Aus- und Neubau von Landesstraßen und rund 200 Mio. Euro für den Unterhalt dieser Straßen. Im Landeshaushalt nimmt der Straßenbau für den motorisierten Individualverkehr nach wie vor eine vorherrschende Rolle ein. Dies konterkariert eine Steigerung des Radverkehrsanteils. Wir brauchen erheblich mehr Haushaltsmittel für das Schaffen von Infrastruktur für den Umweltverbund.

Es sollte nicht von der Finanzkraft und der Haushaltslage einer Kommune abhängig sein, welche Qualität der Fahrradinfrastruktur Bürger\*innen vorfinden. Selbst eine geringe Eigenbeteiligung der Kommunen bei der Finanzierung kann für manche

# RADKOMM

Kommunen ein unüberwindbares Hindernis bei Planung und Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur sein. RADKOMM schlägt daher vor, finanzschwache Kommunen bei der Planung und dem Zugang zu Fördermöglichkeiten zu unterstützen.

Die angekündigten 10 neuen Planungsstellen für Radinfrastruktur halten wir für zu wenig. Wir plädieren dafür, mindestens 25% der ca. 3600 Planer\*innen bei Straßen.nrw mit der Planung von Radinfrastruktur zu betrauen. Für eine Übergangszeit, bis zur faktischen Schaffung der gewünschten Gleichstellung des Radverkehrs mit dem Autoverkehr, scheint uns eine Umschichtung der planerischen Aufgaben im größeren Stil sinnvoll zu sein. Auch dies ist im übrigen ein Hebel, um das gewünschte Ziel von 25% Radverkehr bis zum Jahr 2025 zu erreichen: Wenn die Planer\*innen dies in einer konzertierten Aktion anpacken, ist dies möglich.

## **Weiterreichende Vorschläge und Regelungen aus dem Eckpunktepapier aufnehmen**

Wir plädieren dafür, die teils sehr viel weiter gehenden Regelungen aus dem sog. Eckpunktepapier, die in den vorliegenden Gesetzesentwurf leider nicht eingeflossen sind, wieder aufzunehmen und zu verankern. Wir verweisen auf unsere ausführliche Stellungnahme zum Eckpunktepapier aus dem Jahr 2020.

## **Orientierung an verkehrspolitischen Zielgrößen statt an aktuellen Bedarfen**

Die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehre sollte sich mit dem Gesetzesentwurf an dem *gewünschten* Bedarf orientieren – also daran, welche Zielgröße für Fuß- und Radverkehr wir in NRW erreichen wollen. Eine attraktive Infrastruktur für nachhaltige Verkehre wird Fuß- und Radverkehr nach sich ziehen. Wir möchten an dieser Stelle an den bekannten verkehrsplanerischen Zusammenhang zwischen dem Angebot an Infrastruktur und der Nachfrage in Form von Verkehr erinnern. In den letzten Jahrzehnten wurde Verkehrsplanung am motorisierten Verkehr ausgerichtet. Die autozentrierte Infrastruktur, die dadurch geschaffen wurde, hat folgerichtig dafür gesorgt, dass die Bürger\*innen in NRW in ihrem Mobilitätsverhalten stark auf das Auto fokussiert sind. Hingegen fehlt eine gute Infrastruktur für nachhaltige Verkehre. Mit dem Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ergibt sich die Chance, diesen Mechanismus zugunsten nachhaltiger Verkehrsarten zu beeinflussen, um für die Menschen in NRW bessere Luft, weniger Emissionen und mehr Lebensqualität zu schaffen.

## **Alltagsmobile, Pendler\*innen, Schüler\*innen, Studierende, Auszubildende als Zielgruppen benennen**

Wir plädieren unbedingt dafür, die wichtigsten Zielgruppen für Alltagsverkehre, also für Wege zur Arbeit, zur Schule, Ausbildung oder Universität, Alltagswege, als Zielgruppen zu benennen. Dies sind Berufspendler\*innen und alle Menschen, die im Alltag mobil sind.

# RADKOMM

Die Präambel nennt einzig die Zielgruppe der Radtourist\*innen, die aktuell nur einen sehr geringen Anteil (unterhalb von 5% der Wege) am Verkehrsaufkommen haben. Dies Zudem erschließt sich uns nicht, und wir hielten es für ein fatales Signal, wenn dies so bliebe. Ziel des Gesetzes soll doch sein, das Rad zu einem gleichrangigen Verkehrsmittel zu erklären, das Alltagsverkehre abwickelt.

Die Frage danach, welche Zielgruppen mit dem FaNaG adressiert werden sollen, ist von großer Bedeutung, da sich danach die konkreten Maßnahmen für die Umgestaltung bzw. den Ausbau der Fuß- und Fahrradinfrastruktur richten müssen.

Es ist zu begrüßen, wenn als Nebeneffekt durch das FaNaG auch Radtourismus attraktiver wird. Primäres Ziel muss es aber sein, den Fuß- und Radverkehr im Alltag zu fördern. Wichtige Zielgruppen, die hier genannt werden sollen, sind Pendler\*innen, Schüler\*innen und Student\*innen, Auszubildende. Im Gegensatz zu Radtourist\*innen haben diese Zielgruppen keine Ansprüche an landschaftliche Schönheit der Strecke, sondern wollen eine sichere und komfortabel zu befahrende Fahrradinfrastruktur, die ihre Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Lernen, Einkaufen und Freizeit auf möglichst direktem Weg verbindet.

Das FaNaG soll, wie in der Präambel beschrieben, „einen Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität [...] leisten“. Dieses Ziel kann allerdings nur erreicht werden, wenn die größten Verkehrsströme im Alltag der Menschen nachhaltiger. Aufgrund der Größe der oben genannten Zielgruppen und des hohen Wegeanteils im Vergleich zum Radtourismus kann durch die Verhaltensänderung bei einem relativ kleinen Prozentsatz der Menschen ein deutlich höherer Effekt für Nachhaltigkeit und Klimaschutz erzielt werden.

## **Konkrete Maßnahmen für Vision Zero verankern**

Mehr Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger\*innen ist einer der Schlüssel für den Umstieg auf diese nachhaltigen Verkehrsarten. Wir begrüßen deshalb sehr die in der Präambel aufgenommene Orientierung an der Vision Zero und plädieren dafür, das FaNaG stärker daran auszurichten. In diesem Sinne ist auch der uneingeschränkte und barrierefreie Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur positiv hervorzuheben.

Im Bereich der Vision Zero gibt es national wie international umfangreiche Forschungsergebnisse und zahlreiche erfolgreiche Beispiele, wie das Ziel „Null Verkehrstote“ erreicht werden kann, wie z.B. in Oslo und Helsinki. Diese Forschungsergebnisse sollten für das geplante Verkehrssicherheitsprogramm unbedingt berücksichtigt werden. Auf diese Weise ist auch zu erwarten, dass die dem Verkehrssicherheitsprogramm vorgelagerte Phase der Analyse verkürzt und der Prozess damit beschleunigt werden kann.

Insgesamt können die in diesem Abschnitt vorgeschlagenen Regelungen nur ein erster Schritt sein, da sie unzureichend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder gar

# RADKOMM

Erreichen der Vision Zero sind. RADKOMM schlägt vor, konkrete Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen in das Gesetz aufzunehmen, inklusive der Möglichkeit, Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umzusetzen, auch bei Unfällen ohne Todesopfer oder Schwerverletzte.

Ein wichtiger Punkt ist die sichere Ausgestaltung der Infrastruktur, der eine hohe Priorität eingeräumt werden sollte. Sicherheitsaudits wie in § 7 sollten daher verpflichtend durchgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass beim Neu- oder Umbau von Knotenpunkten die sichere Verkehrsführung für Fuß- und Radverkehr Vorrang bekommt. Dabei sollten Kreuzungsdesigns nach niederländischem Vorbild umgesetzt werden.

Die Unfallstatistiken sind eindeutig: vor allem der motorisierte Verkehr ist verantwortlich für schwere Unfälle mit Radfahrenden, Fußgänger\*innen, aber auch anderen motorisierten Verkehrsteilnehmer\*innen. Die Sensibilisierung von motorisierten Fahrer\*innen kann zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, wenn Kampagnen von der breiten Masse dieser Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden. Präventionsmaßnahmen bei besonders schützenswerten Gruppen wie Kinder, Fußgänger\*innen und Radfahrenden sind in der Priorität als nachrangig hinter der fehlerverzeihenden Gestaltung der Infrastruktur und Präventionsmaßnahmen bei Unfallverursachern einzustufen. Das FaNaG sollte mit Blick auf die Adressaten von Präventionsmaßnahmen Klarheit schaffen, dass Prävention bei hauptsächlichen Unfallverursachern ansetzen soll.

Im Bereich der Verkehrssicherheit können wir uns weitere innovative Maßnahmen vorstellen. Das Erreichen der Vision Zero erfordert eine gesamtgesellschaftliche Anstrengung verschiedener Akteure. Um auf kommunaler Ebene für die Kommunen Anreiz zu schaffen, die Verkehrssicherheit zu steigern, könnten Förderungen oder Prämien für Kommunen ohne Unfalltote ausgelobt sowie Informations- und Marketingkampagnen, z.B. auch in Zusammenarbeit mit der privaten Wirtschaft, durchgeführt werden.

## **Weitere Verbände neben der Landesverkehrswacht benennen**

Der Unfallprävention kommt eine besondere Bedeutung zu, und die Ausweitung präventiver Maßnahmen ist grundsätzlich zu begrüßen. Kritisch sehen wir die einseitige institutionelle Förderung der Deutsche Verkehrswacht – Landesverkehrswacht NRW e.V., u.a. auch deshalb, da diese nahezu ausschließlich Interessen von Kraftfahrzeugvereinigungen vertritt. RADKOMM schlägt vor, anstelle einer institutionellen Förderung eines einzelnen Verbands die Förderung für weitere Akteure zu öffnen, die bereits jetzt wichtige Arbeit für die Unfallprävention leisten und Mittel für weitere Aktivitäten erhalten sollten (z.B. ADFC, VCD, weitere lokale Akteure)

# RADKOMM

## **Fußverkehr**

RADKOMM begrüßt ausdrücklich die Aufnahme des Fußverkehrs in das FaNaG und die in § 10 festgelegten Grundsätze für den Fußverkehr. Die Grundsätze verdeutlichen die elementare Funktion des Fußverkehrs, dem zumindest zeitweise alle Bürger\*innen des Landes angehören und der verschiedene Verkehrsträger verknüpft.

Wir begrüßen die Ansätze, Fußwege barrierefrei zu gestalten und den Fußverkehr bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gleichberechtigt zu berücksichtigen. Dabei sollte das FaNaG konkretisieren, wie Gleichberechtigung in der Praxis hergestellt werden kann. Das Kriterium der Aufenthaltsqualität ist positiv hervorzuheben und geeignet, die Attraktivität des Fußverkehrs zu steigern.

Allerdings sind auch hier keine messbaren Ziele mit einem Zielhorizont festgelegt. Wir möchten das Landesverkehrsministerium ermuntern, konkrete Ziele für die sichere, komfortable und barrierefreie Führung der Fußverkehrsnetze festzulegen.

## **Maßnahmen und Geschwindigkeit bei der Umgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur**

Fahrräder und E-Bikes sind bereits für viele Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel im Alltag. Damit der Radverkehrsanteil in NRW weiter steigen kann, ist es erforderlich, die Fahrradinfrastruktur auszuweiten und umzugestalten. Nur so werden auch Personengruppen, die bisher wenig oder gar nicht Fahrrad fahren, umsteigen. Mit dem FaNaG entsteht die historische Chance, den Umbau zu einer attraktiven Fahrradinfrastruktur in NRW deutlich zu beschleunigen. Das Landesverkehrsministerium sollte den großen Erfolg unserer Volksinitiative Aufbruch Fahrrad als Ermutigung dafür begreifen und diese Chance nicht ungenutzt lassen.

Insgesamt wünschen wir uns sehr viel mehr Geschwindigkeit für den Um- und Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Das FaNaG sieht einige Instrumente mit langfristiger Wirkung vor, wie die Definition von Radverkehrsnetzen für überörtliche (Radvorrangnetz) und lokale Verbindungen. Zudem soll ein Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes erstellt werden. RADKOMM begrüßt diese Netze grundsätzlich. Wir weisen allerdings darauf hin, dass hierbei die Forderungen unserer Volksinitiative zur Ausweitung der Fahrradinfrastruktur nicht in den Gesetzesentwurf übernommen wurden (siehe die Liste unserer Forderungen weiter oben). Es fehlt dem Gesetz daher an messbaren Zielen und einem Zeithorizont für Umgestaltung und Ausbau der Radverkehrsnetze.

## **Qualitätsziele aufnehmen**

RADKOMM ist sich bewusst, dass das Land die kommunale Selbstverwaltung zu berücksichtigen hat. Dennoch sollten messbare Ziele für den Um- und Ausbau der Fahrradinfrastruktur in der Straßenbaulast des Landes und der Kommunen definiert werden. Über entsprechende Anreize für Kommunen kann der Fortschritt in der Straßenbaulast der Kommunen gelenkt werden. Zudem enthält der Entwurf keine Vorgaben



# RADKOMM

zur Qualität der Netze. RADKOMM schlägt vor, Qualitätsziele aufzunehmen, die ein sicheres, komfortables und zügiges Vorankommen für Radfahrende gewährleisten.

Analog zum Abschnitt 3 Fußverkehr sollten auch für den Abschnitt 4 Radverkehr Grundsätze festgelegt werden, die Qualität von Fahrradinfrastruktur und Ziele definieren. Dazu sollte insbesondere die Sicherheit sowie das komfortable und zügige Vorankommen auf Radverkehrsnetzen in den Vordergrund gestellt werden. Im Hinblick auf die Sicherheit sollten die Grundsätze klarstellen, dass Fahrradinfrastruktur so zu gestalten ist, dass auch Kinder, Senior\*innen und ungeübte Radfahrende sie gerne nutzen.

RADKOMM begrüßt den Ansatz, den Zustand bestehender Fahrradinfrastruktur zu erfassen wie in § 19 des Entwurfs vorgesehen. Wir schlagen vor, hierbei auf die Sicht von Radfahrenden abgestimmte Kriterien aufzunehmen. Eine Übertragung von Kriterien für den Straßenbau berücksichtigt nicht ausreichend Sicherheitsaspekte und komfortables Vorankommen für Radfahrende. Hierbei sind insbesondere bauliche Trennung vom motorisierten Verkehr, Durchgängigkeit von Radverkehrsnetzen, sichere und zügige Querung von Knotenpunkten, Priorität des Radverkehrs an Querstraßen und Einmündungen, Sichtachsen, Hindernisse und die Breite von Radwegen zu nennen.

Aus Sicht von Radfahrenden ist eine gute kommunale Radinfrastruktur mindestens ebenso wichtig wie ein gut ausgebautes Radvorrangnetz. Im Alltag der Menschen findet mutmaßlich ein großer Teil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege im lokalen Bereich statt.

## **Straßenplanung von außen nach innen verankern**

Die Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte war autozentriert, im Ergebnis sind die Flächen für den Radverkehr auf der überwiegenden Mehrheit der Straßen zu klein für sicheres und komfortables Vorankommen. Als Lösung bietet sich an, die Straßenplanung von außen nach innen als Grundsatz für zukünftige Planungen festzulegen. Bisher erwähnt der Gesetzentwurf diese Möglichkeit nur im vorangestellten Abschnitt B. - Lösung. RADKOMM schlägt vor, den Grundsatz im Gesetzestext selbst zu verankern, um als Standard für Planungen zu gelten. Zudem sollte er auch auf klassifizierte Straßen anwendbar sein.

## **Verkehrsknotenpunkte planen**

Darüber hinaus schlagen wir vor, Grundsätze für die Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten ins Gesetz aufzunehmen, die Radfahrenden eine sichere und zügige Querung erlauben. Gerade die mangelnde (objektive oder subjektive) Sicherheit hält Menschen vom Radfahren im Alltag ab. Eine fehlerverzeihende Infrastruktur steigert daher nicht nur den Radverkehrsanteil, sondern ist auch im gesamtgesellschaftlichen Interesse, indem Unfälle vermieden werden.

# RADKOMM

## **Radabstellanlagen für jede vierte Person, Fahrradleasing**

Der Entwurf sieht in den §§ 23 bis 26 Maßnahmen vor, um das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung oder Dienst attraktiver zu machen. RADKOMM begrüßt diese Maßnahmen ausdrücklich. Im Sinne der Zielgröße von 25% Radverkehrsanteil schlagen wir vor, die Anzahl der Radabstellanlagen an den Dienstgebäuden des Landes (in § 25 Abs. 1) so zu dimensionieren, dass für jede vierte Person ein Platz vorgesehen ist. Wir schlagen zudem vor, mit Kooperationen und Förderprogrammen in Zusammenarbeit mit der privaten Wirtschaft die flächendeckende Ausweitung von Fahrradabstellanlagen zu ermöglichen. Die Vorbildfunktion von fahrradfreundlichen Arbeitgeber\*innen ließe sich auf diese Weise potenzieren. Ein weiteres Element für die Radverkehrsförderung sollte sein, das Fahrradleasing für Beamte auf Landes- und kommunaler Ebene zu ermöglichen.

## **Radmitnahmen im ÖPNV fördern, kostenlose Mitnahme umsetzen**

Rad und ÖPNV sind Partner bei der Verkehrswende. Der ÖPNV erhöht die Reichweite mit dem Rad, und das Rad erschließt dem ÖPNV Regionen und Zeiten, in denen die erste oder letzte Meile nicht oder nicht gut ausgebaut ist. Radmitnahme im ÖPNV ermöglicht so den Verzicht auf MIV. Radmitnahme erfordert zwar etwas mehr Platz im Zug, spart aber Bereitstellung von Park & Ride und örtlichen Buskapazitäten. Die kostenlose Mitnahme ist sowohl ein Gebot der Fairness, als auch kluger Verkehrspolitik. Als konkrete Forderung der Volksinitiative muss sie auch im Gesetz verankert werden.

## **Finanzierung**

Die avisierte Steigerung des Radverkehrs auf 25% erfordert unabhängig vom Zeithorizont eine deutliche Ausweitung der finanziellen Mittel. Um die nachhaltigen Verkehrsarten so zu fördern, dass sie für die Bürger\*innen in NRW attraktiv werden, sollten die Haushaltsmittel dem Zielanteil von 25% angepasst werden. Wir schlagen vor, 25% des Verkehrsbudgets sowie 25% des Personals in der Verkehrsplanung für nachhaltige Verkehre einzusetzen. In diesem Zusammenhang sollte auch das in § 3 des Entwurfs definierte Förderprogramm Nahmobilität gesetzlich verankerte Ziele erhalten. RADKOMM schlägt vor, die Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie die sichere und komfortable Aus- und Umgestaltung der Infrastruktur für diese Verkehrsarten als Ziele für das Förderprogramm aufzunehmen.

RADKOMM ist sich bewusst, dass die Landesregierung ein historisch hohes Budget für Radverkehr veranschlagt. Dennoch ist der Anteil der für Rad- und Fußverkehr vorgesehenen Haushaltsmittel im Vergleich zu denen für Straßenbau noch immer sehr gering. Mit dem Gesetzentwurf werden zudem keine weiteren Haushaltsmittel veranschlagt trotz einer Erweiterung der Aufgaben von Land und Kommunen und trotz der Festlegung der ambitionierten Zielgröße von 25% Radverkehrsanteil. Der Einschätzung von RADKOMM nach wird ohne weiteres Budget für Fuß- und Radverkehr diese Aufgabe nicht zu bewältigen sein.

# RADKOMM

Das Land NRW verfügt über ein sehr ausgedehntes und dichtes Netz an Straßen und Wegen. Um weitere Flächenversiegelung zu vermeiden schlagen wir vor, die Umwidmung von Flächen zu priorisieren über dem Neubau von Infrastruktur auf noch unversiegelten Flächen. Zumindest sollte sichergestellt werden, dass netto keine weitere Flächenversiegelung stattfindet, d.h. zum Ausgleich sollten Flächen entsiegelt werden, wenn ein Neubau nicht möglich ist.

## **Ziele für Evaluation festlegen, Zeiträume verkürzen**

RADKOMM begrüßt die Evaluation des Gesetzes, die in § 34 des Entwurfs festgelegt ist. Wir weisen darauf hin, dass Evaluation nur dann sinnvoll durchführbar ist, wenn zuvor messbare Ziele definiert wurden. Wir möchten daher nachdrücklich dazu ermuntern, das messbare Ziel von Aufbruch Fahrrad von 25% Radverkehrsanteil im Modal Split der Wege sowie die neun Forderungen ins Gesetz aufzunehmen. Wir schlagen vor, die Evaluationszyklen zu verkürzen, was bei leicht messbaren Zielen auch die Durchführung der Evaluation sehr vereinfachen würde. Der Entwurf schlägt eine erste Evaluation fünf Jahre nach Inkrafttreten vor; diese sollte deutlich früher, bereits in 2025, stattfinden und danach jährlich wiederholt werden.

Im Falle von Rückfragen stehen wir sehr gerne zur Verfügung. Ebenso freuen wir uns, wenn wir den weiteren Prozess in der Ausgestaltung des Gesetzes unterstützen können. Innerhalb von RADKOMM wurde die Stellungnahme durch das Redaktionsteam Sonja Thiele, Harald Schuster, Eckhard Grevener und Ute Symanski verfasst.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Ute Symanski  
- Vorsitzende -

## **Anlage:**

Teil B: Kommentare aus dem Kreise der für Aufbruch Fahrrad Engagierten

## Anhang/Teil B der Stellungnahme von RADKOMM e.V. zum Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW (FaNaG) hier: Kommentare von Einzelpersonen oder Vereinen aus dem Umfeld von Aufbruch Fahrrad

Im Folgenden haben wir die Hinweise und Kommentierungen zusammengestellt, die uns von Einzelpersonen oder von Vereinen aus dem Umfeld von Aufbruch Fahrrad übermittelt wurden. Wir hatten eigens die E-Mail-Adresse [fahrradgesetz@radkomm.de](mailto:fahrradgesetz@radkomm.de) eingerichtet, um den Mitgliedern des Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad die Möglichkeit zu geben, eigene Kommentare zum Gesetzesentwurf zu übermitteln.

Abkürzungen

Anm. Anmerkung

Erg. Ergänzung

### Bezeichnung des Gesetzes

Anm. Die vorgelegte Bezeichnung des Gesetzes kann so nicht bleiben! Nicht nur der Eindruck, das Fahrrad wäre ein **Nah**verkehrsmittel, wird fälschlich erweckt...  
„Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) weist jedoch darauf hin, dass die Förderung der Nahmobilität zwar insbesondere auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zielt, hierfür aber nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet ist, sondern prinzipiell alle Verkehrsarten in integrierten, lokalen Konzepten zu berücksichtigen sind (FGSV 2014, S. 5). Dazu zählen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) beispielsweise die Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Parkgebühren sowie die Straßenraumgestaltung (ebd.), etwa für die Umverteilung von Straßenraum für den Pkw für den Rad- und Fußverkehr. Beim ÖPNV ist für die Förderung der Nahmobilität beispielsweise die „fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen [relevant], die lokale Vernetzung und die Verbindungen über die Quartiers- und Ortsteilebene hinaus“ (ebd.) sowie die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern und Rollatoren im ÖPNV. Ein gut ausgebauter ÖPNV kann zudem dazu beitragen, dass den Menschen ein auto- unabhängiger Lebensstil ermöglicht wird, wodurch gleichzeitig der Fuß- und Radverkehr grundlegend gestärkt wird.“

### Bewertungshierarchie

Anm. Unbedingt muss es eine Bewertungshierarchie der unterschiedlichen Verkehrsmittel geben und keine Gleichrangigkeit. Vorrang muss biologische Mobilität haben, Fußgänger, Fahrräder ohne Hilfsmotor, Rollstühle für Behinderte ohne/mit Hilfsmotor, Fahrräder mit elektr. Hilfsmotor. und weiter abwärts.

## Maßnahmen und Geschwindigkeit bei der Umgestaltung der Radverkehrsinfrastruktur

- **Allgemein:**

Anm. Umbau der Infrastruktur sollte beschleunigt werden. Die vorgeschlagenen Instrumente, u.a. Aktionsplan, Bedarfspläne, Radvorrangnetze sind gut, aber wirken erst langfristig. Gesetz sollte Möglichkeiten für schnelle Verbesserungen schaffen, z.B. durch Einrichtung von Pop-up-bikelanes, Sofortmaßnahmen zur sicheren Gestaltung von Knotenpunkten

Anm. Grundsätze wie für den Fußverkehr sollten analog auch für Radverkehr festgelegt werden.

Anm. Die Sicherheit an und die Umgestaltung von Knotenpunkten sollten im Gesetz stärker hervorgehoben werden – kommt bislang gar nicht vor, aber große Bedeutung für objektive und subjektive Sicherheit sowie komfortables Vorankommen.

Anm. Unterstützung für finanzschwache Kommunen bei der Planung ist erforderlich, da diese Kommunen Probleme haben, überhaupt erst Planungen vorzunehmen. Förderungsfähig sind nur fertige Planungen.

Anm. Ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modalsplit der Wege gehört nicht in die Präambel sondern in das Gesetz und zwar mit einer Zeitvorstellung ("bis2026 oder so). Auch in anderen Gesetzen werden exakte Zeitvorstellungen formuliert.

- **Personal:**

Anm. Flaschenhals für den Ausbau der kommunalen Radinfrastruktur ist das Personal. Hier müsste als Anreiz zum Aufbau von Kapazitäten eine Förderung durch das Land ähnlich wie in Baden-Württemberg erfolgen (bei Einrichtung einer zusätzlichen Stelle für vier Jahre Kostenübernahme für zwei Jahre). Regelung entweder im Gesetz oder jenseits der Gesetzesebene als Teil des Gesamtpakets.

- **Förderung:**

Anm. Es sind weitere innovative Maßnahmen denkbar, die Anreize für Kommunen schaffen, die Verkehrssicherheit zu steigern, unter Ausnutzung der verschiedenen zur Verfügung stehenden Mittel (inkl. StVO): zum Beispiel Auslobung von (Förder-) Prämien für Kommunen, die es schaffen die Anzahl der Unfalltoten auf Null zu bringen – oder gestaffelt um 50, 70, 80, 90% zu reduzieren

Anm. Das Land muss verbindlich zusagen, dass Fördertatbestände und Förderquoten bis 2030 mindestens auf dem heutigen Niveau verbleiben.

Anm. Viele Kommunen sind so klamm, dass sie nicht über das nötige Personal verfügen, um diese Gelder zu beantragen.

- **Monitoring:**

Anm. In jedem Fall muss ein kontinuierliches Monitoring des Modal Split stattfinden, um bei Abweichungen vom Zielpfad Anpassungen vornehmen zu können.

## Anregungen zu den 9 Forderungen von Aufbruch Fahrrad

- **1000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr**
  - Anm. Verweis auf das Berliner Mobilitätsgesetz (§ 45 Abs.2). Konkrete Vorgaben im Gesetz sind selbstverständlich möglich. Ohne eine klare Vorgabe von Zeit und Strecke lässt sich später kein konkretes Ergebnis einfordern und wir warten noch 10 Jahre auf Rad(schnell)wege. Am Beispiel vieler anderer Gesetze (derzeit z.B. das Klimaschutzgesetz NRW) kann man sehen, dass Gesetze selbstverständlich auch abgeändert werden können, wenn Ziele erreicht sind oder nachgeschärft werden sollen.
  - Anm. Zu § 14 Abs.4 : Lediglich eine Prüfung ist völlig unzureichend. Begleitende Radwege sollten der Regelfall sein. Und falls ausnahmsweise kein Radweg möglich sein sollte, dann sollte das 1. ausführlich begründet werden und 2. eine alternative Streckenführung aufgezeigt werden.
- **Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen**
  - Anm. Es findet sich keine Aussage zu Fahrradstraßen und auch keine Aussage zu Einrichtungen für Kinder und Jugendliche. Da muss viel mehr inhaltliche Vorgabe in den Gesetzestext. Eine Förderzusage ist zwar vorhanden, aber auch völlig unkonkret (Zweckbestimmung, inhaltliche Vorgaben, finanzieller Umfang).
- **Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr**
  - Anm. In Deutschland wohnen 84% der Menschen im 5km Umkreis einer Bahnhaltestelle (BBSR-Kompakt 08/2018) Wer die erste und letzte Meile mit dem eigenen Rad radelt, nimmt weder Park & Ride noch örtliche Buskapazitäten in Anspruch, bezahlt sie aber mit. Die Radnutzung als Vor- und Nachlauf des SPNV sollte bestmöglich gefördert statt preislich diskriminiert werden. Der SPNV muss mit dem Alltagsfahrrad unkompliziert und kostenlos nutzbar sein.
  - Anm. Für Job- oder Studententickets hat es bisher unterschiedlich Mitnahmeregelungen gegeben, teilweise waren diese generell kostenfrei, teilweise erst nach 19h und am WE. Die Verkehrsverbünde versuchen, einseitig zu Lasten der Radler, Kapazitätsmanagement zu betreiben. Es ist allgemein akzeptiert, dass Radfahrer bei Engpässen Rollstühlen und Kinderwagen den Vortritt lassen. Ein Rushhour-Zuschlag nur für die Radmitnahme ist für das Kapazitätsmanagement weder hinreichend noch im Verhältnis zu den übrigen Fahrgästen zu argumentieren. Es ist auch nicht sachgerecht, da Radfahrer gleichzeitig den ÖPNV entlasten, weil sie für wenige Stationen nicht ein- oder umsteigen.
  - Anm. Zur Vermeidung von Engpässen beim Ein-/Aussteigen und beim Transport trägt es bei, wenn die Bahnen hinreichend Radabteile vorsehen, am besten in jedem Wagon. Dann können sich mehrere Radmitnehmer\*innen über die Zuglänge verteilen (vgl. RE13 Hamm-Venlo, betrieben von der holländischen Eurobahn, auch im neuen RRX).
  - Anm. Der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen ist auch für die Radmitnahme wichtig. Aufzüge müssen eine hinreichende Länge für Fahrräder (auch etwas längere e-Bikes/Pedelecs) haben. Treppen müssen an der Seite eine Schieberinne für Fahrräder haben (insbesondere für Gleise ohne Aufzug, aber auch für den Ausfall von Aufzügen).

- **Fahrradparken und E-Bike Stationen**

Anm. Hier bleibt der Entwurf zeitlich und mengenmäßig völlig unkonkret. Mobilitätsstationen sind grundsätzlich eine nette Idee, aber auf die konkrete Forderung von Aufbruch Fahrrad wird hier m. E. nicht eingegangen.

- **Förderung von Lastenrädern**

Anm. Hier fehlen die betrieblichen Lastenräder.

## Präambel

Erg. ~~... Dazu kann auch der Radtourismus einen wesentlichen Beitrag leisten.~~

Erg. **dazu ist eine Infrastruktur erforderlich, die auch Kindern, Ungeübten und älteren Menschen angstfreies Radfahren ermöglicht.**

Das Fahrrad wird ~~so~~ sowohl als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten gestärkt ~~werden~~. Zukünftig nehmen ~~sollen~~ alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle ~~einnehmen~~

Begründung: Ohne konkretes Zieljahr zu unverbindlich. Radtourismus ist sehr nachrangig, es geht um das Rad als Verkehrsmittel. Angstfreies Radfahren: Weltweit setzt sich die Erkenntnis durch, dass das Sicherheitsempfinden (die subjektive Sicherheit) ein ganz wesentlicher Aspekt bei der individuellen Entscheidung für oder gegen das Verkehrsmittel Fahrrad ist. Eine kleine Gruppe von Hartgesottene(n) kommt mit Mischverkehr gut zurecht, aber die meisten Menschen wollen nicht zwischen Autos Rad fahren. Darum sind vom Kfz-Durchgangsverkehr befreite Nebenstraßen sowie qualitätsvolle baulich getrennte Radwege an Hauptstraßen von entscheidender Bedeutung für die Steigerung des Radverkehrs auf 25 %. Die erfolgreichen niederländischen Städte zeigen, dass bei guten baulich getrennten Radwegen ein sehr hohes Maß objektiver und subjektiver Sicherheit erreichbar ist. Ältere Ergebnisse aus Deutschland, wonach schlechte baulich getrennte Radwege gefährlich sein können, sind nicht anwendbar, wenn qualitativ gebaut wird.

## §1 - Geltungsbereich und Begriffsbestimmung

Anm. Die **Kombination von Fahrrad und ÖPNV** - und damit meine ich die unentgeltliche Mitnahme meines Rades im ÖPNV und nicht das Abstellen an unsicheren Stellplätzen an ÖPNV-Haltestellen - schafft eine wirkliche Option zum MIV in Bezug auf Flexibilität und Verbindungsschnelligkeit. Hier spreche ich als Job-Ticket-Besitzer aus eigener Erfahrung. Sharing-Angebote werden m.E. nicht ansatzweise den gleichen Vorteil mit sich bringen.

Erg. (1) ausreichend Kapazitäten für Fahrradmitnahme (und somit auch für Menschen in Rollstühlen, Eltern mit Kinderwagen, etc.) zu schaffen.

Anm. (2) die unentgeltliche Beförderung von Fahrrädern. Es versteht sich dabei von selbst, dass ich als ÖPNV-Kunde bei voller Bahn oder vollem Bus natürlich kein Beförderungsrecht für mein Fahrrad habe. Allerdings sollten sowohl Waggons als auch Busse hier für die

Fahrradmitnahme freundlicher konzipiert und von den Verkehrsbetrieben bzw. der DB angeschafft werden. Wirtschaftliche Anreize hierzu könnten m.E. ebenfalls vom Land gegeben werden.

## § 2: Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität

- Anm. Die Trennung in ein Gesetz und einen Aktionsplan hat Vor- und Nachteile. Vorteil: schnellere Änderungen am Aktionsplan möglich. Nachteile: Gesetz bleibt unkonkret, unklar, wie schnell und welche Maßnahmen das Ministerium plant, keine Mitbestimmung der Verbände zu Aktionsplan möglich!
- Anm. Aktionspläne müssen auf Landesebene rechtlich verbindlich sein und den Handlungsrahmen für Städte und Gemeinden vorgeben. Städte und Gemeinde haben sich im Rahmen des Aktionsplans verbindlich auf Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs für den avisierten Planungszeitraum rechtlich verbindlich zu verpflichten.
- Anm. Ohne verbindliche Aussagen zum Inhalt des Aktionsplans ist es nicht möglich, das Gesamtpaket zu bewerten.

## § 3 Förderprogramm Nahmobilität

- Erg. [...] Es stellt Förderrichtlinien auf, welche unter anderem den Zugang zu dem Förderprogramm Nahmobilität regeln. **Das Land stellt bis zum Jahr 2030 jährlich mindestens 9 € pro Einwohner\*in für das Förderprogramm zur Verfügung.**
- Anm. Wenn die Verkehrsarten gleich bedeutend gefördert werden sollen, dann würde ich mir wünschen, dies auch in einem gewissen Investitionsverhältnis verbindlich festgeschrieben sehen zu können. Hier wird weder zum Ausdruck gebracht, wie hoch die jährlichen Förderprogramme sein werden, noch welche Richtlinien vorgegeben sind, damit Gemeinden auf die Förderprogramme auch relativ unbürokratisch und schnell zugreifen können.

## § 4 Öffentlichkeitsarbeit

- Erg. Der Schwerpunkt der Kampagnen liegt auf der Alltagsmobilität. **Der Schwerpunkt der Kampagnen liegt auf der Alltagsmobilität.**

## § 5 Verkehrssicherheitsprogramm

- Erg. Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt zur Verfolgung des Zieles, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“), **innerhalb von 2 Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein Verkehrssicherheitsprogramm auf. Im Verkehrssicherheitsprogramm sind auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen die weitergehenden Qualitätsziele und entsprechende Handlungsschwerpunkte zu benennen. Dabei wird dem Grundsatz Rechnung getragen, dass dem Verursacher einer Gefahr die Hauptverantwortung für ihre Minderung zufällt. Eine Abwälzung der Verantwortung vom Gefährder auf die Gefährdeten findet nicht statt.**



**Es wird ein umfassender Sicherheitsbegriff angewendet, der auch die subjektive Sicherheit einschließt. Die Erfahrungen von Ländern wie den Niederlanden, die in diesem Bereich sehr erfolgreich sind, werden berücksichtigt.**

Begründung: Ohne Zieljahr unverbindlich.

- Anm. Eine institutionalisierte, finanzielle Förderung der Landesverkehrswacht NRW ist in keiner Weise ausreichend, um das Prinzip Vision Zero im Fahrradgesetz umzusetzen. Es wird nicht klar, wie Verkehrsinfrastrukturen sicherer gemacht werden können. Vielmehr versucht die Landesregierung wie so oft, das Sicherheitsproblem auf die Verkehrsteilnehmer abzuwälzen. Dabei sind gerade die staatlichen Institutionen für die Schaffung der sicheren Verkehrsinfrastrukturen in der Pflicht. Wenn die Vision Zero eine zentrale Rolle im Gesetz spielen würde, dann muss es auch klare Verpflichtungen seitens der Behörden und Verwaltungen geben, sichere Verkehrsinfrastrukturen einrichten zu müssen und bei Nichterfüllung dieser verantwortlichen Aufgaben oder zeitlichen Verschleppung von notwendigen Maßnahmen auch verantwortlich gemacht werden zu können.
- Anm. Allgemeine Unfallursachen und Risikogruppen sind bereits bekannt, s.o. Verkehrssicherheitsprogramm ist positiv, sollte aber den Bau von sicherer Infrastruktur in den Fokus stellen. Hierbei sind weitergehende Qualitätsziele zu nennen
- Anm. Der Weg des § 5 Abs. 1 ist viel zu langwierig und umständlich - und gibt vor allem kein klares Ziel vor. Anders klingt da § 10 Abs. 3 des Mobilitätsgesetz Berlin.
- Anm. Ganz interessant fand ich in dem Zusammenhang Ausführungen des Verkehrssicherheitsrats (VSR) zur Entstehung und Zielsetzung der Vision Zero.

## § 6 Präventive Verkehrssicherheit - Förderung

- Anm. Institutionelle Förderung der Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. ist einseitig, da nur Stakeholder vertreten sind, die motorisierten Verkehr vertreten. Wenn schon Förderung der Deutsche Verkehrswacht, dann sollte Ziel dieser Förderung klar benannt werden: Hauptverursacher der Unfälle mit zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sind Pkw-Fahrer. Diese Gruppe sollte Adressat von Präventionsmaßnahmen sein!
- Anm. Voraussetzung: Verkehrswacht sollte geöffnet werden für Akteure aus nicht-Automobil-Bereich
- Anm. Welche Ausrichtung hat die DVW? Ist die fahrradfreundlich? Wurde die bislang bereits gefördert bzw. wird die Förderung zweckgerichtet erhöht? Diese Zusage ist erstaunlich konkret im Vergleich zu den sonstigen schwammigen Bestimmungen. Dieser § irritiert mich sehr.
- Anm. Die örtlichen Verkehrswachten sind stark in präventiver Verkehrssicherheitsarbeit mit Menschen. Sie konzentrieren sich somit auf den menschlichen Faktor. Jedem sollte aber bekannt sein, dass Faktoren wie "fehlerverzeihende oder verkehrssichere Verkehrsraumgestaltung" wesentlich effektiver zum Ziel "Vision Zero" führen, als die Schulung und Verkehrssicherheitsberatung von/am Menschen (vor allem, wenn dann noch Freiwilligkeit vorausgesetzt wird, wie z.B. bei den Pedelec-Veranstaltungen und anderen Seniorenveranstaltungen, die die Verkehrswachten durchführen).  
Sicherer Verkehrsraum aber erreicht alle Verkehrsteilnehmer!

Warum also werden ADFC, VCD, Fuss e.V., nicht ebenfalls "institutionell finanziell" gefördert?

## § 7: Sicherheitsaudits

- Erg. (1) Sicherheitsaudits im Sinne dieses Gesetzes bezeichnen die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren. **Dabei wird ein umfassender Sicherheitsbegriff angewendet, der auch die subjektive Sicherheit einschließt. Sicherheitsaudits können auch nachträglich bei Auffälligkeiten bezüglich der subjektiven oder objektiven Verkehrssicherheit im Bestand durchgeführt werden.**
- Erg. (2) Sicherheitsaudits können bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs, durchgeführt werden, **außerdem auch nachträglich bei Auffälligkeiten bezüglich der subjektiven oder objektiven Verkehrssicherheit im Bestand.**
- Erg. (3) **Das Land regelt den Mindeststandard für Sicherheitsaudits per Erlass.**
- Erg. (4) **Das Land fördert nach Inkrafttreten des Gesetzes für mindestens drei Jahre Sicherheitsaudits für Planung und Bestand nach der Förderrichtlinie Nahmobilität.**
- Erg. (5) **Das Land führt bei im Bereich der eigenen Baulast bei Auffälligkeiten bezüglich der subjektiven oder objektiven Verkehrssicherheit im Bestand Sicherheitsaudits durch.**

Begründung: Die Ausdehnung auf den Bestand ist entscheidend, weil die meisten Planungen keine größeren Sicherheitsdefizite aufweisen, sodass das Audit in der Regel nur einen geringen Sicherheitsgewinn bewirkt. Bei bekannten Problemen im Bestand ist dagegen ein erheblicher Sicherheitsgewinn zu erwarten.

- Anm. Gut
- Anm. Keine Verbindlichkeit, keine wirkliche Überprüfbarkeit derjenigen, die unabhängig prüfen sollen.
- Anm. Unklar, welche Konsequenzen es hat, wenn Sicherheitsaudits Mängel ergeben oder einfach gar nicht durchgeführt werden, denn sie "können" ja durchgeführt werden und das heißt nicht, dass sie durchgeführt werden müssen oder dass nachträgliche Korrekturen an vermeintlich fehlerhaft durchgeführten Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Die Frage der Haftung bleibt da m.E. auch wieder vollkommen ungeklärt.
- Anm. „Kann“-Regelungen in Gesetzen führen kaum zum Erfolg. Hier muss mehr Bindungswirkung erzielt werden!

## § 8 Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung

- Anm. Verkehrssicherheit wird nicht aktiv durch verpflichtende Schaffung entsprechend sicherer Infrastrukturen geschaffen, sondern per Verkehrserziehung auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen abgewälzt. Assistenzsysteme werden nicht generell zur Pflicht (wobei, das gesetzlich existiert ja - glaube ich - schon auf europäischer Ebene sowieso, oder?), sondern ggf. nachgerüstet - wenn's denn technisch möglich ist. Wenn's nicht technisch möglich ist, dann könnte man auch die Betriebserlaubnis für ein solches Fahrzeug erlöschen

lassen. Aber Assistenzsysteme greifen das Übel m.E. leider nicht an der Wurzel. Wenn die Infrastrukturen für zu Fuß gehende und Radfahrende subjektiv zu unsicher sind, dann nützen auch keine Abbiegeassistenzsysteme, zumal ich das als Fußgänger oder Radfahrer nicht beurteilen kann, ob der abbiegende Lkw denn nun ein Assistenzsystem hat und mich bemerkt oder mich vielleicht beim Abbiegen doch umnietet.

## § 9 Abbiegeassistenzsysteme

Anm. Abbiegeassistenzsysteme sind gut, aber unzureichend für Verkehrssicherheit, diese nur an den landeseigenen Nutzfahrzeugen anzubringen. Außerdem unverständlich, warum dies als Maßnahme ins Gesetz aufgenommen wird, Land NRW könnte auch ohne gesetzliche Grundlage landeseigene Fahrzeuge damit ausstatten.

Erg. (1) Das Land stattet innerhalb von ~~drei~~ **fünf** Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge [...]

Begründung: Fünf Jahre sind zu lang.

## § 10 Grundsätze Fußverkehr

Erg. (2) Ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs. Gehwege ~~sind sollen~~ bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders **zu berücksichtigen** ~~berücksichtigt~~ werden.

Anm. Begründung: Vage formuliert. Ggf. kann hier konkretisiert werden.

## § 11 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

Erg. [...] (2) Die Träger der Straßenbaulast ~~müssen sollen~~ die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrsgleich berechtigt berücksichtigen. [...]

Begründung: Sonst steht Absatz in Konflikt mit der STVO ("Leichtigkeit des motorisierten Verkehrs").

## § 14 Grundsätze Radverkehr

Anm. Bei den Grundsätzen sollte die Sicherheit des Radfahrens und das zügige, komfortable Vorankommen auf Radwegen in den Vordergrund gestellt werden!

Erg. (1) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und nicht staatliche Organisationen zusammen.

Erg. (1a) Bis zum Jahr 2030 soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modal-Split der Wege erreicht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wird im Rahmen einer fortlaufenden Evaluierung alle zwei Jahre der aktuelle Modal-Split der Wege bestimmt. Bei Zielabweichung nach unten werden die Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs intensiviert.

- Erg. (2) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran. Das Land hält die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in der jeweils gültigen Fassung als Mindeststandard für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes ein. Es empfiehlt den Kommunen die Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen als Mindeststandard. Für den Zugang zum Förderprogramm Nahmobilität gilt die Auflage, die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen als Mindeststandard einzuhalten.
- Erg. (2a) Die subjektive Sicherheit ist für Kinder, Ungeübte und alle, die angstfrei Rad fahren wollen, von großer Bedeutung und sie ist Voraussetzung für eine deutliche Steigerung des Radverkehrs. Für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes werden daher soweit möglich objektiv und subjektiv sichere, vom motorisierten Individualverkehr möglichst getrennte Radverkehrsanlagen angelegt. Den Gemeinden wird der Bau objektiv und subjektiv sicherer Radinfrastruktur empfohlen.  
Bei einer Förderung über das Förderprogramm Nahmobilität wird durch erhöhte Fördersätze ein Anreiz zum Bau objektiv und subjektiv sicherer Radinfrastruktur in den Gemeinden geschaffen.
- Erg. (3) Das Land Nordrhein-Westfalen baut die Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast um jährlich mindestens 300 km aus. Es fördert den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.  
[...]
- Erg. (5) Um das Ausbauziel nach Absatz (3) zu erreichen, ist auch unabhängig von Maßnahmen des Neu-, Um- und Ausbaus bei Straßen in der Baulast des Landes zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht.
- Erg. (6) Das Land beendet das Förderprogramm für „Bürgerradwege“ mit reduziertem Standard und baut die Wege stattdessen mit voller Qualität selbst.

*Begründung:*

*zu (1a): Nur mit regelmäßiger Evaluierung lassen sich Abweichungen vom Zielpfad rechtzeitig erkennen und korrigieren.*

*zu (2): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen als Mindeststandard sind bisher nur per Ministererlass aus dem Jahr 2011 geregelt, sollte ins Gesetz.*

*Zu (2a): Weltweit setzt sich die Erkenntnis durch, dass das Sicherheitsempfinden (die subjektive Sicherheit) ein ganz wesentlicher Aspekt bei der individuellen Entscheidung für oder gegen das Verkehrsmittel Fahrrad ist. Eine kleine Gruppe von Hartgesottene(n) kommt mit Mischverkehr gut zurecht, aber die meisten Menschen wollen nicht zwischen Autos Rad fahren. Darum sind vom Kfz- Durchgangsverkehr befreite Nebenstraßen sowie qualitätsvolle baulich getrennte Radwege an Hauptstraßen von entscheidender Bedeutung für die Steigerung des Radverkehrs auf 25 %. Die erfolgreichen niederländischen Städte zeigen, dass bei guten baulich getrennten Radwegen ein sehr hohes Maß objektiver und subjektiver Sicherheit erreichbar ist. Ältere Ergebnisse aus Deutschland, wonach schlechte baulich getrennte Radwege gefährlich sein können, sind nicht anwendbar, wenn qualitativ gebaut wird.*

*Zu (3): Die Volksinitiative richtet sich ans Land, aber viele Maßnahmen zur Steigerung des*

*Radverkehrs kann das Land nur indirekt über die Gemeinden fördern. Bei Straßen in der Baulast des Landes ist das anders, und da dort ein erheblicher Bedarf besteht, sollte das Land an diesen die Radverkehrsanlagen konsequent ausbauen und unsere Forderung nach 300 km Radwegen pro Jahr umsetzen. Die Formulierung im Referentenentwurf ist völlig unverbindlich und nicht belastbar.*

*Zu (5): Wenn die Anlage von Radverkehrsanlagen bei Straßen in der Baulast des Landes nur bei Maßnahmen des Neu-, Um- und Ausbaus geprüft wird, sind die Fortschritte so gering, dass die Ziele zur Steigerung des Radverkehrs nicht erreichbar sind.*

*Zu (6): Da zukünftig „alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen“ sollen (Präambel), ist es nicht mehr erforderlich, dass Bürger\*innen ihre Radwege mit reduziertem Standard selbst bauen müssen. Stattdessen wird der Bau im Bereich der Baulast des Landes in voller Qualität vom Land übernommen, wie es bei anderen Verkehrsmitteln auch üblich ist.*

- Anm. Ich fände es sehr begrüßenswert, wenn nicht-staatliche Organisationen wie insb. ADFC, VCD intensiver an den Planungen beteiligt würden, sofern das damit gemeint worden sein sollte. Radwege von hoher Qualität nach den technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen klingt ja auch erstmal gut. So weit ich informiert bin, gibt es dort aber Empfehlungen (wie die ERA 2010), die auch nicht mehr dem aktuellen Stand der Fahrradtechnik (Lastenräder, Pedelecs) entsprechen und ggf. nachzubessern wären.
- Anm. Im Gesetz sollte daher die grundsätzliche Gleichberechtigung der verschiedenen Fortbewegungsmittel festgelegt werden und in § 14 eine Prüfpflicht, wie diese Gleichberechtigung im bestehenden Verkehrsnetz hergestellt werden kann. Bei Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen (§ 14 Abs. 4) sollte dagegen gesetzlich festgeschrieben werden, dass vorrangig ein möglichst ungestörter Fluss des Radverkehrs zu gewährleisten ist (etwa durch getrennte Verkehrsführung oder Tunnel/ Überführungen).
- Anm. „Prüfen“ ist das eine, darüber hinaus sollte eine Begründungspflicht bei negativem Prüfungsausgang (es liegt kein RW vor, die Möglichkeit der Neuplanung wird nach Prüfung verworfen) ergänzt werden.  
Was ist mit bestehenden Landesstraßen, wo kein Um-bzw. Ausbau bevorsteht? Hier fehlt eine planmäßige Überprüfung (i.S. von Verkehrsschauen zum Beispiel) auf Verkehrssicherheit des Radverkehrs und erforderlichen Verbesserungen, die im Rahmen der Überprüfung festgestellt werden.

## § 15 Festlegung Radvorrangnetz

- Anm. Als langfristig wirkendes Instrument zu begrüßen, sollte aber durch kurzfristige Maßnahmen ergänzt werden. Zeitliche Ziele und Kriterien für das Radvorrangnetz fehlen. Insbesondere die sichere und komfortable Führung an Knotenpunkten muss integraler Bestandteil des Netzes werden.
- Anm. „Fortschreibung bei Bedarf“: konkrete Angaben zu zeitlichen Abständen, z.B. alle 3 Jahre
- Anm. Der Bedarfsplan kommt zu spät, Kenntnisse über den Radverkehrsbedarf liegen so manchem ADFC/VCD-Orts- oder Landesverband sicherlich längst vor.  
Wir brauchen keine Jahre lange Planung und Stillstand, wir brauchen vielmehr unkomplizierte, experimentelle Lösungen ad-hoc, die sich dann im Praxisbetrieb erproben lassen.

Anm. Hier scheint mir wieder eine totale Überbürokratisierung an den Tag gelegt zu werden. Warum müssen noch weitere Vorschriften und Leitfäden erstellt werden? Reicht es nicht, bestehende konsequent anzuwenden und ggf. noch etwas zu aktualisieren (ERA 2010)?

## § 16 Radschnellverbindungen

Anm. Ziel fehlt. Analog zu Gehwegen sind Qualitätskriterien zu definieren: Sicherheit, bauliche Trennung, Breite, priorisierte Führung an Kreuzungen mit Straßen, Beleuchtung, weitere?

Anm. Leitfaden: Leitfaden der AGFS existiert. Was soll der neue Leitfaden abdecken?

## § 17 Bedarfsplan für Radschnellverbindungen

Anm. An welchem Bedarf orientiert sich dieser Plan? Wenn Fortschreibung aus der Vergangenheit als Maßstab angesetzt wird, führt Bedarfsplan nur zu marginalen Verbesserungen. Hier sollte Verkehrsministerium Mut zeigen und einen Aufbruch wagen, indem bereits im Gesetz ein Ziel genannt wird.

## § 18 Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

Anm. mehr Verbindlichkeit für Kommunen fordern (statt „Die Gemeinden sollen...“ besser „Die Gemeinden schaffen ein Radverkehrsnetz...“)

Anm. Ortsdurchfahren: Radverkehr priorisieren, ggf. mit Ausnahmen

Erg. (1) Die Gemeinden **schaffen sollen** in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet **schaffen** (lokales Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz gemäß Absatz 2 Satz 1 sowie das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

Erg. (2) Die Gemeindeverbände **schaffen sollen** ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz **schaffen** (überörtliches Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

Erg. **(NEU): Jede Gemeinde erstellt einen Maßnahmenplan für den Ausbau ihrer Radinfrastruktur. Der Maßnahmenplan ist dem Land alle 5 Jahre anzuzeigen. Jährlich wird zum Umsetzungsstand Bericht erstattet, Verzögerung sind gegenüber dem Land zu begründen. Die Berichterstattung einschließlich der Begründung für mögliche Verzögerungen muss öffentlich zugänglich sein.**

*Begründung: Ähnlich wie in der Wasserwirtschaft mit §47 LWG, Voraussetzung dort gesetzlicher Auftrag zum Umfang, siehe §47 LWG:*

*[https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_detail?](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=0&bes_id=3766&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=457674)*

*[sg=0&menu=0&bes\\_id=3766&anw\\_nr=2&aufgehoben=N&det\\_id=457674](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_detail?sg=0&menu=0&bes_id=3766&anw_nr=2&aufgehoben=N&det_id=457674)*

Anm. Absätze 1 und 2: Nicht *sollen* sondern: Verpflichtender formulieren!

## § 19 Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen

Anm. Regelmäßige Zustandserfassung ist positiv. Für die Zustandserfassung müssen auf die Bedürfnisse der Radfahrenden abgestimmte Kriterien definiert werden. Eine Erfassung des baulichen Zustands (Oberflächen intakt?) ist nicht hinreichend. Aspekte der Sicherheit wie

bauliche Trennung vom MIV, Sichtachsen, Vorrang an Einmündungen und Einfahrten, Breite der Radwege, Ein- oder Zweirichtungsradweg, Trennung vom Fußverkehr, Radwegführung an Kreuzungen müssen aufgenommen werden.

## § 22 Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen

Anm. GUT! Aber: Stärkere Priorisierung für Umleitungsstrecken und sichere Führung von Rad- und Fußverkehr auf der Fahrbahn

## § 24 Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen

Erg. (3) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum **und vor öffentlichen Gebäuden** sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, den Bau von Mobilstationen und den Bau von Fahrradstationen. **Es fördert außerdem in den ersten fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes die Nachrüstung von hochwertigen Radabstellanlagen auf Wohn- und Firmengeländen.**

## § 26 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

Anm. Kann nur erster Schritt sein. Weitergehende Maßnahmen können sein: Kampagne für „mit dem Rad zur Arbeit/zur Schule/zur Uni/zum Shopping...“, Förderprogramm für fahrradfreundliche Betriebe, Kooperationen mit der Wirtschaft

## § 34 Evaluation

- Erg. 1. Jede Stadt / Gemeinde installiert an dafür repräsentativen Stellen automatische Radverkehrszählanlagen und veröffentlicht die Zählungen (am liebsten neartime online, stündlich)
- Erg. 2. Landesweit werden nach gleichem Ansatz gleichzeitig auf Stadt- bzw./Gemeindebasis **alle zwei Jahre** repräsentative Umfragen zum Modal Split durchgeführt, die auch Einpendler berücksichtigen.
- Erg. 3. Die Landesregierung veröffentlicht diese Zahlen jeweils nach Überprüfung, stellt die durchgeführten Maßnahmen vor, nimmt Stellung zur Wirksamkeit und Effizienz der Maßnahmen, es gibt eine Landtagsdebatte ob wir mit der Verkehrswende on Track sind mit den Pariser Klimazielen!