

23.10.2015

Große Anfrage 17

der Fraktion SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Potenziale des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen erkennen und nutzen

Der Radverkehr gewinnt seit den letzten Jahren in erheblichem Umfang an Bedeutung. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger nutzen das Fahrrad bei der täglichen Fahrt zur Arbeit, auf dem Schulweg, beim Einkaufen oder in der Freizeit. Laut „Mobilitätspanel Deutschland“ ist der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zwischen 2002 und 2011 bundesweit von 9,5% auf 14,5% gestiegen. Unterstützt wird dieser Trend durch technische Innovationen wie Pedelecs und E-Bikes, die es für immer mehr Menschen in Nordrhein-Westfalen attraktiv machen, auch längere Distanzen oder Steigungsstrecken mit dem Rad zurückzulegen.

Die Vorteile des Radfahrens liegen auf der Hand: Beinahe alle Altersgruppen können das Rad nutzen. Es kann selbstbestimmte Mobilität im Alter sichern und unterstützt Kinder bei der Entwicklung der Motorik, des Konzentrationsvermögens und des Gleichgewichts- und Orientierungssinns. Regelmäßiges Radfahren beugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Übergewicht vor und wirkt sich positiv auf das Immunsystem aus. Radfahren fördert die individuelle Gesundheit und senkt damit öffentliche und betriebliche Krankheitsfolgekosten. Darüber hinaus ist das Radfahren – neben der Fortbewegung zu Fuß – die ökologisch sinnvollste Art der Mobilität. Es verursacht keine Lärm- und Schadstoffemissionen und nimmt – besonders im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr – nur wenig versiegelte Fläche in Anspruch.

Die Qualitäten und Vorteile des Radverkehrs kommen besonders im hochverdichteten Verkehr der Ballungsräume, Städte und verstäderten Regionen zur Geltung. Dort ist das Rad eine flexible, energie- und platzsparende Alternative zu anderen Verkehrsmitteln, besonders zum Auto. Auf Distanzen von bis zu fünf Kilometern ist es zudem auch das schnellste Verkehrsmittel. Radfahren bietet eine selbständige, individuelle und kostengünstige Mobilität und erfüllt damit ein zentrales Bedürfnis im Leben vieler Menschen. Aber auch in ländlichen Räumen kommt dem Fahrrad eine zentrale Bedeutung zu, nicht nur als Teil des touristischen Angebots. Denn sofern die Voraussetzungen stimmen, können auch viele Wege in ländlichen Räumen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Und in Räumen mit topographisch

Datum des Originals: 20.10.2015/Ausgegeben: 23.10.2015

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

schwierigen Bedingungen schaffen E-Bikes und Pedelecs neue Perspektiven für die Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr.

Vor allem in Ballungsräumen lässt sich derzeit eine tiefgreifende Veränderung des Mobilitätsverhaltens beobachten, in der das Fahrrad aufgrund seiner Vorzüge eine zentrale Rolle spielt. Um das Bedürfnis nach individueller, flexibler, schneller und bequemer Mobilität zu erfüllen, kombinieren die Menschen häufiger eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel je nach Bedarf oder Weg. Für längere Strecken können das der Regionalexpress, der Bus oder der Car-Sharing-PKW, für die kürzere Strecke das Leihfahrrad oder die eigenen Füße sein. Das Fahrrad ist aufgrund seiner Verbindung von Flexibilität und Schnelligkeit ein ideales Bindeglied dieser kombinierten Mobilität. Dieses wachsende Verständnis für die Vorteile des Radfahrens wird aller Voraussicht nach zunehmen. Gerade bei jungen Menschen hat der Prestigewert des eigenen PKW spürbar nachgelassen. Ein Auto zu besitzen, und jederzeit darüber verfügen zu können, steht für viele Menschen nicht mehr im Vordergrund.

Die verstärkte Nutzung des Rades wird begleitet von Ansätzen für einen verkehrspolitischen Bewusstseinswandel: Stärker als früher wird das Fahrrad nicht auf sportliche oder touristische Zusammenhänge reduziert, sondern als vollwertiger Verkehrsträger begriffen. Vielerorts wächst die Bereitschaft, dem Rad politisch und planerisch die gleiche Priorität einzuräumen wie dem motorisierten Individualverkehr oder dem öffentlichen Personennahverkehr. So hat auch die Landesregierung mit dem Aktionsplan Nahmobilität und den zugehörigen Förderrichtlinien und -maßnahmen deutlich gemacht, dass die Gleichrangigkeit aller Verkehrsträger ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel ist: An vielen Stellen werden Radwegenetze ausgebaut, Abstellanlagen und Reparaturwerkstätten werden eingerichtet und in nahezu allen deutschen Großstädten haben sich dezentrale Fahrradverleihsysteme etabliert.

Neben der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur muss Verkehrspolitik künftig die verlässliche Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote stärker gewährleisten. Die Verbindung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike&Ride) ermöglicht es, die hohe Reisegeschwindigkeit und den Komfort von Bus und Bahn bei weiten Entfernungen zu nutzen und zugleich von der Flexibilität des Fahrrads zu profitieren. Dies erfordert allerdings, dass der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln unkompliziert und reibungslos funktioniert. Um eine in diesem Sinne synergetische Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur zu gewährleisten, können und sollen Land und Kommunen, die touristischen Angebote und die Verkehrsträger des ÖPNV auf die beteiligungsorientierte Fachkompetenz der Verbände und Interessengruppen der Radfahrerinnen und Radfahrer setzen. Für die gesellschaftliche Verankerung des Radverkehrs wird es mehr erforderlich sein, die Vertretungen von Älteren, Jugendräten, von Menschen mit Einschränkungen und von Migrantinnen und Migranten sowie gleichstellungspolitische Akteure in die Planungen einzubeziehen.

Der Zuwachs des Radverkehrs ist auch ein Wirtschaftsfaktor. Mit einem bundesweiten Umsatz von rund 4 Milliarden Euro im Jahr 2013 kommt Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs in Deutschland auch eine erhebliche ökonomische Bedeutung zu. Ein zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen des Radfahrens ergibt sich darüber hinaus aus den vergleichsweise niedrigen Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Radfahren bedeutet Mobilität zu geringen gesellschaftlichen und individuellen Kosten. Selbst ein hochwertiges und gut ausgestattetes Fahrrad ist preisgünstig im Unterhalt. Der Radverkehr steht damit nahezu allen Einkommensgruppen offen. Dort, wo besonders Familien von Armut bedroht sind, können kommunale Tauschbörsen und Initiativen einen Beitrag dazu leisten, dass alle Kinder ein Fahrrad besitzen. Verkehrspolitisches Ziel muss es sein, allen Verkehrsteilnehmern das Radfahren zu ermöglichen.

Ungeachtet dieser Vorzüge und einer insgesamt positiven Entwicklung des Radverkehrs bleiben nach wie vor viele seiner Potenziale ungenutzt. Dies betrifft besonders den Alltagsverkehr auf den Wegen zu Schule, Ausbildung, Arbeit oder zum Einkauf. Der überwiegende Teil der täglichen Fahrten im Kurzstreckenbereich wird nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt, obwohl das Fahrrad und insbesondere auch das Pedelec erwiesenermaßen zu den schnellsten Verkehrsmitteln auf diesen Distanzen gehören. Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu 50% aller innerstädtischen Wege mit dem Rad zurückgelegt werden könnten.

Ein wesentlicher Faktor, der Ausmaß und Häufigkeit der Radnutzung beeinflusst, ist die Verkehrssicherheit. Viele Menschen nutzen das Fahrrad nicht häufig, weil es ihnen als zu gefährlich erscheint. Neben Fahrpraxis und Verkehrserziehung hängen das objektive und das subjektiv empfundene Gefährdungsrisiko im Radverkehr wesentlich von Zustand und Angebot der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur ab.

Eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur umfasst sowohl das Radewegenetz selbst, als auch Verkehrsführung, Beschilderung, Beleuchtung, Vorrangregelungen und Abstellmöglichkeiten. Fahrradwege müssen zusammenhängend konzipiert und realisiert werden. Die Infrastruktur muss die unterschiedlichen Anforderungen von routinierten und schnellen Radfahrern ebenso wie die von langsamen Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrern berücksichtigen. Dabei muss insbesondere die zunehmende Zahl von schnelleren und schwereren E-Bikes und Pedelecs berücksichtigt werden.

Entgegen steht dem oftmals die wachsende Flächenkonkurrenz der verschiedenen Verkehrsträger. In den hochverdichteten städtischen Planungsräumen ist es selten möglich, Auto, Fahrrad, ÖPNV und Fußgängern gleichberechtigt zu berücksichtigen. Eine planerische und verkehrspolitische Prioritätensetzung ist meist unvermeidlich. Um die vielfältigen Chancen möglichst allen Menschen zugänglich zu machen, soll diese Entscheidung künftig häufiger zugunsten des Radverkehrs ausfallen. Maßnahmen zur Stärkung der Radnutzung sind in der Regel relativ schnell realisierbar, effektiv und vergleichsweise preiswert. Aufgrund der hohen Verfügbarkeit von Fahrrädern entfalten sie zudem rasch Wirkung. Eine flächendeckende fahrradfreundliche Infrastruktur ist möglich.

Die Fahrradnutzung im Rahmen einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik weiter zu steigern, muss ein besonders bedeutsames Ziel des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und seiner Kommunen sein. Das Fahrrad hat das Potenzial, sich für alle Generationen zu dem urbanen und touristischen Verkehrsmittel der Zukunft zu entwickeln. Es kann ein wesentliches Instrument sein, um allen Menschen eine umweltschonende, gesunde, preiswerte und flexible Mobilität zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund bitten die Fraktionen der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Landesregierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

I. Grundlagen der Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen

1. Welches Leitbild liegt der Radverkehrspolitik der Landesregierung zugrunde?
2. Welche qualitativen und quantitativen Ziele hat sich die Landesregierung für die Entwicklung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen gesteckt?
3. Was unternimmt die Landesregierung, um diese Zielsetzungen zu erfüllen?

4. Wie werden die radverkehrspolitische Arbeit der Landesregierung und die damit verbundene Zielerreichung evaluiert?
5. Inwieweit wird die radverkehrspolitischen Arbeit der Landesregierung auch unter dem Aspekt der unterschiedlichen Zielgruppenerreichung evaluiert?
6. Welche spezifischen Beiträge leisten die verschiedenen Ressorts der Landesregierung zur Zielerreichung? (bitte nach Ressorts und thematischen Bezügen aufschlüsseln)
7. Wie beurteilt die Landesregierung die Fahrradfreundlichkeit Nordrhein-Westfalens im Vergleich zu anderen Bundesländern?
8. Woran macht sie diese Beurteilung fest?
9. Wie ist der Umsetzungsstand des Aktionsplans Nahmobilität und wie bewertet die Landesregierung diesen Umsetzungsstand?
10. Wie beurteilt die Landesregierung rückblickend die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012 der Bundesregierung?
11. Wie beurteilt die Landesregierung Umsetzungsstand und -perspektiven des Nationalen Radverkehrsplans 2020 der Bundesregierung?
12. Wie wirkt sie an den radverkehrspolitischen Zielsetzungen auf Bundesebene mit?
13. Hält es die Landesregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2020 deutlich zu erhöhen?
14. Hält es die Landesregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen bis 2020 deutlich zu erhöhen?
15. Wenn nein, warum nicht?
16. Wenn ja, wie?
17. Wie beurteilt die Landesregierung das Potenzial des Radverkehrs für die Erreichung der Klimaschutzziele des Landes?
18. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über quantifizierbare Auswirkungen einer prognostizierten Zunahme des Radverkehrs u.a. auch auf die Schadstoff- und Lärmemissionen vor?
19. Über welche Finanzierungswege (z.B. Radwegebau an Landesstraßen, Kommunalen Straßenbau, ÖPNV-Förderung, Städtebauförderung, EFRE-Förderung) erfolgen Förderungen bzw. Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen zur Verbesserung des Radverkehrs?
20. Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – standen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangenen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2010 bis 2014 zur Verfügung?
Welche Finanzmittel wurden jeweils abgerufen bzw. für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs verwendet?

21. Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – stehen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangenen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2015 ff. (voraussichtlich) zur Verfügung?
22. Wie hoch ist der Umfang der über die Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau für die nächsten Jahre eingeplanten / beantragten Fördermaßnahmen mit Radverkehrsbezug?
Wie verhält sich dies zu den insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln und zu den weiteren eingeplanten / beantragten Maßnahmen ohne Radverkehrsbezug?
23. Wie hoch waren seit 2010 (nach Jahr) bzw. sind (voraussichtlich in Zukunft) die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Maßnahmen mit Radverkehrsbezug an Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen?
Welche Mittel (nach Jahr) wurden abgerufen?
24. Wie hoch waren seit 2010 (nach Jahr) bzw. sind (voraussichtlich in Zukunft) die Ausgaben des Bundes für Maßnahmen mit Radverkehrsbezug an Bundeswasserstraßen in Nordrhein-Westfalen?
25. Wie beurteilt die Landesregierung die wirtschaftliche Bedeutung des Radverkehrs, inklusive Produktion, Handel, Reparatur und sonstige Dienstleistungen für das Land?
26. Welcher Anteil des nordrhein-westfälischen Bruttoinlandsprodukts wird in direktem Zusammenhang mit der Fahrradproduktion, dem Fahrradhandel und -reparaturdienstleistungen, dem Fahrradverkehr oder anderen unternehmerischen Tätigkeiten mit Bezug zum Fahrrad erwirtschaftet?
27. Wie viele Beschäftigte sind in den genannten Bereichen in Nordrhein-Westfalen tätig?
28. Welche Rolle spielt der Radverkehr nach Auffassung der Landesregierung für eine positive Entwicklung der nordrhein-westfälischen Quartiere?
29. Inwiefern findet diese Auffassung konkreten Niederschlag in der Verkehrs- und der Quartierspolitik der Landesregierung?
30. Inwiefern berücksichtigt die Landesregierung in ihrer Radverkehrspolitik die besonderen Anforderungen des ländlichen Raums?

II. Bedingungen des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen

1. Wie hat sich der landesweite Anteil des Radverkehrs am Modal Split seit 2005 entwickelt?
(Bitte aufschlüsseln nach Kurz-, Mittel-, Langstrecken)
2. Wie hat sich der Wegeanteil des Radverkehrs in den Kreisen und Kreisfreien Städten seit 2005 entwickelt?
(bitte getrennt aufschlüsseln)
3. Wie haben sich Wegelängen und -häufigkeiten einzelner Bevölkerungsgruppen (u.a. Männer/Frauen, Kinder, Berufstätige) seit 2005 entwickelt?

4. Wie viele Menschen in Nordrhein-Westfalen nutzen regelmäßig das Rad?
5. Für welche Zwecke wird das Rad wie oft genutzt? (bitte aufschlüsseln nach Häufigkeit, Zweck, Distanz, Alter, Geschlecht)
6. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die Motive regelmäßiger Radnutzung vor?
7. Welche Erhebungen wie beispielsweise „Mobilität in Deutschland (MiD)“ oder „Mobilität in Städten – SrV“ stellen für Nordrhein-Westfalen entsprechend informative Datengrundlage dar?
8. Wie viele Fahrradzählanlagen sind in Nordrhein-Westfalen in welchen Städten installiert und sind sie nach Ansicht der Landesregierung geeignet Informationen zur Radnutzung der Bevölkerung zu gewinnen sowie die Wahrnehmung des Radverkehrs positiv zu beeinflussen?
9. Wie hat sich der Anteil des elektrisch unterstützten Radverkehrs (Pedelecs/E-Bikes) seit 2008 entwickelt?
Wie wird sich dieser Bereich nach Auffassung der Landesregierung in den kommenden Jahren entwickeln?
10. Welche Auswirkungen wird nach Auffassung der Landesregierung eine Zunahme des auch elektrisch unterstützten Radverkehrs auf das Verkehrssystem und die Infrastrukturplanung, insbesondere der Bemessung von Straßen, in Nordrhein-Westfalen haben und welche Potenziale ergeben sich hieraus für eine ressourcenschonende Verkehrsplanung?
11. Welche qualitativen Entwicklungen des Radnutzungsverhaltens lassen sich nach Ansicht der Landesregierung in den vergangenen zehn Jahren feststellen?
12. Wie ist der gegenwärtige Ausbaustand des Radwegenetzes in Nordrhein-Westfalen? (Bitte aufschlüsseln nach Radwegen auf kommunalen Straßen, Landes- und Bundesstraßen)
13. Wie hat sich das Radwegenetz in Nordrhein-Westfalen seit 2005 in km bzw. qualitativ entwickelt?
14. In welchem Maße berücksichtigt die Landesregierung beim Um-, Aus- oder Neubau von Straßen in der Baulast des Bundes die Belange des Radverkehrs?
15. In welchem Maße berücksichtigt die Landesregierung beim Um-, Aus- oder Neubau von Straßen in der Baulast des Landes die Belange des Radverkehrs?
16. Welche Standards bzw. welche Regelwerke und Richtlinien wendet der Landesbetrieb Straßen.NRW betreffend den Radverkehr in Ortsdurchfahrten an und welche Veränderungen sind hier künftig zu erwarten?
17. Wie ist der bauliche Zustand der im Verantwortungsbereich des Landesbetriebs Straßen gelegenen Radwege (bitte getrennt aufschlüsseln nach Bundes- und Landesstraßen)?
Wie wird er kontinuierlich erfasst und bewertet?

18. Welche Mittel werden seitens des Bundes für Radwegebau an Bundesstraßen in NRW zur Verfügung gestellt?
Wie haben sich die Budgets und der Abruf der Mittel seit 2005 entwickelt und welche Mittel wurden ggf. in den Straßenbau umgeschichtet?
19. Welche Summen wurden in den letzten 5 Jahren für den Unterhalt an a) Bundesstraßen und b) Landesstraßen ausgegeben (bitte jährlich aufschlüsseln!)?
20. Nach welchen Kriterien und Prioritäten werden Maßnahmen zum Radwegebau an Bundesstraßen ausgewählt?
21. Welche Radschnellwege gibt es in Nordrhein-Westfalen?
22. Wie fördert die Landesregierung den Bau von Radschnellwegen?
23. Welche Erwartungen verbindet sie damit hinsichtlich des täglichen und des touristischen Radverkehrs?
24. Wie fördert die Landesregierung den Bau von sogenannten Bürgerradwegen?
25. Welche Erwartungen verbindet sie damit?
26. Wie viele radtouristische Strecken mit welcher Länge bestehen in Nordrhein-Westfalen und wie hat sich ihre Anzahl seit 2005 entwickelt?
27. Welche Rolle spielen hierbei stillgelegte Bahntrassen?
28. Wie viele fahrradfreundliche Gastbetriebe (Hotels/Gaststätten) bestehen derzeit in Nordrhein-Westfalen und wie hat sich ihre Anzahl seit 2005 entwickelt?
29. Wie sind Ausbaustand, Zustand und die Aktualität der Radwegweisung in Nordrhein-Westfalen?
Wie werden diese Aspekte systematisch erfasst?
30. Wie beurteilt die Landesregierung den Ausbaustand der sonstigen radspezifischen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen, beispielsweise von Abstellanlagen, Radstationen, etc.?
31. Setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass im Mietwohnungsbau in ausreichendem Umfang witterungsfeste und diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden?
Wenn ja, wie konkret?
Wenn nein, warum nicht?

III. Kommunale Aspekte der Radverkehrs

1. Wie unterstützt die Landesregierung die Kommunen beim Ausbau der Radwegenetze? (bitte Maßnahmen seit 2005 darstellen)
2. Wie arbeiten die Verantwortlichen für Verkehr, Infrastruktur, Städtebau und Tourismus auf kommunaler und auf Landesebene hinsichtlich der Radverkehrsförderung zusammen?

3. Wie und wo unterstützt das Land die Einrichtung von Fahrradinfrastruktur in den Kommunen, z.B. Abstellanlagen, Radstationen, Standorte für öffentliche Fahrräder, Fahrradverleihsysteme?
4. Welche Festlegungen trafen und treffen die Förderrichtlinien im Verkehrsbereich seit 2005 – insbesondere die Förderrichtlinie Stadtverkehr bzw. Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau seit 2009 – betreffend einen qualitativ hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen und welche Änderungen haben sich insbesondere beim Gegenstand der Förderung ergeben?
Wie werden diese Festlegungen überwacht?
5. Welche Festlegungen treffen andere Förderrichtlinien insbesondere die Städtebauförderrichtlinie betreffend einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu Gunsten des Radverkehrs in den Kommunen?
Wie werden diese Festlegungen überwacht?
6. Wie beurteilt und wie unterstützt die Landesregierung die Radverkehrsnetzplanung der Kreise und kreisfreien Städte, auch vor dem Hintergrund von § 49 StrWG?
7. Was unternimmt Landesregierung, um die Nutzbarkeit der vorhandenen Radwege ausnahmslos sicherzustellen und welche guten Praxisbeispiele sind in diesem Zusammenhang erwähnenswert?
8. Was wird gegen die Blockade von Radwegen, zum Beispiel durch parkende Autos oder Lieferverkehr, unternommen?
9. Wie sind Reinigungs- und Räumdienst auf kommunalen Radwegen geregelt?
10. Sieht die Landesregierung hinsichtlich der Räum- und Reinigungsleistungen Änderungsbedarf?
11. Inwiefern unterstützt die Landesregierung die Straßenverkehrsbehörden dabei, die rechtlichen Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs intensiv zu nutzen, insbesondere durch die Öffnung von Einbahnstraßen und die Einrichtung von Abstellanlagen in Fahrbahnrandbereichen?

IV. Netzwerke und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

1. In welchem Maße werden Kommunen und zivilgesellschaftliche Akteure an der Radverkehrspolitik des Landes beteiligt?
2. Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs seit 2005 unternommen?
3. Welche sind für die Zukunft geplant?
(Bitte aufschlüsseln nach Thema, Medium, Erscheinungsjahr, Auflage)
4. Unterstützt die Landesregierung die Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen zur Förderung des Radverkehrs?
Wenn ja, auf welche Weise?

5. In welchem Maße unterstützt die Landesregierung, eingetragene Vereine, die sich der Förderung der Fahrradmobilität verpflichtet sehen?
6. Mit welchen dieser Vereine arbeitet sie zusammen, um den Radverkehr zu fördern?
7. Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Landesregierung seit 2005 in den Bereichen Radverkehrssicherheit und -erziehung unternommen?
8. Welche sind für die Zukunft geplant?
9. Wie kann die Landesregierung die Erreichung bisher weniger fahrradaffiner Gruppen unterstützen?
10. Wie viele und welche Kommunen sind in Nordrhein-Westfalen Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS) und wie hat sich ihre Anzahl seit 2005 verändert?
11. In welcher Weise arbeitet die Landesregierung mit der AGFS zusammen und wie wird sie unterstützt?
12. Welche Kriterien sind für die Bezeichnung „fahrradfreundliche Stadt“ zu erfüllen?
13. Auf welche Weise wird die Einhaltung dieser Kriterien überprüft?
14. Wie unterstützt die Landesregierung die Kommunen dabei, „fahrradfreundlich“ zu sein?
15. In welcher Weise fördert die Landesregierung die Arbeit des „Netzwerk Verkehrssicheres NRW“?
16. In welcher Weise arbeitet die Landesregierung mit dem ADFC e.V. zusammen?
17. Arbeitet die Landesregierung mit dem Radsport Verband NRW bzw. der Radsportjugend NRW zusammen?
Wenn ja: Wie?
18. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über für den Alltagsverkehr relevante, größere und öffentlich zugängliche Fahrradverleihangebote in NRW, deren Angebote sowie die Nachfrage?
19. Wie werden Einrichtung und Betrieb von Fahrradverleihsystemen seitens der Landesregierung gefördert?
20. Sind der Landesregierung Forschungsvorhaben an nordrhein-westfälischen Einrichtungen mit thematischen Bezügen zum Radverkehr oder zur Radtechnik bekannt?
Wenn ja, welche?
21. Was unternimmt die Landesregierung, um solche Forschungsaktivitäten zu befördern?

V. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

1. Unter welchen Bedingungen können Fahrräder im Öffentlichen Verkehr mitgenommen werden (bitte nach Verkehrsverbänden und Transportmitteln aufschlüsseln)?

2. Wie beurteilt die Landesregierung die gegenwärtigen Mitnahmebedingungen hinsichtlich der angestrebten Stärkung des Umweltverbundes?
3. Sieht die Landesregierung Handlungsbedarf für die Vereinheitlichung der Mitnahmemöglichkeiten und Tarife für Fahrräder im Öffentlichen Verkehr?
4. Wenn ja, wie setzt sie sich dafür ein?
5. Wie viele SPNV-Haltestellen sind derzeit barrierefrei erreichbar und wie viele werden es nach dem derzeitigen Planungsstand 2022 sein?
6. Welcher Anteil der SPNV-Bahnhöfe weist den allgemeinen Anforderungen an derartige Anlagen insbesondere im Hinblick auf Abschließmöglichkeiten und Wetterschutz entsprechende Abstellplätze für Fahrräder?
7. Wie wirkt die Landesregierung auf die Errichtung und den Betrieb von Fahrradstationen in Bahnhofsnähe hin?
8. Wie viele und welche SPNV-Bahnhöfe sollen bis 2017 mit zusätzlichen Fahrradabstellanlagen ausgerüstet werden?
9. Auf welche Summen beliefen sich die vom Land investierten Mittel für den Bau von Abstellanlagen an SPNV-Bahnhöfen in den Jahren seit 2005 (bitte nach Zweckverbänden und Verkehrsstärke aufschlüsseln)?
10. Wie setzt sich die Landesregierung dafür ein, die Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr zu verbessern, zum Beispiel durch Fahrradabstellmöglichkeiten, verbesserte Zugänglichkeit von Bahnsteigen mit dem Fahrrad, Eignung der Fahrzeuge zur Fahrradmitnahme?
11. An wie vielen Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen sind Radstationen mit wie vielen Stellplätzen vorhanden?
12. Wie viele dieser Radstationen haben Flächen von Gesellschaften der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt bekommen und wie viele dieser Radstationen können diese Flächen derzeit mietfrei nutzen?
13. Wie hoch ist – nach Bahnhofskategorien gegliedert – die jeweils durchschnittliche Quadratmetermiete für die mietspflichtigen Radstationen auf Flächen von Gesellschaften der Deutschen Bahn AG?
14. Wer sind die Träger dieser Stationen und welche Rolle spielt jeweils die Beschäftigungsförderung hierbei?
(bitte aufschlüsseln)
15. Welche Rahmenbedingungen bestehen derzeit, damit Radstationen einen aktiven Beitrag zur Beschäftigungsförderung leisten können und inwiefern haben sie sich auch nach Ansicht der Stationsbetreiber und des Landes bewährt?
16. In welchen Kommunen bestehen Planungen für den Bau weiterer Radstationen?

17. In welchem Umfang sind Landesmittel für Investitionen im öffentlichen Verkehr an die Berücksichtigung der Belange des Fahrradverkehrs gebunden, z.B. bei der Gestaltung von Übergängen, der Einrichtung von Abstellanlagen, der Zugänglichkeit von Bahnsteigen und Fahrzeugen, etc.?
18. In welcher Weise arbeitet die Landesregierung mit Gesellschaften der Deutschen Bahn, den ÖPNV-Zweckverbänden, der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft mbh (BEG), den Bezirksregierungen und den Kommunen bei der (Über-)Planung von SPNV- und ÖPNV-Haltepunkten zusammen, die für eine Verknüpfung von Rad- und SPNV/ÖPNV-Verkehren gut geeignet sind?
Welche Verbesserungsmöglichkeiten kann sich die Landesregierung hier vorstellen?
19. Welche konzeptionellen und praktischen Ansätze hat die Landesregierung, um den Aspekt der E-Mobilität in die Planung bzw. Förderung von Fahrradabstellanlagen, Radstationen etc. einfließen zu lassen?
Wie kann insbesondere hier eine diebstahlsichere Gestaltung umgesetzt und gefördert werden?
20. Gestaltet sich nach der Auffassung der Landesregierung die gemeinsame Nutzung von Fahrradabteilen durch Radfahrerinnen und -fahrern sowie Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern in der Regel problemfrei?
21. Besteht nach Ansicht der Landesregierung die Notwendigkeit, diese unterschiedlichen Nutzungsansprüche besser auszugleichen?
22. Wie arbeitet die Landesregierung dabei mit den Behindertenverbänden zusammen?

VI. Radverkehrssicherheit

1. Wie steht die Landesregierung zur Forderung nach einer Helmpflicht für Radfahrerinnen und Radfahrer?
2. Wie viele Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung sind in Nordrhein-Westfalen 2013 verzeichnet?
Wie hat sich die Zahl dieser Unfälle seit 2005 entwickelt?
3. Welche Rolle spielt hierbei die bauliche Anlage der Radwege bzw. der Radfahrerführung (Ein-/Zweirichtungsradwege, einseitige Führung an der Straße, Ausführung als Angebots- oder Schutzstreifen bzw. Radweg, Führung an Einmündungen und Kreuzungen bzw. Kreisverkehren und Lichtsignalanlagen)?
4. Welche Rolle spielt dabei die deutliche Zunahme von e-Bikes und Pedelecs?
5. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über die häufigsten Ursachen dieser Unfälle sowie jeweils die Unfallverursacher vor?
Wenn ja, welche?
6. Wie stellt sich das quantitative und qualitative Unfallrisiko von Radfahrerinnen und Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern dar?
7. Welche Ziele hat die Landesregierung für die Senkung der Opferzahlen bei Radfahrerinnen und -fahrern im Straßenverkehr (Schwerverletzte und Tote)?

8. Was unternimmt die Landesregierung, um diese Ziele zu erreichen?
9. Was unternimmt die Landesregierung, um unfallträchtiges Fehlverhalten von Radfahrerinnen und -fahrern zu reduzieren?
10. Was unternimmt die Landesregierung, um Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, das zu Unfällen mit Fahrradfahrerinnen und -fahrern führen kann, zu reduzieren?
11. Was hält die Landesregierung davon, PKW- und LKW-Führerscheinanwärterinnen und -anwärter mit den verkehrlichen Bedingungen des Radfahrens als festen Bestandteil der Führerscheinprüfung vertraut zu machen?
12. Unterstützt die Landesregierung Informationskampagnen, die das gegenseitige Verständnis der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden fördern sollen?
13. Hat die Polizei die technische Möglichkeit, Überholabstände zwischen Kfz und Fahrrädern zu messen?
Wenn ja, in welchem Umfang kommt diese Technik zum Einsatz?
14. Wie und in welchem Umfang fördert die Landesregierung die Verkehrserziehung von Kindern speziell im Hinblick auf den Fahrradverkehr?
15. In welchem Umfang ist Mobilitätserziehung von Schülerinnen und Schülern Bestandteil aktueller Lehrpläne?
(bitte nach Schulformen aufschlüsseln)
Plant die Landesregierung konkrete Maßnahmen, um die Mobilitätserziehung an Schulen weiterzuentwickeln?
16. Welche Maßnahmen sind bislang erfolgt, um alle Primärschulen davon zu überzeugen, an der Aktion „Zu Fuß zur Schule“ teilzunehmen, die auch den Radverkehr mit umfasst?
17. Wie viele Schulen in Nordrhein-Westfalen nehmen in diesem Jahr voraussichtlich an der Aktion „Zu Fuß zur Schule“ teil?
18. Wie viele Fahrräder wurden im Jahr 2013 in Nordrhein-Westfalen als gestohlen gemeldet?
Wie hat sich die Zahl der als gestohlen gemeldeten Fahrräder seit 2005 entwickelt?
19. Wie hoch ist die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen?
20. Was unternimmt die Landesregierung, um die Zahl der Fahrraddiebstähle zu senken?
Wie erfolgreich sind die Maßnahmen und wie werden diese Maßnahmen evaluiert?

VII. Fahrradtourismus

1. Wie unterstützt die Landesregierung den Radtourismus in Nordrhein-Westfalen?
2. Welche Ziele hat sich die Landesregierung für die künftige Entwicklung des Radtourismus in Nordrhein-Westfalen gesetzt?

3. In welchen Regionen des Landes ist der Radtourismus besonders ausgeprägt?
4. In welchem Umfang fördert die Landesregierung die Entwicklung radtouristisch interessanter Regionen?
5. Wie vermarktet die Landesregierung das Radfernwegenetz des Landes und welche Rolle spielt hierbei der Radroutenplaner NRW mit welchen Seitenaufrufzahlen?
6. Wie schätzt die Landesregierung das aktuelle Angebot fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Nordrhein-Westfalen auch im Hinblick auf die verstärkte Pedelec-Nutzung im Vergleich zu anderen Bundesländern ein?
7. Was unternimmt die Landesregierung, um die Zertifizierung fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Nordrhein-Westfalen zu befördern?
8. In welchem Maße wird der Radtourismus in der (touristischen) Außendarstellung des Landes berücksichtigt?
9. Beabsichtigt die Landesregierung die radtouristische Infrastruktur in den Grenzregionen in Zusammenarbeit mit den europäischen Nachbarländern zu entwickeln?
10. Wenn nein, warum nicht?
11. Wenn ja, was unternimmt sie dafür?
12. Welche Ansätze verfolgt die Landesregierung, um über touristische Radwegeprojekte gleichzeitig auch möglichst große Vorteile für den Alltagsradverkehr zu generieren?
13. Wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeiten, die radtouristisch interessanten Regionen des Landes unter Mitnahme des eigenen Fahrrades mit Fernverkehrszügen zu erreichen?
14. Inwiefern wird die Landesregierung bei der Planung der Verbindungen durch die Deutsche Bahn miteingebunden und welche Verbesserungsmöglichkeiten gäbe es?
15. Was unternimmt die Landesregierung, um die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in ICE-Zügen nach Nordrhein-Westfalen zu verbessern?

VIII. Gesellschaftliche Verankerung des Radverkehrs

1. Wie viele Menschen in Nordrhein-Westfalen können schätzungsweise nicht Fahrrad fahren?
Was unternimmt die Landesregierung, um diese Zahl zu senken?
2. Arbeitet die Landesregierung mit Unternehmen zusammen, um die Fahrradnutzung bei Berufspendlerinnen und -pendlern zu erhöhen?
Welche Mittel setzt sie dafür ein?
3. Fördert das Land die Einrichtung von Fahrrad-Abstellplätzen in Unternehmen?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, in welchem Umfang?

4. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um ihre Beschäftigten auf die Vorzüge der Radnutzung hinzuweisen?
5. Welche Einrichtungen des Landes (bitte nach Ressorts aufschlüsseln) haben eine fahrradfreundliche Infrastruktur, zum Beispiel Leihfahrräder, Duschen und witterungsgeschützte, diebstahlsichere Fahrradstellplätze?
6. In welchem Umfang wird das Fahrrad von Landesbediensteten für Dienstfahrten genutzt?
Inwiefern unterstützt die Landesregierung Dienstfahrten mit dem Rad?
7. Betrachtet sich die Landesregierung selbst als fahrradfreundliche Arbeitgeberin?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, was unternimmt sie, um diesem Anspruch gerecht zu werden?
8. Liegen der Landesregierung geschlechtsspezifische Daten zur Radnutzung und zum Nutzungsverhalten vor?
Wenn ja: Welche?
9. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse vor, inwiefern Menschen mit und ohne Migrationshintergrund das Fahrrad quantitativ oder qualitativ anders nutzen?
10. Werden die Vertretungen von Migrantinnen und Migranten auf Landesebene und auf kommunaler Ebene in die Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen einbezogen?
Wenn ja, auf welche Weise?
11. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse vor, in welchem Umfang Menschen mit geringem finanziellen Mitteln nicht über ein Fahrrad verfügen, obwohl sie dies möchten?
12. Was unternimmt die Landesregierung, um das Fahrrad als zentrales Element der Mobilitätsgrundversorgung möglichst allen Menschen zugänglich zu machen, besonders alle Kindern unabhängig von der Einkommenssituation der Eltern?
Sind der Landesregierung kommunale Initiativen bekannt?
13. In welchem Maße kann das Fahrrad nach der Ansicht der Landesregierung dazu beitragen Nahmobilität im Alter zu gewährleisten?
Was tut die Landesregierung um die Radnutzung im Alter zu unterstützen?
14. Welche offenen oder stationären Einrichtungen der Alten- und Pflegehilfe machen Angebote zum Radfahren?
(bitte auch Rad-Ergometer berücksichtigen)
15. Werden die Vertretungen von Seniorinnen und Senioren auf Landesebene und auf kommunaler Ebene in die Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen einbezogen?
Wenn ja, auf welche Weise?
16. Wie beurteilt die Landesregierung die gesundheitsfördernden Aspekte des Radfahrens?
Liegen der Landesregierung diesbezüglich Erkenntnisse über quantifizierbare Auswirkungen einer angenommenen Zunahme des Radverkehrs vor?
17. Wie beurteilt die Landesregierung die Auswirkungen des Radfahrens auf die motorischen Fähigkeiten insbesondere von Kindern und Jugendlichen?

18. Mit welchen Maßnahmen wird in Nordrhein-Westfalen auf die gesundheitlichen Vorzüge des Radfahrens aufmerksam gemacht, z.B. durch die Arbeit der Gesundheitsämter, im Rahmen der Einschulung, in Zusammenarbeit mit Krankenkassen, etc.?
19. In welchem Maße kann das Fahrrad nach der Ansicht der Landesregierung dazu beitragen Nahmobilität für Menschen mit Behinderung zu gewährleisten?
Was tut die Landesregierung, um eine sichere Radnutzung für Menschen mit Behinderung zu unterstützen?
20. Werden die Vertretungen von Menschen mit Behinderung auf Landesebene und auf kommunaler Ebene in die Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen einbezogen?
Wenn ja, auf welche Weise?
21. Führt die Landesregierung zur Radnutzung im Alter und von Menschen mit Behinderung einen Dialog mit den Verbänden der Freien Wohlfahrtspflege?
22. Welche Wechselwirkungen sieht die Landesregierung zwischen Alltagsradverkehr und Radsport?

IX. Rechtsrahmen und Ordnungspolitik

1. Welche Änderungen im Straßenrecht und der Straßenverkehrsordnung hält die Landesregierung für erforderlich, um der Förderung des Radverkehrs und den Anforderungen der Fahrradfreundlichkeit sowie der Verkehrssicherheit gerecht zu werden?
2. Genügen alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Land den Kriterien der VwV-StVO?
Wie wird dies sichergestellt?
3. Welche den Radverkehr betreffenden Änderungen beabsichtigt die Landesregierung im Zuge der Novellierung der Landesbauordnung?
4. Für den Fall, dass die Länder über das Jahr 2019 hinaus die Entflechtungsmittel im derzeitigen Rechtsrahmen weiter erhalten, sieht es die Landesregierung als erforderlich an, hierfür im Rahmen der „Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ einen relevanten Beitrag zur Verbesserung des kommunalen Radverkehrs im Sinne des § 49 StrWG dauerhaft zweckzubinden?
Wenn ja, in welchem Umfang?
Wenn nein, warum nicht?
5. Welche Strategien verfolgt das Land im Zusammenhang von Raumplanung und Stadtentwicklung für die Verbesserung der Nutzungsmischung?
6. Welche Unterstützung leisten hier bereits die Regionalplanungsbehörden?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung insbesondere in Quartieren Verkehrswege- und Städtebauförderung vor allem im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr besser miteinander zu kombinieren?
8. Welche Rolle misst die Landesregierung dem Einsatz von Polizeistreifen auf dem Fahrrad bei?

9. Über wie viele Polizeifahrräder für den Streifendienst verfügt die Polizei in Nordrhein-Westfalen?
(Bitte regional aufschlüsseln)
10. Welches Ziel verfolgt die Landesregierung hinsichtlich der Zahl von fahradfahrenden Polizeistreifen?
Bis wann soll dieses Ziel erreicht werden?
11. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass alle Polizeibeamte in Rechtsfragen zum Radverkehr stets auf dem aktuellen Stand sind?
12. Unternimmt die Landesregierung Maßnahmen, um Polizeibeamte für die verkehrliche Situation von Radfahrerinnen und Radfahrern zu sensibilisieren?
13. Welche Fortbildungsveranstaltungen mit thematischem Bezug zum Radverkehr werden für das Fachpersonal der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und anderer Behörden mit radverkehrlichen Bezügen angeboten?
14. Arbeitet die Landesregierung mit der Fahrradakademie auf Bundesebene zusammen?
Wenn ja, auf welche Weise und mit welchem Ergebnis für NRW?

Norbert Römer
 Marc Herter
 Jochen Ott
 Sarah Philipp

und Fraktion

Mehrdad Mostofizadeh
 Sigrid Beer
 Stefan Engstfeld
 Norwich Rüsse
 Arndt Klocke

und Fraktion