

21.03.2023

# Antrag

der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

## Nordrhein-Westfalen wird Fahrradland – Klimaziele erreichen, Radverkehrsinfrastruktur stärken

### I. Ausgangslage

Die Zukunftscoalition von CDU und GRÜNEN will die Potenziale des Radverkehrs noch stärker als bisher nutzen – dies ist eine Aufgabe, der sich Nordrhein-Westfalen verschreibt. Die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Bus, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr, reduziert nicht nur die Flächenneuanspruchnahme Lärm- und Schadstoffemissionen und entlastet das Straßennetz; vielmehr ist sie auch ein zentraler Baustein der Mobilitätswende, der elementar zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor ist. Hier besteht großer Handlungsbedarf.

Gerade das Fahrrad hat dabei noch großes Potenzial. Es ist preisgünstiger in der Anschaffung, hat kaum Folgekosten, ermöglicht klimaneutrale Mobilität und leistet sogar noch einen Beitrag zur persönlichen Fitness. 64 Prozent der in Deutschland mit dem Auto zurückgelegten Wege sind im Alltagsverkehr kürzer als zehn Kilometer. Hier hat das Fahrrad besonders hohes Potenzial als Alternative. Insbesondere die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes macht den Umstieg noch attraktiver.

Mit der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ haben über 200.000 Bürgerinnen und Bürger Nordrhein-Westfalens ein deutliches Signal gesendet, dass dem Radverkehr in der Verkehrspolitik eine hohe Priorität zukommen soll. In der Folge hat der Landtag Nordrhein-Westfalen Ende 2021 das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) beschlossen. Unser Bundesland wurde damit zum ersten Flächenland mit einem Gesetz zur gezielten Förderung des Fahrradverkehrs und der Nahmobilität. Diese gesetzliche Grundlage wird im Laufe der aktuellen Legislaturperiode evaluiert und bei Bedarf weiterentwickelt werden, um eine in die Zukunft gerichtete Ausgestaltung der nordrhein-westfälischen Radverkehrspolitik sicherzustellen. Parallel gilt es nun, die Vorgaben des aktuellen FaNaG NRW zur finanziellen Förderung und zum Ausbau der Infrastruktur zur Stärkung des Radverkehrs umzusetzen. Die Zukunftscoalition von CDU und GRÜNEN bekennt sich in ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel, den Radverkehrsanteil am Modal Split auf 25 Prozent zu erhöhen.

Eine sichere und komfortabel zu nutzende Infrastruktur mit einem Netz an örtlichen und überörtlichen Verbindungen sind entscheidende Faktoren, damit Menschen auf das Rad umsteigen. Dies kann positive Effekte auf die Stärkung von Ortszentren mit ihren Händlern, Dienstleistern und Gastronomen haben. Um ein gutes Radverkehrsnetz zu erhalten, ist es

elementar, dass die verschiedenen Akteure, vor allem die Straßenbaulastträger der unterschiedlichen staatlichen Ebenen, mit dem Ziel zusammenwirken, durchgängig gute Verbindungen zu schaffen. Dies können je nach örtlichen Verhältnissen und Verkehrsbedeutung Radschnellverbindungen, eigenständige Radwege bzw. Fuß- und Radwege oder auch Radfahrstreifen sein.

Für ein solches Radverkehrsnetz stellen das FaNaG NRW und der dazugehörige Aktionsplan der Landesregierung die Weichen: Mit der Erstellung einer Potenzialanalyse, der Definition eines Radvorrangnetzes, das besonders wichtige überörtliche Verbindungen umfasst, und der Erstellung eines Bedarfsplans für Radschnellverbindungen des Landes. Gleichzeitig haben die Kreise und die Kommunen die Aufgabe, überörtliche und lokale Radverkehrsnetze zu schaffen, die sich in die landesweiten Netzplanungen einfügen. Die Integration dieser verschiedenen Planungsebenen ist eine Herausforderung, die alle öffentlichen Ebenen gemeinsam bewältigen müssen.

Das Land Nordrhein-Westfalen geht in seinen originären Zuständigkeitsbereichen voran. Mittlerweile werden acht konkrete Radschnellwege geplant. Das Ziel der Zukunftscoalition ist es, die Realisierung zu beschleunigen. Die Verfügbarkeit von erforderlichen Grundstücken bei den Radschnellwegen und anderen Radverkehrsprojekten des Landes ist aktuell häufig noch ein Hemmnis, für dessen Beseitigung die finanziellen und juristischen Rahmenbedingungen verbessert werden sollen.

Dem landeseigenen Betrieb Straßen.NRW kommt in seiner Rolle als Auftragsverwaltung für die Radwege an Bundesstraßen und Bauherrin von Radwegen an Landesstraßen eine Schlüsselrolle bei der Etablierung einer flächendeckenden Fahrradinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu. Dieser Schlüsselrolle wird auch dadurch Rechnung getragen, dass mit dem Haushalt 2023 der Ansatz für Bau und Erhaltung von Radwegen an den Landesstraßen auf ein Rekordniveau von 43 Millionen Euro gehoben wird. Zudem wird der Radverkehr auch organisatorisch und planerisch gestärkt: Seit Anfang 2020 gibt es in jeder Regionalniederlassung eine Radverkehrsbeauftragte oder einen Radverkehrsbeauftragten und seit 2021 in der Zentrale von Straßen.NRW ein eigenes Sachgebiet Radverkehr.

Gleichzeitig fördert das Land die Schaffung von besseren Radverbindungen in den Kommunen, vor allem über die Förderrichtlinie Nahmobilität. Auch hier wurden in den letzten Jahren die Haushaltsansätze deutlich aufgestockt.

Die Zukunftscoalition hat sich zum Ziel gesetzt, diesen Kurs fortzusetzen und zu verstärken. Mit mehr und besseren Radwegen wird Nordrhein-Westfalen zum Fahrradland.

## **II. Beschlussfassung**

Der Landtag stellt fest:

- Das Fahrrad hat ein erhebliches Potenzial für eine umweltfreundliche Mobilitätswende in Nordrhein-Westfalen.
- Der Ausbau von komfortablen und sicheren Radverkehrsverbindungen ist ein entscheidender Bestandteil nachhaltiger Fahrradförderung.
- Das FaNaG NRW bietet für die Schaffung landesweiter bis hin zu regionalen und lokalen Radverkehrsnetzen eine gesetzliche Grundlage, die nun durch die verschiedenen

Ebenen vom Land über die Kreise und kreisfreien Städte bis hin zu den kreisangehörigen Kommunen anzuwenden ist.

- Die Verknüpfung der verschiedenen geplanten Radwegenetze stellt eine Herausforderung dar, die mit umfassender Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Ebenen und Zuständigkeiten angegangen wird.
- Das Land Nordrhein-Westfalen baut sein Engagement im Bereich Radverkehr weiter aus, sowohl bei Radschnellwegen, weiteren Radschnellverbindungen, Radwegen an Bundes- und Landesstraßen wie auch bei der Förderung von kommunalen Initiativen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- die Festlegung des landesweiten Radvorrangnetzes, die Bedarfsplanung für Landes-Radschnellverbindungen, die Erstellung überörtlicher und lokaler Radverkehrsnetze sowie die Verknüpfung der Ebenen untereinander unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände und weiterer Akteure weiter engagiert zu verfolgen und durch eine Parallelität der Prozesse diese zu beschleunigen.
- für die bisherigen acht Radschnellweg-Projekte Möglichkeiten für eine beschleunigte Umsetzung zu prüfen. Dazu gehört auch die Prüfung, wie Straßen.NRW und Kommunen bei den Planungen zusammenwirken.
- vom Bund Mittel zur Erstellung und Umsetzung eines Fahrplans „Radwege an Bundesstraßen einzufordern und die Verwendung dieser in enger Abstimmung mit den Kommunen zu planen.
- den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Landesstraßen weiter aktiv voranzutreiben.
- eine grundlegende Beschleunigung von Planungsprozessen für Radwege anzustreben.
- bei grundlegender Sanierungen von Bundes- und Landesstraßen wie auch beim Neu- und Ausbau eine Radverkehrsführung frühzeitig zu prüfen und mit einzuplanen, Ausnahmefälle gilt es zu begründen. Es soll ebenso geprüft werden, ob eine Beschattung mit PV-Anlagen möglich ist.
- zu prüfen, wie die Verfügbarmachung von Grundstücken für Fuß- und Radwege oder erforderlichenfalls für Schutz- oder Radfahrstreifen verbessert werden kann.
- auch unabhängig von Baumaßnahmen die Anlage von Radverkehrsführungen sukzessive weiterzuverfolgen, um dadurch Lücken im Radroutennetz zu schließen. Dafür müssen alle betroffenen Behörden progressiv zusammenarbeiten.
- bei Straßen.NRW je Regionalniederlassung aus bereiten Mitteln eine Stabsstelle Radverkehr einzurichten und die Personalressourcen von Straßen.NRW für die Umsetzung von Radverkehrsprojekten entsprechend des Bedarfes zu erhöhen.
- zu prüfen, die Fördertatbestände des Förderprogramms Nahmobilität zu erweitern, um die Erstellung von Konzepten zur Ausführung des FaNaG NRW und Einrichtung von Radverkehrs-Managementstellen in den Kommunen daraus zu ermöglichen.

- die Förderrichtlinie Nahmobilität hinsichtlich möglicher Vereinfachungen im Bereich Beantragung, Bewilligung und Abrechnungen für Nahmobilitäts-Projekte zu überprüfen, auch im Hinblick auf die Ergebnisse der Transparenzkommission.
- zu analysieren, wie eine Beratung der Kommunen über vorhandene Fördermöglichkeiten zu Nahmobilität und Radverkehr erfolgen kann und bei welchen Institutionen diese angesiedelt werden könnte.
- in absehbarer Zeit in Abstimmung mit den Kommunen und der Fachöffentlichkeit die Evaluierung des FaNaG NRW vorzubereiten.
- die Möglichkeit zur weiteren Unterstützung und Förderung von Bürgerradwegen aus bereits vorhandenen Mitteln zu prüfen.

Thorsten Schick  
Matthias Kerkhoff  
Klaus Vossemer  
Oliver Krauß  
Matthias Goeken  
Simone Wendland

und Fraktion

Wibke Brems  
Verena Schäffer  
Mehrhad Mostofizadeh  
Norwich Rütze  
Martin Metz

und Fraktion