

ADFC NRW

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

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

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

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

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

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

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

Einer generellen und dauerhaften Übernahme von Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern und Leihradsystemen in kommunaler Verantwortung aus Mitteln des

Landeshaushalts stehen wir kritisch gegenüber. Inwieweit mögliche Anschubfinanzierungen oder ähnliche Maßnahmen geeignet sind, wird zu prüfen sein.

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

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

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

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

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

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

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

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