

## › STELLUNGNAHME

zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung des  
Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie zur  
Änderung des Straßen- und Wegegesetzes

Düsseldorf, 16.04.2020

In Nordrhein-Westfalen sind 334 kommunale Unternehmen im VKU organisiert. Die VKU-Mitgliedsunternehmen in Nordrhein-Westfalen leisten jährlich Investitionen in Höhe von über 3 Milliarden Euro, erwirtschaften einen Umsatz von mehr als 34 Milliarden Euro und sind wichtiger Arbeitgeber für über 74.000 Beschäftigte.

**Verband kommunaler Unternehmen e.V.** · Landesgruppe Nordrhein-Westfalen · Elisabethstr. 16 · 40217  
Düsseldorf Fon +49 211 159243-11 · Fax +49 211 159243-19 · lg-nrw@vku.de · www.vku-nrw.de

Die nordrhein-westfälische Landesgruppe des Verbandes kommunaler Unternehmen e.V. (VKU NRW) bedankt sich für die Möglichkeit, zum Entwurf des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes für Nordrhein-Westfalen, Stellung nehmen zu können.

Den Beschluss der Landesregierung zum bundesweit ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz begrüßt die VKU-Landesgruppe ausdrücklich. Nordrhein-Westfalen stellt damit ein solides Mobilitätskonzept für die Zukunft auf. Zukunftsfähige Mobilität sichert die Wohn- und Lebensqualität von Nordrhein-Westfalen und ermöglicht allen Menschen Teilhabe an der Gesellschaft. Der Radverkehr ist Teil einer zukunftsfähigen Mobilität, dessen Potenzial in Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern (ÖPNV/Sharing-Angeboten) und dem Einsatz alternativer Antriebe richtig ausgeschöpft werden kann.

In Übereinstimmung mit der Landesregierung sieht der VKU NRW die Einführung des Gesetzes als gute Fortsetzung bestehender Klimaschutzbestrebungen an. Das kluge Verzahnen von unterschiedlichen Mobilitätslösungen für individuelle Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer ist ein immer wichtigeres Kriterium in Ergänzung zu Umweltschutzgesichtspunkten. Bei all dem bleibt sicherzustellen, dass es zu keinen negativen Auswirkungen, auf den ÖPNV kommt.

## Zu den Regelungen im Einzelnen

### Zu § 11 Abs. 2 „Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen“

**Ergänzung:** *„Aufgrund der großen Bedeutung einer Priorisierung von Stadt- und Straßenbahnverkehren an Lichtsignalanlagen, die sowohl für die Beförderungsqualität aber auch aus Sicherheitsaspekten von großer Relevanz ist, darf es bei der Umsetzung für den ÖPNV zu keinen Nachteilen gegenüber dem Status Quo kommen.“*

**Begründung:** Diese Ergänzung stellt sicher, dass es zu keinen negativen Auswirkungen für die Qualität des ÖPNV kommt.

### Zu §11 Abs. 3 „Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden.“

**Anmerkung:** Die Sollformulierung und der hohe Verbindlichkeitsgrad ist an dieser Stelle unpassend und belastet die Bestandsnetzplanung negativ. Im Bestandsnetz ist eine grundsätzliche Trennung des Rad- und Fußverkehrs nur schwer umzusetzen.

**Begründung:** Aufgrund fehlender Flächen gibt es oftmals keine (echte) Alternative zu einer gemeinsamen Führung des Radverkehrs und der Fußgänger auf dem Gehweg (z.B. in Gewerbegebieten, Innenstadtbereichen). Auch in Hauptsammelstraßen steht häufig nicht genug Fläche zur Verfügung, um neben Gehwegen und Parkplätzen ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen anbieten zu können.

#### **Zu § 13 „Anbindung von Bushaltestellen“**

**Anmerkung:** Die Formulierung *„An Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs an Hauptverkehrsstraßen muss bei Bedarf eine Fußverkehrsanlage für den wartenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein“*, ist nicht ausreichend spezifiziert.

**Begründung:** Das Vorsehen von Fußverkehrsanlagen an Hauptstraßen ist aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit schwierig. Überall da, wo die Anlage von Gehwegen möglich ist, werden bereits entsprechende Anlagen errichtet. Angesichts dessen sollte die Gesetzesbegründung darstellen, in welchen Fällen ein Bedarf für eine Fußverkehrsanlage als notwendig erachtet wird.

#### **Zu §14 Abs. 4 "Eine geeignete Radverkehrsführung"**

**Anmerkung:** Eine ausführliche Auflistung geeigneter/ungeeigneter Radverkehrsführung sowie ein Hinweis auf die geltenden Regelwerke, wäre für die Planung hilfreich.

#### **Zu § 19 „Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen“**

**Anmerkung:** Eine ausführliche Berichtserstattung würde zusätzliche Kosten verursachen und stellt somit eine Zusatzbelastung dar. Diese Zusatzbelastung ist mit der vorhandenen Personalstruktur nicht abzubilden. Insofern müssten die Kommunen hinsichtlich der zusätzlichen Kosten entlastet werden.

**Begründung:** Derzeit erfolgt eine Zustandserfassung indirekt über regelmäßige Begehungen. Eine darüber hinaus gehende Erfassung und Darstellung führt zu zusätzlichem Aufwand. Nach Schätzung des Städtetags NRW, würden durch die Zustandserfassung aus § 19, Kosten für die Gemeinden in Höhe von 1,7 Mio. entstehen. Ausgehend von 73 € pro Kilometer und 24.000 Kilometern Radwege in kommunaler Baulast.

### **Zu § 20 „Nutzung von Wirtschaftswegen“**

**Anmerkung:** Grundsätzlich ist eine Nutzung der Wirtschaftswege als Radwege zu begrüßen. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Formulierung *„Zielkonflikte mit anderen Nutzerinnen und Nutzern müssen dabei berücksichtigt und zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht werden“* dazu führen dürfte, dass das angestrebte Ziel dieser Regelung nicht erreicht wird.

**Begründung:** Insbesondere zur Saat- und Erntezeit werden die Wirtschaftswege häufig mit landwirtschaftlichen Verkehr befahren. Es kommt im hohen Maße zu Verschmutzungen durch Erntefahrzeuge. Diese Verschmutzungen würden die Nutzung der Wege als Fahrradwege erschweren. Bereits heute gibt es hierzu zahlreiche Beschwerden, jedoch bestehen bislang keine Ansprüche. Es wäre förderlich, wenn die Ansprüche der anderen Verkehrsteilnehmer aus § 20 abgeleitet werden könnten. Somit wäre eine Präzisierung dieser Ansprüche in der Gesetzesbegründung wichtig.

### **Zu §24 Abs. 1 „Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in Gemeinden.“**

**Hinweis:** Mobilstationen werden bereits vielerorts praktiziert, bei Bedarf sollen Mobilstationen auch Serviceleistungen beinhalten, wie Packstation, Kiosk, Info Point etc. Dies hängt von der Größe der Mobilstationen ab (Größe S, M, L, XL).

### **Zu §24 Abs. 2 „Zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sollen weitere Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen gebaut werden.“**

**Anmerkung:** Eine Klassifizierung von Radabstellanlagen wäre sinnvoll: z.B. Rad-Boxen, klassische überdachte Fahrradbügel oder in sich geschlossene Rad-Parks mit elektronischem Zugangssystem.

### **Zu §27 „Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing“**

**Anmerkung:** Es wäre zweckmäßig, die Innenstadt und zentrale Stadtteile nicht von den Sharing-Angeboten an Mobilstationen sowie beim Ausbau des Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing nicht auszuklammern.

### **Zu § 28 „Lastenfahrräder“**

**Anmerkung:** Um die Belange von Lastenfahrrädern bei Bau, Ausbau und Sanierung von Radwegen etc. zu berücksichtigen, müssten für solche Fahrräder zunächst verbindliche Planungsvorgaben erstellt und in die jeweiligen Richtlinien

aufgenommen werden. Darüber hinaus ist die Berücksichtigung von Lastenfahrrädern (falls sie größer sind als herkömmliche Fahrräder) vielfach schon aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich.

**Hinweis:** Die Erfahrung hat gezeigt, dass Lasten-Pedelecs einen höheren Mehrwert haben als die klassischen Lastenfahrräder.

**Zu §32: Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten:**

**Anmerkung:** In zahlreichen Bereichen befindet sich das Thema Mobilitätsmanagement bereits in der Umsetzung. Daher sollte spezifiziert werden, inwiefern eine Anpassung bestehender Angebote an die in §32 erwähnten Standards erforderlich ist.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

## Ihre Ansprechpartner

Markus Moraing  
Geschäftsführer  
Fon +49 211 159243-11  
[moraing@vku.de](mailto:moraing@vku.de)

Valeriya Heilmann  
Referentin  
Fon +49(0)211 159243-14  
[heilmann@vku.de](mailto:heilmann@vku.de)