

## **BVZF Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung NRW zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes (FaNaG)**

### **Vorbemerkung**

Fahrrad und Fußverkehr sind wichtige Säulen für die nachhaltige Mobilitätswende. Fahrten mit dem Fahrrad sind gut für das Klima und die Umwelt, da keine Schadstoffe freigesetzt werden. Die positiven gesundheitlichen Folgen von Fahrradfahren sind hinlänglich bekannt und belegt. Unfälle zwischen Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen sind deutlich ungefährlicher als Unfällen an denen PKW oder LKW beteiligt sind. Die Förderung des Fahrrads leistet dadurch einen wichtigen Schritt zur Vision Zero. Schließlich ergibt die Förderung von Fahrradverkehren auch ökonomisch Sinn. So kostet ein PKW-Kilometer die Gesellschaft 27 Cent, während ein Kilometer mit dem Fahrrad 30 Cent Nutzen bringt.

Viele der Vorteile des Fahrrads gelten ähnlich auch für Fußverkehr. Es ist daher zu begrüßen, dass die Landesregierung einen Gesetzesentwurf zur Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs vorlegt und damit in die Richtung der des Zieles der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad schreitet. Die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad setzt ambitionierte, aber auch realistische und notwendige Ziele zur Förderung des Radverkehrs. Viele Städte in Deutschland aber auch weltweit haben gezeigt, dass eine aktive Politik den Anteil des Fahrrads in kurzer Zeit signifikant steigern kann. Der BVZF begrüßt ausdrücklich, dass der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen dem Anliegen des Fahrradentscheids mit breiter Mehrheit zugestimmt, und die Landesregierung aufgefordert hat, einen entsprechenden Gesetzesentwurf vorzulegen.

Der BVZF unterstützt die Ziele der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad ausdrücklich. Der Gesetzesentwurf der Landesregierung bleibt jedoch bisher hinter den Zielen des Fahrradentscheids und hinter den deutschen und internationalen Vorbildern zurück. Im Folgenden möchte der BVZF darlegen, welche Anpassungen notwendig sind, um den Gesetzesentwurf zukunftstauglich zu machen. Dabei werden einerseits die Inhalte des vorgelegten Entwurfs bewertet, andererseits werden Ergänzungsvorschläge unterbreitet. Der BVZF legt dabei den Fokus auf die den Radverkehr betreffenden Abschnitte.

### **Besondere Anmerkungen Fahrrad**

Die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad hat eine Reihe Forderungen gestellt, um den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen zu stärken. Diese Vorschläge sind ambitioniert und realistisch. Insbesondere haben sie den Vorteil, dass sie spezifisch sind, und so den Erfolg des Gesetzes messbar machen.

So fordert die Volksinitiative Aufbruch Fahrrad, dass bis 2025 der Anteil des Radverkehrs am Modalsplit auf 25 Prozent steigen soll. Der Gesetzesentwurf übernimmt diese Zielsetzung, streicht jedoch das Zieldatum hierfür. Somit verliert das Ziel die nötige Verbindlichkeit und ist damit fak-

tisch nahezu wertlos. Wenn es dem Gesetzgeber ernst ist mit der Erreichung der Ziele, ist eine zeitliche Vorgabe unerlässlich. Der BVZF empfiehlt dringend, die Formulierung „bis spätestens 2025“ zu ergänzen.

Das Fehlen von spezifischen Vorgaben ist das zentrale Manko des Entwurfs. Sah der Text der Volksinitiative die Errichtung von 1000 Kilometern Radschnellwegen für den Pendelverkehr bis 2025 vor, so fehlt diese Zielsetzung im Entwurf komplett. Bis Ende 2024 soll nur ein Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes erstellt werden. Das ist, angesichts der Tatsache, dass Radschnellverbindungen gerade in NRW schon lange geplant werden, zu langsam.

Auch fehlen in dem Entwurf die von der Volksinitiative geforderten 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr, die Förderung für den Ausbau von Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen, sowie die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im Nahverkehr.

Zur Erreichung der Vision Zero, die erfreulicherweise im Entwurf als Ziel gesetzt wird, fehlen belastbare (Zwischen-)Ziele. Die aufgeführten Maßnahmen sind nicht ausreichend, um die Vision Zero zu erreichen. So fehlen bspw. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Kreuzungen oder weitreichende Empfehlungen für Ausweitung von Tempo 30-Regelungen.

Der Entwurf bleibt insgesamt deutlich hinter den Forderungen der Volksinitiative zurück und fällt auch im Vergleich zu bereits bestehenden Gesetzen zur Förderung des Radverkehrs zurück. So ist das Berliner Mobilitätsgesetz deutlich spezifischer und ambitionierter und dadurch wirksamer. Es fehlen Vorgaben zu Zwischenschritten sowie belastbare Zielvorgaben.

Der BVZF möchte dem Gesetzgeber bei den Zielvorgaben explizit mehr Mut zusprechen: Es gilt das bisher geleistete in eine zukunftsweisende gesetzliche Form zu bringen.

Die ausgezeichnete Initiative, ein solches Gesetz in einem Flächenbundesland umzusetzen, die fraktionsübergreifende Unterstützung dafür, die großartige Arbeit die Politik und zivilgesellschaftliche Akteure geleistet haben, die dringenden gesellschaftlichen Herausforderungen, die damit adressiert werden - all das sollte Motivation genug sein, nicht auf den letzten Metern einen zahnlosen Tiger zu verabschieden, sondern ein Gesetz, das NRW zu einem Leuchtturm in puncto moderne Mobilität macht.

Damit NRW zu einem Leuchtturm für moderne Mobilität wird, sollte der Gesetzesentwurf über die Ansätze der Volksinitiative hinausgehen und weiter Impulse zur Förderung nachhaltiger Mobilität setzen.

## Impulse zur weiteren Förderung der nachhaltigen Mobilitätswende

→ Bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraums, dem Umweltverbund Vorrang gewähren

Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums wurde nach dem Leitbild der „autogerechten Stadt“ über Jahrzehnte das Auto bevorzugt. Der Entwurf der Landesregierung stellt selbst fest, dass das Fahrrad bisher nicht gleichrangig mit anderen Verkehrsmitteln gestellt wurde. Fahrradfahrerinnen und -Fahrer sind dadurch in der Praxis vielerorts benachteiligt. Ähnliches gilt für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Um in der Praxis eine tatsächliche Gleichberechtigung der unterschiedlichen Verkehrsarten zu erreichen, sollte dem umweltverträglichen Verkehrsarten (Fahrrad, Fuß, öffentlicher Personennahverkehr) Priorität bei der Gestaltung des öffentlichen Straßenraums eingeräumt werden. Nur so kann in der Praxis mittelfristig eine Gleichberechtigung erreicht werden.

### → Förderung von betrieblicher Fahrradmobilität

Der Gesetzesentwurf beinhaltet Elemente des betrieblichen Mobilitätsmanagements für Dienstgebäude des Landes zur Förderung der Fahrradmobilität. Diese Ansätze sind begrüßenswert und sollten ausgebaut werden. Einerseits im Hinblick auf die Gebäude des Landes. Andererseits im Hinblick auf private Arbeitgeber.

Für das betriebliche Mobilitätsmanagement des Landes sieht der Gesetzesentwurf unter anderem vor, dass Abstellanlagen sowie Duschgelegenheiten geschaffen werden sollen. Jedoch fehlt auch hier eine Zielsetzung, bis wann dies geschehen muss. Feste Zielvorgaben sind auch hier empfehlenswert. Ebenso empfiehlt der BVZF, weitere Ziele zur Steigerung der Attraktivität des Fahrrads zu setzen, etwa die Einrichtung von Fahrradreparaturmöglichkeiten, die Setzung von Leitzielen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils innerhalb einer Institution sowie die Einführung von Weiterbildungsangeboten im Bereich Radverkehr. Schließlich sollte auch Dienstradleasing für Beamte und Angestellte des öffentlichen Dienstes ermöglicht werden (siehe nächster Punkt).

Neben den Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements des Landes sollten ebenfalls Maßnahmen zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen im Gesetz vorgesehen werden. Fördermaßnahmen für Arbeitgeber, die fahrradfreundlicher werden wollen, wie sie etwa bereits in Baden-Württemberg vorhanden sind, bieten hier eine gute Möglichkeit.

### → Fahrradleasing für Landesbeamtete und –Beschäftigte sowie Kommunalbeamte ermöglichen

Ein Baustein betrieblichen Mobilitätsmanagements ist es, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern das Leasing von hochwertigen Fahrrädern zu ermöglichen. Fahrradleasing setzt Anreize für Beschäftigte, ihre Arbeitswege mit dem Fahrrad zurück zu legen, und damit selbst aktiv an der nachhaltigen Mobilitätswende zu teilzuhaben. Das Modell wird aus diesem Grund seit 2012 auf Bundesebene steuerlich gefördert und hat inzwischen rund eine Million Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zum aufsatteln bewegt.

Landesbeamtete und –Beschäftigte sowie Kommunalbeamte haben bisher jedoch leider nicht die Möglichkeit, Dienstradleasing zu nutzen. Dies ist bisher weder tarifrechtlich noch im Landesbeamtengesetz vorgesehen. Um mehr Menschen besonders beim Pendeln, aufs Rad zu bringen, sollten diese Berufsgruppen einbezogen werden. Andere Bundesländer haben dafür bereits Lösungen erarbeitet. So ermöglicht das Land Baden-Württemberg seit Ende 2020 seinen rund 170.000 Landesbeamtinnen und –beamte das Leasing von Diensträdern. Auch Hamburg startet in diesem Frühjahr mit Dienstradleasing.

Nordrhein-Westfalen sollte diesem Weg folgen, und seinen Landes- und Kommunal-Beamtinnen und Beamten sowie Angestellten ebenfalls das Dienstradleasing ermöglichen. Darüber hinaus sollte das Land prüfen, ob eine Zuschussung des Dienstradleasing möglich ist. Viele private Arbeitgeber gewähren ihren Angestellten einen Zuschuss beim Dienstradleasing oder finanzieren das Rad komplett, um einen weiteren Anreiz zu setzen, dass ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufs Rad steigen.

### → Förderung von Lastenfahrrädern offen gestalten und auf Privatpersonen ausweiten

Der Gesetzesentwurf sieht die Förderung zur Anschaffung von Lastenrädern für den gemeinnützigen und gewerblichen Einsatz vor. Anders als bei der Förderung von E-Autos üblich sind Privatpersonen jedoch ausgeschlossen. In der Begründung des § 28 wird die „verstärkte Nutzung von

Lastenfahrrädern [zur] Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Verkehrsträger“ als Ziel des Förderprogramms für den gemeinnützigen und gewerblichen Einsatz genannt.

Dieses Ziel kann auch dadurch erreicht werden, dass private Haushalte bei der Anschaffung von Lastenrädern gefördert werden, das Verlagerungspotenzial ist hier wahrscheinlich sogar höher. Es gibt bundesweit zahlreiche Positivbeispiele für Förderprogramme, die auch Privathaushalte einbeziehen.

Um viele Einsatzbereiche abzudecken, sollten Anforderungen an Lastenrädern adäquat gesetzt sein. Die sinnvollsten Einsätze für Lastenräder liegen bei Ladungen um 40 Kilogramm. Damit lässt sich das größte Verlagerungspotenzial sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich umsetzen. Die Anforderung an geförderte Fahrzeuge sollte demnach in diesem Bereich liegen, ein gutes Beispiel für eine solche Förderung ist die der Stadt München.

→ Räumung von Fahrradwegen im Winter prioritär behandeln

Unter angemessenen Umständen, das heißt ausreichende, möglichst separat geführte Radwege, die im Winter zuverlässig geräumt werden, bleibt der Radverkehr im Winter relativ konstant. Bei schlechten Bedingungen bricht er da dagegen stark ein. Der Radverkehr ist ganz besonders auf Winterräumung angewiesen. Insofern sollte die prioritäre Räumung von Radwegen im Winter fest in der Praxis des Landes verankert werden.