



Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG)



Leitgedanken, Kernziele, Zukunftsperspektive

Das Zukunftsbild des Landes Nordrhein-Westfalen beinhaltet eine bessere, sichere und saubere Mobilität. Dabei kommt dem Fahrrad und weiteren Formen der Nahmobilität ein hoher Stellenwert zu. Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Radfahren entscheiden. Dies ist auch unter dem Aspekt zu sehen, dass das Fahrrad besonders für Kinder und Jugendliche einen wesentlichen Faktor der Mobilität darstellt.

Es soll ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent im Modal Split der Wege erreicht werden. Beim Fahrrad handelt es sich um ein umwelt- und klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das zudem einen Beitrag zur Minderung der Luft- und Lärmbelastung leistet. Es fügt sich dabei in ein leistungsstarkes Mobilitätssystem ein, in dem sämtliche Verkehrsmittel entsprechend ihrer jeweiligen Stärken vertreten sind.

Für den Wirtschaftsfaktor Tourismus ist eine leistungsfähige Radinfrastruktur ein erheblicher Förderer und Beschleuniger. Der Ausbau der Radinfrastruktur leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Wertschöpfung im Tourismus in Nordrhein-Westfalen. Hinzu kommt die zunehmende wirtschaftliche Bedeutung der Fahrradwirtschaft auch in Nordrhein-Westfalen.

Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) – dem ersten in einem deutschen Flächenland – ist der politische Wille verbunden, das Fahrrad als gleichrangiges Verkehrsmittel neben allen anderen zu positionieren. Es wird als eigenständiges Verkehrsmittel und als Teil vernetzter Wegeketten gestärkt.

Eine moderne Verkehrspolitik ist der beste Klimaschutz. Auch deshalb setzt sich die Landesregierung für komfortable und sichere Radwegenetze ein, damit das Fahrrad als weitgehend klimaneutrales Verkehrsmittel noch stärker in Alltag und Freizeit genutzt wird und so auch ein Beitrag zum Erreichen der nationalen wie internationalen Klimaschutzziele geleistet wird. Um dies zu schaffen, gehört zum Zukunftsbild des Landes eine qualitativ hochwertige Infrastruktur für die Nahmobilität. Dafür treibt die Landesregierung seit 2018 mit finanziellen Mitteln in Rekordhöhe einen Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf voran. Das FaNaG schafft die Voraussetzungen unter anderem mit dem stringenten Ausbau und einer Optimierung des Radverkehrsnetzes in Nordrhein-Westfalen. Um der Anforderung des FaNaG zur Schaffung eines Radvorrangnetzes

nachzukommen, wird eine Potenzialanalyse für Hauptachsen des Radverkehrs als Voraussetzung für die Definition eines Radvorrangnetzes beziehungsweise eines Bedarfsplanes für Radschnellverbindungen des Landes erstellt.

Beim Erreichen des 25-Prozent-Ziels kommt den Kommunen eine entscheidende Rolle zu, da hier ein Großteil der Wege der Menschen stattfindet. In diesem wichtigen strategischen Handlungsfeld entscheidet sich maßgeblich, ob es gelingt, mehr Menschen für das Fahrrad zu gewinnen. Deshalb werden Kommunen bei der organisatorischen, planerischen und baulichen Realisierung einer die Nahmobilität fördernden Infrastruktur in besonderer Weise unterstützt. Dafür werden ihnen seit 2018 Rekordsummen zur Förderung des Radverkehrs zur Verfügung gestellt. Die Landesregierung zielt darauf ab, diese Dynamik fortzusetzen. Darüber hinaus werden die Kommunen mit dem vorliegenden, das FaNaG flankierenden Aktionsplan durch eine Vielzahl konkreter Angebote und Maßnahmen unterstützt. Des Weiteren hat die Landesregierung den Erwerb von Lastenrädern unterstützt und wird dies weiterhin tun.

Im engen Dialog zwischen Land und kommunalen Spitzenverbänden sowie den Kooperationspartnern des Landes wird künftig eine Umsetzungsstrategie erarbeitet, um die beiden Handlungsstränge „Land“ und „Kommunen“ gut aufeinander abzustimmen. In einem heterogenen Flächenland müssen Strategien, Angebote und Maßnahmen an die konkreten Rahmenbedingungen und Mobilitätsbedürfnisse in den jeweiligen urbanen, suburbanen und ländlichen Räumen angepasst werden. Dabei unterstützen die Maßnahmen und Projekte des Aktionsplans sowie insbesondere die Beratungs- und Unterstützungsstrukturen in Nordrhein-Westfalen – die Netzwerke der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.“ (im Folgenden: AGFS), von Zukunftsnetz Mobilität NRW, der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen (im Folgenden: Landesverkehrswacht) und des Tourismus NRW e.V. Die Landesregierung wird auch weitere Kooperationspartner für die Belange der Nahmobilität aktivieren und einbinden. Das sind insbesondere die Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als wichtigste Kooperationspartner in einer zunehmend vernetzten Mobilität, aber auch Mobilitätsdienstleister der multimodalen Mobilität.

An dieser Stelle gilt es anzumerken, dass die Verwirklichung einer besseren Verkehrsinfrastruktur für Rad- und Fußverkehre mitunter kein Selbstläufer ist. Letztlich bedarf es bereits im Planungsvorfeld einer breiten Diskussion in Politik und Gesellschaft vor Ort. Nahmobilität gilt es im Kontext aller Verkehrsmittel und der jeweiligen Mobilitätsinteressen aller Menschen zu betrachten und in einen umfassenden Lösungsvorschlag mit einzubeziehen.

Dabei sind die unterschiedlichsten Aspekte ebenso wie der städtebauliche Kontext zu berücksichtigen und miteinander in Einklang zu bringen. Die Herausforderungen des Klima- und Umweltschutzes und die Tatsache, dass insbesondere in Groß-, Mittel- und Kleinstädten die verschiedenen Verkehrsmittel um den verfügbaren Raum konkurrieren, erfordern einen breiten gesellschaftlichen Dialog über die Ausgestaltung des öffentlichen Raums. Begünstigend kann die technologische Entwicklung (z. B. Elektromobilität, Digitalisierung) wirken, durch die gerade im Fahrradbereich noch große Potenziale gehoben werden können. Sie ermöglicht, Verkehrsmittel entsprechend ihren Stärken in vernetzten Wegeketten intelligent zu kombinieren. Dies stellt neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und die Ausgestaltung des öffentlichen Raums und schafft Chancen für die Gestaltung lebenswerter Städte.

Der Aktionsplan gliedert sich in zwei Abschnitte.

- **Im ersten Teil** werden die für die Umsetzung des Aktionsplans maßgebenden strategischen Handlungsfelder dargestellt.
- **Im zweiten Teil** werden Maßnahmen zur Umsetzung des FaNaG in Form von Kurzprofilen beschrieben.

Nordrhein-Westfalen ist somit das erste Flächenland, das ein Gesetz zur Förderung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität verabschiedet hat und dieses durch einen umsetzungsorientierten Aktionsplan ergänzt.

Die Nahmobilitätsförderung in Nordrhein-Westfalen umfasst mehr als das, was Gegenstand des Landesgesetzes und dieses flankierenden Aktionsplans ist. Neben diesen beiden Säulen wird die Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen auf vielfältige Weise gefördert. Insbesondere ist dies daran zu erkennen, dass das Land bereits mehrfach Rekordsummen im Landeshaushalt für die Förderung der Nahmobilität zur Verfügung stellte. Zudem blickt das Land auf eine bereits jahrelange erfolgreiche Arbeit mit den verschiedenen Netzwerken zurück. Darüber hinaus engagieren sich viele weitere Akteure für die Förderung der Nahmobilität.



Strategische Handlungsfelder

Der flankierende Aktionsplan zur Umsetzung des FaNaG umfasst 14 strategische Handlungsfelder. Diese spiegeln den ganzheitlichen Handlungsansatz, aber auch die gesamte Bandbreite von Angeboten, positiven Anreizen und Unterstützungen wider, die das FaNaG sowohl auf der Landes- als auch auf der kommunalen Ebene erfolgreich zu realisieren helfen.

Aus den strategischen Handlungsfeldern werden Einzelmaßnahmen für die Umsetzung abgeleitet, die im zweiten Teil in Form von Kurzprofilen beschrieben werden. Dabei besteht nicht der Anspruch, sämtliche bereits bestehenden Maßnahmen zu nennen, sondern aufzuzeigen, an welchen Punkten vertiefende Maßnahmen zu entwickeln und künftig anzubieten sind. Die beteiligten Unterstützungsstrukturen und weitere Akteure im Land bieten über den Aktionsplan hinaus zusätzliche Maßnahmen und Projekte an, um in der Summe die nordrhein-westfälischen Kommunen umfassend zu unterstützen.

Abschnitte FaNaG	Strategische Handlungsfelder
Abschnitt 1: Allgemeines	Öffentlichkeitsarbeit
	Fachexpertise
	Rolle des Landes
	Rolle der AGFS
	Rolle des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ in Bezug auf die Nahmobilität
	Rolle der Landesverkehrswacht in Bezug auf die Nahmobilität
Abschnitt 2: Verkehrssicherheit	Verkehrssicherheit
Abschnitt 3: Fußverkehr	Fußverkehr
Abschnitt 4: Radverkehr	Radverkehrsinfrastruktur
	Wirtschaftsverkehr
	Verfahrensbeschleunigung
	Freizeit und Tourismus
Abschnitt 5: Andere Formen der Nahmobilität	Elektrokleinfahrzeuge
Abschnitt 6: Mobilitätsmanagement	Schnittstellen der Verkehrsarten
	Mobilitätsdienstleistungen
Abschnitt 7: Parken	Parken

Abschnitt 1: Allgemeines

Öffentlichkeitsarbeit

Ergänzend zum Inkrafttreten des FaNaG und des Aktionsplans wird das Land eine breit angelegte Informations-, Aktivierungs- und Umsetzungsoffensive initiieren, die in Rücksprache mit dem Ministerium für Verkehr in Nordrhein-Westfalen durch die Aktivitäten unter anderem der AGFS ergänzt wird. Den Auftakt bildet hierzu der AGFS-Kongress im Februar 2022. Schwerpunkte werden das FaNaG und der das Gesetz flankierende Aktionsplan sein. Zudem erfolgen weitere flankierende Aktivitäten der übrigen Netzwerke und Unterstützungsangebote in Nordrhein-Westfalen.

Fachexpertise

Im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde die „Stabsstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit“ eingerichtet und personell ausgebaut. Auch bei dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen und den Bezirksregierungen wurden zusätzliche Stellen für den Radverkehr geschaffen.

Eine wirkungsvolle Ergänzung dieser Fachexpertise besteht in der Unterstützung der Kommunen durch Netzwerke – die AGFS, das Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Landesverkehrswacht und Tourismus NRW e.V. –, welche im gesamten Themenspektrum des FaNaG wirken. Sie werden noch stärker als bisher komplementär und sich gegenseitig verstärkend aufgestellt.

Im Gesetz wird die institutionelle Förderung der AGFS durch das Land festgeschrieben. Dadurch wird ein neuer Grad der Verbindlichkeit erreicht. Auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Landesverkehrswacht werden von der Landesregierung unterstützt. Sie werden infolge des Gesetzes noch mehr als bereits zuvor in die Lage versetzt, als Kompetenznetzwerke und Beratungsstrukturen die Kommunen in der Umsetzung der Ziele des FaNaG und des Aktionsplans aktiv zu unterstützen und viele Hilfestellungen zur Förderung einer besseren und sicheren Nahmobilität zu bieten. So baut beispielsweise der Erfahrungsaustausch innerhalb der AGFS Fachexpertise in den Kommunen auf und sichert diese. Auch trägt die Ausbildung von Mobilitätsmanagerinnen und -managern im Zukunftsnetz Mobilität NRW zur weiteren Befähigung der Kommunen bei, die Angebote der Nahmobilität zu verbessern.

Die AGFS unterstützt in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit ihrer fachlichen Expertise die Realisierung des Aktionsplans. Sie dient als ein Bindeglied zwischen dem Land und den Kommunen, unterstützt die fachliche und kommunikative Umsetzung des FaNaG in den Kommunen und begleitet die landesweite Offensive für besseren Radverkehr.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW treibt insbesondere die Themen Mobilitätsmanagement und die Schnittstelle „Nahmobilität und öffentlicher Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr (ÖPNV/SPNV)“ in den Kommunen kompetent voran.

Die Landesverkehrswacht setzt sich mit Unterstützung des Landes kompetent und engagiert mit zahlreichen konkreten Angeboten für die Verkehrssicherheit vor Ort ein.

Diese drei leistungsstarken Unterstützungsstrukturen sind wichtige Partner des Landes für eine bessere, sichere und saubere Mobilität vor Ort.

Unabhängig von den zahlreichen Unterstützungsangeboten von Land und Netzwerken bleibt es in kommunaler Hand, vor Ort wirkungsvoll und schnell Nahmobilität und die entsprechende Infrastruktur nachhaltig zu gestalten. Seit Jahren werden Kommunen mit der Tatsache konfrontiert, dass qualifizierte Fachkräfte bei der planerisch-baulichen Umsetzung von Verkehrsprojekten fehlen. Der landesweite Fachkräftemangel in der kommunalen Verkehrsplanung war und ist bislang ein Hemmschuh des raschen Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur.

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützt finanziell daher die bereits angelaufene, breit angelegte Kampagne zur Fachkräfteaktivierung der AGFS. Diese Berufskampagne „Plane Deine Stadt“ zielt auf die Generierung von Nachwuchs an Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern in Nordrhein-Westfalen. Durch diese crossmediale Kampagne sollen kurzfristig mehr Interessenten für den Studiengang Verkehrsplanung und langfristig mehr ausgebildete Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner rekrutiert werden.

Für eine schnelle und spürbare Förderung der Nahmobilität und des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen bedarf es darüber hinaus innovativer Ansätze und der Umsetzung neuester Erkenntnisse aus Studien und Forschungen. Gleichzeitig ist eine auf die Bedürfnisse der Kommunen in Nordrhein-Westfalen ausgerichtete Ausbildung von Fachkräften erforderlich. Daher ist es das Ziel der Landesregierung, den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Praxis weiter zu fördern. Hierzu hat sich das Land für die Einrichtung der Stiftungsprofessur Radverkehr des Bundes an der Bergischen Universität Wuppertal eingesetzt. Eine weitere Professur für den Radverkehr wird durch das Land Nordrhein-Westfalen eingerichtet.

Rolle des Landes

Das Land Nordrhein-Westfalen untermauert mit dem FaNaG und dem das Gesetz flankierenden Aktionsplan seinen Anspruch, „Fahrradland Nr. 1“ zu sein. Der Anspruch ist zugleich auch Antrieb.

Die bedeutsamste Rolle in Bezug auf die Kommunen kommt dem Land bei deren Unterstützung bei der Umsetzung von Infrastrukturprojekten der Nahmobilität zu. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert, dass die Landeshausmittel für besseren Radverkehr im Haushaltsjahr 2022 noch einmal um rund 48 Millionen Euro auf rund 102 Millionen Euro erhöht werden. Das ist ein Rekordstand in der Geschichte des Landes. Über das Bundesprogramm „Stadt und Land“ werden in den Jahren 2021 bis 2023 rund 97 Millionen Euro zusätzliche Bundesfinanzhilfen für den Radverkehr nach Nordrhein-Westfalen fließen.

Im Jahr 2021 umfasste das Nahmobilitätsprogramm 205 kommunale Maßnahmen mit einem förderfähigen Volumen von 82,8 Millionen Euro und Zuwendungen von über 75,4 Millionen Euro. Darin enthalten sind 61,6 Millionen Euro beantragte Bundesfinanzhilfen nach der Verwaltungsvereinbarung über das Sonderprogramm „Stadt und Land“. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen fördert diese Maßnahmen mit Zuwendungen für Investitionen, Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung der Nahmobilität mit Fördersätzen zwischen 80 und 95 Prozent.

In Wahrnehmung seiner eigenen Baulast plant, baut und betreibt das Land Radschnellverbindungen. Des Weiteren unterstützen sich das Land Nordrhein-Westfalen, durch seinen Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, und die Kommunen gegenseitig bei der Planung von Radschnellverbindungen. Im Zuge der Bundesfern- und Landesstraßen baut das Land das umfassende Netz der straßenbegleitenden Radwege immer weiter aus. Mit Stand vom 1. Januar 2021 betragen die aktuellen Netzlängen der straßenbegleitenden Radwege an Landesstraßen 6.175 Kilometer und an Bundesstraßen 2.463 Kilometer.

Als ergänzendes Handlungsfeld des Landes ist der Einsatz auf Bundesebene für bessere Bedingungen des Rad- und Fußverkehrs zu nennen. Hier setzt sich das Land Nordrhein-Westfalen weiterhin für eine bundesweite Verbesserung ein und sorgt somit auch für bessere Rahmenbedingungen innerhalb Nordrhein-Westfalens. Beispielsweise hat sich das Land in der Verkehrsministerkonferenz der Länder und im Bündnis für moderne Mobilität für eine Verstärkung der aktuell über das Bundesprogramm „Stadt und Land“ bereitgestellten zusätzlichen Bundesfinanzhilfen für den Radverkehr über das Jahr 2023 hinaus eingesetzt.

Des Weiteren nimmt das Land auch als Arbeitgeber eine Vorbildfunktion ein und bietet seinen Mitarbeitenden ein fahrradfreundliches Umfeld. So wurde das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als Behörde durch den ADFC als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Gold zertifiziert. Es ist geplant, weitere Dienststellen des Landes zu zertifizieren.

Auch der vom Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren mit umfangreichen Mitteln vorangetriebene Ausbau und die Qualitätssteigerung von touristischen Radwegen, wie Themenrouten, Radrouten auf Bahntrassen oder entlang von Flüssen, leisten einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung des Radtourismus. Durch das Zusammendenken von Radverkehr und Radtourismus können wichtige Synergien gehoben werden.

Rolle der AGFS

Die AGFS arbeitet seit ihrem Bestehen in allen Themenbereichen der Nah- beziehungsweise der kommunalen Mobilität. Die AGFS wird im FaNaG als Kompetenznetzwerk für Nahmobilität herausgestellt. Sie dient mit ihren Mitgliedern als Denk- und Ideenfabrik sowie Motor der Nahmobilität inklusive des Radtourismus. Für Kommunen ist es daher vorteilhaft, Mitglied des Netzwerkes AGFS zu sein.

Die AGFS bietet und entwickelt in Absprache mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen darüber hinaus Unterstützungsformate für alle Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Im Land gibt es immer noch eine Vielzahl von Kommunen, in denen ein Unterstützungsbedarf im Bereich der Nahmobilität besteht. Um diese Kommunen für das Thema zu gewinnen und auf den Weg zu bringen, entwickelt die AGFS mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen ein niedrighwelliges Einsteigerpaket.

Über diese Rolle der AGFS im FaNaG hinaus fungiert die AGFS in vielfältiger Weise als Multiplikatorin für das Land Nordrhein-Westfalen – sowohl in Bezug auf Planung als auch in Bezug auf Kommunikation und Vernetzung.

Für die breite Aktivierung und Unterstützung der Kommunen werden Fachgrundlagen sowie Schulungs- und Fortbildungsformate erstellt, Erfahrungsaustausche, Fachveranstaltungen und Wissensplattformen angeboten und Fachbroschüren herausgegeben sowie vieles mehr.

Die AGFS kooperiert eng mit den kommunalen Spitzenverbänden und der Fahrradwirtschaft.

Rolle des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ in Bezug auf die Nahmobilität

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein kommunales Netzwerk und unterstützt seine Mitgliedsgemeinden bei der Förderung einer gesamtheitlichen und zukunftsgerichteten Mobilitätsentwicklung. Die drei Koordinierungsstellen von Zukunftsnetz Mobilität NRW sind bei dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR und dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe angesiedelt. Mittlerweile zählt das Zukunftsnetz Mobilität NRW landesweit über 260 Mitgliedsgemeinden. Es wird vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen finanziell unterstützt.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt die Mitgliedsgemeinden im kommunalen Mobilitätsmanagement. Ziel ist es, die Akteure fit für den Wandlungsprozess zu machen, um Mobilität ganzheitlich zu betrachten und dauerhaft in der gesamten Verwaltung zu verankern.

Darüber hinaus gilt es, Maßnahmen des Mobilitätsmanagements umzusetzen, die den Verkehr besser aufeinander abstimmen und flüssiger gestalten. Kommunen erhalten Unterstützung bei der Entwicklung von Maßnahmen des zielgruppenorientierten und standortbezogenen Mobilitätsmanagements, das idealerweise in einem zwischen Kommunalverwaltung und -politik abgestimmten Mobilitätskonzept festgeschrieben wird. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet die Kommunen in diesem Prozess von der strategischen Planung über veränderte Planungsroutinen bis zur Kommunikation.

Rolle der Landesverkehrswacht in Bezug auf die Nahmobilität

Die Landesverkehrswacht wirkt durch präventive Kampagnen und Aktionen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer ein. Außerdem koordiniert, informiert, berät und unterstützt sie die 64 Ortsverkehrswachten in Nordrhein-Westfalen. Die Landesverkehrswacht ist Mitglied der Deutschen Verkehrswacht e. V. und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e. V.

Um die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen, sind die Mithilfe und das Engagement jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers gefordert. Nur wenn sich jeder der Verantwortung bewusst ist, die er oder sie gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern und sich selbst hat, kann die Verkehrsunfallzahl weiter sinken. Hier setzt die Arbeit der Verkehrswacht an: Durch Aufklärung und Beratung, durch Tests und Trainings möchte sie im Sinne eines sicheren Miteinanders das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer positiv verändern und deren Fähigkeiten verbessern. Dabei steht die Arbeit vor Ort im Mittelpunkt.

Die Landesverkehrswacht versteht die Erhöhung der Verkehrssicherheit als eine Gemeinschaftsaufgabe. In enger Kooperation mit der Deutschen Verkehrswacht sowie den Bezirks-, Kreis- und Ortsverkehrswachten im Land werden die Aufgaben der Landesverkehrswacht definiert. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie die Polizei Nordrhein-Westfalen, das Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen und das Ministerium für Schule und Bildung des Landes Nordrhein-Westfalen sind weitere wichtige Kooperationspartner.

Abschnitt 2: Verkehrssicherheit

Leitziel des Landes für die Verkehrssicherheit ist die „Vision Zero“ mit dem Ziel, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder schwerstverletzt wird. Die Zielsetzung hat bei den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern der Nahmobilität eine erhebliche Bedeutung, da ihre Schutzbedürftigkeit ausgesprochen hoch ist.

Um die „Vision Zero“ in Nordrhein-Westfalen umzusetzen, kommt der Planung und Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur ein erheblicher Stellenwert zu. Dabei gilt es, auch den ruhenden Verkehr grundsätzlich in die Planungen einzubeziehen, denn fast jeder fünfte Verkehrsunfall, bei dem Fußgänger oder Radfahrer zu Schaden kommen, steht im Zusammenhang mit geparkten Fahrzeugen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes wird im Hinblick auf die Ziele und Maßnahmen des FaNaG evaluiert und fortgeschrieben.

Darüber hinaus intensiviert das Land die Mobilitätsausbildung in den Schulen.

Abschnitt 3: Fußverkehr

Der Fußverkehr ist eine wichtige eigenständige Verkehrsart mit großem Potenzial in der kommunalen Verkehrsplanung, denn

- jeder Weg beginnt oder endet zu Fuß,
- der Fußverkehr ist mit 22 Prozent der Anzahl der zurückgelegten Wege hinter dem Kfz-Verkehr die zweitstärkste Verkehrsart,
- bezogen auf die Wegzeiten in Städten ist der Fußverkehr die dominierende Verkehrsart,
- er ist die einfachste, gesundheitseffizienteste und mit Abstand umwelt- und klimaverträglichste Verkehrsart.

Aufgrund seiner Bedeutung in der Mobilität der Menschen ist dem Fußverkehr ein eigener adäquater Raum zu geben. Dies beinhaltet auch die Nutzung von Hilfsmitteln durch mobilitätseingeschränkte Menschen. Für den Fußverkehr sind ausreichend dimensionierte und barrierefreie Fußverkehrsflächen wichtig, die frei von illegal abgestellten Fahrzeugen und Hindernissen sind.

Der verkehrlichen Bedeutung des Fußverkehrs wird mit den zentralen Maßnahmen der Entwicklung einer Fußverkehrsstrategie zur Steigerung des Modal-Split-Anteils sowie einer Fußverkehrskampagne der AGFS und der Durchführung von Fußverkehrschecks durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW Rechnung getragen.

Abschnitt 4: Radverkehr

Das Fahrrad hat sich insbesondere in den letzten zwei Jahrzehnten zu einem bedeutsamen Verkehrsträger entwickelt. Ein zunehmendes Bewusstsein für Klimaschutz und Gesundheit, die hohe Effizienz, schnell von A nach B zu kommen, auch neue Nutzergruppen ansprechende Pedelecs und vieles mehr lassen auch in Zukunft ein überdurchschnittliches Wachstum hinsichtlich der Nutzung sowohl im alltäglichen, freizeitorientierten und auch im gewerblichen Bereich erwarten.

Radverkehrsinfrastruktur

Die Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur haben sich in den letzten Jahren verändert und die zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse werden diese Anforderungen weiterentwickeln. Damit eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split der Wege auf 25 Prozent möglich wird, sind Radinfrastrukturen weit über die heutigen Standards hinaus bedarfsgerecht auszubauen. Neben dem Ausbau des Angebots von Radverkehrsinfrastruktur muss auch deren Qualität in den Fokus gerückt werden. Hierzu gehören ebenso zusammenhängende und durchgängig befahrbare Netze für den Radverkehr mit schnellen und komfortablen Achsen. Sie haben die Primärfunktion, für den zu erwartenden Radverkehrszuwachs bedarfsgerechte, leistungsfähige wie auch komfortabel zu befahrende Verkehrsräume anzubieten. Diese Achsen bündeln und beschleunigen über weite Strecken den Radverkehr. Sie sind wichtiger Bestandteil des Radvorrangnetzes und tragen somit die Hauptlast des Radverkehrs.

Speziell in Großstädten verlaufen die schnellen Achsen stadtteilübergreifend und bilden damit das Rückgrat des kommunalen Radverkehrs. Gleichzeitig stellen sie wichtige Verbindungen für Radtouristen dar. Radverkehrs- und/oder Fußverkehrsachsen kommen vorzugsweise in Groß- und Mittelstädten zur Anwendung. Aufgrund ihrer besonderen Vorteile sind sie gleichermaßen für alle Nutzergruppen eine neue komfortable Mobilitätsalternative – in Verbindung mit Pedelecs sicherlich auch über den Nahbereich von fünf Kilometern hinaus. Die Wahl der Führungselemente (Radschnellweg, Fahrradstraße, etc.) richtet sich nach den spezifischen lokalen städtebaulichen beziehungsweise verkehrsräumlichen Gegebenheiten. Neben ihrer hochwertigen Verkehrsfunktion für den Radverkehr sollen sich schnelle Achsen ebenfalls in ihrer Gestaltqualität hervorheben, am besten mit einer Grüneinbettung oder -flankierung.

Wirtschaftsverkehr

Lastenfahrräder gehören zunehmend zum Teil der Fahrradflotte in der Stadtlogistik. Im gewerblichen Verkehr können sie unterstützende Transportaufgaben erfüllen, zum Beispiel im Handwerk, für Transport- und Paketdienstleistungen sowie in der Gastronomie und Hotellerie. Über entsprechende Initiativen und oft unterstützt vom ehrenamtlichen Engagement der Zivilgesellschaft ist es mancherorts möglich, Lastenfahrräder über Sharing-Modelle auszuleihen. Kommunen nutzen solche Fahrzeuge darüber hinaus in ihren eigenen Fuhrparks. Einige städtische und ländliche Kommunen in Nordrhein-Westfalen unterstützen die Anschaffung und das Leasing bestimmter muskel- beziehungsweise elektrisch betriebener Lastenfahrräder, auch für den gewerblichen Einsatz. Land und Bund flankieren diese Förderung.

In der Stadtlogistik leisten Lastenfahrräder insbesondere dann einen Beitrag für eine emissionsarme Mobilität, wenn konventionell betriebene Lieferfahrzeuge ersetzt werden. Bei einigen Anwendungen lohnt die Einrichtung von Zwischenlagern (sogenannte Mikrodepots), um Lastenfahrräder in nachhaltige Logistikkonzepte einzubinden. Für eine derartige Neuordnung oder Ergänzung der Innenstadtlogistik sind zunächst die Anforderungen an die Beschaffung zu berücksichtigen. Als Basis bedarf es einer barrierefreien und gut ausgebauten Infrastruktur für Lastenfahrräder, damit Nutzerinnen und Nutzer Lastenfahrräder verkehrssicher und konfliktfrei im Straßenverkehr nutzen können. Im Rahmen ihrer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung können Kommunen die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen zum Einsatz von Lastenfahrrädern und damit verbundene Liefer- und Ladeprozesse aktiv unterstützen. Dabei können Erkenntnisse

aus Forschung, Entwicklung und Innovation zum Beispiel über Fahrzeuge, Infrastruktur und Organisationsformen für eine neue urbane Logistik eingebunden werden. Die Bildung von Lastenrad-Netzwerken dient dem Informationsaustausch und kann zur Verbreitung gewerblicher Fahrradnutzung beitragen.

Verfahrensbeschleunigung

Im Bereich der Radschnellverbindungen hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen in vielen Bereichen Planungsvereinbarungen mit den Kommunen getroffen. Damit werden nicht nur weitere Kapazitäten genutzt, sondern auch Synergien geschaffen. Kommunen können zum einen leichter planen, weil sie aufgrund ihrer Nähe leichter die Abstimmungen vor Ort betreiben können, und darüber hinaus kann im Bereich der größeren Städte (über 80.000 Einwohnerinnen und Einwohner), die innerhalb der Ortslagen selbst Straßenbaulastträger sind, die Planung übergreifend „aus einem Guss“ erfolgen.

Die Kommunen stehen angesichts begrenzter eigener Finanzierungsmöglichkeiten, komplexer Planungs- und Genehmigungsprozesse und langer Bauzeiten oft vor der Herausforderung, die geforderten Ergebnisse schneller umzusetzen.

Sowohl das FaNaG als auch die Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sehen Anpassungen vor, die sich beschleunigend für die Verfahren auswirken:

- Es wird klargestellt, dass Radschnellverbindungen des Landes zur Kategorie der Landesstraßen gehören. Dies hat zur Folge, dass auch für sie die kürzlich erfolgte Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung wirkt, nach der das Oberverwaltungsgericht Münster erstinstanzlich zuständig ist für Rechtsstreitigkeiten, welche Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die Änderung von Landesstraßen betreffen. Bei Radschnellverbindungen, die in dem aufzustellenden Bedarfsplan enthalten sind, entfällt außerdem die aufschiebende Wirkung einer Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung.
- Durch Neudefinition der planfeststellungspflichtigen Änderung einer Straße in Abgrenzung von einer reinen Unterhaltungsmaßnahme in Eigenverantwortung des Straßenbaulastträgers kann der Bau von Radwegen an bestehenden Landesstraßen in Einzelfällen auch als Unterhaltungsmaßnahme ohne Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Zugleich wird die Möglichkeit eingeräumt, für solche Unterhaltungsmaßnahmen die vorzeitige Besitzeinweisung und die Enteignung anzuordnen. Damit könnten Grunderwerbsprobleme gelöst werden.
- Die Anlage 1 des Landesumweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes soll dahingehend geändert werden, dass für Radwege einschließlich Radschnellverbindungen Bagatellschwellen festgesetzt werden, bei deren Unterschreitung einzelne Vorhaben nicht UVP-pflichtig sind beziehungsweise einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls oder einer standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls zur Feststellung der UVP-Pflicht unterliegen.

Die Beschleunigungspotenziale bei der Planung von Radschnellverbindungen sollen genutzt werden, um den Planungsprozess zu vereinfachen.

Freizeit und Tourismus

Der Fahrradtourismus in Nordrhein-Westfalen ist ein starker Wachstumsmarkt mit einer Vielfalt an zum Teil hochwertigen Radwanderwegen, touristischen Qualifizierungen, einer guten Auswahl an Reise-Angebotspaketen und Unterkünften. Gerade die Pandemie hat dieses Wachstum noch einmal bestärkt. Das landesweite Radnetz, das alle Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung verbindet und zahlreiche attraktive Routen beinhaltet, hat aktuell eine Gesamtlänge von rund 30.000 Kilometern und bietet ein umfassendes Serviceangebot hinsichtlich Gastronomie, Hotellerie und Radstationen. Gerade im Zeitalter der Digitalisierung bleibt die Funktion und Bedeutung der landesweiten stationären Wegweisung sehr hoch. Durch die Entwicklung in den letzten beiden Jahren kommt dem Tourismus in der Stärkung des Wirtschaftsfaktors Rad eine besondere Rolle zu. Die Kommunikation und Bewerbung des radtouristischen Angebotes wird daher weiter ausgebaut. Wichtige Synergien sollten gleichzeitig durch ein noch stärkeres Zusammendenken von Radverkehr und Radtourismus auf allen Ebenen und bei allen Akteuren genutzt werden, da der Alltags- und touristisch motivierte Verkehr ineinandergreifen und damit wichtige wirtschaftliche Effekte verbunden sind.

Abschnitt 5: Andere Formen der Nahmobilität

Elektrokleinstfahrzeuge

Anfang 2019 kamen die ersten Elektrokleinstfahrzeuge in Form von E-Tretrollern auf die deutschen Straßen – auch mit dem Ziel, dass sie zur kommunalen Verkehrswende beitragen, indem sie vernetzte Wegeketten stärken. Für die Kommunen stellte das neue Mobilitätsangebot jedoch zunächst eine Herausforderung dar. Sie mussten innerhalb kürzester Zeit Konzepte entwickeln, um die Leihroller sicher, geordnet und als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsmix in den Straßenverkehr zu integrieren. Am 15. Juni 2019 trat die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung in Kraft und regelte die rechtliche Dimension dieser neuen Verkehrsmittel. Auch die kommunalen Spitzenverbände und einzelne Kommunen hatten schnell den Kontakt zu den Leihanbietern aufgenommen und übergeordnete Empfehlungen für die Gestaltung des Angebots in den Kommunen aufgestellt.

Mit dem FaNaG will das Land Nordrhein-Westfalen Elektrokleinstfahrzeuge in das multimodale Mobilitätsangebot integrieren. So sollen Sharing-Modelle für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere an Mobilstationen, in zentralen Lagen von Wohngebieten wie auch im ländlichen Raum, vorangetrieben werden. Auch für das bislang nicht geregelte Parken im Rahmen von Verleihsystemen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge zielt das Land darauf ab, Lösungen zu entwickeln (siehe Abschnitt 7: „Parken“ sowie das entsprechende Kurzprofil).

Abschnitt 6: Mobilitätsmanagement

Schnittstellen der Verkehrsarten

Der Fußverkehr, der Radverkehr, der Öffentliche Personennahverkehr und der motorisierte Individualverkehr (MIV) bilden die vier klassischen Säulen der Mobilität. In einigen Erhebungen sowie Verkehrs- und Mobilitätskonzepten werden diese vier Verkehrsarten immer noch überwiegend getrennt betrachtet. Die Menschen in den Kommunen wählen jedoch immer häufiger situativ ihr Verkehrsmittel und kombinieren verschiedene Verkehrsmittel auf ihrem individuellen Weg. Hierzu haben nicht zuletzt das durch Sharing-Angebote oder neue Mobilitätsformen erweiterte Verkehrsmittelangebot und die zunehmende Digitalisierung von Mobilitätsinformationen und -angeboten beigetragen.

Die Zunahme des intermodalen Verkehrsverhaltens in Form der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegstrecke führt dazu, dass der Radverkehrsanteil steigt.

Die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einem Weg ist ein wesentlicher Baustein zur Förderung der Nahmobilität. Hier spielen besonders der ÖPNV und der SPNV als Rückgrat zur Beförderung von größerem Personenaufkommen eine wesentliche Rolle.

Mit der Errichtung und Förderung von Mobilstationen und der damit verbundenen Verknüpfung mehrerer Verkehrsangebote im Umfeld von Bahnhöfen und Haltepunkten, aber auch in Wohnquartieren, wurde in der jüngeren Vergangenheit ein weiteres Potenzial erschlossen. Mobilstationen stellen einen zentralen Baustein dar, wenn es um die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten geht. An ihnen wird nicht nur der Umstieg vom Bus in die Bahn ermöglicht. Sharing-Angebote werden das Mobilitätsangebot an den Stationen komplettieren und den Weg von der Haltestelle nach Hause oder zur Arbeit vereinfachen.

Über die öffentlichen Verkehrsarten und deren Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten muss hinausgedacht werden, da auch die Verknüpfung von anderen Verkehrsarten miteinander einen wirksamen Ansatzpunkt zur Förderung des Radverkehrsanteils darstellen kann. Insbesondere die Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr muss verbessert werden. Hierzu bietet es sich beispielsweise an, entlang des Radvorrangnetzes des Landes an geeigneten Stellen Übergangspunkte in Form von Park+Bike-Anlagen zu realisieren.

Mobilitätsdienstleistungen

Mobilitätsdienstleistungen sind für einen reibungslosen und komfortablen Reiseablauf wichtig. Deshalb werden Mobilstationen, Sharing-Angebote und eine Mobilitätsplattform in Nordrhein-Westfalen in geeigneter Form gefördert. Sharing-Angebote sollen über die Mobilstationen hinaus in zentralen Lagen von Wohngebieten und außerhalb der Innenstädte sowie in ländlichen Räumen ausgebaut werden. Das Rad-Sharing ist im Sinne des Gesetzes umfassend zu verstehen und soll zum Beispiel auch Spezialräder für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie Lastenräder umfassen.

Um die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu erreichen und damit den Komfort und die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen, wird eine digitale Mobilitätsplattform eingerichtet, die verkehrsmittelübergreifend Informationen zu den verschiedenen Angeboten bündelt und nutzbar macht (Echtzeitinformationen, Fahrpläne, Tarife, etc.).

Abschnitt 7: Parken

Ein entscheidender Aspekt im innerstädtischen Bereich, welcher bei jeder Planung mit einbezogen werden muss, ist das Thema Parken. Nicht nur Autos beanspruchen (Park-)Raum, sondern auch der in vielen Kommunen stetig wachsende Radverkehr hat einen erhöhten Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Bikes, Lasten- und Leihräder. Hinzu kommen Motorräder, Roller und E-Tretroller. Eine besondere Stellung nimmt darüber hinaus der Flächenbedarf der in der Logistik eingesetzten Kleintransporter ein.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit in vielen Kommunen müssen für den Ausbau des Fuß- und Radverkehrs Räume gefunden werden. Zentrale Intention nahezu aller Kommunen ist die Nutzung des heute von parkenden Fahrzeugen genutzten öffentlichen Raumes. Daher ist das Themenfeld „Parken“ ein zentrales Handlungsfeld des Aktionsplans.

Der Realisierung fahrradfreundlicher Maßnahmen, wie zum Beispiel der zuvor genannten Fahrradstraße, muss ein konstruktiver Dialog von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft vorausgehen. Dabei gilt es sämtliche Mobilitätsinteressen angemessen zu berücksichtigen. Diese Diskussionen müssen konkret vor Ort geführt werden, um, angepasst an die spezifische Situation, angemessene Lösungen zu finden.

Mit verschiedenen Maßnahmen im Handlungsfeld „Parken“ bietet das Land Nordrhein-Westfalen den Kommunen Unterstützung darin, sich einem wesentlichen Feld der möglichen Förderung der Nahmobilität aktiv zuzuwenden: der Neuorganisation des ruhenden Verkehrs. Nur durch dessen Neuorganisation kann oftmals der notwendige Raum für den Fuß- und Radverkehr gewonnen werden.

Für die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs bedarf es einer multifunktionalen Handlungsstrategie, die alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und Bewohnerinnen und Bewohner angemessen mit einbezieht, die quantitative Gestaltung öffentlicher Räume ganzheitlich in den Blick nimmt und zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs beiträgt. Für eine Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs aus dem Straßenraum müssen Alternativen wie zum Beispiel Quartiersgaragen eingerichtet werden. Dadurch werden neu nutzbare Flächen geschaffen, die einen Beitrag zur Aufwertung und klimaangepassten Gestaltung des öffentlichen Raumes leisten können.



Maßnahmen: Kurzprofile

Der Aktionsplan des Landes enthält folgende Maßnahmen, die in Form von Kurzprofilen dargestellt werden:

	SEITE
1. Analyse Radverkehrsnetz	18
2. Potenzialanalyse / Landesweites Radvorrangnetz	19
3. Verknüpfung der Radverkehrsnetze	20
4. Einbindung in die Regionalpläne	21
5. Wirtschaftswege attraktiv gestalten	23
6. Fachkräfteaktivierung	24
7. Erhöhung der Planer- und Ingenieurkapazitäten	25
8. Stiftungsprofessur Radverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	26
9. Zusammenarbeit Radverkehrs-Professur Wuppertal	27
10. Aus- und Fortbildung der Polizei	28
11. Wissensplattform	29
12. Innovationskommunen	30
13. Kommunikationsoffensive zum FaNaG	31
14. Einsteigerpaket für Kommunen	32
15. Unterstützung der Kommunen	33
16. Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“	34
17. Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“	35
18. Gestaltung des öffentlichen Raums	36
19. Mobilitätsmanager	37
20. Bewegungsaktivierende Infrastruktur	38

	SEITE
21. Landesbehörden als fahrradfreundliche Arbeitgeber	39
22. Diensträder	40
23. Toter Winkel	41
24. Handlungsempfehlung für Lasten- und Spezialräder	42
25. Unterstützung der Fahrradwirtschaft	43
26. Radregionen und -routen	44
27. Radroutenplaner NRW	45
28. Wanderroutenplaner NRW	46
29. Fußverkehrskampagne	47
30. Leitsystem für den Fußverkehr	48
31. Fußverkehrs-Checks	49
32. Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements	50
33. Abstellanlagen für den Radverkehr an Punkten der Verknüpfung mit dem ÖPNV	51
34. Mehrfachnutzung von Stellplätzen	52
35. Quartiersgaragen und -stellplätze	53
36. Praxishandbuch „Parken“	54
37. Mustersatzung für eine Sondernutzung für Elektrokleinstfahrzeuge in den Kommunen	55
38. Straßenradsportveranstaltungen	56

1. Analyse Radverkehrsnetz

Ausgangslage/Problemstellung

Die Förderung des Radverkehrs hat in Nordrhein-Westfalen eine lange Tradition. Sie wurde seit dem Haushalt 2018 deutlich intensiviert und mit Mitteln in Rekordhöhe vorangetrieben. Damit und mit einer Vielzahl weiterer Maßnahmen ist es gelungen, den Radverkehrsanteil kontinuierlich zu erhöhen. Nordrhein-Westfalen ist das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland.

Seit 2001 hat das Land Nordrhein-Westfalen eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr aufgestellt. Hierdurch wurde das landesweite Radverkehrsnetz geschaffen. Dieses Netz wurde im Laufe der Zeit durch Kommunen und touristische Organisationen ergänzt und somit verdichtet („Radnetz-NRW“). Die wichtigsten Bestandteile des Radnetz-NRW sollen nach 20 Jahren bezüglich des Zustandes analysiert werden.

Bereits im Jahr 2021 wurde das Radverkehrsnetz NRW in einem ersten Schritt auf Netzlücken untersucht. Diese wurden priorisiert und sollen gemäß ihrer Priorisierung geschlossen werden.

Ziel

Ziel ist die Analyse des Netzes (Radverkehrsnetz NRW, Knotenpunktnetz NRW und den Themenrouten) auf Beschaffenheit (z.B. Wegeart, Wegebreite), Einschränkungen im Wegeverlauf und Beschilderung sowie die Bereitstellung der erhobenen Daten (in Form eines Berichts, graphischer Aufbereitung (Karte zur Verortung) und ergänzten Katasterblättern.

Ziel der Analyse ist es, eine ganzheitliche Erfassung des Bestandnetzes (inkl. der Bestandsbeschilderung) zu erlangen, auf deren Basis das Bestandskataster aktualisiert, zukünftige Lückenschlüsse sowie ein Radvorrangnetz und im weiteren Verlauf der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen geschaffen werden können.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Land Nordrhein-Westfalen wird zu diesem Zweck die Untersuchung des Gesamtnetzes durchführen und das Ergebnis analysieren.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

2. Potenzialanalyse/ Landesweites Radvorrangnetz

Ausgangslage/Problemstellung

Das „Radnetz-NRW“ hat eine ausgeschilderte Gesamtlänge von circa 30.000 Kilometern. Dieses Netz wird fortlaufend durch Neubau und Neubeschilderung ausgebaut.

Ziel

Ziel ist, durch die Konzeption eines landesweiten Radvorrangnetzes die Kommunen überörtlich und landesweit miteinander zu verbinden und für alle Nutzergruppen attraktiver zu machen.

Die Potenzialanalyse ist eine der Grundlagen des Radvorrangnetzes des Landes.

Sie ist eine Basis für die Entscheidung, welche Radwege (in welcher Reihenfolge, Baulast und welchem Standard) (aus-)gebaut werden.

Hilfestellung/Umsetzung

Das FaNaG verpflichtet das Land Nordrhein-Westfalen, zur Umsetzung des landesweiten Radvorrangnetzes ein solches Netz zu konzipieren und landesweit wichtige Verbindungen prioritär zu fördern und zu finanzieren. Das landesweite Radvorrangnetz wird die Zentren der jeweiligen Kommunen anbinden. Hierzu wird auf das Kurzprofil „Verknüpfung der Radverkehrsnetze“ verwiesen.

Eine wichtige Säule bei der Erarbeitung des landesweiten Radvorrangnetzes stellt die Potenzialanalyse dar, die momentan durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erarbeitet wird.

Sie ist, neben bereits erarbeiteten regionalen Radvorrangnetzen, eine weitere Grundlage zur Erarbeitung des Radvorrangnetzes des Landes.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinstfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

3. Verknüpfung der Radverkehrsnetze

Ausgangslage/Problemstellung

Mit dem FaNaG definiert das Land Nordrhein-Westfalen drei Ebenen von Netzen für den Radverkehr: das Radvorrangnetz des Landes, die überörtlichen Radverkehrsnetze und die lokalen Radverkehrsnetze.

Ziel

Die drei Ebenen der Radverkehrsnetze sind gesamtheitlich zu betrachten. Sie werden eng miteinander verknüpft, um im gesamten Land ein flächendeckendes und zusammenhängendes Radverkehrsnetz zu schaffen.

Hilfestellung/Umsetzung

Bei der Planung und Umsetzung des landesweiten Radvorrangnetzes stimmt sich das Land Nordrhein-Westfalen mit den für das überörtliche Radverkehrsnetz zuständigen Stellen der kommunalen Ebene ab.

Zur Verbesserung der Planung der Radverkehrsnetze auf allen drei Ebenen und deren Verknüpfung untereinander entwickelt das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen einen Leitfaden zur Netzplanung für den Radverkehr.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

4. Einbindung in die Regionalpläne

Ausgangslage/Problemstellung

Für die Radverkehrsinfrastruktur gibt es bislang keine konkreten Muster und Vorgaben zur Einbindung in die jeweiligen Regionalpläne. Dadurch wird die Sicherung geeigneter Trassen, gerade im Hinblick auf das landesweite Radvorrangnetz, gehemmt. Zur Rechtsklarheit wäre es von Vorteil, diese in den jeweiligen Regionalplänen aufzuführen.

Ziel

Den mit der Regionalplanung betrauten Stellen wird eine textliche Empfehlung zur Verfügung gestellt, wie die Einbindung des Radverkehrs in die Regionalpläne umgesetzt werden kann.

Hilfestellung/Umsetzung

Empfehlung:

Zur Einbindung der Radverkehrsinfrastruktur bei der Aufstellung und Fortschreibung der Regionalpläne wird seitens der Landesregierung folgende textliche Ausgestaltung vorgeschlagen:

Radverkehrsnetz

Flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur entwickeln

Das bestehende ausgeschilderte, landesweite Radverkehrsnetz soll erhalten und zu einer flächendeckenden, qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur für den Alltags- und Freizeitverkehr weiterentwickelt werden. Teile dieses Netzes mit regionaler oder überregionaler Verbindungsfunktion sollen mit Hilfe von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten ausgebaut werden. Entsprechende Trassen sind, je nach Verbindungsfunktion, durch Regionalpläne und den Landesentwicklungsplan zu sichern.

Bei allen Planungen und Maßnahmen sollen die Belange des überörtlichen, regionalen und überregionalen Radverkehrs berücksichtigt werden.

(1)

Das vorhandene regionale Radverkehrsnetz soll weiter ausgebaut werden zu einem qualitativ hochwertigen Netz an leistungsfähigen Radverkehrsverbindungen. Es soll ein den ÖPNV und den MIV ergänzendes Infrastrukturangebot insbesondere für Stadt-Umland-Verkehre geschaffen werden, welches geeignet ist, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr dauerhaft zu erhöhen.

Das landesweite Radvorrangnetz soll kommunale, überörtliche und regionale Radverkehrsnetze miteinander verknüpfen, um diese in ein landesweites Konzept einzubinden. Es soll je nach Verbindungsfunktion und Bedeutung für den Alltags- oder Freizeitverkehr unterschiedliche Qualitätsstandards bereitstellen, was die Breite, Führung und Ausstattung anbelangt.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

(2)

Das landesweite Radvorrangnetz soll unter anderem im Rahmen von interkommunalen, kreisweiten und regionalen Radverkehrskonzepten vorgeschlagen werden.

Im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung sollen bestehende und geplante Trassen für regionale Radverkehrsverbindungen und das landesweite Radvorrangnetz freigehalten und vor Zerschneidung oder konkurrierenden Raumnutzungsansprüchen gesichert werden. Vor allem an Stellen der Verknüpfung zwischen Rad- und Schienenverkehr soll mit Mitteln der Bauleitplanung räumliche Vorsorge für eine entsprechende Infrastruktur zum Abstellen der Fahrräder getroffen werden.

Bei Aus- und/oder Neubau von den im Regionalplan als Vorranggebiete festgelegten Straßen und Schienenwegen sollen die Belange des überörtlichen Radverkehrs berücksichtigt und vorhandene Netzlücken im regionalen Radverkehrsnetz und im landesweiten Radvorrangnetz nach Möglichkeit geschlossen werden.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

5. Wirtschaftswege attraktiv gestalten

Ausgangslage/Problemstellung

Die Nutzung von Wirtschafts- und Betriebswegen für den Radverkehr bietet eine gute Möglichkeit, vorhandene Wegenetze zu verdichten und zu ergänzen. Das Bestandsnetz der Wirtschafts- und Betriebswege wird bereits heute vielfach als Radweg genutzt. Auf den Wirtschafts- und Betriebswegen sind die Radfahrerinnen und Radfahrer weniger Gefahren ausgesetzt. Bevor ein Wirtschafts- oder Betriebsweg als Radweg freigegeben wird, sind die Zustimmungen der davon betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer (Wegetrasse und angrenzender Bestand) einzuholen, die potenzielle Konflikte mit dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr, anderen Nutzungen, Schutzgebietsausweisungen und Belangen des Artenschutzes mit den zuständigen Behörden und Interessenvertretungen abzustimmen.

Ziel

Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege sollen – wo nötig und möglich – für eine Nutzung als Radwege ertüchtigt, möglichst umfassend für den Radverkehr freigegeben und mit wegweisender Beschilderung ausgestattet werden. Durch die ergänzende Nutzung der Wirtschafts- und Betriebswege als Radwege kann das Radwegenetz schnell vorangetrieben werden und umfasst zusätzliche Kilometer, die dem Radverkehr zugutekommen. Die Wirtschafts- und Betriebswege können auch als Zwischenlösung genutzt werden, bis gegebenenfalls ein separater Radweg angelegt ist.

Hilfestellung/Umsetzung

Eine Prüfung, ob Wirtschafts- und Betriebswege zur Nutzung geeignet sind, wird durch das Förderprogramm des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen zur Erarbeitung ländlicher Wegenetzkonzepte unterstützt. Es sollen durch die AGFS – unter Einbezug des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – Unterstützungsangebote für die Kommunen dazu erarbeitet werden, wie die Zustimmung der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer erreicht und Nutzungskonflikte vermieden werden können. Die für Flurbereinigungsverfahren zuständige Agrarordnungsbehörde bei den Bezirksregierungen soll die Belange des Radverkehrs zukünftig stärker berücksichtigen. Dabei soll das landesweite Radvorrangnetz als gesetzliche Vorgabe bei der Ertüchtigung und dem Neubau von Wirtschaftswegen mit einer hohen Gewichtung in den Abwägungsprozess eingebracht werden.

Zudem prüfen das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Möglichkeiten zur Förderung von Wirtschafts- und Betriebswegeertüchtigungen für den Radverkehr im Falle multifunktionaler Nutzung.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

6. Fachkräfteaktivierung

Ausgangslage/Problemstellung

Bei Kommunen, Kreisen, Land, Bund und in der öffentlichen wie privaten Wirtschaft sind fehlende Planungskapazitäten und bürokratische Hürden bei Planungen im Verkehrsbereich immer wieder ein Thema. Es fehlt an Fachpersonal mit spezieller Expertise in der planerisch-baulichen Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Ziel

Die AGFS hat auf Wunsch ihrer Mitglieder (92 Städte, Gemeinden und Kreise) die Berufskampagne „Plane Deine Stadt“ konzipiert, mit dem Ziel, junge Leute für ein verkehrsplanerisches Studium zu gewinnen, sie in der Hochschule in Fragen der Verkehrsinfrastruktur zu qualifizieren und am Ende des Studiums bereits mit Verkehrsthemen zu betreuen und gleichzeitig für den öffentlichen Dienst anzuwerben.

Es ist Ziel, diesen Anwerbungsprozess auf Dauer durchzuführen, wirkungsvoll zu steigern und das Konzept auszubauen und zu verstetigen. Hierdurch soll dem Fachkräftemangel für die Zukunft begegnet werden.

Hilfestellung/Umsetzung

Die AGFS hat auf Basis eines Förderprojektes des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen eine dreiteilige Kampagne aufgebaut. Diese unterteilt sich in die Module:

- **Modul 1 Basiskampagne**
Sensibilisierung, Information, Bewerbung an Gymnasien
- **Modul 2 Planerstudium**
Vertiefende Qualifizierung in Fragen von Straßenplanung und -bau sowie insbesondere Nahmobilität ergänzend zu den Lehrveranstaltungen
- **Modul 3 Mentoring/Coaching von Studierenden**

Die Basiskampagne wurde gestartet und die Internetseite www.plane-deine-stadt.de online geschaltet. Im Anschluss an das von der AGFS durchgeführte Förderprojekt sollen auch die Module 2 und 3 durchgeführt und verstetigt werden. Hierzu erarbeitet die AGFS mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen einen Umsetzungsvorschlag. Gemeinsam mit dem Ministerium für Schule und Bildung strebt das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an, einen Wettbewerb in den Schulen zu starten.

Ergänzend zu der Kampagne soll eine Lehrmaterialsammlung durch eine Arbeitsgruppe bestehend aus der AGFS, der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V., dem Zukunftsnetz Mobilität NRW, dem Ministerium für Schule und Bildung und dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und gegebenenfalls weiterer betroffener Akteure erarbeitet werden.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

7. Erhöhung der Planer- und Ingenieurkapazitäten

Ausgangslage/Problemstellung

Für eine schnellere Verbesserung der Infrastruktur sind mehr Ingenieurinnen und Ingenieure nötig. Gerade in kleineren Gemeinden sind die Aufgaben der wenigen Personen im Ingenieurbereich oftmals so vielfältig, dass die volle Konzentration auf Planungen nicht möglich ist.

Ziel

Zur schnellen Umsetzung von Infrastrukturprojekten, aber auch zum Erreichen der Ziele des FaNaG sind die Planer- und Ingenieurkapazitäten schnell zu erhöhen.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen bildet mit der AGFS, den kommunalen Spitzenverbänden, der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V. und gegebenenfalls weiteren Akteuren eine Arbeitsgruppe, die Möglichkeiten entwickelt, wie die Ingenieurkapazitäten erhöht werden können.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

8. Stiftungsprofessur Radverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Ausgangslage/Problemstellung

Das Thema Nahmobilität und Radverkehr ist bislang nur eins von vielen Themenfeldern in der Ausbildung von Fachkräften im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Fachkräfte werden in diesem Gebiet dringend gesucht. Die Radverkehrs-Professur an der Bergischen Universität Wuppertal, die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert wird, wirkt dem entgegen. Darüber hinaus müssen weitere Anstrengungen unternommen werden, um den Bedarf in Behörden und im privaten Sektor zu decken.

Ziel

Ziel der Landesregierung ist es, die Ausbildungsinhalte mit Hilfe einer eigenen Stiftungsprofessur weiter auszubauen. Gleichzeitig ist eine auf die Bedürfnisse der Kommunen in Nordrhein-Westfalen ausgerichtete Ausbildung von Fachkräften erforderlich. Hierzu bieten sich einerseits insbesondere duale Studiengänge für zukünftige Bachelorabsolventinnen und -absolventen als auch spezielle Masterstudiengänge mit dem Schwerpunkt Radverkehrsinfrastruktur an.

Hilfestellung/Umsetzung

Die Ministerien für Kultur und Wissenschaft und für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen prüfen, eine landeseigene Stiftungsprofessur Radverkehr auszuloben. Diese Professur soll vorrangig die Themen der Planung von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur auch unter Berücksichtigung touristischer Belange lehren.

Weiterhin könnte die AGFS im Rahmen ihrer Berufskampagne dann anschließend diese neuen Studieninhalte bewerben.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

9. Zusammenarbeit Radverkehrs-Professur Wuppertal

Ausgangslage/Problemstellung

Das Thema Nahmobilität ist eins von vielen Themenfeldern in der Ausbildung von Fachkräften im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Mit der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Radverkehrs-Professur an der Bergischen Universität Wuppertal soll die interdisziplinäre Forschung und Lehre in den Bereichen Radverkehr, Nahmobilität und nachhaltige Mobilität gestärkt werden.

Ziel

Die Kommunen in Nordrhein-Westfalen haben spezielle Anforderungen an die Ausbildung von Fachkräften. Diese sollen auch in den Themenfeldern Nahmobilität und Radverkehr entsprechend aus- und weitergebildet werden. Dafür fördert das Land Nordrhein-Westfalen den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Praxis.

Hilfestellung/Umsetzung

Es werden regelmäßige Austausch- und Arbeitstreffen zwischen dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie themenbezogen weiterer Ministerien, der AGFS und der Professorin für Radverkehr an der Bergischen Universität Wuppertal eingeführt. Im Rahmen dieser Treffen werden Formate entwickelt, wie ein nachhaltiger Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Praxis gestaltet werden kann. Hierzu könnte beispielsweise eine regelmäßige Tagungsveranstaltung für Kommunen gehören oder die Begleitung von Studien- und Abschlussarbeiten durch die Kommunen in Nordrhein-Westfalen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

10. Aus- und Fortbildung der Polizei

Ausgangslage/Problemstellung

In der Kommune ist der Dreiklang aus Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanung für Maßnahmen, die den Verkehr betreffen, wichtig. Gerade im polizeilichen Bereich ist die Kenntnis von Richtlinien und Regelwerken der Planung ein untergeordneter Bereich in der Lehre.

Ziel

Ziel ist es, eine harmonisierte Kommunikation zwischen den kommunalen Beschäftigten (Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanung) und den Beamtinnen und Beamten der Polizei zu ermöglichen.

Hierzu sollen bestehende Curricula sowie Fortbildungsprogramme der Polizei erweitert werden. Eine diesbezügliche Erweiterung sollte sich vor allem auf die Themen des Rad- und Fußverkehrs sowie anderer Formen der Nahmobilität beziehen.

Hilfestellung/Umsetzung

Zur Prüfung notwendiger Erfordernisse in den Schulungs- und Fortbildungsmaßnahmen und deren Inhalten soll eine Arbeitsgruppe, bestehend aus der AGFS, dem Ministerium des Innern und dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, initiiert werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinstfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

11. Wissensplattform

Ausgangslage/Problemstellung

In Zusammenhang mit Planungsprozessen für Infrastruktur- und Service-maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs ist ein schneller Zugriff auf belastbare Informationen wichtig. Allerdings finden sich Fachinformationen und Regelwerke an unterschiedlichsten Stellen und müssen oft zusammengetragen werden.

Ziel

Es soll, unter Berücksichtigung des Urheberrechts, eine Wissensplattform angeboten werden. Diese soll einen schnellen Zugriff auf Informationen zum Themenkreis Nahmobilität ermöglichen. Hier werden Informationsblätter als Open-Data-Dokumente hinterlegt und der fachliche Austausch zwischen Planerinnen und Planern und Projektleiterinnen und Projektleitern unkompliziert und zeitnah über entsprechende Foren initiiert.

Dabei soll die Zugangstiefe der verschiedenen Ebenen der Wissensplattform über Zugriffsprofile gesteuert werden können. Eine umfangreiche Sammlung von Best-Practice-Beispielen soll Anregungen und Lösungen anbieten. Die Nutzung der Internetseite soll kostenfrei sein.

Hilfestellung/Umsetzung

Die AGFS hat eine eigene Wissensplattform entwickelt. Diese Plattform wird von der AGFS laufend erweitert und gepflegt. Zugangsberechtigungen erteilt die AGFS. Die Wissensplattform ist über das zentrale Portal der AGFS-Internetseite erreichbar. Sie enthält neben den unter „Ziel“ genannten Formaten auch Verlinkungen zu Veröffentlichungen anderer relevanter Akteure (z. B. ADFC, FUSS e.V., Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V., Landesverkehrswacht, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Tourismus NRW e.V.). Die Erkenntnisse, die aus diesem Aktionsplan gewonnen werden, fließen auch in die Wissensplattform ein.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

12. Innovationskommunen

Ausgangslage/Problemstellung

Die planerischen Regelwerke stellen Rahmenseetzungen dar und die gesetzlichen Vorgaben sind Handlungsgrundlagen der Kommunen, deren Regelungen jeweils nach den individuellen Gegebenheiten vor Ort ausgefüllt und berücksichtigt werden.

Ziel

Ziel ist die Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung innovativer und pragmatischer Lösungen, die zugeschnitten sind auf die Gegebenheiten vor Ort.

Die Lösungsansätze sollen permanent überprüft und evaluiert werden. Gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen soll im Anschluss an die Evaluation entschieden werden, ob und in welcher Form innovative Ansätze in die planerischen und gesetzlichen Regelwerke aufgenommen werden.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen legt in einer Arbeitsgruppe mögliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Pilotprojekten, Modellversuchen, Reallaboren und vorgezogenen, vorläufigen Maßnahmen in Kommunen fest.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinstfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

13. Kommunikationsoffensive zum FaNaG

Ausgangslage/Problemstellung

Obwohl die Popularität insbesondere des Fahrrads stetig zunimmt und der Boom beim Kauf von Pedelecs anhält, sind Bedeutung und Funktion der Nahmobilität in vielen Kommunen noch nicht in der Tiefe verankert. Auch der Radtourismus kann eine neue Qualität des Radfahrens und einen positiven Umgang damit befördern und ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.

Ziel

Es gilt landesweit insbesondere die Kommunen über die Ziele, Zwecke und Möglichkeiten des FaNaG und des Aktionsplans umfassend zu informieren, für die Idee der Nahmobilität zu gewinnen und für die Umsetzung zu aktivieren, auch unter Berücksichtigung touristischer Belange.

Mit dem Inkrafttreten des FaNaG startet eine breit angelegte Informations-, Aktivierungs-, Planungs- und Umsetzungsoffensive. Diese setzt Impulse für eine breite politische Debatte hinsichtlich der Förderung der Nahmobilität.

Hilfestellung/Umsetzung

Parallel zur Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen soll die AGFS in Abstimmung mit dem Ministerium eine crossmediale Kampagne für Kommunen mit folgenden Schwerpunkten starten:

1. Information und Aktivierung

FaNaG – Interesse wecken, Chancen und Potenziale aufzeigen, Handlungsbereitschaft erzeugen; Durchführung von Regionalkonferenzen, gezielte Ansprache / Mobilisierung von Verwaltung und Politik.

2. Einsteiger

Gesonderte Ansprache und Unterstützung von Kommunen, die mit der Nahmobilitätsförderung beginnen wollen.

3. Veranstaltungen/Aktionen/Kommunikationsformate

Kongresse und Messestände, Planer-Workshops, Fach- und Politikforen, Fachbroschüren, Info-Plattform, Planer-Hotline, etc.

Als Multiplikatoren und Verstärker können zum Beispiel die kommunalen Spitzenverbände, das Zukunftsnetz Mobilität NRW, Tourismus NRW e.V. sowie weitere Vertreter der Mobilität dienen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

14. Einsteigerpaket für Kommunen

Ausgangslage/Problemstellung

In Nordrhein-Westfalen gibt es eine Vielzahl von Kommunen, die Unterstützung im Bereich der Nahmobilität brauchen. Um diese Kommunen für das Thema zu gewinnen und auf den Weg zu bringen, entwickelt die AGFS mit Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen ein niedrighschwelliges Einsteigerpaket. Dieses Einsteigerpaket ist ein Beratungsformat für Städte und Gemeinden und richtet sich vorzugsweise an Gemeinden und kleine Mittelstädte. Es unterstützt die Kommunen vor allem in den Bereichen der Planung und der Prozesse in Politik und Verwaltung.

Ziel

Mit einem speziellen Kommunikationsformat sollen Einsteiger-Kommunen bei der schnellen Umsetzung von nahmobilitätsfördernder Infrastruktur unterstützt werden. Mit jeweils individuell strukturierten Handlungskonzepten soll Kommunen ein Sofortstart zur Umsetzung erleichtert werden.

Hilfestellung/Umsetzung

Die AGFS hat ein kurzfristig umsetzbares Einsteigerpaket mit einem kompakten Programmablauf neu entwickelt. Sie hat den Konzeptansatz in zwei Kommunen im ersten Halbjahr 2021 erprobt und angepasst. Die Erarbeitung einer übertragbaren Systematik für Multiplikatorinnen und Multiplikatoren soll als Anreiz für möglichst viele Einsteiger-Kommunen dienen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

15. Unterstützung der Kommunen

Ausgangslage/Problemstellung

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich der Förderung der Nahmobilität verschrieben. Bislang haben rund 230 von 427 Kommunen die Förderung des Landes in Anspruch genommen. Um die Nahmobilität flächendeckend in ganz Nordrhein-Westfalen auszubauen, werden weitergehende Unterstützungsangebote zur Verfügung gestellt.

In NRW.URBAN haben wir dazu einen guten Partner, der derzeit gemeinsam mit der Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) in fast 300 Kommunen und Kreisen in Nordrhein-Westfalen arbeitet und dadurch über direkte Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in den jeweiligen Verwaltungsspitzen verfügt. NRW.URBAN ist ein hundertprozentiges Beteiligungsunternehmen des Landes und bereits in den Bereichen der Stadtplanung etabliert.

Ziel

Ziel ist die Steigerung des Mittelabrufs von Städten und Gemeinden für bessere Nahmobilität. Dies soll durch ein niedrighschwelliges Angebot durch die Landesregierung erreicht werden.

Hilfestellung/Umsetzung

Um das Ziel zu erreichen, bedient sich das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen der Fachexpertise von NRW.URBAN und gibt den Kommunen eine Unterstützung bei der Antragstellung. Diese Unterstützung beinhaltet im Kern Erstgespräche vor Ort, bei denen die Förderprogrammatische vorgestellt wird, und Beratung zu möglichen Vorhaben im Verwaltungsvorstand sowie in politischen Gremien. Außerdem ist eine konkrete Unterstützung bei der inhaltlichen Erarbeitung und Stellung von Förderanträgen Bestandteil des landesseitigen Angebots.

Dieses Verfahren soll bei 50 Kommunen durchgeführt werden. Die Kosten hierfür werden vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen übernommen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

16. Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“

Ausgangslage/Problemstellung

Starke Auslastung des ÖPNV und der Verkehrsinfrastruktur, wachsende Warenströme, steigende Mobilitätsnachfrage und hohe Flächenbeanspruchung durch den fließenden und ruhenden Verkehr stellen eine große Herausforderung für die Städte und Gemeinden dar. Parkplatzsucher machen teils bis zu 40 Prozent des innerstädtischen Verkehrs aus.

Ziel

Mit dem Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“ verfolgt das Land Nordrhein-Westfalen das Ziel, Kommunen bei der Umsetzung von innovativen und zukunftsweisenden Konzepten zur Verbesserung des urbanen Mobilitätssystems zu unterstützen. In Modellvorhaben sollen Wege aufgezeigt werden, wie die Mobilität in Innenstädten, Nebenzentren und Wohnquartieren verbessert werden kann. Es sollen bessere Angebote geschaffen werden, bei denen Menschen gemäß den eigenen Vorstellungen mobil sind – individuell und flexibel. Dabei sollen in einem ersten Schritt echte Alternativen zur motorisierten Individualmobilität entwickelt werden, um im nächsten Schritt die Voraussetzungen für eine Reduktion des spezifischen Flächenbedarfs dieses Verkehrs zu schaffen.

Hilfestellung/Umsetzung

Die Vielfalt, Qualität, Verlässlichkeit und Flexibilität von Mobilitätsangeboten sollen steigen. Hierzu können in den Modellprojekten beispielsweise die Nahmobilität gestärkt und das ÖPNV-System mit bedarfsgesteuerten Verkehren oder anderen Bedienformen verbessert und/oder durch Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln oder Mobilitätsangeboten (z. B. Car-Sharing, Bike-Sharing, Mikromobilität, etc.) verknüpft werden.

Hierfür stehen bis 2026 insgesamt 100 Millionen Euro bereit. Die Projekte werden Anfang 2022 von einer Jury ausgewählt und sollen bis Ende 2022 beginnen. Die Modellvorhaben werden evaluiert und sollen möglichst als Blaupause für zukünftige Projekte dienen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

17. Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“

Ausgangslage/Problemstellung

Ein großer Teil der Straßenräume in Städten und Gemeinden wird durch den Individualverkehr genutzt. Jedoch nimmt die Nachfrage nach freien Kapazitäten im öffentlichen Raum stetig zu:

Dichte Bebauung für Wohnraum und der Bedarf an Freiflächen müssen in Einklang gebracht werden. Die barrierefreie Nutzung sowie sichere Mobilität sind die Voraussetzung für die Teilhabe und Mobilität aller Generationen. Die Verkehre nehmen weiterhin zu, daher muss allen Verkehrsmitteln und Mobilitätsbedürfnissen eine Gleichrangigkeit eingeräumt werden, um künftig weiterhin Flexibilität und Erreichbarkeit für alle sicherzustellen.

Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen (Straßen-) Raum müssen ausbalanciert werden. Deshalb sind intelligente Lösungen für den ruhenden Verkehr, aber auch für die Gesamtgestaltung der Straße und deren Begrünung erforderlich.

Hierzu wurde ein Wettbewerb in einem zweistufigen Verfahren konzipiert, der sich an Städte und Gemeinden, Projektentwickler und bürgerschaftliche Initiativen (Laufzeit: 12/20 – 03/22) wendet.

Die Jury wählt maximal zehn Projekte aus, die im Rahmen der Städtebauförderung prioritär umgesetzt werden sollen.

Ziel

Mit dem Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ verfolgt das Land Nordrhein-Westfalen das Ziel, mutige und innovative Konzepte zur Neuaufteilung des Straßenraums in Stadt und Land zu fördern und als gute Beispiele bekannt zu machen. Bewegung, Begegnung, Aufenthalt, Begrünung, Klimaresilienz sollen hierbei einen gleichberechtigten Anteil am Straßenraum haben. Es sollen öffentliche Räume und Straßen geschaffen werden, in denen sich die Bürgerinnen und Bürger sicher begegnen und von mehr Stadtnatur profitieren können.

Hilfestellung/Umsetzung

Die Projekte sollen zwischen 2022 und 2027 realisiert werden und Anreize für weitere Kommunen in Nordrhein-Westfalen schaffen, ihren Straßenraum zukunftsgerichtet umzugestalten.

Parallel wird eine wissenschaftliche Expertise zum Umgang mit dem ruhenden Kfz-Verkehr in Bestandsquartieren beziehungsweise in Quartiersgaragen erarbeitet.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

18. Gestaltung des öffentlichen Raums

Ausgangslage/Problemstellung

Die Flächenressourcen in den Innenbereichen der Städte und Gemeinden sind begrenzt; die Schaffung von Wohnraum, Bewegungs- und Verkehrsflächen sowie Grün- und Erholungsbereichen erfordert eine ausgewogene Abstimmung. Es gibt einen Nachfrageüberhang (gerade im urbanen Raum) nach Bau- und Wohngebieten, nach Naherholungsgebieten und Grünflächen ebenso wie nach Handels- und Gewerbebezonen. Dies zeigt, wie wichtig eine gute Gestaltung der vorhandenen und zu erschließenden Flächen und öffentlichen Räume ist – Stichworte: doppelte Innenentwicklung, Gestaltung der Straßenräume –, die den bereits bestehenden und künftig zu erwartenden Auswirkungen der globalen Megatrends (Konnektivität, Mobilität, Individualisierung, New Work, demographischer Wandel, etc.) gerecht wird.

Um den genannten Punkten Rechnung zu tragen, bekommt der Straßenraum eine zunehmend neue und mehrdimensionale Bedeutung: die Anforderung unterschiedlicher Nutzungsansprüche in Einklang zu bringen und die technologieoffene Nahmobilität über gut gestaltete Stadträume attraktiver zu machen.

Ziel

Es soll die aktuelle Diskussion zur Gestaltung öffentlicher Räume aufgegriffen, befördert und mit Erfahrungen zum Beispiel aus dem Landeswettbewerb „Zukunft Stadtraum“ untermalt werden. Kommunalvertreterinnen und Kommunalvertreter sollen so in die Lage versetzt werden, mutiger mit dem Umbau der Straßen zu begegnungs- und bewegungsfreundlicheren Orten umzugehen und die Nahmobilität durch attraktivere Gestaltung zu befördern.

Hilfestellung/Umsetzung

Auf Basis einer Grundlagenstudie des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung zur „Zukunft der öffentlichen Räume“ sowie der Aufbereitung der Ergebnisse des Landeswettbewerbs „Zukunft Stadtraum“ soll mit Hilfe von Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Förderberatungen das Wissen in die Kommunen transportiert und dort umgesetzt werden.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

19. Mobilitätsmanager

Ausgangslage/Problemstellung

Zur besseren Abstimmung und schnelleren Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte in den Kommunen ist eine zentrale Koordination nötig. Sie vermittelt zwischen den verschiedenen Fachbereichen und stimmt Teilschritte der Projekte ab. Diese Aufgabe sollen kommunale Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager übernehmen.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet seit 2014 für alle Gebietskörperschaften in Nordrhein-Westfalen den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ für kommunale Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter an.

Ziel

Ziel ist die Unterstützung der Kommunen bei der Etablierung des kommunalen Mobilitätsmanagements. Folgende Aufgaben haben kommunale Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager:

- Koordinieren der verwaltungsinternen Prozesse
- Organisieren der internen und externen Projektkommunikation
- Bündelung von Ideen
- Initiieren neuer Projekte

Hilfestellung/Umsetzung

In dem mehrstufigen Lehrgang vermittelt das Zukunftsnetz Mobilität NRW kommunalem Personal das praxisnahe Handwerkszeug, um nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Kommunen als abteilungsübergreifende Querschnittsaufgabe zu verankern und vernetzte und nachhaltige Lösungen für die Bürgerinnen und Bürger zu entwickeln. Im Verlauf des Lehrgangs wird unter fachlicher Begleitung der Expertinnen und Experten sowie im kollegialen Austausch erarbeitet, wie ein Mobilitätsmanagement in der Kommune umgesetzt werden kann.

In den drei Modulen „Grundlagen“, „Handlungsfelder“ und „Beteiligung, Kommunikationsstrategien und Evaluation“ werden neben fachlichen Hintergründen auch kommunikative Fähigkeiten in der Gesprächsführung und im Konfliktmanagement beleuchtet. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer lernen wichtige Elemente einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung kennen und erproben Werkzeuge, mit denen sie diese in ihrer Kommune einführen und steuern können.

Neben den fachlichen Aspekten stehen insbesondere Kommunikationsstrategien im Fokus des Lehrgangs.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

20. Bewegungsaktivierende Infrastruktur

Ausgangslage/Problemstellung

Grundvoraussetzung für die Förderung der Nahmobilität ist eine an den Bedürfnissen der Menschen orientierte Struktur in Städten und Gemeinden. Hierzu gehören neben einem komfortablen und sicheren Angebot für den Fuß- und Radverkehr lebendige Straßen und Plätze, die die Menschen animieren, häufiger zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Hierzu wurde 2013 die interdisziplinäre und fachübergreifende „AG Bewegungsaktivierende Infrastruktur“ unter der Federführung des für Sport zuständigen Ressorts eingerichtet. Die Federführung wurde 2019 einvernehmlich an das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen übertragen.

Ziel

Städte und Gemeinden sollten so gestaltet werden, dass genügend Räume beziehungsweise Flächen zur Verfügung stehen, die zu individueller Bewegung einladen und diversitätssensibel sind. Es geht um eine integrative Betrachtung von Nahmobilität, Gesundheit, Erholung, Klimaschutz und Bewegung als Schlüsselfaktoren für mehr Lebensqualität. Eine bewegungseinladende Infrastruktur reicht über die reine Verkehrsfunktion hinaus und ist damit im Zusammenspiel mit anderen Politikbereichen zu erreichen. Ziele sollten eine integrierte und ressourcenschonende Weiterentwicklung bestehender Förderprogramme sein, um innovative Bewegungsanreize zu ermöglichen.

Hilfestellung/Umsetzung

Unter Federführung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird zusammen mit der Staatskanzlei, dem Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung, dem Ministerium für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration, dem Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, dem Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales, dem Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, dem Landessportbund und der AGFS ein regelmäßiger Austausch im Rahmen einer interministeriellen Arbeitsgruppe (IMAG) vereinbart, um die mit der Broschüre „Städte in Bewegung“ gemeinsam erarbeiteten Ansätze weiterzuentwickeln und konkrete Modelle wie die „bespielbare“ und „besitzbare“ Stadt zur Umsetzung anzustoßen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

21. Landesbehörden als fahrradfreundliche Arbeitgeber

Ausgangslage/Problemstellung

Um der im Gesetz als Ziel zum Ausdruck gebrachten Vorbildfunktion des Landes gerecht zu werden, ist es hilfreich, wenn sich einzelne Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes als fahrradfreundliche Arbeitgeber aufstellen. Auf ergriffene Maßnahmen gilt es aufzubauen. Beispielsweise wurde das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom ADFC als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifiziert.

Ziel

Das Ziel ist, das Land in seiner Vorreiterrolle in geeigneter Form als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zu zertifizieren und auf diese Weise mit gutem Beispiel voranzugehen. Dies ist zentral in jedem Ressort zu steuern.

Hilfestellung/Umsetzung

Die Ergebnisse und Erfahrungen der ressortinternen Projektgruppe des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen können eine Blaupause für die weiteren Zertifizierungen darstellen und werden in geeigneter Form der Landesverwaltung zur Verfügung gestellt.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

22. Diensträder

Ausgangslage/Problemstellung

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen dazu verpflichtet, eine Vorbildfunktion im Bereich der Nahmobilität einzunehmen.

Ziel

Ziel ist, das Land in seiner Vorbildfunktion als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zu stärken und gleichzeitig als „Botschafter“ im Bereich der Nahmobilität zu agieren. Einen wichtigen Baustein mit beträchtlicher Auswirkung stellt hierbei die Nutzung von Fahrrädern für dienstliche Fahrten dar.

Ein positiver Nebeneffekt dabei ist die Gesundheitsförderung im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) des Arbeitgebers, in dem die Nutzung von Diensträdern ein wichtiger Baustein sein kann.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Land Nordrhein-Westfalen setzt sich dafür ein, dass es Dienstfahrräder/-pedelecs in weitgehend jeder Dienststelle gibt, und ermuntert seine Bediensteten, diese zu nutzen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

23. Toter Winkel

Ausgangslage/Problemstellung

Assistenzsysteme helfen den Fahrern, Fehler zu vermeiden. Aus diesem Grund wurde im FaNaG festgeschrieben, dass Abbiegeassistenten in Fahrzeuge des Landes $\geq 3,5$ Tonnen verpflichtend eingebaut werden müssen.

Ziel

Ziel ist es, auch die kommunalen Fahrzeuge $\geq 3,5$ Tonnen mit einem Hinweis auszustatten, der auf die Gefahren im und durch den toten Winkel aufmerksam macht.

Hilfestellung/Umsetzung

Um noch stärker auf die Gefahren beim Abbiegen hinzuweisen, ist eine Kampagne geplant. Sie soll auch bei kleineren Fahrzeugen (etwa Transportern) auf den toten Winkel hinweisen. Die Kampagne soll durch die Landesverkehrswacht in enger Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erstellt werden.

Bestandteile dieser Kommunikation sind neue Warnaufkleber, Kampagnen der Öffentlichkeitsarbeit zur Einführung dieser Aufkleber (landesweit, vor Ort) wie auch eine Zusammenstellung von Best-Practice-Beispielen der Aufklärungsarbeit.

Hauptnutzer solcher Warnaufkleber sollten dementsprechend Fahrzeuge des Landes, der Kommunen und anderer Unternehmen sein, die überwiegend im innerstädtischen Verkehr unterwegs sind.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

24. Handlungsempfehlung für Lasten- und Spezialräder

Ausgangslage/Problemstellung

Die Nutzung von Lastenrädern nimmt zu. Deren Anschaffung wurde in den vergangenen Jahren durch verschiedene Förderprogramme auf kommunaler, Landes- und Bundesebene auch durch das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie gefördert und wird ab dem Jahr 2022 nach Maßgabe einer Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern für den gemeinnützigen und gewerblichen Einsatz weiterhin gefördert. Neben der Nutzung von Lastenrädern im privaten Bereich nimmt deren Nutzung auch in geeigneten Bereichen im Wirtschaftsverkehr zu. Aus diesen Gründen wurde das Thema der Lastenräder in § 29 des FaNaG aufgenommen.

Ziel

Lasten- und sonstige Spezialräder für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen haben aufgrund ihrer Bauart (Größe, Gewicht, Fahreigenschaften) andere Ansprüche an die Infrastruktur als herkömmliche Fahrräder. Die Wege und insbesondere die Abstellmöglichkeiten sollen zukünftig verstärkt unter dem Gesichtspunkt der Nutzung durch Lastenräder Berücksichtigung finden.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erstellt eine Handlungsempfehlung zur Planung von Infrastrukturen für Lasten- und Spezialräder für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen. Diese Handlungsempfehlung soll die Kommunen dabei unterstützen, die Ziele des § 29 FaNaG umzusetzen.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

25. Unterstützung der Fahrradwirtschaft

Ausgangslage/Problemstellung

Die wirtschaftliche Bedeutung der Fahrradwirtschaft (Hersteller und Zulieferer) nimmt auch in Nordrhein-Westfalen zu. Das Innovationspotenzial im Bereich Fahrrad ist durch neue technologische Möglichkeiten groß und der weiterhin sich positiv entwickelnde Markt bietet gute Perspektiven. Allerdings dominieren große Zulieferer und Hersteller vor allem aus Asien diesen Markt. In Nordrhein-Westfalen ist die Branche eher kleinteilig strukturiert, nach Aussage einzelner Unternehmen häufig ohne Anbindung an etwa Maschinenbau- oder Automotive-Unternehmen, von deren Know-how man profitieren könnte. Durch Innovationen könnten Unternehmen ihre Wettbewerbsposition sichern und ausbauen.

Ziel

Das Ziel ist die Innovationsförderung für Unternehmen aus der Fahrradbranche (Hersteller und Zulieferer) in Nordrhein-Westfalen.

Hilfestellung/Umsetzung

Zur Unterstützung der Fahrradwirtschaft werden durch das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen die Möglichkeiten für die Beteiligung an den EFRE-Innovationswettbewerben bekannter gemacht. Das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen unterstützt die Zusammenarbeit mit Unternehmen zum Beispiel aus den oben genannten Branchen zur Stärkung der Innovationskraft.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

26. Radregionen und -routen

Ausgangslage/Problemstellung

Zur Qualitätssteigerung des Radtourismus stellen zertifizierte Radrouten und -regionen ein gutes Mittel dar. Sie sorgen für einen höheren Bekanntheitsgrad und generieren eine höhere Wertschöpfung in Nordrhein-Westfalen.

Aktuell hat Nordrhein-Westfalen eine zertifizierte Radregion (Münsterland auf Platz 3 im Ranking der beliebtesten Radrouten/-regionen) und eine zertifizierte Radroute (Rheintalradweg auf Platz 10).

Ziel

Ziel ist es, dass mindestens zwei Themenrouten in das Top-10-Ranking der beliebtesten Radrouten und mindestens zwei Radregionen in das Top-10-Ranking der beliebtesten Radregionen aufsteigen.

Hilfestellung/Umsetzung

Die Anzahl (re-)zertifizierter Radregionen und Themenrouten und zertifizierter Leistungsträger entlang der Routen soll erhöht werden. Hierzu prüft das Land die Förderung.

Diese Prüfung erfolgt durch eine Arbeitsgemeinschaft mit Mitgliedern des Ministeriums für Verkehr und des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, Tourismus NRW e. V. und weiteren Akteuren.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

27. Radroutenplaner NRW

Ausgangslage/Problemstellung

Der Radroutenplaner NRW ist seit August 2003 verfügbar. Mit über 1,5 Milliarden Seitenaufrufen seitdem ist er äußerst erfolgreich. Er ist eine Internetanwendung, mit der man interaktiv am Bildschirm beliebige Fahrradtouren planen kann. Die Routen werden auf Wunsch unter Berücksichtigung von Steigungen berechnet und mit Höhenprofil, detaillierter Fahrhinweisung sowie als GPS-Tracks ausgegeben. Das System bietet auch die Möglichkeit, Informationen zu interessanten Punkten (Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfe, etc.) per Mausklick auf der Karte abzurufen. Neben der Internetanwendung gibt es den Radroutenplaner auch für die mobile Anwendung als App.

Ziel

Der Radroutenplaner NRW wird ständig optimiert. Neben der obligatorischen Weiterentwicklung infolge von Browserfortschreibungen, Netzentwicklungen, etc. werden immer wieder neue Angebote den Nutzern offeriert.

Daneben ist er ein wichtiger Zulieferer für gemeinschaftliche Projekte auf Bundesebene (Radroutenplaner Deutschland) und regionaler Ebene (Radregion Rheinland), indem er das Routing für Dritte übernimmt. Dabei steht die Effizienz in der Datenhaltung im Vordergrund. So bedient er sich verschiedenster digitaler Quellen wie beispielsweise des Data Hub NRW und gibt diese aufbereitet auch an Dritte wieder weiter.

Hilfestellung/Umsetzung

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Radroutenplaners NRW sind in den nächsten drei Jahren zahlreiche Bausteine vorgesehen, die den Nutzerinnen und Nutzern die Anwendung insbesondere in der mobilen Nutzung und Darstellung erleichtern sowie bestehende Angebote ausweiten.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

28. Wanderroutenplaner NRW

Ausgangslage/Problemstellung

Der Wanderroutenplaner NRW ist seit 2012 verfügbar. Seine Funktionalitäten ähneln denen des Radroutenplaners NRW. Er ist eine Internetanwendung, mit der man interaktiv am Bildschirm beliebige Fußstrecken planen kann. Die Routen werden auf Wunsch unter Berücksichtigung von Steigungen berechnet und mit Höhenprofil als GPS-Tracks ausgegeben. Das System bietet auch die Möglichkeit, Informationen zu interessanten Punkten (Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfe, etc.) per Mausklick auf der Karte abzurufen. Neben der Internetanwendung gibt es den Wanderroutenplaner auch für die mobile Anwendung als App.

Ziel

Der Wanderroutenplaner NRW wird ständig optimiert. Neben der obligatorischen Weiterentwicklung infolge von Browserfortschreibungen, Netzentwicklungen, etc. werden ständig neue Angebote den Nutzern offeriert. Somit bleibt das Ziel im Fokus, immer eine aktuelle Website mit mobiler App den Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung zu stellen.

Es steht insbesondere die Effizienz in der Datenhaltung im Vordergrund. So bedient sich der Wanderroutenplaner NRW verschiedenster digitaler Quellen wie beispielsweise des Data Hub NRW und gibt diese aufbereitet auch an Dritte wieder weiter.

Hilfestellung/Umsetzung

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Wanderroutenplaners NRW sind in den nächsten drei Jahren zahlreiche Bausteine vorgesehen, die den Nutzerinnen und Nutzern die Anwendung insbesondere in der mobilen Nutzung und Darstellung erleichtern sowie bestehende Angebote ausweiten.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

29. Fußverkehrskampagne

Ausgangslage/Problemstellung

Zu Fuß gehen ist klimaneutral und hält gesund. Deshalb sollten mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden.

Ziel

Der Fußverkehrsanteil an den zurückgelegten Wegen soll erhöht werden. Daher ist es Ziel, die Bedeutung des Fußverkehrs wieder verstärkt in den Fokus zu rücken.

Hilfestellung/Umsetzung

Die AGFS entwickelt unter Einbeziehung von Zukunftsnetz Mobilität NRW eine Fußverkehrskampagne. Ziel der Kampagne ist die Förderung des Fußverkehrs.

Die Kampagne soll von der AGFS in Abstimmung mit dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen fertig entwickelt und für die Umsetzung in den Kommunen vorbereitet werden. Die geplante Kampagne soll crossmedial ausgelegt sein und zielt darauf ab, Kommunen bei der Entwicklung besserer Fußwege zu unterstützen. Angedacht ist des Weiteren die Prä-mierung der besten kommunalen Umsetzung in diesem Bereich.

Öffentlich-keitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinstfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

30. Leitsystem für den Fußverkehr

Ausgangslage/Problemstellung

Die Beschilderung von Fußwegen zu Hauptzielen (z.B. Bahnhof, Rathaus, etc.) und touristischen Attraktionen (Museen, Kathedralen, etc.) im urbanen Bereich ist nicht einheitlich ausgestaltet. Im FaNaG ist die einheitliche Wegweisung des Fußverkehrs zu wichtigen Zielen festgeschrieben.

Ziel

Zur Förderung und Verbesserung des Fußverkehrs sollen Kommunen ein für Fußgängerinnen und Fußgänger durchgängig ausgeschildertes Leitsystem entlang eines vorab definierten Netzes von geradlinigen, verkehrssicheren, komfortablen Wegen einrichten.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird eine „Praktische Planungshilfe zur Einrichtung eines Leitsystems für den Fußverkehr“ zur Unterstützung der Kommunen erarbeiten. Diese Planungshilfe soll vorhandene Empfehlungen, Richtlinien, Hinweise, Merkblätter, etc. ergänzen und einen niedrighwelligen Einstieg in die Erarbeitung eines Fußverkehrsnetzes durch praktische Anleitungen ermöglichen. Die Erarbeitung eines Statuts, das den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr entspricht, ist auch für den Fußverkehr zu prüfen und gegebenenfalls perspektivisch umzusetzen.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinstfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

31. Fußverkehrs-Checks

Ausgangslage/Problemstellung

Mangelnde Querungsmöglichkeiten und zu schmale, sanierungsbedürftige Gehwege können Gründe sein, warum Menschen nicht zu Fuß gehen.

Durch eine sichere und attraktive Gestaltung soll mehr Menschen ein Anreiz geboten werden, sich bewusst dafür zu entscheiden, häufiger Wege zu Fuß zurückzulegen.

Ziel

Ziel des FaNaG ist es, innerhalb der Ortslagen der Gemeinden ein flächen-deckendes, sicheres und attraktives Netz von Fußwegen zu schaffen und zu erhalten. Hierzu bedarf es unter anderem einer stetigen Überprüfung bestehender Fußwege und Querungsmöglichkeiten in den Kommunen.

Hilfestellung/Umsetzung

Die Fußverkehrs-Checks von Zukunftsnetz Mobilität NRW haben sich als geeignetes Mittel für die Überprüfung des Bestandes der Fußverkehrsinfrastruktur bewährt. Bürgerinnen und Bürger erörtern gemeinsam mit der Verwaltung, Politik und weiteren Interessengruppen in mehreren Terminen die Situation der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Kommune. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet weiterhin Fußverkehrs-Checks an. Dabei werden die Kommunen professionell durch ein Fachbüro unterstützt, das die Überprüfung der Fußwege in der Kommune vorbereitet, moderiert und auswertet. Fußverkehrs-Checks bieten die Chance, in die Fußverkehrsförderung einzusteigen und gleichzeitig die Bürgerbeteiligung zu fördern. Dieses Angebot kann in bestehende Planungen und Projekte integriert werden und wird zu 100 Prozent vom Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

32. Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements

Ausgangslage/Problemstellung

Die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind vielfältig, jedoch häufig für die Kommunen vor Ort aus finanzieller Sicht schwer umsetzbar.

Ziel

Die Vernetzung von verschiedenen Verkehrsmitteln sowie die Umsetzung des zielgruppen- beziehungsweise standortspezifischen Mobilitätsmanagements sollen gestärkt werden, um Bus- und Bahnfahrern, Radfahrern und Fußgängern ein attraktives Angebot zu machen. Insbesondere Kommunen sollen dabei unterstützt werden, ergänzende Angebote zum ÖPNV und den bestehenden Förderungen der Nahmobilität aufzubauen.

Hilfestellung/Umsetzung

Die „Richtlinie zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements“ des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist zum 1. Juni 2019 in Kraft getreten. Auf Grundlage dieser Richtlinie können kommunale Vorhaben unterstützt werden, die insbesondere die Vernetzung der Verkehrsmittel fördern und damit zu einer Erschließung neuer Mobilitätsoptionen führen oder eine effizientere Nutzung von vorhandenen Strukturen ermöglichen. Die Richtlinie ist unterteilt in vier Fördergegenstände: Mobilitätskonzepte und Studien, Maßnahmen zur Digitalisierung, Mobilstationen und andere Infrastrukturen sowie Mobilitätsmanagement.

Bezüglich der Mobilstationen wurden durch die drei Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Nordrhein-Westfalen Mobilstationsgutachten für ihre Räume erstellt. In diesen Konzepten werden mögliche Standorte für Mobilstationen identifiziert. Die Konzepte können als Grundlage für Feinuntersuchungen auf Ebene der ÖPNV-Aufgabenträger beziehungsweise der Kreise dienen. Sie stellen die Einbindung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sicher. So werden die regionalen Konzepte auf eine kommunale Ebene heruntergebrochen.

Gemeinsam mit den Koordinierungsstellen von Zukunftsnetz Mobilität NRW beraten die SPNV-Aufgabenträger Kommunen bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb von Mobilstationen. Hierfür sind Handbücher und verwaltungsinterne Workshop-Formate entwickelt worden.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

33. Abstellanlagen für den Radverkehr an Punkten der Verknüpfung mit dem ÖPNV

Ausgangslage/Problemstellung

Mit E-Bikes und Pedelecs werden zunehmend längere Strecken zurückgelegt. Besonders im Pendlerverkehr sind zunehmend Entfernungen von bis zu 20 Kilometern pro Richtung möglich. Mit dem Ausbau der Radverbindungen in Nordrhein-Westfalen ist mit einer weiteren Zunahme zu rechnen. Dennoch dürfte der Anteil der Radfahrenden im Berufspendlerverkehr bei Entfernungen von über zehn Kilometern nur moderat steigen. Etwa die Hälfte der Berufspendlerinnen und -pendler haben mehr als zehn Kilometer zur Arbeit (ein Drittel von diesen sogar mehr als 20 Kilometer).

Ziel

Um den Anteil der Radfahrerinnen und -fahrer auf den längeren Distanzen signifikant zu steigern, bietet die zusätzliche Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einem Weg Anreize, das Fahrrad zu nutzen. Ziel ist es daher, auch auf Wegen, die für die alleinige Nutzung des Fahrrads zu lang sind, einen Anteil von 25 Prozent der Fahrten zu erreichen, auf denen zumindest auf einem Teil der Wegstrecke das Fahrrad genutzt wird.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert über die Zweckverbände gemäß § 5 ÖPNVG NRW die Realisierung von geeigneten Radabstellanlagen an Haltepunkten des ÖPNV. Hierzu hat es bereits im Vorgriff die Förderobergrenzen im Rahmen des Bundes-Sonderprogramms „Stadt und Land“ angehoben. Hier wird auch durch die Zweckverbände mit dem Angebot „DeinRadschloss“ eine Möglichkeit zum sicheren Abstellen von Fahrrädern an SPNV-Haltepunkten geschaffen. In den ländlichen Bereichen kommt dem Radverkehr in Verbindung mit dem ÖPNV eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu, da dieser auf dem letzten Wegstück zwischen Start/Ziel und Haltestelle einen zeitlichen Vorteil bietet.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

34. Mehrfachnutzung von Stellplätzen

Ausgangslage/Problemstellung

Der Straßenraum wird ganz unterschiedlich gebraucht: für Fahrzeuge, Fahrräder und Fußgänger, aber auch für den ruhenden Verkehr. Die unterschiedlichen Interessen der Verkehrsteilnehmer gilt es in Einklang zu bringen.

Ziel

Um die unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum ausbalancieren zu können, sind alternative Abstellmöglichkeiten für Bewohnerinnen und Bewohner gefragt.

Vertragliche Modelle zur Nutzung von Stellplätzen von Bürogebäuden oder des Einzelhandels sind dabei Möglichkeiten, die allerdings nicht in jeder örtlichen Gegebenheit darstellbar sind.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erarbeitet mit der AGFS und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW unter anderem die Möglichkeiten der Mehrfachnutzung von bestehenden Stellplatzflächen (z. B. Nutzung von Stellplatzflächen von Einzelhandelseinrichtungen in der Nacht durch Bewohnerinnen und Bewohner).

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

35. Quartiersgaragen und -stellplätze

Ausgangslage/Problemstellung

Die Qualität des öffentlichen Raumes und eine qualitativ hochwertige Infrastruktur für die Nahmobilität müssen in Einklang gebracht werden mit verfügbaren Flächen für den ruhenden Verkehr. Insbesondere in Bestandsquartieren ist der Parkdruck sehr hoch und die Flächenverfügbarkeit grundsätzlich sehr eingeschränkt.

Die alternative Nutzung der derzeit durch den ruhenden Verkehr beanspruchten Flächen im öffentlichen Raum bietet die Möglichkeit, den Ausbau der Nahmobilität zu unterstützen.

Ziel

Zur Förderung der Nahmobilität soll bei der Planung neuer Baugebiete ein Anreiz für multimodale Quartiersgaragen und -stellplätze gesetzt werden, um den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum zu entzerren, die private Parkraumnachfrage zu bündeln und den Stellplatzschlüssel insgesamt zu reduzieren. Auch in Bestandsquartieren muss mit kreativen Lösungen auf den vorhandenen Parkdruck reagiert und der Bau von Quartiersgaragen/-stellplätzen vorangetrieben werden.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Land Nordrhein-Westfalen prüft, ob künftig im Zuge der Verbesserung der Nahmobilitätsinfrastruktur auch die Realisierung von Quartiersgaragen und -stellplätzen gefördert werden kann. Diese Förderung soll ausschließlich in Zusammenhang mit der Schaffung von Achsen und Netzen innerhalb des landesweiten Radvorrangnetzes zum Tragen kommen. Es wird eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Ministeriums für Verkehr und des Ministeriums für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen mit Beteiligung der AGFS, von Zukunftsnetz Mobilität NRW und der kommunalen Spitzenverbände eingerichtet, um Vorschläge zu erarbeiten.

Öffentlichkeitsarbeit

Fachexpertise

Rolle des Landes

Rolle der AGFS

Verkehrssicherheit

Fußverkehr

Radverkehrsinfrastruktur

Wirtschaftsverkehr

Verfahrensbeschleunigung

Freizeit und Tourismus

Elektrokleinstfahrzeuge

Schnittstellen Verkehrsarten

Mobilitätsdienstleistungen

Parken

36. Praxishandbuch „Parken“

Ausgangslage/Problemstellung

Zugeparkte Fuß- und Radwege, beengte Räume für Radfahrerinnen und Radfahrer, zeitintensive Parkplatzsuche, blockierte Ladezonen, Halten in der zweiten Reihe und häufig verengte Fahrgassen für Nahverkehrsbusse und Rettungsfahrzeuge sind Symptome dafür, dass der Flächenbedarf für die verschiedenen Verkehrsmittel die Kapazität des öffentlichen Raumes übersteigt.

Intention vieler Städte und Gemeinden ist, den heute für den ruhenden Verkehr genutzten öffentlichen Raum künftig für Grünareale, Aufenthaltsflächen und Nahmobilität bereitzustellen.

Ziel

Um den wertvollen Parkraum alternativ zu nutzen, ist das Parken neu zu organisieren.

Ziel ist es, die vorliegenden Erkenntnisse und Ergebnisse zum Thema Parken umsetzbar auf die konkrete Stadt-, Quartiers- und Straßenebene als Handlungsleitfaden für die kommunale Verkehrsplanung aufzubereiten. Dabei werden die Mobilitätsinteressen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer angemessen berücksichtigt.

Hilfestellung/Umsetzung

Die AGFS entwickelt derzeit mit finanzieller Unterstützung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ein Praxishandbuch „Parken“. Dieses wird durch das Ministerium veröffentlicht und den Kommunen zur Verfügung gestellt.

Das Praxishandbuch soll von der strategisch-planerischen Vorgehensweise, einschließlich Kommunikation und Dialog über technisch-bauliche und digitale Möglichkeiten bis hin zu prototypischen, übertragbaren Straßenraumskizzen alle konzeptionellen und planerischen Möglichkeiten für die Neuorganisation des Parkens aufzeigen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

37. Mustersatzung für eine Sondernutzung für Elektrokleinstfahrzeuge in den Kommunen

Ausgangslage/Problemstellung

Das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen (als Teil eines Sharing-Modells) stellt eine Sondernutzung dar und führt teilweise zu erheblichen Behinderungen des Fuß- und Radverkehrs mit sicherheitsrelevanten Folgen.

Ziel

Daher ist das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen zu ordnen.

Hilfestellung/Umsetzung

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie den kommunalen Spitzenverbänden eine Mustersatzung zum Umgang mit Elektrokleinstfahrzeugen entwickeln. Auf dieser Basis könnte die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen mit Hilfe kommunaler Satzungen so geregelt werden, dass ein nahmobilitätsfreundliches Angebot von Elektrokleinstfahrzeugen in Form eines Sharing-Modells möglich ist. Darüber hinaus berät das Zukunftsnetz Mobilität NRW die Kommunen, wie Nutzungsvereinbarungen zwischen den Sharing-Anbietern und den Kommunen ausgestaltet sein können.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken

38. Straßenradspportveranstaltungen

Ausgangslage/Problemstellung

Das Radfahren – sowohl mit starker Breitensportorientierung als auch im Bereich des Leistungssports – erfreut sich in Nordrhein-Westfalen seit vielen Jahren zunehmender Beliebtheit. Neben Alltagsfahrten mit dem Fahrrad suchen die Menschen zunehmend Möglichkeiten, im Rahmen von Breitensportlich geprägten Radsportveranstaltungen den öffentlichen Straßenraum dafür als notwendige Infrastruktur zu nutzen.

Mit dem öffentlichen Straßenraum als bewegungsaktivierende Infrastruktur können Rahmenbedingungen zur Durchführung dieser Radsportveranstaltungen geschaffen werden. Dabei ist auch bei steigenden Teilnehmerzahlen die sichere Durchführung solcher Veranstaltungen zu gewährleisten. Dadurch können Menschen den öffentlichen Straßenraum gefahrlos nutzen und als Bewegungsraum wahrnehmen.

Die Genehmigung dieser Radsportveranstaltungen obliegt den zuständigen Straßenverkehrs- und Ordnungsämtern. Die bestehenden rechtlichen Grundlagen sollen an die aktuellen Gegebenheiten und Bedürfnisse angepasst werden.

Ziel

Den für die Genehmigung von Radsportveranstaltungen im öffentlichen Raum zuständigen Straßenverkehrs- und Ordnungsämtern sollen Hinweise, Auslegungshilfen und rechtliche Rahmenbedingungen an die Hand gegeben werden, die die Durchführung von Breitensportlich geprägten Radsportveranstaltungen in Nordrhein-Westfalen fördern.

Hilfestellung/Umsetzung

Eine Überarbeitung der geltenden Hinweise und Regelungen sollte auf Arbeitsebene zwischen dem Ministerium des Innern und dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und unter Beteiligung des für Sport zuständigen Ressorts erfolgen.

Aus sportfachlicher Sicht sind der Landessportbund Nordrhein-Westfalen sowie die betroffenen Sportfachverbände bei der Erarbeitung anzuhören und angemessen zu beteiligen.

Öffentlichkeitsarbeit
Fachexpertise
Rolle des Landes
Rolle der AGFS
Verkehrssicherheit
Fußverkehr
Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaftsverkehr
Verfahrensbeschleunigung
Freizeit und Tourismus
Elektrokleinstfahrzeuge
Schnittstellen Verkehrsarten
Mobilitätsdienstleistungen
Parken



Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Fon: +49 (0)211 3843-0
Fax: +49 (0)211 3843-939110
www.vm.nrw.de



Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden und Wahlwerberinnen oder Wahlhelfern und Wahlhelferinnen während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen. Missbräuchlich sind insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger / der Empfängerin zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Veröffentlichungsnummer: V-620

Layout: Heyst GmbH, Essen

Bildnachweis:

Titel: © FooTToo – shutterstock.com, Seite 2: © Kao-Ien – shutterstock.com, Seite 5: © VM/Ralph Sondermann, Seite 16: © VM/Mark Hermenau