



Stellungnahme zum Gesetzesentwurf der Landesregierung:

Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes

Einleitung

Die Landesverkehrswacht unterstützt das Ziel, die Nahmobilität auszubauen und begrüßt, dass zukünftig alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen sollen. Dadurch wird in dem Gesetz auch die Vielfalt der Nahmobilität anerkannt.

Der mit dem Gesetz geplante Wandel kann nur gemeinsam erreicht werden. Wir begrüßen ausdrücklich die nun gesetzlich vorgesehene Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und des Zukunftsnetz Mobilität NRW. Wir freuen uns über die Aufnahme der Landesverkehrswacht in diese Gruppe und die damit verbundene Anerkennung der Arbeit der vom Ehrenamt getragenen Organisation.

Zu einzelnen Paragraphen und Themen

§ 7 Verkehrssicherheitsprogramm

Wir begrüßen die gesetzliche Verankerung des Verkehrssicherheitsprogramms, da durch die über die jährliche Unfallstatistik hinausgehende Untersuchung der Unfallursachen wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, die wiederum das Handeln der Beteiligten leiten.

§ 9 Sicherheitsaudits

Die Verpflichtung zu Sicherheitsaudits sollte deutlicher gefasst werden. Sicherheitsaudits *sind* - nicht „sollten“ - bei „größeren Neu- oder Ausbaumaßnahmen an Straßen in der Baulast des Landes“ durchzuführen. Ebenso sinnvoll sind sie bei kommunalen Baumaßnahmen.

Aus den Erfahrungen des Fahrrad-Checks NRW, regen wir eine breite Beteiligung von Bürgern, Verbänden, Politik, Verwaltung an. Eine Beteiligung der lokalen Polizei halten wir für unabdingbar. Soweit wie möglich sollten die Audits mit Ortsbesichtigungen verbunden werden.

§ 10 Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung

Die schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung in der Grundschule ist seit vielen Jahren bewährt und anerkannt. Sie funktioniert besonders gut, wenn alle beteiligten Partner, Schulen, Polizei, Jugendverkehrsschulen und Verkehrswachten diese unterstützen.

Insoweit begrüßen wir die Einbindung der Polizei in den § 10. Auch die örtlichen Verkehrswachten und Jugendverkehrsschulen sowie die Landesverkehrswacht werden die Ausbildung weiterhin unterstützen.

In der Sekundarstufe 1 ist die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung noch nicht so stark verankert wie in der Grundschule. Deshalb unterstützen wir die vielfältigen in der Begründung vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung derselben. Als sehr positiv empfinden wir zudem Tests von Unterrichtskonzepten wie zum Beispiel „Radfahrtraining für die Sekundarstufe I“, welches von der Deutschen Verkehrswacht mit der Unfallforschung der Versicherer (UDV) entwickelt wurde und nun mit Unterstützung der Fundación Mapfre auch in einzelnen Schulen in NRW getestet wird.

§ 11 Abbiegeassistenzsysteme

Die Verkehrswachten vor Ort und die Landesverkehrswachten setzen sich seit Jahren dafür ein, dass das Problem des Toten Winkels mehr Beachtung findet. Insoweit begrüßen wir, dass das Land hier mit gutem Beispiel vorangeht und Abbiegeassistenten verstärkt einführt.

Ergänzend schlagen wir vor, Fahrzeuge des Landes, die noch nicht umgerüstet sind, binnen 6 Monaten mit entsprechenden Warnaufklebern zu versehen.

§ 13 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

Das Ziel der Trennung von Rad- und Fußverkehr sollte auch außerorts nicht vernachlässigt werden, da es insbesondere auf touristisch interessanten Wegen immer wieder zu problematischen Situationen kommt. Dabei sollte nicht vernachlässigt werden, dass Radfahrer oft deshalb auf den Fußweg ausweichen, weil sie sich auf der Straße unsicher fühlen. Insoweit steht in der Praxis die Trennung von Rad- und Fußverkehr oft im Zusammenhang mit dem Verkehr auf der Straße.

Ergänzungsvorschlag:

(3) Bei dem Neu-, Aus- und Umbau von Straßen sollen Radverkehr und Fußverkehr innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll **innerhalb und außerhalb von Ortslagen** aus Verkehrssicherheitsgründen nur nachrangig gegenüber anderen Führungsformen für den Radverkehr vorgesehen werden.

§ 24 Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen

Auch wenn das Thema in den letzten Jahren stärker in den Kommunen berücksichtigt wird, bleibt immer noch genug zu tun. Insoweit begrüßen wir die eingeführte Verpflichtung und den Ansatz, dem stärkeren Verkehrsteilnehmer den Umweg zuzumuten.

Verkehrsüberprüfungen an Schulen und Kindergärten

Aufgrund der vielerorts schwierigen Verkehrssituation vor Schulen und Kindergärten sollte zumindest bei Neubauten oder dem größeren Ausbau von Schulen und Kindergärten die Verkehrssituation geprüft und mit bedacht werden.

Dies betrifft u.a. die Wegführung, Ampelanlagen, Zebrastreifen als auch die Einrichtung möglicher Elternhaltestellen.

Im Rahmen von Förderprogrammen könnten diese Überprüfungen Voraussetzung einer Förderung sein.

Barrierefreiheit / Teilhabe

Zu Recht berücksichtigt der Entwurf an mehreren Stellen die schwächeren Verkehrsteilnehmer und die Barrierefreiheit.

Allerdings regen wir an, in der Begründung zu § 13 (Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen) vielleicht auch die Elektrorollstühle zu berücksichtigen, auch wenn sie im Vergleich zu anderen Ländern hier noch nicht so verbreitet sind.

Die schnelleren „Seniorenfahrzeuge“ oder „E-Scooter 4 Räder“ haben wie Lastenräder oft ein Platzproblem. Vielleicht sollten sie deshalb auch in der Begründung § 29 (Lastenfahräder) mit erwähnt werden.

Mangelnder Platz / Rücksichtnahme / Kontrollen

Unabhängig von allen positiven Ansätzen kann auch das beste Gesetz nicht verhindern, dass mit der Steigerung des Radverkehrs die Straßen voller werden. Diese Entwicklung sollte in die Planungen mit einbezogen werden. Allerdings geben wir zu bedenken, dass die Konflikte im Verkehrsraum bis zur Umsetzung der jeweiligen Baumaßnahmen eher stärker werden.

Um die Verkehrssicherheit in dieser Situation für alle zu gewährleisten, bedarf es neben der Prävention einer besonderen gegenseitigen Verständigung und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. Um eine Spirale des Egoismus – nach dem Motto: „wenn andere keine Rücksicht nehmen, verhalte ich mich ebenso“ – zu vermeiden, bedarf es auch ausreichender Verkehrskontrollen, damit den Verkehrsteilnehmenden immer bewusst ist, dass rechtswidriges (und somit auch oft rücksichtsloses Verhalten) sanktioniert wird.

Düsseldorf, den 17. August 2021

Präsident: Prof. Dr.-Ing. **J. Brauckmann**, Köln
Vizepräsidenten: EPHK **Peter Schlanstein**, Münster
RA **Karsten Seefeldt**, Notar a.D., Detmold
RA **Stephan Stracke**, Olpe
RA **Klaus Voussemer** MdL, Düsseldorf

Geschäftsf. Direktor: Dipl.-Ök. **Jörg Weinrich**, Düsseldorf
Eingetragen im Vereinsregister Düsseldorf, VR 4342
IBAN: DE31 3005 0110 0021 0454 55
Steuernummer: 106/5742/0547