

**Stellungnahme des ADFC NRW zum „Gesetz zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes“ im Rahmen der Verbändeanhörung (16.04.2021)**

Synopse mit Änderungsvorschlägen des ADFC NRW zum Entwurf FaNaG NRW

| FaNaG-Entwurf der Landesregierung  | Änderungsvorschläge des ADFC NRW e.V.  |
|--|--|
|  | <p><b>Paragraph zu</b></p> <p><b>§ Ziel- und Zweckbestimmung</b></p> <p>(1) Ziel dieses Gesetzes ist die Verbesserung und Schaffung einer umweltschonenden, sicheren und nutzerorientierten Infrastruktur für Fahrrad- und Nahmobilität im Land Nordrhein-Westfalen um damit einen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität zu leisten. Das Land richtet sein Handeln und die Umsetzung dieses Gesetzes an den Zielen dieses Gesetzes aus.</p> <p>(2) Ziele dieses Gesetzes sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Personen führen (Vision Zero).</li> <li>- Die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split auf 25% bis zum Jahr 2025</li> <li>- Der Bau von 1000 Kilometern Radschnellverbindungen für den Pendelverkehr.</li> <li>- Der Bau von 300 Kilometern überregionale Radwege pro Jahr.</li> <li>- Die Erleichterung des Fahrradparkens und der Ausbau von Fahrradabstellanlagen.</li> <li>- Der Ausbau von Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen.</li> <li>- Der Ausbau der Infrastruktur gemäß den Regelungen in diesem Gesetz</li> <li>- Die Förderung von Lastenrädern</li> <li>- Die Stärkung der Fahrrad-Expertise in Ministerien, Behörden und der an der Umsetzung von Infrastruktur für Nahmobilität beteiligten und befassten Stellen.</li> <li>- Die Bevorzugung der Nahmobilität im Rahmen des geltenden Rechts bei verkehrlichen Planungen und Umsetzungen, um eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten (Fuß-, Rad und Kfz-Verkehr) zu erreichen.</li> </ul> <p>(2) Allen Menschen soll ein uneingeschränkter und barrierefreier Zugang zu einer gesundheitsfördernden Verkehrsinfrastruktur gewährt werden. Dem Rad- und Fußverkehr kommt eine elementare verkehrliche, gesundheitliche und soziale Bedeutung zu.</p> |
| <p><b>Abschnitt 1 Allgemeines</b></p>  |  |
| <p><b>§ 1</b></p> <p><b>Geltungsbereich und Begriffsbestimmung</b></p> <p>(1) Dieses Gesetz gilt für alle Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und deren Träger der Straßenbaulast das Land, ein Gemeindeverband</p> | <p>(1) Dieses Gesetz gilt für alle Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und deren Träger der Straßenbaulast das Land, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie <b>für sonstige Radwege</b> und dem öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege in Privateigentum.</p>  |

|  |  |
|--|--|
| <p>oder eine Gemeinde ist, sowie dem öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege in Privateigentum. § 20 gilt auch für sonstige Betriebs- und Wirtschaftswege.</p> <p>(2) Nahmobilität im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet die individuelle Mobilität, zu Fuß, mit dem Fahrrad einschließlich Pedelecs und mit anderen nicht motorisierten Verkehrsbeziehungsweise Fortbewegungsmöglichkeiten sowie mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge- Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) in der jeweils geltenden Fassung und mit motorisierten Krankenfahrstühlen im Sinne von § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139) in der jeweils geltenden Fassung.</p> | <p>(2) Das Gesetz verpflichtet das Land, die Gemeinden und Gemeindeverbände sowie Privateigentümer von Betriebs- und Wirtschaftswegen die Bestimmungen zu beachten und umzusetzen.</p> <p>(3) Nahmobilität im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet die individuelle Mobilität, zu Fuß, mit dem Fahrrad einschließlich Pedelecs und mit anderen nicht motorisierten Verkehrsbeziehungsweise Fortbewegungsmöglichkeiten sowie mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) in der jeweils geltenden Fassung und mit motorisierten Krankenfahrstühlen im Sinne von § 2 Nummer 13 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139) in der jeweils geltenden Fassung.</p>   |
| <p><b>§ 2</b><br/><b>Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität</b><br/>Die Landesregierung stellt flankierend zu diesem Gesetz unter Federführung des für Verkehr zuständigen Ministeriums einen Aktionsplan auf, der Handlungsschwerpunkte zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes, insbesondere in den Gemeinden und Gemeindeverbänden, enthält. Der Aktionsplan wird alle fünf Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien evaluiert.</p>  | <p><b>Änderung:</b><br/>Die Landesregierung stellt flankierend zu diesem Gesetz unter Federführung des für Verkehr zuständigen Ministeriums einen Aktionsplan auf, der Handlungsschwerpunkte und Qualitätsziele insbesondere für Erhalt, Modernisierung und Erweiterung der Radverkehrsinfrastruktur und sowie konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes, insbesondere in den Gemeinden und Gemeindeverbänden, enthält. Der Aktionsplan wird alle drei Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien sowie den Gemeinden und Gemeindeverbänden evaluiert und fortgeschrieben. Die Öffentlichkeit ist bei Aufstellung, Evaluierung und Fortschreibung des Aktionsplanes gem. § 4 zu beteiligen.</p>  |
| <p><b>§ 3</b><br/><b>Förderprogramm Nahmobilität</b><br/>Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Projekte der Nahmobilität und stellt dazu jährlich das Förderprogramm Nahmobilität auf. Es stellt Förderrichtlinien auf, welche unter anderem den Zugang zu dem Förderprogramm Nahmobilität regeln.</p>  | <p><b>Ergänzung:</b><br/>(2) Das Land richtet Personalstellen und Kompetenzzentren ein, deren Aufgabe es ist, die Kommunen und Kreise bei der Antragstellung für das Förderprogramm Nahmobilität zu unterstützen sowie den Kommunen zu helfen, weitere Fördermittel für den Radverkehr aus den Programmen des Bundes und der EU zu akquirieren und die Zusammenarbeit zur Umsetzung der Ziele des FaNaG zu koordinieren.<br/>(3) Bei Erstattungen von Wegen soweit sie in die Zuständigkeit des Landes fallen, also bei Reisekostenerstattungen für Dienstfahrten mit privaten Fahrzeugen, Wegekosten für Zeugen in Gerichtsverhandlungen und ähnlichen, erfolgt die Erstattung der Kilometerpauschale unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Kfz) die Strecke zurückgelegt wurde. Das Land setzt sich für analoge Regelungen im Bundesrecht ein, insbesondere im Steuerrecht.</p> |

|   |   |
|---|---|
|   | <p style="text-align: center;"><b>§</b></p> <p><b>Finanzierung und Förderung des Radverkehrs</b></p> <p>(1) Bis zur Erreichung eines Anteils des Radverkehrs von 25% am Modalsplit der Wege werden für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur Finanzmittel in einem Umfang von <b>12,5% der Haushaltsmittel</b> für Straßenverkehr, Straßen- und Brückenbau sowie Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Haushalt des Landes NRW vorgesehen und verwendet.</p> <p>(2) Alle Gemeinden setzen per Ratsbeschluss fest, welcher Anteil des Radverkehrs am Modalsplit der Wege innerhalb des Gebiets der jeweiligen Kommune erreicht werden soll (Zielwert). Der Zielwert soll sich – wo noch nicht erreicht – am Gesetzesziel von 25% Radverkehrsanteil am Modalsplit für ganz NRW orientieren. Bis zur dokumentierten Erreichung des Zielwerts ist im Haushalt der jeweiligen Gemeinde <b>mindestens ein Anteil an allen Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen sowie zugehöriger Personal- und Versorgungsaufwendungen für Planung, Bau und Unterhalt von Gemeindestraßen und –wegen sowie Verkehrslenkung in Höhe der Hälfte des festgesetzten Zielwerts</b> für Planung, Bau und Unterhalt von Radverkehrsinfrastruktur vorzusehen und zu verwenden.</p> <p><b>Begründung siehe Stellungnahme</b></p> |
| <p><b>§ 4</b><br/><b>Öffentlichkeitsarbeit</b></p> <p>Die fachlich zuständigen Landesministerien werben durch geeignete Maßnahmen für den Radverkehr und Radtourismus, den Fußverkehr und weitere Formen der Nahmobilität.</p>  | <p><b>Ergänzung:</b></p> <p>(2) Bei der Planung der weiteren Nahmobilitätsförderung beteiligt das Land die Öffentlichkeit und bezieht das Fachwissen von Verbänden, Vereinen, Hochschulen, insbesondere der neu gegründeten Stiftungsprofessur für Radverkehr an der Bergischen Universität Wuppertal, der Wirtschaft, der Kammern als auch das alltägliche Mobilitätswissen und die Erfahrungen der Bürger*innen ein.</p> <p><b>Ergänzende Regelungen sollen entsprechend der Ausführungen in der Stellungnahme zu „Öffentlichkeitsarbeit“ und „Beteiligung“ aufgenommen werden.</b></p>   |
| <p><b>Abschnitt 2</b><br/><b>Verkehrssicherheit</b></p>   |   |
| <p><b>§ 5</b><br/><b>Verkehrssicherheitsprogramm</b></p> <p>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt zur Verfolgung des Zieles, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“), ein Verkehrssicherheitsprogramm auf. Im Verkehrssicherheitsprogramm sind auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen</p> | <p style="text-align: center;"><b>§ 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Verkehrssicherheitsprogramm</b></p> <p>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt zur Verfolgung des Zieles, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“), ein Verkehrssicherheitsprogramm auf. Im Verkehrssicherheitsprogramm sind auf Grundlage einer Analyse von <b>Unfallzahlen</b>, Unfallursachen und Risikogruppen die weitergehenden</p>  |

|   |   |
|---|---|
| <p>und Risikogruppen die weitergehenden Qualitätsziele und entsprechende Handlungsschwerpunkte zu benennen.</p> <p>(2) Das Verkehrssicherheitsprogramm wird alle fünf Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien evaluiert.</p>   | <p>Qualitätsziele und entsprechende Handlungsschwerpunkte zu benennen und konkrete technische sowie organisatorische Maßnahmen zur Erreichung der Ziele zu benennen, insbesondere zur Vermeidung von Unfällen zwischen Nutzern der Nahmobilität und anderen Verkehrsmitteln. Einer der Handlungsschwerpunkt hat auf der Schaffung einer "fehlerverzeihenden" Infrastruktur zu liegen, insbesondere zum Schutz der Nutzer von Nahmobilität.</p> <p>(2) Das Verkehrssicherheitsprogramm wird alle drei Jahre von dem für Verkehr zuständigen Ministerium in Abstimmung mit den darüber hinaus betroffenen Ministerien nach wissenschaftlichen Standards evaluiert und fortgeschrieben.</p> <p>(3) Das Land, die Gemeinden und Gemeindeverbände sowie die für Verkehrssicherheit verantwortlichen Stellen haben das Verkehrssicherheitsprogramm in ihrer Arbeit zu berücksichtigen.</p> <p>(4) Das Land NRW setzt sich über den Bundesrat dafür ein, dass in die Fahrschüler-Ausbildungsordnung verpflichtend eine praktische Unterrichtsstunde auf dem Fahrrad im Mischverkehr eingeführt wird. Im theoretischen Unterricht sollen die Vorzüge des Radfahrens in Hinblick auf Gesundheit und Umwelt Teil des Unterrichts werden.</p> <p>(5) Das Land Nordrhein-Westfalen setzt sich über den Bundesrat dafür ein, dass den Kommunen ermöglicht wird, Tempo 30 innerorts zur Regelgeschwindigkeit zu machen.</p> |
| <p><b>§ 6</b></p> <p><b>Präventive Verkehrssicherheit - Förderung</b></p> <p>Präventive Verkehrssicherheitsarbeit wird durch den Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. unterstützt. Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel institutionell.</p> | <p><b>Änderung:</b></p> <p>(1) Präventive Verkehrssicherheit beginnt bei entsprechender Verkehrsplanung und technischer Infrastruktur. Bei Neu-, Um-, Ausbau und Erhaltungsmaßnahmen sind die Flächen von außen nach innen zu planen, beginnend mit dem Rad- und Fußverkehr. Das für Verkehr zuständige Ministerium kann Verwaltungsvorschriften zur inhaltlichen Ausgestaltung der Planung von außen nach innen und insbesondere zum Umgang mit Planungs- und Realisierungskonflikten bei der Verfolgung der Ziele mit Anforderungen anderer Verkehrsmittel erlassen. Bei allen Planungen hat die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs.</p> <p>(2) Grundsätzlich gilt es, die Regeln einer „fehlerverzeihenden“ Infrastruktur“, so wie dies auch bei der Planung im Kfz-Straßenraum Standard ist, anzuwenden.</p> <p>(3) Maßnahmen der Kommunen, die das weit verbreitete, aber unzulässige und die Sichtbeziehungen behindernde Parken von Kfz im 5 m-Bereich der Schnittpunkte von Fahrbahnkanten baulich verhindern, werden als präventive Verkehrssicherheitsmaßnahme gefördert. Solche Maßnahmen können das Aufstellen von</p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | <p>Sperrpfosten auf entsprechend markierten Flächen oder das Einrichten von Abstellflächen, z.B. für Fahrräder oder Elektrokleinstfahrzeuge sein.</p> <p>(4) Auch der Rückbau sogenannter Freier Rechtsabbieger an Kreuzungen, bei denen Kfz zu schnellem Abbiegen über Rad- und Fußwege hinweg verleitet werden, gilt als Fördertatbestand zur Unfallprävention.</p> <p>(5) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit. Für solche Maßnahmen können Verbände, Institutionen und zivilgesellschaftliche Gruppen Vorschläge machen und Bewerbungen zur Förderung von Projekten einreichen.</p>  |
| <p><b>§ 7</b><br/><b>Sicherheitsaudits</b></p> <p>(1) Sicherheitsaudits im Sinne dieses Gesetzes bezeichnen die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren.</p> <p>(2) Sicherheitsaudits können bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs, durchgeführt werden.</p> | <p><b>§ 7</b><br/><b>Verkehrssicherheit, Sicherheitsaudits</b></p> <p>(1) Bei der Verkehrsplanung gilt, dass die Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht. Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert und voraussetzt.</p> <p>(2) Sicherheitsaudits im Sinne dieses Gesetzes bezeichnen die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren.</p> <p>(3) Sicherheitsaudits können bei Sanierungs-, Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen insbesondere hinsichtlich der sicheren Führung des Rad- und Fußverkehrs, durchgeführt werden. Sicherheitsaudits sind durchzuführen soweit die Nutzung Straße durch Kraftfahrzeuge nicht verboten ist und</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- diese im LKW-Vorzugsnetz liegt,</li> <li>- der Radverkehr ohne physische Trennung zum Kfz-Verkehr geführt werden soll und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von &gt;30 km/h vorgesehen ist,</li> <li>- der Radverkehr an Kfz-Parkplätzen entlang geführt werden soll oder</li> <li>- dort eine Unfallhäufungsstelle liegt und/oder in der Vergangenheit jedenfalls eine Radfahrer*in schwer verletzt oder getötet worden ist.</li> </ul> |
| <p><b>§ 8</b><br/><b>Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung</b></p> <p>Die schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung auf der Grundlage des § 29 Absatz 1 des Schulgesetzes NRW vom 15. Februar 2005 (GV. NRW. S. 102) in der jeweils geltenden Fassung wird durch Aktivitäten der Polizei ergänzend unterstützt.</p>   | <p><b>Ergänzung:</b></p> <p>(2) Ziel ist es, dass alle Schülerinnen und Schüler aller Schulformen sich sicher mit dem Fahrrad zu ihrer Schule begeben können.</p> <p>(3) Teil der Mobilitätsbildung ist auch ein Angebot der Unterrichtung in Fahrradtechnik und -instandhaltung.</p> <p>(4) Das Land fördert das Erlernen des Fahrradfahrens. Es unterstützt bestehende Initiativen, die solche Angebote durchführen.</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>§ 9</b></p> <p><b>Abbiegeassistenzsysteme</b></p> <p>(1) Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch realisierbar ist. Ein Abbiegeassistenzsystem im Sinne dieses Gesetzes ist ein technisches System, das die Fahrerin oder den Fahrer eines in Satz 1 beschriebenen Fahrzeugs auf nahende Radfahrerinnen und Radfahrer hinweist, die sich rechts des Fahrzeuges befinden und bei einem beginnenden Abbiegevorgang gefährdet werden würden. Der Hinweis wird als abstraktes Signal erwartet, zum Beispiel als Warnton oder als Warnleuchte. Das Abbiegeassistenzsystem muss die Anforderungen an die Funktion von Abbiegeassistenzsystemen, die in der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur „Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen &gt; 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“ vom 19. September 2018 (VkB1. 2018 S. 719) gestellt werden, erfüllen.</p> <p>(2) Eine Förderung von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz durch das Land Nordrhein-Westfalen ist nur möglich, wenn diese mit einem Abbiegeassistenzsystem im Sinne von Absatz 1 ausgestattet sind.</p> | <p><b>Änderung</b></p> <p>(1) Das Land verpflichtet alle seine Behörden und Dienststellen, innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem auszustatten, sofern ...</p> <p><b>Anmerkung:</b></p> <p>Die Änderung macht deutlich, dass die Abbiegeassistenzsysteme aus den laufenden Etats der jeweiligen Behörden und nicht aus der Nahmobilitätsförderung zu zahlen sind. Anschaffungen von neuen Fahrzeugen dieser Kategorie sind ohnehin ab Juli 2024 nach europäischem Recht verpflichtend mit Abbiegeassistenten auszurüsten (bei neuen Typzulassungen bereits ab Juli 2022).</p> |
| <p><b>Abschnitt 3 Fußverkehr</b></p>  |  |
| <p><b>§ 10</b></p> <p><b>Grundsätze</b></p> <p>(1) Die Träger der Straßenbaulast wahren und stärken die Funktion von Gehwegen als geschützten Raum, gerade auch für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende bei Planungen und Maßnahmen mit Auswirkungen auf Gehwege.</p> <p>(2) Ausreichend breite und zusammenhängende Gehwege leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zur</p>  | <p><b>Ergänzung:</b></p> <p>(3) Die öffentliche Sicherheit und Ordnung ist insbesondere auf Geh- und Radwegen auch mittels intensiver Überwachung und konsequenter Beseitigung festgestellter Gefahren sicher zu stellen. Behinderndes Halten und Parken auf Geh- und Radwegen ist unverzüglich zu unterbinden. Solches liegt vor, wenn eine Gehwegbreite von weniger als 1,50 m verbleibt.</p> <p>(4) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) dürfen weder auf Geh- noch auf Radwegen so abgestellt werden, dass sie zu</p>   |

|  |   |
|--|---|
| <p>Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs. Gehwege sollen bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden.</p>   | <p>Fuß gehende oder Rad fahrende behindern.<br/>Das Land setzt sich im Bundesrat dafür ein, dass eine entsprechende Regelung in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen wird. Die kommunalen Ordnungsdienste sollen in die Lage versetzt werden, Verstöße zu ahnden.</p>   |
| <p><b>§ 11</b><br/><b>Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen</b></p> <p>(1) Für den Bau, Umbau und die Unterhaltung von Gehwegen gilt § 9 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996, S. 81, S. 141, S. 216, S. 335, ber. 2007, S. 327) in der jeweils geltenden Fassung, nach dem darauf zu achten ist, dass im Sinne der allgemeinen Mobilitätsteilhabe eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit erreicht wird.</p> <p>(2) Die Träger der Straßenbaulast sollen die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigen.</p> <p>(3) Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich ausgeschlossen werden.</p> | <p><b>§ 11</b><br/><b>Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen</b></p> <p>(1) Rad-, Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr sind grundsätzlich gleichrangige Verkehrsarten. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs hat innerorts grundsätzlich keinen Vorrang.</p> <p>(2) Für den Bau, Umbau und die Unterhaltung von Gehwegen gilt § 9 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996, S. 81, S. 141, S. 216, S. 335, ber. 2007, S. 327) in der jeweils geltenden Fassung, nach dem darauf zu achten ist, dass im Sinne der allgemeinen Mobilitätsteilhabe eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit erreicht wird.</p> <p>(3) Die Träger der Straßenbaulast haben die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs gleichberechtigt zu berücksichtigen.</p> <p>(4) Das für Verkehr zuständige Ministerium erlässt eine Verwaltungsvorschrift für die Verwirklichung der Gleichberechtigung bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen.</p> <p>(5) Radverkehr, Fußverkehr und motorisierter Individualverkehr sollen innerhalb der Ortslagen grundsätzlich baulich getrennt geführt werden. Eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr soll aus Verkehrssicherheitsgründen nur nachrangig gegenüber anderen Führungsformen für den Radverkehr vorgesehen werden.</p> |
| <p><b>§ 12</b><br/><b>Fußverkehrsnetze</b></p> <p>(1) Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Fußverkehrsnetze schaffen, die den Fußverkehr grundsätzlich direkt, sicher und komfortabel führen. Im Rahmen bestehender oder künftig zu entwickelnder Mobilitätskonzepte soll dem Fußverkehr eine größere Bedeutung eingeräumt werden.</p> <p>(2) Haupterschließungsachsen des Fußverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden.</p>   |   |

|  |  |
|--|--|
| <p>(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität innerhalb der Fußverkehrsnetze gewährleisten. Zur Vorbereitung können insbesondere Fußgängerverkehrsschauen der örtlich zuständigen Behörden, gegebenenfalls mit Beteiligung fachkundiger Personen und Personengruppen, oder Fußverkehrs-Checks durchgeführt werden.</p> <p>(4) Auch für Querungen gilt § 9 Absatz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie müssen grundsätzlich für den Fußverkehr nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicher, barrierefrei und so gestaltet sein, dass der Fußverkehr in einer angemessenen Zeit die andere Straßenseite erreicht. Fußgängerüberwege stellen eine besonders geeignete Form der Sicherung von Fußgängerquerungen dar.</p> <p>(5) Innerhalb der Fußverkehrsnetze soll der Weg zu wichtigen Alltags- und Freizeitzielen für den Fußverkehr grundsätzlich unter Zeit- oder Entfernungsangaben durch den jeweiligen Träger der Straßenbaulast beschildert werden. Diese Beschilderung wird von dem für Verkehr zuständigen Ministerium gefördert.</p> |  |
| <p><b>§ 13</b><br/> <b>Anbindung von Bushaltestellen</b><br/>         An Bushaltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs an Hauptverkehrsstraßen muss bei Bedarf eine Fußverkehrsanlage für den wartenden Fußverkehr im Seitenraum vorhanden sein. Die Bushaltestellen müssen über eine sichere und möglichst barrierefreie Fußverkehrsanlage an das Fußverkehrsnetz angebunden sein.</p>   | <p><b>Ergänzung:</b></p> <p>(2) Bei der Planung von Bushaltestellen ist darauf zu achten, dass Radwege in der Regel von den haltenden Bussen nicht gekreuzt werden.</p> <p>(3) Der Radverkehr ist an Haltestellen in Bezug auf Fahrgäste des ÖPNV konfliktfrei zu führen.</p>  |
| <p><b>Abschnitt 4 Radverkehr</b></p>   | <p><b>Ergänzende Regelungen sollen entsprechend der Ausführungen in der Stellungnahme zu „Kompetenzzentren / Koordinierungs- und Planungsstellen“ sowie „Koordination und Integrierte Netzplanung“, „Abstimmungs- und Kooperationsgebot“ und „Funktionale Anforderungen an Radverkehrsanlagen“ aufgenommen werden.</b></p> |
| <p><b>§ 14</b><br/> <b>Grundsätze</b><br/>         (1) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und nicht staatliche Organisationen zusammen.<br/>         (2) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen</p>  | <p><b>§ 14</b><br/> <b>Grundsätze</b><br/>         (1) Rad-, Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr sind grundsätzlich gleichrangige Verkehrsarten. Die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs hat innerorts grundsätzlich keinen Vorrang.<br/>         (2) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die</p>        |

|  |  |
|--|--|
| <p>Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran.</p> <p>(3) Das Land Nordrhein-Westfalen baut die Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast weiter aus. Es fördert den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.</p> <p>(4) Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes ist zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht.</p> | <p>öffentliche Verwaltung und nicht staatliche Organisationen, insbesondere solche, die im Bereich Radverkehr tätig sind, zusammen. Die öffentliche Verwaltung hat im Bereich Radverkehr tätige nicht staatliche Organisationen insbesondere bereits im Rahmen der Verkehrsplanung zu beteiligen.</p> <p>(3) Die Träger der Straßenbaulast sollen innerhalb der Ortslagen durchgängige Radverkehrsnetze schaffen, die den jeweiligen Verkehr grundsätzlich direkt, sicher und komfortabel führt.</p> <p>(4) Haupterschließungsachsen des Radverkehrs sollen unter Berücksichtigung der Klassifizierung der Straßen und Wege grundsätzlich priorisiert geführt werden.</p> <p>(5) Bei jeder Planung für den Bau neuer oder der Umgestaltung bestehender Straßen wird geprüft und berücksichtigt, ob und wie Radverkehr auf der Straße und querender Radverkehr davon beeinträchtigt wird. Negative Auswirkungen sollen verhindert werden.</p> <p>(6) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran. Bei Erhalt und Sanierungsmaßnahmen ist die Radverkehrsinfrastruktur den aktuellen Stand der Technik anzupassen. Bestehende Planungen sind prioritär zu berücksichtigen. Bestehende Beschlüsse prioritär abzuarbeiten.</p> <p>(7) Die öffentliche Sicherheit und Ordnung ist insbesondere auf Geh- und Radwegen auch mittels intensiver Überwachung und konsequenter Beseitigung festgestellter Gefahren sicher zu stellen. Behinderndes Halten und Parken auf Geh- und Radwegen ist unverzüglich zu unterbinden.</p> <p>(8) Das Land Nordrhein-Westfalen fördert den Neu-, Um- und Ausbau sowie die Verbesserung durch Sanierung der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.</p> <p>(9) Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Landes ist zu prüfen, ob eine dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radverkehrsführung vorliegt. Liegt eine solche nicht vor, ist sie anzulegen, soweit dies nicht unmöglich ist. Bei jeder Sanierungsmaßnahme ist zu prüfen, ob eine vorhandene Radverkehrsführung Mängel aufweist. Ist dies der Fall, ist die Radverkehrsführung in einem Zug zu sanieren.</p> <p>(10) Die verwaltungsinterne Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen und Ebenen sowie weiteren in Planung und Planungsumsetzung eingebundenen Handelnden ist im Sinne einer höheren Effizienz bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zu intensivieren.</p> <p>(11) Das für Verkehr zuständige Ministerium hat für die Verwirklichung der Gleichberechtigung des</p> |
|--|--|

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Radverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen zu sorgen.</p>  |
|  | <p style="text-align: center;"><b>§</b><br/><b>Zuständigkeiten für Radwege</b></p> <p>(1) Das Land ist zuständig</p> <p>a) für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen an Straßen in seiner Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege als Teil einer Radschnellverbindung;</p> <p>b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen als Teil einer Radschnellverbindung oder als Teil des NRW-Radwegenetzes, der außerhalb von Ortsdurchfahrten überwiegend überörtliche Verbindungsfunktion besitzt.</p> <p>(2) Die Gemeindeverbände sind zuständig</p> <p>a) für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen an Straßen in ihrer Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege, die überwiegend überörtliche Verbindungsfunktion besitzen;</p> <p>b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen, die Teil einer ausgewiesenen regionalen Radwegeverbindung sind.</p> <p>(3) Die Gemeinden sind zuständig</p> <p>a) für Planung, Bau und Unterhalt von Straßen in ihrer Straßenbaulast sowie für selbständige Radwege, die überwiegend dem gemeindeinternen Radverkehr dienen;</p> <p>b) für den Unterhalt von Wirtschafts- und Betriebswegen als Teil eines gemeindeinternen Radwegenetzes.</p> |
| <p><b>§ 15</b><br/><b>Festlegung Radvorrangnetz</b></p> <p>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium definiert das Radvorrangnetz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst.</p> <p>(2) Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu definieren und bei Bedarf fortzuschreiben. Das Radvorrangnetz soll auch in Form einer Karte dargestellt werden. Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den Bedarfsplan aufgenommen.</p> <p>(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche regionale Radverkehrsnetze sollen in das zukünftig landesweite, übergeordnete Radvorrangnetz integriert werden.</p> <p>(4) Die Finanzierung beziehungsweise die Förderung einzelner Vorhaben im Bereich des Radverkehrs durch das für den Verkehr zuständige Ministerium orientiert sich vorrangig an der Einbindung in das landesweite Radvorrangnetz.</p> | <p style="text-align: center;"><b>§ 15</b><br/><b>Festlegung Radvorrangnetz</b></p> <p>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium legt ein landesweites Radvorrangnetz fest, welches überörtliche Verbindungen für den Radverkehr umfasst. Die Verbindungen sollen untereinander und mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Die jeweils betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie die im Bereich Radverkehr tätigen nicht staatlichen Organisationen sind zu beteiligen.</p> <p>(2) Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes festzulegen und bei Bedarf fortzuschreiben. Informationen zum Radvorrangnetz werden in aufbereiteter Form im Internet veröffentlicht. Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den Bedarfsplan gem. § 17 aufgenommen.</p> <p>(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche lokale, überörtliche gem. §18 und regionale Radverkehrsnetze, die überwiegend dem Alltagsverkehr dienen, werden in das Radvorrangnetz integriert.</p> <p>(4) Land, Gemeinden und Gemeindeverbände realisieren im Rahmen ihrer Zuständigkeit</p>      |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>gemeinsam das Radvorrangnetz, das Land stellt hierfür gezielt Fördermittel bereit.</p>   |
| <p><b>§ 16</b><br/><b>Radschnellverbindungen des Landes</b><br/>(1) Radschnellverbindungen sind die in § 3 Absatz 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen definierten Wege, Straßen und Teile von diesen.<br/>(2) Für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Landes erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium einen Leitfaden oder erlässt Verwaltungsvorschriften.</p>  | <p><b>Ergänzung:</b><br/>(3) Der vorhandene Leitfaden für Radschnellverbindungen des Landes wird von einem Fachbeirat unter Beteiligung von Interessenverbänden regelmäßig auf seine Zweckmäßigkeit hin evaluiert und aktualisiert.</p>   |
| <p><b>§ 17</b><br/><b>Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes</b><br/>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt einen Bedarfsplan für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen, im Folgenden Bedarfsplan für Radschnellverbindungen genannt, im Einvernehmen mit dem für den Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags.<br/>(2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen umfasst die langfristigen Planungen für Radschnellverbindungen.<br/>(3) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.<br/>(4) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt und nach einer Evaluation im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags fortgeschrieben werden.</p> | <p><b>§ 17</b><br/><b>Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes</b><br/>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt einen Bedarfsplan für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen, im Folgenden Bedarfsplan für Radschnellverbindungen genannt, im Einvernehmen mit dem für den Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags. Die betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände sowie die im Bereich Radverkehr tätigen nicht staatlichen Organisationen sind während der Erstellung laufend zu beteiligen.<br/>(2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen orientiert sich am Ziel, den Radverkehrsanteil am Modalsplit aller Wege im Land NRW auf 25% zu steigern und wird unter Berücksichtigung des Radvorrangnetzes, der Ziele dieses Gesetzes, der Ziele der Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie von Ergebnissen integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.<br/>(3) Alle Großstädte in NRW sollen innerhalb der nächsten zehn Jahre über Radschnellverbindungen erreichbar sein.<br/>(4) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt und unter Anhörung der betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände sowie der im Bereich Radverkehr tätigen nicht staatlichen Organisationen alle drei Jahre im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags innerhalb von 5 Jahren seit der Erstellung oder der letzten Fortschreibung evaluiert und fortgeschrieben.<br/>(5) Die bereits bestehenden Planungen für Radschnellwege des Landes sollen bis 2025 fertig gebaut werden.<br/>(6) Das Land übernimmt im Zuge seiner Zuständigkeit die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen.</p> |

|   |   |
|---|---|
|   |   |
| <p><b>§ 18</b><br/><b>Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze</b><br/>(1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz gemäß Absatz 2 Satz 1 sowie das Radvorrangnetz des Landes einfügen.<br/>(2) Die Gemeindeverbände sollen ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.<br/>(3) Bei der Abstufung einer Ortsdurchfahrt ist durch den neuen Träger der Straßenbaulast dafür Sorge zu tragen, dass bei der Gestaltung der abzustufenden Straße die Belange des Radverkehrs besonders beachtet werden.<br/>(4) Radverbindungen zwischen allen im Flächennutzungsplan gemäß §§ 1 bis 11 der Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) in der jeweils geltenden Fassung ausgewiesenen Bauflächen sind anzustreben.</p> | <p><b>§ 18</b><br/><b>Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze</b><br/>(1) Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). Überörtliche Radverkehrsnetze sowie das Radvorrangnetz des Landes sind zwingender Bestandteil lokaler Radverkehrsnetze.<br/>(2) Die Gemeindeverbände sollen auch außerhalb ihrer Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt von Radwegen auf ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes, zusammenhängendes Radverkehrsnetz hinwirken (überörtliches Radverkehrsnetz). Das Radvorrangnetz des Landes ist zwingender Bestandteil überörtlicher Radverkehrsnetze. Ziel ist eine integrierte Netzplanung, die die kommunale, regionale und landesweite Radverkehrsinfrastruktur umfasst.</p>  |
| <p><b>§ 19</b><br/><b>Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen</b><br/>(1) Die Träger der Straßenbaulast erfassen regelmäßig den Zustand der Radverkehrsnetze. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Zustandserfassung finanziell.<br/>(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt digitale Instrumente zur Verfügung, über welche Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur mitgeteilt werden können.</p>  | <p><b>§ 19</b><br/><b>Zustandserfassung von Radverkehrsnetzen</b><br/>(1) Die Träger der Straßenbaulast erfassen regelmäßig den Zustand der Radverkehrsinfrastruktur (Monitoring) anhand der Kriterien zur funktionalen Anforderung an Radverkehrsanlagen und mittels der gem. Abs. 2 zur Verfügung gestellten digitalen Instrumente, und stellen eine störungsfreie Nutzbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur sicher. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Zustandserfassung finanziell.<br/>(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt digitale Instrumente zur Verfügung, über welche die Erfassung des Zustands des Radverkehrsnetzes und der Radverkehrsinfrastruktur mittels gängiger mobiler Endgeräte eigene Erhebungen der zuständigen Stellen erfolgen kann und von der Bevölkerung Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur mitgeteilt werden können.<br/>(3) Die Träger der Straßenbaulast stellen innerhalb von einem Jahr einen Kriterienkatalog und eine Bewertungsmethodik zur Priorisierung festgestellter Mängel und zur Definition sicherheitsrelevanter Mängel auf und machen diesen der Allgemeinheit</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>zugänglich.</p> <p>(4) Die im Zuge der Zustandserfassung und -bewertung erfassten Daten sind mit Blick auf die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen zu evaluieren und alle vier Jahre in einem Evaluationsbericht zu Qualität und Nutzbarkeit bzw. Erhaltungszustand der Radverkehrsinfrastruktur generell sowie speziell in Bezug auf die verschiedenen Planwerke und Netze des Radverkehrs zusammengefasst.</p> <p>(5) Die Erkenntnisse aus den Evaluationsberichten und die erfassten Daten sind bei der Fortschreibung der Radverkehrspläne und des Verkehrssicherheitsprogramms sowie der Aufgabenerfüllung zu Erreichung der Ziele dieses Gesetzes und zur Bewältigung von Konfliktlagen zwischen verschiedenen Planwerken bei der Umsetzung von Maßnahmen zu berücksichtigen.</p> <p>(6) Die erfassten Daten, die Ergebnisse der Zustandserfassung und Bewertung und die Evaluationsberichte werden im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar gemacht, die einen Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.</p> <p>(7) In den ersten zwei Jahren nach Beschlussfassung dieses Gesetzes soll für alle Radwege in Nordrhein-Westfalen einschließlich aller zum Radverkehrsnetz NRW gehörenden Strecken eine erste systematische Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) abgeschlossen sein.</p> |
|  | <p><b>Paragraph zur Meldung und Behebung von Mängeln einfügen:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>§</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Meldung und Behebung von Mängeln</b></p> <p>(1) Mängel sind Schäden und behebbare Hindernisse, die zu einer Beeinträchtigung oder Unterbrechung von Verbindungen im Radverkehrsnetz führen.</p> <p>(2) Mängel an der Radverkehrsinfrastruktur sollen nachhaltig nach den funktionalen Anforderungen an Radverkehrsanlagen und den Vorgaben der Radverkehrsplanung beseitigt werden.</p> <p>(3) Mittels der gem. §19 Abs. 2 zur Verfügung gestellten digitalen Instrumente gemeldete Mängel sind seitens der Träger der Straßenbaulast unverzüglich zu begutachten. Festgestellte Mängel sind entsprechend des Kriterienkatalogs zu klassifizieren und unverzüglich zu beseitigen, wobei sicherheitsrelevante Mängel Priorität haben. Ist die unverzügliche Beseitigung sicherheitsrelevanter Mängel nicht möglich, sollen Sicherungsmaßnahmen gemäß § 22 vorgenommen werden.</p> <p>(4) Die zuständigen Ministerien stellen sicher, dass ein Register über die Mängel der Radverkehrsinfrastruktur, deren aktuellen Status und geplanten Maßnahmen geführt wird. Registriert werden nicht nur die in eigenen Erhebungen der</p>                                      |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>zuständigen Stellen ermittelten Mängel, sondern auch Mängelmeldungen aus der Bevölkerung. Der Status der Bearbeitung ist seitens der Träger der Straßenbaulast fortlaufend aktuell zu halten.</p> <p>(5) Das Register und die Ergebnisse der von Dritten nach vorgegebenen Standards auf Basis von Internetanwendungen übermittelten Mängelmeldungen sind im Internet öffentlich auf eine Weise verfügbar zu machen, die einen barrierefreien Zugriff durch internetbasierte Anwendungen ermöglicht.</p> <p>(6) Die Träger der Straßenbaulast erstatten einmal jährlich öffentlich Bericht über die im zurückliegenden Zeitraum gemeldeten und behobenen Mängel.</p>   |
| <p><b>§ 20</b><br/><b>Nutzung von Wirtschaftswegen</b><br/>Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege können durch das Land Nordrhein-Westfalen für eine Nutzung als Radwege ertüchtigt, für den Radverkehr freigegeben und mit wegweisender Beschilderung ausgestattet werden. Die Prüfung von Wirtschafts- und Betriebswegen auf die Eignung für die Nutzung als Radwege wird vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Zielkonflikte mit anderen Nutzerinnen und Nutzern müssen dabei berücksichtigt und zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht werden.</p>   | <p><b>§ 20</b><br/><b>Nutzung von Wirtschaftswegen</b><br/>Geeignete Wirtschafts- und Betriebswege können mit Zustimmung der Eigentümer*innen für eine Nutzung als Radwege ertüchtigt, für den Radverkehr freigegeben und mit wegweisender Beschilderung ausgestattet werden. Die bisherige Nutzung darf dadurch nicht unterbunden oder wesentlich eingeschränkt werden.</p>  |
| <p><b>§ 21</b><br/><b>Digitale Netzaufbereitung</b><br/>Die fachlich zuständigen Landesministerien bündeln Informationen zur Radroutenerstellung und stellen sie weitestgehend barrierefrei und digital zur Verfügung.</p>   |   |
| <p><b>§ 22</b><br/><b>Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen</b><br/>Während der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum haben die Träger der Straßenbaulast grundsätzlich eine sichere und möglichst barrierefreie Rad- und Fußverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen. Sofern Rad- und Fußverkehrsanlagen vollständig gesperrt werden müssen, ist zu prüfen, ob der Rad- und Fußverkehr unter Ausnutzung der Restbreite der Fahrbahn auf dieser geführt werden kann. Bei Bedarf ist eine geeignete Umleitungsstrecke auszuschildern.</p> | <p><b>§ 22</b><br/><b>Sichere Radverkehrs- und Fußverkehrsführung bei Baumaßnahmen</b><br/>(1) Während der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum haben die Träger der Straßenbaulast eine sichere und möglichst barrierefreie Rad- und Fußverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere nach der jeweils aktuellen Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) sowie Leitfäden wie bspw. "Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen" der AGFS, sicherzustellen bzw. die verkehrsrechtlichen Anordnungen entsprechend auszugestalten.<br/>(2) Temporäre Eingriffe in die Radverkehrsinfrastruktur durch Bauarbeiten, sind durch die Infrastrukturbetreiber, Straßenbaulastträger und Träger der jeweils die</p> |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Eingriffe auslösenden Vorhaben hinsichtlich Zeitraum und Dauer so abzustimmen, dass die Behinderungen minimiert und Gefährdungen für die Nutzerinnen und Nutzer ausgeschlossen sind und eine sichere barrierefreie Führung und Nutzbarkeit auch während des Eingriffs gewährleistet ist. Gleichzeitige Eingriffe in Alternativrouten sind nach Möglichkeit zu vermeiden.</p> <p>(3) Beschränkungen des verfügbaren Straßenraums sollen nicht zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs erfolgen.</p> <p>(4) Sofern Rad- und Fußverkehrsanlagen vollständig gesperrt werden müssen, ist, der Rad- und Fußverkehr temporär, sicher auf der Fahrbahn an der Baustelle vorbeizuführen. Wenn nötig, muss der Fahrzeugverkehr über eine Baustellenampelanlage auf der anderen Fahrbahn wechselweise vorbeigeführt werden. Ist das nicht möglich, ist eine geeignete Umleitungsstrecke auszuschildern.</p> <p>(5) Der für den jeweiligen Abschnitt relevante Verkehrszeichenplan muss vor Ort öffentlich einsehbar und barrierefrei durch den Bauherrn oder den beauftragten Unternehmer nach § 45 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Ordnung ausgehangen und zugänglich gemacht werden. Über Beginn und Ende von Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den öffentliche Straßenraum ist im Internet fortlaufend zu informieren.</p> <p>(6) Bei der Planung von Baumaßnahmen im Straßenraum ist zu prüfen und bei relevanten Vorhaben zu dokumentieren und unverzüglich im Internet zu veröffentlichen, inwieweit mit dem Abschluss der Baumaßnahme eine Radverkehrsanlage im Sinne dieses Gesetzes und der weiteren Regelwerke geschaffen werden kann. Bei jeder Planung und Baumaßnahme müssen die Bedürfnisse des Radverkehrs für künftige Planungen berücksichtigt werden.</p> |
| <p><b>§ 23</b><br/> <b>Einheitliche wegweisende Beschilderung von Radwegen</b><br/>         Die wegweisende Radwegebeschilderung in Nordrhein-Westfalen wird wie eine Beschilderung nach der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367) in der jeweils geltenden Fassung behandelt. Sie ist insoweit durch die Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich anzuordnen. Die Radwegebeschilderung ist nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen auszuführen.</p> | <p><b>§ 23</b><br/> <b>Einheitliche wegweisende Beschilderung von Radwegen</b><br/>         Die wegweisende Radwegebeschilderung in Nordrhein-Westfalen gilt als Beschilderung im Sinne der der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367) in der jeweils geltenden Fassung.</p>  |
| <p><b>§ 24</b><br/> <b>Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen</b></p>  | <p><b>§ 24</b><br/> <b>Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen</b></p>  |

|  |   |
|--|---|
| <p>(1) Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden.</p> <p>(2) Zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sollen weitere Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen gebaut werden. Dabei ist auch die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.</p> <p>(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, den Bau von Mobilstationen und den Bau von Fahrradstationen.</p> <p>(4) Um einen Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsarten der Nahmobilität und den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern, sind Mobil-, Fahrradstationen und Anlagen für Sharingangebote von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auch bei geeigneten Park-and-Ride-Anlagen zu berücksichtigen.</p> | <p>(1) Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden.</p> <p>(2) Zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten <b>müssen</b> insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs entsprechend dem örtlichen Bedarf Radabstellanlagen Mobilstationen und Fahrradstationen gebaut werden. Dabei ist auch die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.</p> <p>(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, den Bau von Mobilstationen und den Bau von Fahrradstationen.</p> <p>(4) Um einen Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsarten der Nahmobilität und den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern, sind Mobil-, Fahrradstationen und Anlagen für Sharingangebote von Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen auch bei geeigneten Park-and-Ride Anlagen mit einer Fläche von mindestens 25 Prozent der für den motorisierten Individualverkehr vorgesehenen Parkfläche vorzusehen.</p> <p>(5) Kommunen können örtliche Parkraumbetreiber verpflichten, an geeigneten Stellen 25 v.H. der vorhandenen Stellplätze für Fahrräder, insbesondere Lastenräder umzuwidmen.</p> <p>(6) Das Land fördert die Einrichtung von Fahrrad-Quartiersgaragen in verdichteten Räumen. Betreiber solcher Fahrrad-Quartiersgaragen können Gebietskörperschaften, Baugesellschaften, kommunale Eigenbetriebe aber auch Zusammenschlüsse von Bürgerinnen und Bürgern sein.</p> |
| <p><b>§ 25</b><br/><b>Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes</b></p> <p>(1) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege und Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen sollen für jede fünfte regelmäßig das Dienstgebäude nutzende Person einen barrierefrei zu erreichenden Radabstellplatz in einer wettergeschützten Radabstellanlage auf festem Grund einrichten. In jeder Dienststelle des Landes soll eine Duschgelegenheit pro Geschlecht vorgesehen werden.</p> <p>(2) Absatz 1 gilt auch für Liegenschaften des Landes Nordrhein-Westfalen, die vermietet werden.</p>  | <p><b>§ 25</b><br/><b>Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes</b></p> <p>(1) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege, Einrichtungen des Landes Nordrhein-Westfalen und landeseigene Unternehmen sollen für jede fünfte regelmäßig das Dienstgebäude nutzende Person einen barrierefrei zu erreichenden Radabstellplatz in einer wettergeschützten Radabstellanlage auf festem Grund einrichten. In jeder Dienststelle des Landes sollen Duschgelegenheit pro Geschlecht in angemessenen Umfang vorgesehen werden.</p> <p>(2) Absatz 1 gilt auch für Liegenschaften des Landes Nordrhein-Westfalen, die vermietet werden.</p> <p>(3) Das Land fördert die Errichtung von Radabstellanlagen im Sinne des Absatzes 1 an Schulen. Eine vorrangige oder ausschließliche Nutzungsberechtigung für Landesbedienstete kann Bestandteil der Förderbedingungen sein.</p> <p>(4) Die Landesbauordnung und alle einschlägigen</p>  |

|   |  |
|---|--|
|   | Vorschriften für den Neubau von Gewerbe- und Wohnimmobilien sind so zu fassen, dass das in Absatz 1 formulierte Ziel auch bei allen privaten Neubauten erreicht werden kann. Für entsprechende Nachrüstungen im Bestand schafft das Land über Förderprogramme Anreize.   |
| <p><b>§ 26</b><br/><b>Fahrradfreundlicher Arbeitgeber</b><br/>Das Land Nordrhein-Westfalen nimmt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion wahr. Das Land Nordrhein-Westfalen ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten.</p>   | <p><b>§ 26</b><br/><b>Fahrradfreundlicher Arbeitgeber</b><br/>Das Land Nordrhein-Westfalen <b>strebt</b> als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion an. Das Land Nordrhein-Westfalen ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten. Die Dienststellen der Landesverwaltung werden gehalten, sich um eine Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber zu bemühen.</p>  |
| <p><b>§ 27</b><br/><b>Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing</b><br/>Die fachlich zuständigen Landesministerien unterstützen den Ausbau geeigneter Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing-Angebote. Der Schwerpunkt liegt insoweit auf Sharing-Angeboten an Mobilstationen sowie beim Ausbau des Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing in zentralen Lagen von Wohngebieten und außerhalb der Innenstädte.</p>  |  |
| <p><b>§ 28</b><br/><b>Lastenfahrräder</b><br/>Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei Bau, Ausbau und Sanierung von Radwegen, Mobilstationen, Fahrradstationen und Radabstellanlagen die Belange des Einsatzes von Lastenfahrrädern zum Transport von Personen und Gütern. Dazu gehört auch die Schaffung geeigneter Radabstellanlagen. Ergänzend unterstützt das Land Nordrhein-Westfalen den Wandel initial nach Maßgabe einer Förderrichtlinie zur Anschaffung von Lastenrädern für den gemeinnützigen und gewerblichen Einsatz. Lastenräder im Sinne des Gesetzes sind ein- oder zweispurige Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in ihrer jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Lasten eingesetzt werden.</p> | <p><b>§ 28</b><br/><b>Lastenfahrräder</b><br/>Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei <b>Markierung</b>, Bau, Ausbau und Sanierung von Radverkehrsanlagen, Mobilstationen, Fahrradstationen und Radabstellanlagen die Belange des Einsatzes von Lastenfahrrädern zum Transport von Personen und Gütern. Dazu gehört auch die Schaffung geeigneter Radabstellanlagen. Ergänzend <b>fördert</b> das Land Nordrhein-Westfalen die Anschaffung von Lastenrädern für den gemeinnützigen, gewerblichen und privaten Einsatz mindestens in den vier Haushaltsjahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Lastenräder im Sinne des Gesetzes sind ein- oder zweispurige Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in der jeweils geltenden Fassung, die zum Transport von Lasten eingesetzt werden.</p> |
| <p><b>§ 29</b><br/><b>Förderung fußgänger- und fahrradfreundlicher Organisationen</b><br/>Der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) unterstützt</p>  | <p><b>Ergänzung:</b><br/>(2) Im Bereich Rad- und/oder Fußverkehr tätige nichtstaatliche Organisationen werden vom Träger der Straßenbaulast oder dem für Verkehr zuständigen Ministerium für im Rahmen der Umsetzung dieses Gesetzes erbrachte Leistungen</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p>Gemeinden und Gemeindeverbände, um den innerstädtischen Radverkehr zu fördern. Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert den AGFS nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittelinstitutionell.</p>   | <p>gefördert.</p>  |
| <p><b>§ 30</b><br/> <b>Fortbildungsprogramm</b><br/>         Die Themen Radverkehrsförderung und Sicherheit des Radverkehrs sind Teil von Aus- und Fortbildungsprogrammen in Verwaltungen mit Bezug zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen. Die Inhalte basieren auf grundsätzlichen Abstimmungen mit dem für den Verkehr zuständigen Ministerium.</p>   | <p><b>Ergänzung:</b><br/>         Ziel der Fortbildungsprogramme ist insbesondere, auf allen Ebenen genügend qualifizierte Fachkräfte für die sachgerechte Planung und den Bau von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur bereitzustellen.</p>  |
| <p><b>Abschnitt 5 Andere Formen der Nahmobilität</b></p>  |  |
| <p><b>§ 31</b><br/> <b>Elektrokleinstfahrzeuge</b><br/>         (1) Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sollen im öffentlichen Raum bei Bedarf gesonderte Bereiche jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden.<br/>         (2) Elektrokleinstfahrzeuge stellen einen Bestandteil des multimodalen Mobilitätsangebotes dar.<br/>         (3) Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen darf nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.</p>   | <p><b>§ 31</b><br/> <b>Elektrokleinstfahrzeuge</b><br/>         (1) Für das Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sollen im öffentlichen Raum bei Bedarf gesonderte Bereiche jenseits von Gehwegen und Radverkehrsanlagen ausgewiesen werden.<br/>         (2) Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen soll nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.</p> |
| <p><b>Abschnitt 6 Mobilitätsmanagement</b></p>  |  |
| <p><b>§ 32</b><br/> <b>Vernetzte Mobilität und Mobilitätsdaten</b><br/>         Um ein ganzheitliches, effizientes Mobilitätsangebot sowohl physisch als auch digital zu schaffen, fördert das für Verkehr zuständige Ministerium die Errichtung von Mobilstationen als Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden. Es koordiniert die an der informationstechnischen Verknüpfung der Verkehrsarten beteiligten Akteure, um einen gebündelten Landesmobilitätsdatenzugang auf verbreiteten Standards für statische und dynamische Mobilitätsdaten zu ermöglichen. Das für zuständige Ministerium legt für die verschiedenen Mobilitätsdatenteilbereiche relevante Landesstandards und führende Landesmobilitätsdatensysteme fest, die insbesondere bei Förderungen durch das Land zu beachten sind. Die Mobilitätsdaten werden</p> |  |

|  |   |
|--|---|
| nur in anonymisierter Form erhoben.  |   |
| <b>§ 33</b><br><b>Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements</b><br>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements und stellt dazu jährlich ein Förderprogramm auf.<br>(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert das Zukunftsnetz Mobilität NRW.   | <b>§ 33</b><br><b>Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements</b><br>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements und stellt dazu jährlich ein Förderprogramm auf.<br>(2) Das Land fördert die Aktivitäten des Zukunftsnetz Mobilität NRW.   |
| <b>Abschnitt 7 - Schlussbestimmungen</b>   |   |
| <b>§ 34</b><br><b>Evaluation</b><br>(1) Die Landesregierung überprüft dieses Gesetz bis zum 31. Dezember 2027 und erstattet dem Landtag hierüber Bericht. Danach ist das Gesetz alle zehn Jahre zu überprüfen und dem Landtag hierüber Bericht zu erstatten.<br>(2) Zur Evaluation dieses Gesetzes ist ein Fachgremium von Fachleuten aus der Politik, der Verwaltung, organisierten Interessenvertretungen und der Wissenschaft zu bilden.  | <b>§ 34</b><br><b>Evaluation</b><br>(1) Die Landesregierung überprüft dieses Gesetz nach wissenschaftlichen Standards bis zum 31. Dezember 2027 im Hinblick auf die Ziele dieses Gesetzes und erstattet dem Landtag hierüber Bericht. Danach ist das Gesetz alle fünf Jahre zu evaluieren und dem Landtag hierüber Bericht zu erstatten.<br>(2) Zur Evaluation der Regelungen und Ziele in diesem Gesetz ist ein Fachgremium von Fachleuten aus der Politik, der Verwaltung, organisierten Interessenvertretungen und der Wissenschaft zu bilden.<br>(3) Das Land erstellt alle zwei Jahre einen Verkehrsfinanzbericht, in dem die konsumtiven und investiven Verkehrsausgaben gegliedert nach Gebietskörperschaften, Straßenbulasträgern und Verkehrsarten für NRW aufgeschlüsselt werden. |
|  | <b>Ergänzende Regelungen sollen entsprechend der Ausführungen in der Stellungnahme zu „Evaluation und Monitoring“ und „Beteiligung“ aufgenommen werden.</b>   |
| <b>§ 35 Inkrafttreten</b><br>Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.   |   |
| <b>91</b><br><b>Artikel 2</b><br><b>Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen</b><br>Das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntgabe vom 23. September 1995 (GV. NRW. S. 1028, ber. 1996, S. 81, S. 141, S. 216, S. 335, ber. 2007, S. 327), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:<br>1. In § 3 Absatz 5 Satz 2 werden nach dem Wort „insbesondere“ die Wörter „Rad- und Gehwege, | <b>Siehe Anmerkungen in Stellungnahme zu „Selbstständige Rad- und Gehwege im StrWG“.</b>  |

|  |  |
|--|--|
| <p>soweit sie nicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe<br/>b) zu einer Straße gehören (selbständige Rad- und Gehwege), und“ eingefügt.<br/>2. 2. Nach § 9 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt: „Bei Radschnellverbindungen des Landes umfasst die Straßenbaulast die Beleuchtung.“<br/>3. § 38a wird wie folgt gefasst:</p>  |  |
| <p><b>„§ 38a<br/>Rechtsbehelfe</b><br/>Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung hat keine aufschiebende Wirkung für den Bau oder die Änderung<br/>1. einer Landesstraße, die in der Anlage zu § 1 Absatz 1 des Landesstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV. NRW. S. 297), das zuletzt durch Gesetz vom 12. Dezember 2006 (GV. NRW. 2007 S. 92) geändert worden ist, (Landesstraßenbedarfsplan) aufgeführt sind,<br/>2. einer Radschnellverbindung des Landes, die in einem gemäß § 17 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes vom [einsetzen: Datum und Fundstelle dieses Gesetzes] aufgestellten Bedarfsplan aufgeführt ist.“<br/>4. § 49 wird aufgehoben.</p> |  |
| <p><b>Artikel 3</b><br/>Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.</p>  |  |