

Stellungnahme der VRR AÖR zum „Gesetz zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes“

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr begrüßt das geplante Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen ausdrücklich, da eine Stärkung des gesamten Umweltverbundes, zu dem auch der ÖPNV gehört, zu erwarten ist. Die positiven Wirkungen des Radfahrens und des Fußverkehrs wie Minderung der Luft- und Lärmbelastung sowie Gesundheitsförderung für die Bürgerinnen und Bürger werden im Entwurf ausreichend beschrieben. Darüber hinaus sind viele Ansätze zu verzeichnen, die insgesamt die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Sinne der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements manifestieren. Damit unterstützt der Referentenentwurf unsere Ziele und Aufgaben als Mobilitätsverbund.

Die konkrete Festlegung zu einem angestrebten Modal-Split Anteil von 25 Prozent sowie die Nennung von geplanten Finanzmitteln und Fördermöglichkeiten für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen, schaffen die notwendige Transparenz und Planungssicherheit für Kommunen und Kreise.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr teilt die Einschätzung, dass der Ausbau von Radschnellwegen und die Einrichtung von Radvorrangrouten richtige Ansätze sind, um auf regionale Planung und kommunale Stadt- und Dorfentwicklung positiv zu wirken. Diese infrastrukturellen Ansätze haben zudem positive Auswirkungen auf die Vision Zero, welche die Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen signifikant steigert.

Strategien, bezogen auf die zukünftige Stadtplanung unter Berücksichtigung von ganzheitlichen Mobilitätskonzepten sowie konkrete Verkehrssicherheitsmaßnahmen, beispielsweise „Radfahren in der Grundschule“, Fußverkehrschecks oder „Liebe braucht Abstand“ sind Angebote an die Kommunen der beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr angesiedelten Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, welche die Zielsetzungen des Nahmobilitätsgesetzes unterstützen.

Anmerkungen zu „A Problem und Regelungsbedarf“

Folgende Ergänzungen schlagen wir vor:

- Der Radverkehr wird als klimafreundliches, flexibles und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel beschrieben. Zu ergänzen sind noch der Beitrag zur Senkung des Energie- und Flächenbedarfes.*
- Neben dem Mitgliedszuwachs bei der AGFS ist auch auf die Anzahl der Mitgliedskommunen des Zukunftsnetz Mobilität NRW hinzuweisen.*

Den Ausführungen zum Handlungsbedarf beim Thema Verkehrssicherheit, im Zusammenhang mit dem von der Verkehrspolitik verfolgtem Ziel „Vision Zero“, sind ausdrücklich zu begrüßen. Darüber hinaus ergibt sich aber auch enormer Handlungsbedarf beim Thema Klimaschutz im Verkehrsbereich. Zielführend ist hier eine Darstellung der Potenziale einer konsequenten Förderung der Nahmobilität als Beitrag zum Klimaschutz.

Anmerkungen zu den einzelnen Abschnitten des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz:

Allgemein/Präambel:

- Das Fahrrad und die anderen Formen der Nahmobilität sollen mindestens gleichberechtigt, wenn nicht sogar bevorrechtigt werden gegenüber MIV, dazu benötigt es eine eindeutige Flächenumverteilung zugunsten der Nahmobilität.*
- Für die Erreichung der 25% Modal Split sollte ein Zielhorizont, wenigstens als Absichtserklärung des VM genannt werden – weiterhin wäre es wünschenswert, einen Zielwert für den gesamten Umweltverbund zu formulieren.*
- Das Land NRW sollte Verkehrsexperimente und temporäre Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität ausdrücklich zulassen.*

Abschnitt 1 Allgemeines	
Gesetzesentwurf	Stellungnahme des VRR
§ 3 Förderprogramm Nahmobilität 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.	§ 3 Förderprogramm Nahmobilität Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr unterstützt den § 3 Förderprogramm Nahmobilität durch Informationen und Hinweise zu passenden, geplanten Maßnahmen aus den Kommunen des Verbundraumes.
§ 4 Öffentlichkeitsarbeit Die fachlich zuständigen Landesministerien werben durch geeignete Maßnahmen für den Radverkehr und Radtourismus, den Fußverkehr und weitere Formen der Nahmobilität.	§ 4 Öffentlichkeitsarbeit Der § 4 Öffentlichkeitsarbeit bezieht sich auf kommunikative Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kommuniziert Maßnahmen, welche die positive Verknüpfung der Wegekette zwischen Radverkehr und ÖPNV darstellt.

	<p>Hier gilt es zu prüfen, ob gemeinsame Kommunikationsmaßnahmen effiziente Wirkungen entfalten. Zudem sollten Evaluationen von geförderten Maßnahmen mit aufgenommen werden.</p>
<p>Abschnitt 2 Verkehrssicherheit</p>	
<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p style="text-align: center;">Präventive Verkehrssicherheit - Förderung</p> <p>Präventive Verkehrssicherheitsarbeit wird insbesondere 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 style="text-align: center;">§ 6</p> <p style="text-align: center;">Präventive Verkehrssicherheit - Förderung</p> <p>Die Fördermittel für „örtliche Verkehrssicherheitsaktionen“ sollten über eine Förderrichtlinie inkl. Evaluation abgewickelt werden.</p>
<p style="text-align: center;">§ 8</p> <p style="text-align: center;">Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung</p> <p>Die schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung auf der Grundlage des § 29 Absatz 1 des Schulgesetzes NRW vom 15.</p>	<p style="text-align: center;">§ 8</p> <p style="text-align: center;">Schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung</p> <p>Zu den in § 8. erwähnten Punkt, schulische Verkehrserziehung- und Mobilitätsbildung können die Angebote des Zukunftsnetzes Mobilität</p>

<p>Februar 2005 (GV. NRW. S. 102) in der jeweils geltenden Fassung wird durch Aktivitäten der Polizei ergänzend unterstützt.</p>	<p>wie der Verkehrszähler, oder die Mobilitätsfibel wichtige Maßnahmen sein. Diese unterstützen die Schulen in breiter Streuung mit entsprechenden Informationen. Von daher bitten wir zu prüfen, ob eine entsprechende Erwähnung der Zweckverbände als Träger der Koordinierungsstellen des ZNM sinnvoll wäre.</p>
<p>Abschnitt 3 Fußverkehr</p>	
<p style="text-align: center;">§ 10 Grundsätze</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 Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Fußverkehrs. Gehwege sollen bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung besonders berücksichtigt werden.</p>	<p style="text-align: center;">§ 10 Grundsätze</p> <p>Die Formulierung "Einer Nutzung der Gehwege durch parkende Kraftfahrzeuge soll vorgebeugt werden" erscheint zu unkonkret und unverbindlich. In Analogie zur Begründung zu § 14 (Radverkehr) wird folgende ergänzende Konkretisierung vorgeschlagen: "Gehwege sollen deshalb planerisch so angelegt werden, dass mindestens der Begegnungsverkehr von zwei Rollstühlen oder zwei Kinderwagen möglich ist. Bei der Planung der Fußverkehrsinfrastruktur sind die technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu berücksichtigen.</p>

<p style="text-align: center;">§ 11</p> <p style="text-align: center;">Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen</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 style="text-align: center;">§ 11</p> <p style="text-align: center;">Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen</p> <p>Anpassungsvorschlag: Die Träger der Baulast <u>müssen</u> die Belange des Fußverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des Kraftfahrzeugs und Radverkehrs gleichberechtigt berücksichtigen.</p> <p>Ergänzungsvorschlag: Fußwege sind grundsätzlich von parkenden Autos freizuhalten, wenn die Regelbreite von Fußwegen nicht eingehalten werden kann.</p>
<p style="text-align: center;">§ 13</p> <p style="text-align: center;">Anbindung von Bushaltestellen</p>	<p style="text-align: center;">§ 13</p> <p style="text-align: center;">Anbindung von Bushaltestellen</p>

<p>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>Der VRR empfiehlt, neben Bushaltestellen auch Straßenbahn / Tram - Haltestellen und weitere ÖPNV Zugänge mit zu berücksichtigen.</p>
<p>Abschnitt 4 Radverkehr</p>	
<p style="text-align: center;">§ 16 Radschnellverbindungen des Landes</p> <p>(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.</p> <p>(2) Für die Gestaltung der Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Landes erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium einen Leitfaden oder erlässt Verwaltungsvorschriften.</p>	<p style="text-align: center;">§ 16 Radschnellverbindungen des Landes</p> <p>Die §§ 16 und 17 beziehen sich auf Radschnellwege. Um Radschnellwege und deren Zu- und Abgänge in bestehende städtebauliche Infrastrukturen zu integrieren, bedarf es ebenfalls Planungen und die Berücksichtigung von intermodalen Wegeketten. So sollte eine Vernetzung mit dem ÖPNV an gemeinsamen Schnittstellen in Form von Mobilstationen bei der Planung von Radschnellwegen grundsätzlich mitgedacht und erwähnt werden. Dies beinhaltet auch die Berücksichtigung von Fahrradverleihsystemen und insbesondere der Ausleihstationen.</p>

§ 17

Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes

- (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.
- (2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen umfasst die langfristigen Planungen für Radschnellverbindungen.
- (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.
- (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.

§ 17

Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes

Siehe Kommentierung § 16

§ 18

Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

- (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.
- (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.
- (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.
- (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.

§ 18

Lokale und überörtliche Radverkehrsnetze

Der § 18 Radverkehrsnetze sollte wie folgt ergänzt werden: Die Kommunen sind verpflichtet, ein Radverkehrskonzept aufzustellen ggf. auch auf regionaler Ebene und diese in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Die Konzepte werden durch das Land NRW gefördert.

§ 24

Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen

- (1) Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsarten in den Gemeinden.
- (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.
- (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.
- (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.

§ 24

Bau und Förderung von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen

Grundsätzlich entfalten Mobilstationen ihre Wirkung, wenn Netze unter Berücksichtigung von Quartieren und Gewerbegebieten als lokale oder regionale Ziele definiert werden. In der Regel bedarf es allerdings ÖPNV-Haltepunkte als wichtige Drehscheiben mit zu berücksichtigen. Der Erfolg von Mobilstationen beziffert sich neben guten Möglichkeiten zum Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln durch gute Hinweise vor Ort, wie Beschilderung, Aufenthaltsqualität und Beleuchtung, zudem durch die digitale Information von Verfügbarkeit, Buchung und Abrechnung von verschiedensten Verkehrsangeboten. Daher unterstützt der VRR insbesondere Bike+Ride sowie Park+Ride Aktivitäten der Kommunen an ÖPNV Haltepunkten, welche auch digitale Komponenten enthalten.

Die sichere Abstellung eines Fahrrades an einem Haltepunkt des ÖPNV sollte möglichst vor Fahrtantritt eines Weges am Wohn- oder Arbeitsort geklärt sein. Dafür ist es unerlässlich, auch Besitzern von hochwertigen Fahrrädern ein attraktives Angebot zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört insbesondere der Infrastrukturausbau von sicheren, abschließbaren Fahrradabstellanlagen mit digitalen Zugangsmöglichkeiten. Diese Angebote empfiehlt der VRR im Gesetz

zu berücksichtigen, ggf. durch bevorzugte Förderung gegenüber Radboxen mit analogen Schließsystemen. Folgende Ergänzung bitten wir zu berücksichtigen. Auch Abstellanlagen an Schulen oder Betrieben, die nicht öffentlich zugänglich sind, sollten förderfähig sein.

Ebenso gilt es, die Radstationen in NRW mit einem Programm zu versehen, die den Zugang ebenfalls durch digitale Varianten, wie ÖPNV-Chipkarte oder mobiles Endgerät, ermöglichen. Aktuell werden Radstationen relativ autark an Bahnhöfen mit Chip- oder Schlüsselsystem bedient und sind kaum im Rahmen der Digitalisierungsoffensive berücksichtigt. Für den Umstieg zum SPNV, bieten die Radstationen in NRW eine wichtige Schnittstelle zur intermodalen Wegekette.

Gemeinsame Stellungnahme VRR und RVR

Der RVR und der VRR begrüßen die grundsätzlichen Aussagen zur Unterstützung von Rad-Sharingangeboten (§27 und §24) im vorliegenden Referentenentwurf.

Laut Entwurfstext (§27) liegt der Schwerpunkt beim Ausbau des Rad-Sharings an Mobilstationen sowie beim Ausbau in zentralen Lagen von Wohngebieten und außerhalb der Innenstädte. In §24 Absatz 4 werden zusätzlich auch Park-and-Ride-Anlagen als Standorte benannt.

Die angestrebte Integration von Fahrradverleihstationen in Mobilstationen sowie Park-and-Ride Anlagen als Verknüpfungspunkte unterschiedlicher Verkehrsarten wird von RVR und VRR als eine

sinnvolle Bündelung von Angeboten an die Nutzerinnen und Nutzer an einem Punkt angesehen. Von dort aus müssen attraktive Ziele schnell und bequem per Leihrad erreicht werden können. Ein umfassendes Netz von Leihradstationen ist damit unerlässlich.

RVR und VRR regen an, neben den Mobilstationen einen weiteren Schwerpunkt auf ÖPNV-(Knoten-)Punkte zu legen, da diese ggf. erst durch das Angebot eines Fahrradverleihsystems den Status einer Mobilstation erreichen. Auch wird ggf. nicht jeder ÖPNV-(Knoten-)Punkt, der sich für ein Fahrradverleihsystem anbietet, zu einer Mobilstation ausgebaut. Ferner wird angeregt, den Schwerpunkt beim Ausbau von Rad-Sharing nicht ausschließlich auf den Bereich, außerhalb der Innenstädte oder auf Wohngebiete zu legen. In vielen (auch kleineren) Städten ist bisher keine Form von Fahrradverleihsystem eingerichtet worden. Hier muss zunächst ein Netz an Leihstationen aufgebaut werden, das auch die Innenstädte umfasst. Darüber hinaus bestehen in vielen Kommunen, die bereits ein Fahrradverleihsystem betreiben, Defizite hinsichtlich der Netzdichte – auch in zentralen Lagen. Auch hier sollte eine weitere Verdichtung gefördert werden.

Es wird daher vorgeschlagen, im Gesetzestext auf die räumliche Einschränkung zu verzichten. Ggf. könnte im Aktionsplan eine Konkretisierung der Standortthematik erfolgen.

Grundsätzlich sollte in §27 nicht ausschließlich Unterstützung beim

	<p><i>Ausbau von Rad-Sharing Angeboten geregelt werden. Dies lässt sich verstehen als Ausbau bereits bestehender Systeme. Vielmehr sollte explizit auch der Aufbau von neuen Rad-Sharing Angeboten benannt werden. Erst damit würden Kommunen oder Regionen ohne bestehende Fahrradverleihsysteme inkludiert.</i></p> <p><i>Da im Entwurf des Gesetzes keine konkreten Aussagen zur Art der Unterstützung durch die zuständigen Landesministerien gemacht werden, wäre es wünschenswert, wenn Vorgaben und Regelungen z.B. bezüglich der Infrastrukturherstellung oder Betriebskosten im begleitenden Aktionsplan Fahrrad und Nahmobilität aufgeführt und erläutert würden. Denkbar sind aus unserer Sicht Aussagen zur Unterstützung bei Planung, Aufbau und Betrieb von Sharing-Netzen. Die Förderung von Betriebskosten könnte in den entsprechenden Förderrichtlinien und im Rahmen von Landeswettbewerben Berücksichtigung finden.</i></p>
<p style="text-align: center;">§ 25</p> <p style="text-align: center;">Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes</p> <p>(1) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der</p>	<p style="text-align: center;">§ 25</p> <p style="text-align: center;">Radabstellanlagen an Dienstgebäuden des Landes</p> <p>Auch der § 25 könnte um einen entsprechenden Zusatz erweitert</p>

<p>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>werden. Auch hier sollte die Digitalisierung, bzw. ein entsprechendes Angebot berücksichtigt werden.</p>
<p style="text-align: center;">§ 26</p> <p style="text-align: center;">Fahrradfreundlicher Arbeitgeber</p> <p>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 style="text-align: center;">§ 26</p> <p style="text-align: center;">Fahrradfreundlicher Arbeitgeber</p> <p>Hier empfiehlt der VRR, die dargestellten Angebote für den Radverkehr, durch die Einbindung in eine Strategie zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zu erweitern.</p>
<p style="text-align: center;">§ 27</p> <p style="text-align: center;">Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing</p> <p>Die fachlich zuständigen Landesministerien unterstützen den Ausbau geeigneter Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing-Angebote. Der Schwerpunkt liegt insoweit auf Sharing-Angeboten an Mobilstationen</p>	<p style="text-align: center;">§ 27</p> <p style="text-align: center;">Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing</p> <p>Sharingangebote des Radverkehrs können auf zentralen Achsen des SPNV eine wichtige Funktion für die „letzte Meile“ einnehmen. Zudem zeigen die Erfahrungen, u.a. beim Metropolradruhr, dass auch</p>

<p>sowie beim Ausbau des Rad- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing in zentralen Lagen von Wohngebieten und außerhalb der Innenstädte.</p>	<p>kommunale und regionale Netze die Aussicht auf gute Nutzung eines Systems erhöhen. Dies impliziert auch die ländlichen Räume, sollten verkehrsplanerische Aspekte berücksichtigt werden.</p> <p><u>Gemeinsame Stellungnahme VRR und RVR</u> s. h. §24</p>
<p>Abschnitt 5 Andere Formen der Nahmobilität</p>	
<p style="text-align: center;">§ 31 Elektrokleinstfahrzeuge</p> <p>(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.</p> <p>(2) Elektrokleinstfahrzeuge stellen einen Bestandteil des multimodalen Mobilitätsangebotes dar.</p> <p>(3) Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen darf nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.</p>	<p style="text-align: center;">§ 31 Elektrokleinstfahrzeuge</p> <p>Wir begrüßen das Verständnis von Elektrokleinstfahrzeugen als Bestandteil eines multimodalen Mobilitätsangebot (Satz 2). Die Erfahrung aus der Kommunalberatung durch die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr des Zukunftsnetz Mobilität NRW hier beim VRR hat gezeigt, dass - neben freiwilligen bilateralen Vereinbarungen zwischen Kommune und Anbietern von Elektrokleinstfahrzeugen im Verleihsystem – die Erteilung von Sondernutzungsgenehmigungen ein Regulierungsansatz sein kann, um das Angebot geordnet auf kommunalem Gebiet zu gestalten. Dies wird über kommunale</p>

	<p>Satzungen geregelt. Folglich plädieren wir dafür, den Satz 3</p> <p><i>“ Die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen darf nicht durch kommunale Satzungen so eingeschränkt werden, dass ihr Angebot dadurch verhindert wird.”</i></p> <p>so zu überarbeiten bzw. zu verdeutlichen, dass diese Möglichkeit weiterhin generell gegeben ist.</p>
<p>Abschnitt 6</p> <p>Mobilitätsmanagement</p>	
<p style="text-align: center;">§ 33</p> <p style="text-align: center;">Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements</p> <p>(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert Projekte im Bereich der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements und stellt dazu jährlich ein Förderprogramm auf.</p> <p>(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium fördert das Zukunftsnetz Mobilität NRW.</p>	<p style="text-align: center;">§ 33</p> <p style="text-align: center;">Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements</p> <p>Wir begrüßen insbesondere diesen Abschnitt, der die zentrale Rolle des Zukunftsnetzes bei der Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements unterstreicht. Wir als Verkehrsverbund aber auch als Träger des Zukunftsnetz Mobilität NRW werden die Umsetzung des FaNaG auf Landesebene und in den Kommunen weiter unterstützen, indem wir</p>

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• die Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitätswende mit dem Ansatz des kommunalen Mobilitätsmanagements als Change-Management Prozess begleiten und beraten,• die Maßnahmen des zielgruppen- und standortspezifischen Mobilitätsmanagements (insbesondere bezogen auf Betriebe und Schulen) intensivieren.• Qualifizierungsmaßnahmen für die kommunalen Kolleginnen und Kollegen durchführen (z.B. Lehrgang kommunales |
|--|---|