ADFC NRW - Wahlprüfsteine zur Landtagswahl 2022 - Bewertung der Antworten der Parteien

Frage	ADFC NRW	CDU		SPD		FDP		Afd		GRÜNE		LINKE	
		Antwort der Partei	Bewertung des ADFC NRW	Antwort der Partei	Bewertung des ADFC NRW	Antwort der Partei	Bewertung des ADFC NRW	Antwort der Partei	Bewertung des ADFC NRW	Antwort der Partei	Bewertung des ADFC NRW	Antwort der Partei	Bewertung des ADFC NRW
1 Umsetzung des FahKG - Maßnahmen zur Radverkehrsförderung													
Wie wird Ihre Partei die Regelungen des Fa-NaG durchsetzen und welche ergänzenden Maßnahmen werden ungesetzt (z.B. konkrete Strategien / Radverkehrspläne mit qualitativ-ver, quantitativen, kurz-, mittel- und langfristi-gen Zielwerten für den Modal-Split, Zielwerten und Investitionen)?	Um die Fahrradmobilität zu fördern benötigt es insbesondere eine Umsetzungsstrategie bzw. landesweite und regionale Radverkehrspläne die die handelnden Akteure des Landes, der Kommunen und der Kreise verbindlich adressiert und verbindliche, messbare Zielvorgaben zur Planung, Bau und Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur enthält. Diese Strategie muss eine klare Zuordnung für die entsprechenden Akteure, Verwaltungen und Behörden enthalten, da Regelungen im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz allein nicht ausreichen. •Zentrale Aspekte für eine konsequente Radverkehrsförderung sind konkrete Maßnahmen wie z.B.: die Einrichtung regionaler Kompetenz- und Koordinierungszentren für eine effizientere Zusammenarbeit der beteiligten Akteure (s. Frage Nr. 2) •mehr Personal für Verwaltungen und Institutionen (s. Frage Nr. 7), •Evaluierung und Monitoring der Radverkehrsförderung, eine umfassende Kommunikationsstrategie und intensivere Öffentlichkeitsarbeit sowie •Strategie zur Mobilitätsbildung für alle Altersgruppen •die Durchsetzung bestehender Regelungen (z.B. der StVO) durch Erlasse und Verordnungen.	Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW wird durch den dazugehörigen Aktionsplan ergänzt und komplettiert. Damit werden wir die Kommunen bei der planerischen, baulichen und kommunikativen Umsetzung unterstützen. Auf Grundlage einer Potenzialanalyse werden wir die Radinfrastruktur bedarfsgerecht ausbauen. Mit Hilfe der Analyse Radnetzverkehr und den dadurch festgestellten Lücken im Radwegenetz werden wir priorisierte Maßnahmen ein zusammenhängendes Netz herstellen. Wir werden zudem die Investitionen in die Nahmobilitätsinfrastruktur auf dem aktuell hohen Niveau verstetigen. Dazu gehört auch, dass wir 1.000 weitere Mobilitätsstationen einrichten, um eine bessere Vernetzung von ÖPNV, Fahrrad, Car-Sharing und anderen Angeboten zu unterstützen. Besonders wichtig ist uns die kontinuierliche und konkrete Unterstützung der Kommunen – sowohl durch Beratung als auch durch Fördermittel.	- FaNaG als Grundlage - Potentialanalyse des gesamten Radverkehrsnetzes - Investitionen verstetigen - 1000 Mobilitationen - Förderung und Beratung der Kommunen - keine weitere Konkretisierung der Maßnahmen bzw. des "Wie?" - keine Nennung konkreter Strategien /Radverkehrspläne mit qualitativen, quantitativen, kurz-, mittel- und langfristigen Zielwerten für den Modal-Split, Zielwerten	Wir wollen eine Stabsstelle Nahmobilität beim Landesverkehrsministerium schaffen, um den Prozess zum Ausbau der Nahmobilität deutlich konsequenter nach vorn zu entwickeln. Dabei werden wir die Zusammenarbeit mit den Kommunen deutlich stärker suchen, als dies im Gesetz verankert ist. Denn die Kommunen sind die entscheidenden Akteure, die vor Ort die Politik für mehr Nahmobilität im Rahmen der Verkehrswende umzusetzen haben. Das gilt auch für die Beteiligung weiterer relevanter Akteure vor Ort.	- Stabsstelle Nahmobilität beim Landesverkehrsministerium schaffen ("Stabsstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit" existiert bereits) - die Zusammenarbeit mit den Kommunen deutlich stärker suchen, als dies im Gesetz verankert ist. - Kommunen sind die entscheidenden Akteure, zur Umsetzung von mehr Nahmobilität im Rahmen der Verkehrswende - Beteiligung weiterer relevanter Akteure vor Ort - keine konkreten Maßnahmen genannt, außer Stabsstelle beim Verkehrsministerium - nur allgemeines Bekenntnis für mehr Unterstützung der Kommunen und weiterer Akteure - keine kontinuierliche konkreter Strategien /Radverkehrspläne mit qualitativen, quantitativen, kurz-, mittel- und langfristigen Zielwerten für den Modal-Split, Zielwerte	Wir werden eine Budgetierung für die Radinfrastruktur bereitstellen, damit die Kommunen auf eine sichere und komfortable Radwegenetzes und einen barrierefreien Umstieg zwischen ÖPNV und Fahrrad zu ermöglichen. Dazu benötigen die Kommunen und Kreise umfangreiche, ÖPNV-unabhängig von der Landesebene zur Einrichtung zusammenhängender Radwegenetze) und weitere Maßnahmen systematischer Radverkehrsförderung schneller und effizienter umsetzen zu können. Ein zentraler Baustein dafür ist die Schaffung von regionalen Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren zur Unterstützung von Kreisen und Kommunen bei Planungsverfahren, dem Bau von Radwegen und der Bearbeitung von Fördermitteln. Mit Unterstützung der Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren und in Verbindung mit einer Reform des Verwaltungshandelns, sollen Verfahrenswesen effizienter gestaltet werden. Dazu benötigt es insbesondere auch eine konkrete Strategie zur Aus- und Fortbildung von mehr Personal (siehe dazu Frage 7).	- Potentialanalyse und Radwegekataster werden genannt - nicht dargestellt mit welchen konkreten Maßnahmen Kommunen unterstützt werden sollen - landesweite Potentialanalyse und Kataster durchaus sinnvoll, aber bezogen auf die Frage der „Verbesserung der Zusammenarbeit und der Unterstützung der Kommunen" nicht konkret genug. - keine Aussage zu Koordinierungs- und Kompetenzzentren	Wir werden die Kommunen bei der Umsetzung dieser Wissen beim Ausbau der Radinfrastruktur unterstützen. Die vom Land in Auftrag gegebene Potentialanalyse und das neue Radwegekataster werden den Kommunen helfen, vorhandene Lücken weiter systematisch zu identifizieren und zügig zu schließen. Damit schaffen wir ein großes zusammenhängendes Radwegenetz in ganz Nordrhein-Westfalen. Um das hohe Tempo beibehalten zu können, werden wir die Kommunen bei der Organisation und der Finanzierung des Radwegeausbaus auch in Zukunft tatkräftig unterstützen. Gleiches gilt für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs.	-keine konkreten Maßnahmen, nur allgemeines Bekenntnis für mehr Unterstützung der Kommunen und weiterer Akteure - keine Aussage zu Koordinierungs- und Kompetenzzentren	Wir wollen Planungs- und Genehmigungsprozesse für Infrastrukturvorhaben weiter beschleunigen und dazu Bürokratieabbau ziehen sowie dem Fachkräftemangel im Planungsbereich ebenso entgegenwirken wie Planungsbüros. Für eine effiziente Zusammenarbeit und eine schnelle Kommunikation zwischen den einzelnen Regierungsbereichen ist es von wichtiger Bedeutung, dass die Verwaltungen der Landesbehörden Straßen.NRW einen Ansprechpartner zur Bündelung von Informationen und Vorhaben damitstellt. Auch sollte von dort aus den Kommunen und Kreisen Hilfestellung bei der Einreichung von Anträgen und Vorschlägen geleistet werden. Für die Umsetzung regionaler Radwegenetze müssen sich alle Akteure in einem Portal wiederfinden. Sofern dies nicht längst geschehen ist, ist die Einrichtung einer Fachabteilung für den Radverkehr wie für alle anderen Verkehrsträger bei Straßen.NRW unverzüglich nachzuholen. Inwieweit einzelne Kommunen, Kreise und Bezirksregierungen Koordinations- bzw. Kompetenzzentren errichten sollen, muss an einem Runden Tisch mit den jeweiligen Akteuren evaluiert werden.	- nur allgemeines Bekenntnis zur Beschleunigung von Planungsprozessen, zum Bürokratieabbau und um dem Personalmangel entgegenzuwirken - keine konkreten Maßnahmen genannt - keine Aussage zu Koordinierungs- und Kompetenzzentren	- Straßen.NRW als "Ansprechpartner" für Informationen und Vorhaben und zur Hilfestellung für die Beantragung von Fördermitteln - Fachabteilung für Radverkehr bei Straßen.NRW gefordert (existiert bereits) - Sinnhaftigkeit von Kompetenzzentren sollte durch Runden Tisch evaluiert werden	Nebenn dem Landesradverkehrsplan, der auf Landesebene erarbeitet wird, entstehen die regionalen und kommunalen Gebietsköperschaften für ihre Gebiete eigene Radverkehrspläne mit verbindlichen Ergebnis- und Handlungszielen, Strategien und Maßnahmen. Dafür werden wir vom Land mit einem Euro pro Einwohner*in und Jahr unterstützt. Bei jedem regionalen Planungsträger soll ein Kompetenzzentrum Radmobilität eingerichtete werden, das die Koordinierung zwischen den Radverkehrsplänen der Kommunen und dem regionalen und übergregionalen Netz übernimmt. Für die Weiterentwicklung des Landesbetriebs Straßen.nrw zu einem modernen Mobilitätsbetrieb mit einer den Aufgaben aus dem Radverkehrsnetz angemessenen Radverkehrsabteilung sowie zur Erhöhung der fachlichen Expertise in den Kommunen werden neben der Einrichtung der regionalen Kompetenzzentren auch das Zukunftsnetz Mobilität NRW und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW) weiter gestärkt.	- Radverkehrspläne mit verbindlichen Ergebnis- und Handlungszielen, Strategien und Maßnahmen der regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften - Kompetenzzentrum Radmobilität soll bei jedem regionalen Planungsträger eingerichtet werden und die Koordinierung zwischen den Radverkehrsplänen der Kommunen und dem regionalen und übergregionalen Netz übernehmen - weitere Stärkung des Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS NRW) - Zustimmung zur Forderung/Position des ADFC NRW bzgl. Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren	Die Zuständigkeit von Straßen.NRW für die Radinfrastruktur hat zu einem zögigen, tollen Ausbau der Realisierung von wichtigen Radinfrastrukturprojekten geführt. DIE LINKE wird in NRW, direkt wie mit der infraVelo GmbH in Berlin (Regierungskoalition aus SPD, GRÜNE, LINKE), eine landeseigene GmbH ins Leben rufen, die für spezielle Projekte wie Radschnellwege zuständig ist. Auch bei den Radwegen zwischen den Kommunen und Radwegen neben Landesstraßen werden so die notwendigen Planungen vorangetrieben. Es werden eigene Planungsstellen als Vollzeitstellen für die Kommunen und Landkreise geschaffen, die vom Land finanziert werden.	- landeseigene GmbH, die für spezielle Projekte wie Radschnellwege zuständig ist, wird benannt. - Schaffung von Planungsstellen für die Kommunen und Landkreise, die vom Land finanziert werden. - keine klare Zustimmung zur ADFC Forderung/Position bzgl. Koordinierungs- und Kompetenzzentren
2 Verbesserung der Zusammenarbeit und Unterstützung der Kreise und Kommunen													
Durch welche Maßnahmen wird Ihre Partei die Verfahrenswesen und Zusammenarbeit von Kommunen, Kreisen und weiteren beteiligten Akteuren (Behörden, Straßen.NRW) effizienter gestalten und bei der Umsetzung regionaler Radwegenetze unterstützen (z.B. regionale Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren)?	Die Zusammenarbeit aller an Planung & Bau bzw. der Radverkehrsförderung beteiligten Akteure muss verbessert werden, um die zügige und bedarfsgerechte Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur mit sicheren und komfortablen Radwegenetzen und einen barrierefreien Umstieg zwischen ÖPNV und Fahrrad zu ermöglichen. Dazu benötigen die Kommunen und Kreise umfangreiche, ÖPNV-unabhängig von der Landesebene zur Einrichtung zusammenhängender Radwegenetze) und weitere Maßnahmen systematischer Radverkehrsförderung schneller und effizienter umsetzen zu können. Ein zentraler Baustein dafür ist die Schaffung von regionalen Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren zur Unterstützung von Kreisen und Kommunen bei Planungsverfahren, dem Bau von Radwegen und der Bearbeitung von Fördermitteln. Mit Unterstützung der Koordinierungs- bzw. Kompetenzzentren und in Verbindung mit einer Reform des Verwaltungshandelns, sollen Verfahrenswesen effizienter gestaltet werden. Dazu benötigt es insbesondere auch eine konkrete Strategie zur Aus- und Fortbildung von mehr Personal (siehe dazu Frage 7).	Wir werden die Kommunen und Kreise auf verschiedene Weisen beim Ausbau der Radinfrastruktur unterstützen. Die vom Land in Auftrag gegebene Potentialanalyse und das neue Radwegekataster werden den Kommunen helfen, vorhandene Lücken weiter systematisch zu identifizieren und zügig zu schließen. Damit schaffen wir ein großes zusammenhängendes Radwegenetz in ganz Nordrhein-Westfalen. Um das hohe Tempo beibehalten zu können, werden wir die Kommunen bei der Organisation und der Finanzierung des Radwegeausbaus auch in Zukunft tatkräftig unterstützen. Gleiches gilt für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs.	- Potentialanalyse und Radwegekataster werden genannt - nicht dargestellt mit welchen konkreten Maßnahmen Kommunen unterstützt werden sollen - landesweite Potentialanalyse und Kataster durchaus sinnvoll, aber bezogen auf die Frage der „Verbesserung der Zusammenarbeit und der Unterstützung der Kommunen" nicht konkret genug. - keine Aussage zu Koordinierungs- und Kompetenzzentren	Wir werden die Kommunen bei der Umsetzung dieser Wissen beim Ausbau der Radinfrastruktur unterstützen. Die vom Land in Auftrag gegebene Potentialanalyse und das neue Radwegekataster werden den Kommunen helfen, vorhandene Lücken weiter systematisch zu identifizieren und zügig zu schließen. Damit schaffen wir ein großes zusammenhängendes Radwegenetz in ganz Nordrhein-Westfalen. Um das hohe Tempo beibehalten zu können, werden wir die Kommunen bei der Organisation und der Finanzierung des Radwegeausbaus auch in Zukunft tatkräftig unterstützen. Gleiches gilt für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs.	-keine konkreten Maßnahmen, nur allgemeines Bekenntnis für mehr Unterstützung der Kommunen und weiterer Akteure - keine Aussage zu Koordinierungs- und Kompetenzzentren	Wir wollen Planungs- und Genehmigungsprozesse für Infrastrukturvorhaben weiter beschleunigen und dazu Bürokratieabbau ziehen sowie dem Fachkräftemangel im Planungsbereich ebenso entgegenwirken wie Planungsbüros. Für eine effiziente Zusammenarbeit und eine schnelle Kommunikation zwischen den einzelnen Regierungsbereichen ist es von wichtiger Bedeutung, dass die Verwaltungen der Landesbehörden Straßen.NRW einen Ansprechpartner zur Bündelung von Informationen und Vorhaben damitstellt. Auch sollte von dort aus den Kommunen und Kreisen Hilfestellung bei der Einreichung von Anträgen und Vorschlägen geleistet werden. Für die Umsetzung regionaler Radwegenetze müssen sich alle Akteure in einem Portal wiederfinden. Sofern dies nicht längst geschehen ist, ist die Einrichtung einer Fachabteilung für den Radverkehr wie für alle anderen Verkehrsträger bei Straßen.NRW unverzüglich nachzuholen. Inwieweit einzelne Kommunen, Kreise und Bezirksregierungen Koordinations- bzw. Kompetenzzentren errichten sollen, muss an einem Runden Tisch mit den jeweiligen Akteuren evaluiert werden.	- nur allgemeines Bekenntnis für mehr Aus- und Weiterbildung und Stuldengänge für Radverkehr und Verkehrs-infrastruktur insgesamt - Fachabteilung für Radverkehr bei Straßen.NRW gefordert (existiert bereits) - Sinnhaftigkeit von Kompetenzzentren sollte durch Runden Tisch evaluiert werden	Wir haben das Ziel, dass mind. 25 % der bei Straßen.nrw beschäftigten Mitarbeiter*innen am Ende der Umsetzung des Radverkehrsgesetzes NRW arbeiten. Dazu soll eine Radverkehrsabteilung bei Straßen.nrw gegründet werden. Daneben sollen Fachabteilungen bzw. Kompetenzzentren zur Koordination bei den regionalen Planungsträgern entstehen. Weiterhin haben wir im letzten Jahr einen Antrag vorgelegt, der u.a. vorsieht, im Programm aufzulagen, um mehr qualifiziertes Personal für die für Infrastruktur zuständigen Behörden und Ämter auf Landes- und kommunaler Ebene zu gewinnen. Planungskapazitäten für nachhaltige Verkehrsprojekte auf Landesebene sollen ausgebaut und Kommunen dabei unterstützt werden, eigene auf- und auszubauen. Daneben sollen die Arbeitsbedingungen, Führungsstrukturen und Verantwortlichkeiten so gestaltet werden, dass der Wechsel in den öffentlichen Dienst attraktiver wird. Für die Weiterbildung vorhandener Fachkräfte wollen wir u.a. das Zukunftsnetz Mobilität NRW stärken und ausbauen.	- Zeit. mind. 25 % der bei Straßen.nrw beschäftigten Mitarbeiter*innen sollen im Bereich Radverkehr arbeiten - Radverkehrsabteilung bei Straßen.nrw (Anmerkung ADFC: Sachgebiet Radverkehr existiert seit 2021) - Fachabteilungen bzw. Kompetenzzentren zur Koordination bei den regionalen Planungsträgern - Programm, um mehr qualifiziertes Personal für die für Infrastruktur zuständigen Behörden und Ämter auf Landes- und kommunaler Ebene zu gewinnen - Arbeitsbedingungen, Führungsstrukturen und Verantwortlichkeiten sollen so gestaltet werden, dass der Wechsel in den öffentlichen Dienst attraktiver wird.	Durch die Erfahrungen in den Kommunen, weiß DIE LINKE, dass viele beschlossene Vorhaben, die bereits durch alle Gremien gegangen sind, einfach nicht gebaut werden, weil Planerinnen und Planer fehlen. Speziell im Bereich Fahrradinfrastruktur gibt es große Lücken, die bisher gar keine Planerinnen und Planer eingestellt werden. Umso dringender ist eine Initiative zur Förderung der Ausbildung von Fahrrad- und Fußwegplaner:innen.	- nur generelles Bekenntnis für mehr Personal und einer Initiative zur Förderung der Ausbildung von Fahrrad- und Fußwegplaner:innen. - keine konkreten Maßnahmen / Strategie
3 Radschnellwege													
Bislang müssen Kommunen & Kreise Poten-tial-Machbarkeitsanalysen für Radschnell-wege erstellen. Wird Ihre Partei im Zuge der Einsetzung des Bedarfsplans für Radschnell-wege (§19 FaNaG) zukünftig die Landesregie-rung in der Verantwortung sehen diese Auf-gaben zu übernehmen und initiativ tätig zu werden?	Insbesondere die Planung und der Bau von Radschnellwegen, Radwegen an Landesstraßen sowie in den Kommunen muss endlich schneller vorankommen. Bisher sieht die Landesregierung für die Planung von Radschnellwe-gen ein Verfahren vor, das – anders als bei Landesstraßen – für einen Radschnellweg zunächst von den Kommunen und Kreisen eine Machbarkeitsstudie und Potentialanalyse erstellt werden muss. So werden die Kommunen bisher zu „Bittstellern" des Landes gemacht, die Verantwor-tung für Radschnellwege wird auf Kommunen und Kreise abgewälzt und bereits die Anbahnung neuer Radschnellwege erschwert. Dies entspricht nicht der gesetzlichen Zuständigkeitsregelung des Straßen- und Wegegesetz NRW. Mit der Einsetzung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen (§19 FaNaG) sollte einhergehen, dass die Zuständigkeit für die Erstellung von Machbarkeitsstudien und Potentialanalysen für Radschnellwegen zukünftig nicht mehr von den Kommunen und Kreisen initiiert werden muss, sondern diese Initiative vonseiten des Landes ausgeht. Selbstverständlich in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Kreisen, aber in eigener Verantwortung des Landes. So würde die gesetzliche Zuständigkeit des Landes für Radschnellverbindungen (über die Erstellung eines Bedarfsplans hinaus), von Beginn an in die Praxis umgesetzt werden.	- Potentialanalyse dient auch als Grundlage für die Radschnellwege - keine eindeutige Beantwortung der Frage - unklar, ob neben dem Fahrrad auch Fußgänger und Rollstuhlfahrer mitgedacht werden sollen	Nein. Die zentrale Kompetenz für die Umsetzung vor Ort haben die Kommunen. Insofern gilt es, diese bei der Erstellung und Umsetzung von Potential- und Machbarkeitsanalysen zu unterstützen. Den Bau der definierten Radschnellwege wollen wir deutlich beschleunigen.	- Fordeung/Position des ADFC NRW wird abgelehnt	Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes NRW wurde unter Verantwortung der NRW-Koalition die Fahrradpolitik erstmalig auf Flächenlandebene in eine strukturierte Rechtsgrundlage gegossen. Von nun an ist das für Verkehr zuständige Ministerium für die Erstellung eines Bedarfsplans für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen zuständig. Beim Aufstellungsprozess ist es aber klug und gelebte Praxis, mit allen Verantwortungsträgern in Kommunen, Kreisen und auch den Regionalplanungsbehörden in engmaschigem Austausch für die besten Ergebnisse zu sorgen. Zudem sei Vorgesagt, dass es durchaus seine Berechtigung haben kann, wenn auch Kommunen und Kreise im Rahmen ihrer Selbstverwaltung eigeninitiativ und mit dem Wissen von vor Ort eigene Überlegungen konkretisieren.	- keine Positionierung zum Kern der Frage, nämlich, ob zukünftig die Initiative von der Landesregierung ausgehen wird. - Eigeninitiative sollte aus Sicht des ADFC NRW nicht ausgeschlossen werden, jedoch nicht der einzige Weg sein. - "Mit der Einsetzung des Bedarfsplans für Radschnellverbindungen (§19 FaNaG) sollte einhergehen, dass die Zuständigkeit für die Erstellung von Machbarkeitsstudien und Potentialanalysen für Radschnellverbindungen zukünftig nicht mehr von den Kommunen und Kreisen initiiert werden muss, sondern diese Initiative vonseiten des Landes ausgeht. Selbstverständlich in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Kreisen, aber in eigener Verantwortung des Landes."	Wie beim ÖPNV Bedarfsplan begrüßen wir die bisherige Zuständigkeit der Kommunen und Kreise in der Erstellung von Potenzialanalysen und Machbarkeitsstudien. Dies so können nicht nur sie neue Radschnellverbindungen vorschlagen, sondern auch Bürger, Vereine und Verbände sehr früh in Beteiligung gingen werden. Eine große Anzahl von Projektvorschlägen ohne vorherige Untersuchungen, die sich beim Verkehrsministerium stapeln, würden die Realisierung einzelner Strecken unnötig verzögern. Es würde ein sehr großer Bau bei der Erstellung von Potenzialanalysen und Machbarkeitsstudien entstehen, dem das aktuell mangelnde Personal der Landesregierung nicht gewachsen ist. Initiativ ändern daher weiterhin Kommunen und Kreise diese Verantwortung tragen, um sowohl ihren Bürgern und Radfahrern als auch der Umwelt gerecht zu werden. Eine Kostenerstattung der entstandenen Aufwendungen für die Erstellung der Analysen bei Aufnahme in den Bedarfsplan sollte ausdrücklich versichert werden.	- Fordeung/Position des ADFC NRW wird abgelehnt - Initiativ sollen weiterhin die Kommunen und Kreise tätig werden	Einleitung ja, selbstverständlich in Zusammenarbeit mit den beteiligten Kreisen, Städten und Gemeinden.	- Zustimmung zur Forderung/Position des ADFC NRW	Ja, wir sehen die Landesregierung in dieser Verantwortung. Die aktuelle Regierung fördert den Ausbau der Radinfrastruktur. Der Bedarf für Radwege ist offensichtlich und muss schnell und zügiges Leisten dürfen. Es ist nicht Aufgabe der Planung, die vom Status Quo ausgeht, verhindert Radwege. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Wer Autostraßen baut, wird Staus ernten. Wer Radwege baut, wird Radverkehr ernten. In diesem Sinne muss die Landesregierung handeln, um die Abhängigkeit vom Auto zu entschärfen. Viele Pendlerinnen und Pendler würden heute schon mit dem Rad zur Arbeit fahren, wenn es eine gesegnete Infrastruktur gäbe. Zehn Kilometer einfache Entfernung sind mit einem normalen Fahrrad als Strecke machbar und mit einem E-Bike wird der Radius noch größer. In den Ballungsräumen NRW kann man die große Zahl an Autopendern deutlich reduzieren.	- Zustimmung zur Forderung/Position des ADFC NRW
4 Fahrradparken													
Wird Ihre Partei sich bei zukünftiger Rege-rungsbeteiligung neben der Förderung von Baukosten auch für die dauerhafte Förderung von Betriebs- und Personalkosten von Fahr-radparkhäusern (die neben dem Parken auch Fahrradverleih und Reparaturservice anbie-ten) und Leihradsystemen einsetzen?	Im Sinne der Intermodalität, also der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für den Weg von A nach B, muss der Übergang zwischen Rad-, Fußverkehr und ÖPNV attraktiv und sicher ermöglicht werden. Bahnhöfe und Haltestellen sind in besonderer Weise intermodale Schnittstellen für Pendler*innen. Neben Fördergrundsätzen zur Errichtung von Fahrradstellplätzen und Radstationen, sollte auch die Planung, sowie Personal- und Betriebskosten für Fahrradparkhäuser bzw. Radstationen dauerhaft und auskömmlich gefördert bzw. finanziert werden. Hochwertiges Fahrradparken, z.B. in Radstationen, setzt eine Kombination des Parkens mit weiteren Services wie Reparatur- und Fahrradverleihservices voraus und ist ohne Personal nicht möglich. Die Betriebs- und Personalkosten können jedoch aus den Erlösen der bewusst niedrigen Gebühren für Parken und den weiteren Serviceleistungen nicht vollständig finanziert werden. Daher sollten Betriebs- und Personalkosten entsprechend landesseitig gefördert werden um den Betrieb auf hohem Niveau langfristig zu ermöglichen und sicherzustellen.	Um den Bürgerinnen und Bürgern den einfachen und sicheren Wechsel zwischen Fahrrad, Auto und ÖPNV zu ermöglichen, werden wir die Förderung von Mobilitätsstationen weiter fortsetzen. So können die lokalen Bedürfnisse individuell aufgegriffen und umgesetzt werden. Allene 2022 stellen wir für die Förderung des Rad- und Fußverkehrs eine Summe von 102 Millionen Euro bereit. Weitere 19,6 Millionen Euro sind für zusätzliche kommunale Nahmobilitätsprojekte vorgesehen.	- Förderung von Mobilitationen betrifft Baukosten - keine Aussage zur Förderung von Betriebs- und Personalkosten	Nein. Im Zentrum die Fördergrößik steht für uns der Ausbau und die Kompletierung der Radverkehrsinfrastruktur sowie die Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Dabei werden wir die Kommunen unterstützen. Betriebs- und Personalkosten sind kommunale Angelegenheit. Unseren Finanz- und Kommunalpolitik zieht darauf ab die Kommunen finanziell zu stärken, damit mehr Eigeninitiativen in allen Bereichen möglich werden.	- Fordeung/Position des ADFC NRW wird abgelehnt	Einer generellen und dauerhaften Übernahme von Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern und Leihradsystemen in kommunaler Verantwortung aus Mitteln des Landeshaushalts sehen wir kritisch gegenüber. Inwieweit mögliche Anschaffungskosten oder ähnliche Maßnahmen gewinnt sind, wird zu prüfen sein.	-generell kritisch, Anschaffunsförderung o.ä. Maßnahmen müssten geprüft werden	Wir streben nicht nur eine bedarfsgerechte Verkehrspolitik, sondern auch eine Gleichberechtigung im Umgang einzelner Verkehrsträger an. Dabei ist die Verkehrssicherheit Ziel und Leitlinie in der Ausgestaltung von Maßnahmen und Förderungen. Selbstverständlich befürworten wir die Förderung der Baukosten von Fahrradparkhäusern in gleichem Maße wie den Bau von Park-and-Ride-Anlagen als Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV. Aus genannter Zielsetzung werden wir uns an erster Stelle für eine Förderung der Unterhaltskosten einsetzen, die ein sicheres, sauberes und komfortables Abstellen von Fahrrädern gewährleisten.	- Förderung von "Unterhaltskosten für Fahradparkplätze" wird zugestimmt - entspricht nur in Teilen der Forderung des ADFC NRW für eine Förderung von Personal- und Betriebskosten für Fahrradparkhäuser und Leihradsysteme (4)	Wir haben in unserem Grünen Gesetzentwurf vorgesehen, dass für die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV über die bereits bestehenden Förderungen hinaus jeweils ein Euro pro Kopf und Jahr veranschlagt werden soll. Ob und inwieweit darauf auch die Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern mitfinanziert werden können, müssen noch geprüft werden.	- Frage wird nicht abschließend beantwortet - Es bleibt unklar bzw. müsste laut GRÜNEN noch geprüft werden, inwiefern die angekündigte Förderung von der Kommunen in Höhe von einem Euro pro Kopf und Jahr für die Förderung von Betriebs- und Personalkosten von Fahrradparkhäusern und Leihradsystemen verwendet werden könnte,	Radstationen an Bahnhöfen sind für DIE LINKE ein unverzichtbares Element für eine Verkehrswende in NRW. Die Kombination von Bahn & Bike wird so gefördert. Es ist wichtig, dass Pendlerinnen und Pendler an Bahnhöfen ihre Räder sicher abstellen können. Die Stellplatzkapazität muss deutlich angehoben werden. DIE LINKE begrüßt auch die Möglichkeit an Radstationen Fahrräder auszuleihen und Reparaturwerkstätten anzubieten. DIE LINKE setzt sich dafür ein, dass die Betriebs- und Personalkosten von Land übernommen werden.	- Zustimmung zur Forderung/Position des ADFC NRW
5 Vision Zero / Verkehrssicherheit													
Welche konkreten Maßnahmen wird Ihre Par-tei im Sinne der Vision Zero, über das Ver-kehrssicherheitsprogramm hinaus und zur Einhaltung ordnungs- und verkehrssicherlicher Vorgaben und Regeln umsetzen (z.B. durch Erlasse/Verordnungen u.a. zur Überwachung und Sanktionierung ordnungswidrigen Par-kens)?	Das Ziel der Vision Zero, also die vollständige Vermeidung von Verkehrsunfällen, die zu getöteten und schwer verletzten Radfahrern führen, muss insbesondere durch die Umsetzung effektiver Maßnahmen für mehr Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs erreicht werden. Ausgehend von einer Analyse von Unfallzahlen, Unfallursachen und Risikogruppen, sollten dazu konkrete Anforderungen für sichere Radwege festgelegt werden, die über die aktuellen Regelwerke für Radwege hinausgehen und verbindliche Vorgaben zur Planung und Gestaltung von Straßen „von außen nach innen" gemacht werden. Außerdem soll die Landesregierung per Erlass der Verantwortung der Kommunen zur Überwachung und Sanktionierung illegalen Parkens Nachdruck verleihen. Im Sinne der Verkehrssicherheit sollte zudem eine Initiative für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts ergriffen werden (s. Frage Nr. 6).	Der Verkehrssicherheit wird im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ein herausragender Stellenwert beigemessen und die „Vision Zero" deshalb fest verankert. Unser Ziel ist die Schaffung und Erhaltung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Förderung der Landesverkehrswacht wird zur gesetzlichen Pflichtaufgabe. In den nächsten fünf Jahren sollen alle rund 600 landeseigenen Radstationen ab 3,5 Tonnen und Busse mit Abbiegeassistenten ausgerüstet werden. Mit der Ausstattung mit Abbiegeassistenten sind wir bereits begonnen. Auch das Verkehrssicherheitsprogramm des Landes erhält durch das Fahrrad und Nahmobilitätsgesetz erstmals eine gesetzliche Grundlage.	- Förderung der Landesverkehrswacht - Abbiegeassistenten bei landeseigenen Nutzfahrzeugen - allgemeines Bekenntnis für mehr Verkehrssicherheit - keine konkreten Maßnahmen bzw. Erlasse/Verordnungen zur Einhaltung ordnungs- und verkehrssicherlicher Vorgaben und Regeln genannt	Die Einhaltung ordnungs- und verkehrsrechtlicher Vorgaben und Regeln ist eine Aufgabe der Kommunen. Dazu können kommunale Ordnungsdienste, ergänzt durch die Polizei, im Wege der Verkehrsüberwachung, wichtige Beiträge leisten. Mehr Sicherheit im Verkehrsraum erreichen wir zudem, mit dem Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit, werden wir durch die Förderung der kommunalen Straßen- und Radwegebaus sowie der Nahmobilität integrsamt jeweils individuell fördern.	- allgemeines Bekenntnis für mehr Verkehrssicherheit - keine konkreten Maßnahmen bzw. Erlasse/Verordnungen zur Einhaltung ordnungs- und verkehrsrechtlicher Vorgaben und Regeln genannt - allgemeines Bekenntnis für mehr Verkehrssicherheit	Ein Einsatz innovativer Instrumente zur Optimierung der Verkehrssrröme und zur Entlastung der Verkehrsnetzes, beispielsweise durch digitale Verkehrssteuerungssysteme, werden wir Gemäß §12 FaNaG soll die Funktion von Gehwegen gewahrt und gesichtet werden. Doch zur Erreichung der Vision Zero fehlt im Gesetz das wichtige Thema	- digitale Verkehrssteuerungssysteme weiter ausbauen - keine konkreten Maßnahmen bzw. Erlasse/Verordnungen zur	Im Grünen Gesetzentwurf ist vorgesehen, dass das Verkehrsministerium für das Leitziel „Vision Zero" ein eigenes Verkehrsträger und Verkehrsmittel umfassendes	-allgemeines Bekenntnis für mehr Verkehssicherheit - Kritik am fehlenden Einbezug der Landespolizei in die	-Einführung des Etats bzw. eine jährliche Investition von mind. 10 Euro pro Einwohner*in wird gefordert. Aktuelle Investition wird als angemessen bewertet. -Fokus auf Querungsstellen	- Fordeung/Position des ADFC NRW wird abgelehnt - Initiativ sollen weiterhin die Kommunen und Kreise tätig werden	Im unseren Grünen Gesetzentwurf für ein Fahradgesetz NRW sehen wir jeweils 90 Mio.