

Vorfahrt für Radler? Noch nicht in NRW

NRW ist das einzige große Bundesland mit einem Fahrradgesetz. Die Wirkung ist überschaubar.

Matthias Korfmann

Düsseldorf. Der Radwegeausbau schreitet in NRW in manchen Orten voran, und viele der neuen Wege werden auch gern angenommen. So stieg die Zahl der Nutzer der „Radleitroute“ durch Düsseldorf laut der Landeshauptstadt in einem Jahr um mehr als 22.000 auf 207.565 an. Die Stadt Bochum baut ein weiteres Stück der „Veloroute 1“, die die Innenstadt mit dem Stadtteil Riemke verbindet. Bottrop schmiedet Pläne für einen „Alleinradweg“ zwischen Dorsten, Kirchhellen, Gladbeck und Bottrop. Zur Wahrheit gehört aber auch: Das Großprojekt „Radschnellweg 1“ durchs Ruhrgebiet bleibt trotz einiger neuer Abschnitte Stückwerk.

Gilt das auch für das im Herbst 2021 verabschiedete Fahrradgesetz in NRW? Es wurde damals gefeiert, weil es das erste Fahrradgesetz in einem deutschen Flächenland war, noch dazu ein sehr ambitioniertes. Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in NRW sollte damit von seinerzeit neun auf 25 Prozent gesteigert werden. Damit orientierte sich das Land eng an den Zielen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ von 2018. Bis wann die 25 Prozent erreicht werden sollen, wird allerdings nicht gesagt.



Freie Fahrt, aber immer nur für ein paar Kilometer: Die „Radautobahn“ durchs Ruhrgebiet ist bisher Stückwerk.

Lars Heidrich / Lars Heidrich



Die bisherigen Maßnahmen reichen nicht, um den Radverkehrsanteil auf 25 Prozent zu heben.

Rebecca Heinz,
Vorsitzende ADFC in NRW

„Wir machen das Fahrrad zu einem eigenständigen Verkehrsmittel für den Alltag!“, schwärmte der damalige NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) vor der Verabschiedung des Gesetzes zur Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität. So stärken wir Nordrhein-Westfalen als das Fahrradland Nummer 1.“ Rad-

schnellwege und Velorouten würden zu „Hauptschlagadern eines hochwertigen Wegenetzes, das ganze Regionen miteinander verbindet.“ Als Ministerpräsident bekennt sich Wüst weiter zu dieser Fahrrad-Freundlichkeit: Das 25-Prozent-Ziel steht im Koalitionsvertrag von CDU und Grünen aus dem Jahr 2022. Außerdem das Versprechen, bis 2027 insgesamt 1000 Kilometer neue Radwege zu bauen.

„Ziele ohne Deadline wirken nicht“

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) in NRW hält das Fahrradgesetz zwar für einen guten Ansatz. „Es bleibt aber noch deutlich hinter den gesteckten Zielen zurück“, sagte ADFC-Sprecherin Alike Schwarz dieser Redaktion. Hauptproblem: Das Gesetz sei an vielen Stellen zu unkonkret und unverbindlich. „Beispielsweise fehlen Zeithorizonte für die Zielsetzungen von 25 Prozent Radverkehrsanteil, für das Erreichen der

Gleichrangigkeit der Verkehrsarten sowie für die Vision Zero“, betont Schwarz. Mit „Vision Zero“ ist gemeint: keine Getöteten oder Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr.

„Ziele ohne Deadline sind nicht besonders wirksam, da sie immer weiter in die Zukunft vertagt werden können“, warnt der Club. Und so sei der Ausbau neuer Radwege nach wie vor schleppend, und auf den Straßen komme trotz der richtigen Zielsetzung des Gesetzes noch nicht viel an.

Als Hemmschuh für den Ausbau sieht der ADFC den Mangel an Radverkehrs-Fachkräften in den Kommunen. Das Land müsse die Städte an dieser Stelle zum Beispiel mit Hilfe von Rahmenverträgen mit Verkehrsplanungs-Büros unterstützen. Durch diese Zentralisierung könnten Kommunen Zeit und Personal für aufwändige Einzelvergaben und Ausschreibungen sparen und könnten sich besser um ihre Radverkehrsprojekte kümmern. Auch die unsichere Fi-

nanzierung von Radwegen in Zeiten leerer öffentlicher Kassen bremsen den Ausbau. Schließlich, so der Club, dominierten Kraftfahrzeuge immer noch den öffentlichen Raum, auf der Straße und beim Parken. Ein echter Mentalitätswechsel sei immer noch nicht in Sicht. „Wir brauchen jetzt noch vor Ende der aktuellen Legislaturperiode adäquate und effektive Maßnahmen“, fordert ADFC-Landeschefin Rebecca Heinz.

Land und Bund investieren in Radwege

Das NRW-Verkehrsministerium sagt, das Fahrradgesetz trage dazu bei, den Radverkehr im Land deutlich nach vorne zu bringen. Das 25-Prozent-Ziel gebe dabei die Richtung vor. In NRW flössen zudem Rekordsummen für den Radverkehr. Im laufenden Jahr stelle die Landesregierung gemeinsam mit dem Bund mehr als 172 Millionen Euro für den Ausbau zu Verfügung. „Das ist das bislang größte Finanzierungspaket zur Förde-

rung des Radverkehrs in der Geschichte des Landes“, betont Verkehrsminister Oliver Krischer (Grüne). Das sogenannte Nahmobilitätsprogramm NRW, ermögliche zum Beispiel eine Veloroute in Dortmund, die Radvorrangroute Gruga-Trasse in Essen sowie die Emscherpromenade in Gelsenkirchen.

Wie viel schon geschafft wurde, lässt sich im Moment nicht genau beziffern. „Zurzeit läuft eine Auswertung zur Wirkung des Fahrradgesetzes“, erklärt eine Sprecherin des Verkehrsministeriums auf Nachfrage. Es gebe einzelne gute Beispiele. So sei es Münster gelungen, das 25-Prozent-Ziel deutlich zu übertreffen. Nach Auskunft der Stadt soll der Anteil des Radverkehrs dort bei 47 Prozent liegen. Münster hat allerdings als „Fahrradhauptstadt“ eine ungewöhnlich gute Ausgangsposition. In bergigen Städten wie Wuppertal oder Winterberg setzte die Topografie dem Ausbau natürliche Grenzen, so das Ministerium.