LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
16. Wahlperiode

Drucksache **16/11412**

08.03.2016

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage 17
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/10043

Potenziale des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen erkennen und nutzen

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Große Anfrage 17 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerpräsidentin, dem Ministerium für Schule und Weiterbildung, dem Finanzministerium, dem Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk, dem Ministerium für Inneres und Kommunales, dem Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales, dem Justizministerium, dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, dem Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung, der Ministerin für Familie, Kinder, Jugend und Sport, dem Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter und dem Ministerium für Bundesangelegenheiten, Europa und Medien beantwortet.

Datum des Originals: 07.03.2016/Ausgegeben: 11.03.2016

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Vorbemerkung der Großen Anfrage

Der Radverkehr gewinnt seit den letzten Jahren in erheblichem Umfang an Bedeutung. Immer mehr Bürgerinnen und Bürger nutzen das Fahrrad bei der täglichen Fahrt zur Arbeit, auf dem Schulweg, beim Einkaufen oder in der Freizeit. Laut „Mobilitätspanel Deutschland“ ist der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zwischen 2002 und 2011 bundesweit von 9,5% auf 14,5% gestiegen. Unterstützt wird dieser Trend durch technische Innovationen wie Pedelecs und E-Bikes, die es für immer mehr Menschen in Nordrhein-Westfalen attraktiv machen, auch längere Distanzen oder Steigungsstrecken mit dem Rad zurückzulegen.

Die Vorteile des Radfahrens liegen auf der Hand: Beinahe alle Altersgruppen können das Rad nutzen. Es kann selbstbestimmte Mobilität im Alter sichern und unterstützt Kinder bei der Entwicklung der Motorik, des Konzentrationsvermögens und des Gleichgewichts- und Orientierungssinns. Regelmäßiges Radfahren beugt Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Übergewicht vor und wirkt sich positiv auf das Immunsystem aus. Radfahren fördert die individuelle Gesundheit und senkt damit öffentliche und betriebliche Krankheitsfolgekosten. Darüber hinaus ist das Radfahren – neben der Fortbewegung zu Fuß – die ökologisch sinnvollste Art der Mobilität. Es verursacht keine Lärm- und Schadstoffemissionen und nimmt – besonders im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr – nur wenig versiegelte Fläche in Anspruch.

Die Qualitäten und Vorteile des Radverkehrs kommen besonders im hochverdichteten Verkehr der Ballungsräume, Städte und verstädterten Regionen zur Geltung. Dort ist das Rad eine flexible, energie- und platzsparende Alternative zu anderen Verkehrsmitteln, besonders zum Auto. Auf Distanzen von bis zu fünf Kilometern ist es zudem auch das schnellste Verkehrsmittel. Radfahren bietet eine selbständige, individuelle und kostengünstige Mobilität und erfüllt damit ein zentrales Bedürfnis im Leben vieler Menschen. Aber auch in ländlichen Räumen kommt dem Fahrrad eine zentrale Bedeutung zu, nicht nur als Teil des touristischen Angebots. Denn sofern die Voraussetzungen stimmen, können auch viele Wege in ländlichen Räumen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Und in Räumen mit topographisch schwierigen Bedingungen schaffen E-Bikes und Pedelecs neue Perspektiven für die Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr.

Vor allem in Ballungsräumen lässt sich derzeit eine tiefgreifende Veränderung des Mobilitätsverhaltens beobachten, in der das Fahrrad aufgrund seiner Vorzüge eine zentrale Rolle spielt. Um das Bedürfnis nach individueller, flexibler, schneller und bequemer Mobilität zu erfüllen, kombinieren die Menschen häufiger eine Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsmittel je nach Bedarf oder Weg. Für längere Strecken können das der Regionalexpress, der Bus oder der Car-Sharing-PKW, für die kürzere Strecke das Leihfahrrad oder die eigenen Füße sein. Das Fahrrad ist aufgrund seiner Verbindung von Flexibilität und Schnelligkeit ein ideales Bindeglied dieser kombinierten Mobilität. Dieses wachsende Verständnis für die Vorteile des Radfahrens wird aller Voraussicht nach zunehmen. Gerade bei jungen Menschen hat der Prestigewert des eigenen PKW spürbar nachgelassen. Ein Auto zu besitzen, und jederzeit darüber verfügen zu können, steht für viele Menschen nicht mehr im Vordergrund.

Die verstärkte Nutzung des Rades wird begleitet von Ansätzen für einen verkehrspolitischen Bewusstseinswandel: Stärker als früher wird das Fahrrad nicht auf sportliche oder touristische Zusammenhänge reduziert, sondern als vollwertiger Verkehrsträger begriffen. Vielerorts wächst die Bereitschaft, dem Rad politisch und planerisch die gleiche Priorität einzuräumen wie dem motorisierten Individualverkehr oder dem öffentlichen Personennahverkehr. So hat auch die Landesregierung mit dem Aktionsplan Nahmobilität und den zugehörigen Förderrichtlinien und -maßnahmen deutlich gemacht, dass die Gleichrangigkeit aller Verkehrsträger ein

wichtiges verkehrspolitisches Ziel ist: An vielen Stellen werden Radwegenetze ausgebaut, Abstellanlagen und Reparaturwerkstätten werden eingerichtet und in nahezu allen deutschen Großstädten haben sich dezentrale Fahrradverleihsysteme etabliert.

Neben der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur muss Verkehrspolitik künftig die verlässliche Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote stärker gewährleisten. Die Verbindung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln (Bike&Ride) ermöglicht es, die hohe Reisegeschwindigkeit und den Komfort von Bus und Bahn bei weiten Entfernungen zu nutzen und zugleich von der Flexibilität des Fahrrads zu profitieren. Dies erfordert allerdings, dass der Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln unkompliziert und reibungslos funktioniert. Um eine in diesem Sinne synergetische Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur zu gewährleisten, können und sollen Land und Kommunen, die touristischen Angebote und die Verkehrsträger des ÖPNV auf die beteiligungsorientierte Fachkompetenz der Verbände und Interessengruppen der Radfahrerinnen und Radfahrer setzen. Für die gesellschaftliche Verankerung des Radverkehrs wird es mehr erforderlich sein, die Vertretungen von Älteren, Jugendräten, von Menschen mit Einschränkungen und von Migrantinnen und Migranten sowie gleichstellungspolitische Akteure in die Planungen einzubeziehen.

Der Zuwachs des Radverkehrs ist auch ein Wirtschaftsfaktor. Mit einem bundesweiten Umsatz von rund 4 Milliarden Euro im Jahr 2013 kommt Fahrrädern, E-Bikes und Pedelecs in Deutschland auch eine erhebliche ökonomische Bedeutung zu. Ein zusätzlicher volkswirtschaftlicher Nutzen des Radfahrens ergibt sich darüber hinaus aus den vergleichsweise niedrigen Kosten für den Bau und die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Radfahren bedeutet Mobilität zu geringen gesellschaftlichen und individuellen Kosten. Selbst ein hochwertiges und gut ausgestattetes Fahrrad ist preisgünstig im Unterhalt. Der Radverkehr steht damit nahezu allen Einkommensgruppen offen. Dort, wo besonders Familien von Armut bedroht sind, können kommunale Tauschbörsen und Initiativen einen Beitrag dazu leisten, dass alle Kinder ein Fahrrad besitzen. Verkehrspolitisches Ziel muss es sein, allen Verkehrsteilnehmern das Radfahren zu ermöglichen.

Ungeachtet dieser Vorzüge und einer insgesamt positiven Entwicklung des Radverkehrs bleiben nach wie vor viele seiner Potenziale ungenutzt. Dies betrifft besonders den Alltagsverkehr auf den Wegen zu Schule, Ausbildung, Arbeit oder zum Einkauf. Der überwiegende Teil der täglichen Fahrten im Kurzstreckenbereich wird nach wie vor mit dem Auto zurückgelegt, obwohl das Fahrrad und insbesondere auch das Pedelec erwiesenermaßen zu den schnellsten Verkehrsmitteln auf diesen Distanzen gehören. Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu 50% aller innerstädtischen Wege mit dem Rad zurückgelegt werden könnten.

Ein wesentlicher Faktor, der Ausmaß und Häufigkeit der Radnutzung beeinflusst, ist die Verkehrssicherheit. Viele Menschen nutzen das Fahrrad nicht häufig, weil es Ihnen als zu gefährlich erscheint. Neben Fahrpraxis und Verkehrserziehung hängen das objektive und das subjektiv empfundene Gefährdungsrisiko im Radverkehr wesentlich von Zustand und Angebot der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur ab.

Eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur umfasst sowohl das Radewegenetz selbst, als auch Verkehrsführung, Beschilderung, Beleuchtung, Vorrangregelungen und Abstellmöglichkeiten. Fahrradwege müssen zusammenhängend konzipiert und realisiert werden. Die Infrastruktur muss die unterschiedlichen Anforderungen von routinierten und schnellen Radfahrern ebenso wie die von langsamen Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrern berücksichtigen. Dabei muss insbesondere die zunehmende Zahl von schnelleren und schwereren E-Bikes und Pedelecs berücksichtigt werden.

Entgegen steht dem oftmals die wachsende Flächenkonkurrenz der verschiedenen Verkehrsträger. In den hochverdichteten städtischen Planungsräumen ist es selten möglich, Auto, Fahrrad, ÖPNV und Fußgängern gleichberechtigt zu berücksichtigten. Eine planerische und verkehrspolitische Prioritätensetzung ist meist unvermeidlich. Um die vielfältigen Chancen möglichst allen Menschen zugänglich zu machen, soll diese Entscheidung künftig häufiger zugunsten des Radverkehrs ausfallen. Maßnahmen zur Stärkung der Radnutzung sind in der Regel relativ schnell realisierbar, effektiv und vergleichsweise preiswert. Aufgrund der hohen Verfügbarkeit von Fahrrädern entfalten sie zudem rasch Wirkung. Eine flächendeckende fahrradfreundliche Infrastruktur ist möglich.

Die Fahrradnutzung im Rahmen einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik weiter zu steigern, muss ein besonders bedeutsames Ziel des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und seiner Kommunen sein. Das Fahrrad hat das Potenzial, sich für alle Generationen zu dem urbanen und touristischen Verkehrsmittel der Zukunft zu entwickeln. Es kann ein wesentliches Instrument sein, um allen Menschen eine umweltschonende, gesunde, preiswerte und flexible Mobilität zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund bitten die Fraktionen der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Landesregierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

I. Grundlagen der Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen

1. Welches Leitbild liegt der Radverkehrspolitik der Landesregierung zugrunde?

Die Grundlage der Radverkehrspolitik ist der Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Er basiert auf dem Konzept „Nahmobilität 2.0“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS). Der erste Aktionsplan des Landes aus dem Jahr 1999 war ausschließlich auf die Belange des Radverkehrs fokussiert. Mit dem Konzept „Nahmobilität“ werden auch die Ansprüche anderer, nicht motorisierter (Fort-) Bewegungsarten (Fuß-, Rollstuhl-, Rollator- und Radverkehr sowie per Inliner, Skates, Kickboards etc.) in den Handlungsrahmen mit einbezogen. Die zentralen Aussagen des Aktionsplans sind: Nahmobilität, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV) sind als gleichwertige Gruppen im Gesamtverkehr zu behandeln. Unabhängig davon kommt den Schnittstellen zwischen den Gruppen eine besondere Bedeutung zu. Hier können sich die Vorteile der verschiedenen Verkehrsarten ergänzen und so zu einem optimalen Ergebnis in der Reisekette führen. Energieverbrauch, Ressourcenschonung, Mobilitätskosten und vor allem Gesundheit sind wichtige Parameter für die Entwicklung Nordrhein-Westfalens. Aufgrund der großen Vorteile von mehr Nahmobilität in der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) für all diese Bereiche muss regelmäßige, körperaktive Mobilität im Alltag die Basis der individuellen und gesamtstädtischen Mobilität bilden. Daraus resultierend soll es zum Primärziel einer jeden Kommune werden, dass sich Städte und Gemeinden, Stadtteile und Quartiere zu vitalen „Lebens- und Bewegungsräumen“ wandeln, in denen Bewegung nicht erzwungen wird, sondern aus einem Selbstverständnis und Gesundheitsbewusstsein erwächst und Freude macht. Unter diesen Umständen wird Nahmobilität zur Basismobilität, das heißt die meisten Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

2. Welche qualitativen und quantitativen Ziele hat sich die Landesregierung für die Entwicklung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen gesteckt?

Quantitatives Ziel (Aktionsplan Nahmobilität): Steigerung des Radverkehrsanteils im kommunalen Modal Split auf durchschnittlich 25 % (inkl. Pedelecs) landesweit. Die Nahmobilität soll insgesamt auf einen Anteil von 60 % an den kommunalen Wegen wachsen.

Qualitative Ziele (Aktionsplan Nahmobilität): Körperaktive Mobilität soll für alle Bürgerinnen und Bürger die Grundlage ihrer täglichen Bewegung werden. Ziel ist, dass Nahmobilität zur gesunden Basismobilität wird. Die verkehrsinfrastrukturellen und straßenverkehrsrechtlichen Bedingungen sind so attraktiv, dass ein Optimum an Fuß- und Radverkehr (Modal Split-Anteil von ca. 60 %) stattfinden kann. Die Voraussetzung dafür ist, dass die heutige primär auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtete Infrastruktur zu einer, an dem Maßstab Mensch orientierten, Bewegung aktivierenden Verkehrsinfrastruktur transformiert wird.
Allen Menschen muss diese Basismobilität in ihrem direkten Umfeld möglich sein, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Dafür gilt es einen Bewegung aktivierenden, barrierefreien Verkehrs- und Lebensraum zu schaffen, der dazu einlädt, sich möglichst regelmäßig und häufig zu Fuß, mit dem Rad oder anderweitig zu bewegen. Es werden Wegesysteme mit zentralen Radschnellwegen geschaffen, die hinsichtlich Wegeführung, Ausgestaltung, Orientierung und sicherer Querungsstellen den Ansprüchen insbesondere älterer Menschen, Menschen mit Behinderung sowie Kindern und Jugendlichen gerecht werden und ihnen eine unabhängige und eigenständige Mobilität erleichtern. Die zentralen Wege sind so dimensioniert, dass sie eine Option für schnelle, e-mobile Fahrräder sind. Über diese Wegenetze werden auch die (Stadtteil-)Zentren an die Wohngebiete angebunden, damit eine gefahrlose Bewältigung der täglichen Erledigungen gewährleistet ist. Dadurch bilden sie die Voraussetzung für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Sie ermöglichen eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, soziale Kontakte und Unabhängigkeit von Auto und ÖPNV.
Nahmobilität steht im Hinblick auf ihren verkehrlichen Stellenwert gleichrangig neben dem Öffentlichen Personennahverkehr und dem Motorisierten Individualverkehr. Dabei ist insbesondere die verstärkte Nutzung des Fahrrads auch in einem vorrangigen Interesse des Gesamtverkehrs. Mehr Radverkehr entlastet die Städte vor dem überbordenden Kfz-Verkehr und schafft damit wieder Freiräume für den Anteil des Kfz-Verkehrs, der nicht verlagerbar und für die Funktionsfähigkeit der Städte wirtschaftlich bedeutsam ist.
Kinder und Jugendliche sollen elternunabhängig und eigenständig mobil sein. Sie können sich so körperlich und geistig gesund entwickeln, werden zur Selbstständigkeit erzogen und erfahren autounabhängige Mobilität. Eine für Kinder und Jugendliche gerechte Wegestruktur wird dabei nicht nur dem funktionellen Hauptanspruch nach Sicherheit gerecht, sondern bietet auch Begleitelemente, die zum Spielen, Balancieren und kurzweiligen Aufenthalt einladen.
Nahmobilität leistet einen wesentlichen Beitrag zur CO_2-, Luftschadstoff- und Lärmemissionsminderung – insbesondere in den Ballungsräumen.
Wer sich mit dem Fahrrad durch die Städte in NRW bewegt, kann dies unter angenehmen und sicheren Bedingungen tun. Es macht Freude, möglichst störungsfrei auf abwechslungsreich gestalteten Wegen Rad zu fahren.
Verkehrsflächenplanung und Straßenraumgestaltung erfolgen im Sinne einer städtebaulich integrierten Verkehrsplanung.
Dank der Verknüpfung von hochwertigen touristischen Wegenetzen mit den kommunalen Radwegenetzen wird Touristen der Besuch von abseits gelegenen Zielen in Städten und Gemeinden erleichtert und den Einwohnern die Möglichkeit zur Naherholung mit dem Fahrrad deutlich vereinfacht.

3. Was unternimmt die Landesregierung, um diese Zielsetzungen zu erfüllen?

Die Umsetzung der Ziele erfolgt über zehn Kernbausteine und zahlreiche Leitprojekte, die im Aktionsplan der Landesregierung beschrieben sind (siehe auch Antwort zu Frage I-9).

4. Wie werden die radverkehrspolitische Arbeit der Landesregierung und die damit verbundene Zielerreichung evaluiert?

Die Zielerreichung wird im Wesentlichen über folgende Indikatoren beobachtet: Entwicklung Mitgliederzahlen der AGFS, Ergebnisse der Mikrozensuserhebung NRW in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl von Pendlern, Ergebnisse kommunaler Modal Split-Erhebungen, Beteiligung von NRW-Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürgern an Aktionen wie „Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“, Fördermittelabruf der Kommunen / Investitionen in Radinfrastruktur, Ausbau der Radwege an Landes- und Bundesstraßen, Fortschritte bei der Umsetzung des Aktionsplans Nahmobilität.

5. Inwieweit wird die radverkehrspolitische Arbeit der Landesregierung auch unter dem Aspekt der unterschiedlichen Zielgruppenerreichung evaluiert?

Siehe auch Antwort zu I-4. Aktuell strebt das Land über die AGFS ein Forschungsvorhaben zur Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr des täglichen Bedarfs an.

6. Welche spezifischen Beiträge leisten die verschiedenen Ressorts der Landesregierung zur Zielerreichung? (bitte nach Ressorts und thematischen Bezügen aufschlüsseln)

MIWF: Einer der Forschungs- und Entwicklungs- (FuE-) Schwerpunkte des MIWF sind integrierte Mobilitätskonzepte. Um Menschen und Güter auch in Zukunft schnell, sicher und komfortabel, gleichzeitig aber auch effizient, emissionsarm und Ressourcen schonend zu befördern, müssen neue Ansätze für dieses Gesamtsystem entwickelt werden. Über die FuE-Ansätze des "Aktionsplans zur Förderung der Nahmobilität" hinaus wird hier das Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger berücksichtigt. Z. B. widmet sich Innovation City Ruhr diesem Thema auf kommunaler Ebene. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage IV-20 verwiesen.

StK: Im Entwurf des Landesentwicklungsplans (LEP) wird der nichtmotorisierten Mobilität ein Vorrang eingeräumt. In Ziel 8.1-2 ist festgelegt, dass neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum nur in Anspruch genommen werden darf, wenn der Bedarf durch den Ausbau nicht gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind Infrastrukturen für die nichtmotorisierte Mobilität (z. B. Radverkehrsanlagen), da sie als wesentliche Elemente einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung das Aufkommen des motorisierten Verkehrs, der mit Emissionen verbunden ist, reduzieren.

MIK: Die Sicherheit der Menschen im Straßenverkehr genießt für die Polizei Nordrhein-Westfalen unverändert höchste Priorität. Die Größenordnung der Zahlen jährlich im Straßenverkehr verunglückender Menschen ist für die Polizei handlungsleitend.

Die Polizei hat entsprechende Konzepte entwickelt, um den Opfer- und Verunglücktenzahlen wirksam und nachhaltig begegnen zu können. Spezifische

Fachkonzepte haben das Ziel, die Opfer- und Verunglücktenzahlen der Rad fahrenden zu verringern und sind speziell auf diese Form der Verkehrsteilnahme ausgerichtet.

Im Rahmen der Kriminalprävention ergreift die Polizei Nordrhein-Westfalen Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrraddiebstählen. Teil dieser Maßnahmen sind die sicherheitstechnische und verhaltensorientierte Beratung von Bürgerinnen und Bürgern durch die Kriminalkommissariate Kriminalprävention/Opferschutz. Das Landeskriminalamt Nordrhein-Westfalen und das Programm „Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK)“ stellen hierzu Präventionsmedien zur Verfügung.

MFKJKS: Die Sportabteilung des MFKJKS hat im Frühjahr 2013 die "AG Bewegungsaktivierende Infrastruktur" ins Leben gerufen. Gemeinsam mit der AGFS, der Deutschen Sporthochschule Köln, dem Landessportbund NRW und den Ressorts MBWSV, MGEPA und MKULNV entwickelt die AG Konzepte für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur. In diesem Zusammenhang wirkte die AG bei der Erstellung der Broschüre "Städte in Bewegung - Ideen für eine bewegungsaktivierende Infrastruktur" mit. Derzeit entwickelt die AG Aktionsformen, die sich u. a. auch damit befassen, das Radfahren als sportliche Aktivität / Alltagsmobilität und gesunde Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bewerben. Darüber hinaus beteiligt sich das MFKJKS an den Ausrichtungen des AGFS-Kongresses auf der Fahrradmesse in Essen, um diese Ideen öffentlichkeitswirksam herauszustellen.

MBWSV: Das MBWSV zeichnet insgesamt für den Aktionsplan Nahmobilität verantwortlich. Der Fokus liegt dabei auf der Umsetzung der 10 Kernbausteine (AGFS 100, Nahmobilität und Gesundheit, Die Landesregierung als nahmobilitätsfreundlicher Arbeitgeber, Radschnellwege, NRW initiativ, Verkehrssicherheit, Fußverkehr, Nahmobilität macht Schule, Topografisch benachteiligte Regionen fördern und Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühlen und Rollibikes im ÖPNV). Zum Umsetzungsstand dieser Kernbausteine siehe Antwort zu Frage I-9. Darüber hinaus verfolgt das MBWSV das Leitprojekt „Aufbau einer regionalen Koordination zur Beratung von Kommunen und Unternehmen in Bezug auf die Einführung eines strategischen Mobilitätsmanagements“. Hierzu wurde das frühere Netzwerk Verkehrssicheres NRW zum „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ weiter entwickelt.

MWEIMH Der Radtourismus zählt in unserem Land zu den potenzialträchtigsten touristischen Segmenten. Die Verbesserung des radtouristischen Angebots wird vom MWEIMH mit erheblichen Mitteln gefördert.

MKULNV Im Rahmen des NRW-PROGRAMM LÄNDLICHER RAUM 2014-2020 werden im Bereich der integrierten ländlichen Entwicklung auch Investitionen in touristische Infrastrukturen unterstützt. Hierzu gehörten und gehören auch künftig Maßnahmen zur Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur und des Radtourismus.

Im Rahmen von Luftreinhalteplänen werden zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf kommunaler und regionaler Ebene festgelegt und umgesetzt.

7. Wie beurteilt die Landesregierung die Fahrradfreundlichkeit Nordrhein- Westfalens im Vergleich zu anderen Bundesländern?

NRW ist das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland.

8. Woran macht sie diese Beurteilung fest?

NRW hat sich dank der kontinuierlichen Arbeit über die vergangenen Jahrzehnte bei der Radverkehrsförderung einen qualitativen und organisatorischen Vorsprung gegenüber anderen Bundesländern erworben. Dies zeigt sich an verschiedenen Alleinstellungsmerkmalen, die sich NRW bei der Radverkehrsförderung erarbeitet hat: Die AGFS ist die erste, größte und am besten vernetzte Arbeitsgemeinschaft in Deutschland. NRW war das erste Bundesland mit einem Radroutenplaner, der vielen Nachfolgern in anderen Bundesländern als Vorbild gedient hat. NRW hat mittlerweile den zweiten Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs bzw. der Nahmobilität aufgelegt. 1995 wurde das Förderprogramm 100 Radstationen initiiert. Rund zwei Drittel aller Fahrradstationen in Deutschland liegen in NRW. Bei Radschnellwegen ist NRW ebenfalls Vorreiter. Die Landesregierung hat das Thema mit Hilfe der AGFS im Vergleich mit anderen Bundesländern am umfassendsten bearbeitet und damit weit nach vorne gebracht. Die Indizien dafür sind die Entwicklung von Mindeststandards für Radschnellwege, die Durchführung eines Planungswettbewerbs mit fünf Gewinnern sowie das bundesweit beispiellose Projekt Radschnellweg Ruhr, der mit einer geplanten Gesamtlänge von ca. 100 km von Duisburg nach Hamm führt. Ebenfalls einmalig ist die in Arbeit befindliche Gleichstellung von regionalen Radschnellverbindungen des Landes mit Landesstraßen im Straßen- und Wegegesetz NRW. Dies hat sogar international für Aufmerksamkeit gesorgt.

9. Wie ist der Umsetzungsstand des Aktionsplans Nahmobilität und wie bewertet die Landesregierung diesen Umsetzungsstand?

Die Umsetzung des Aktionsplans erfolgt im Wesentlichen über zehn Kernbausteine:

AGFS 100: Die Zahl der Mitglieder der AGFS soll bis 2020 auf 100 steigen. Umsetzungsstand: Am 01.01.2016 hat die AGFS 76 Mitglieder (2012: 66).

Bewertung: Es wird davon ausgegangen, dass das Ziel bis 2020 voll erreicht wird.

Nahmobilität und Gesundheit: Sport-, Gesundheits- und Verkehrsministerium sowie die AGFS kooperieren, um gemeinsam eine gesunde, Bewegung aktivierende Infrastruktur für Nahmobilität zu entwickeln.

Umsetzungsstand: Es wurde eine ständige Arbeitsgruppe gegründet, der auch der Landessportbund NRW, das Umweltministerium und die Deutsche Sporthochschule Köln angehören. Aus der Arbeitsgruppe heraus entstand die Broschüre „Städte in Bewegung“, die Anfang 2015 veröffentlicht wurde und mittlerweile in 2. Auflage vorliegt. Ein gemeinsames Aktionsformat befindet sich in der Entwicklung (Stand 01/2016).

Bewertung: Der Baustein wird bis 2020 umgesetzt.

Die Landesregierung als nahmobilitätsfreundlicher Arbeitgeber: Die Landesregierung regt ihre Bediensteten durch Verbesserung der Bedingungen für Nahmobilität (z. B. funktionsgerechte Fahrradabstellanlagen, Umkleiden) dazu an, häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Aus den Praxiserfahrungen werden Handlungsempfehlungen für andere Arbeitgeber entwickelt.

Bewertung: Der Baustein wird bis 2020 umgesetzt.

Radschnellwege: Das MBWSV hat gemeinsam mit der AGFS einen Arbeitskreis initiiert, der sich mit der zukünftigen Ausgestaltung der Infrastruktur in Strecke und Knotenpunkten, die

Verkehrsregelung und die Verkehrssicherheit sowie die Durchführung eines kommunalen Planungswettbewerbs „Radschnellwege“ befasst hat.

Umsetzungsstand: Der Arbeitskreis hat zentrale Parameter und klar definierte Qualitätskriterien für Radschnellwege in NRW entwickelt. Auf Basis der Kriterien wurde ein Planungswettbewerb durchgeführt, der fünf Radschnellwegprojekte prämierte. Die Gewinner erhalten eine Förderung in Höhe von 80 % für eine vertiefende Machbarkeitsstudie und bei entsprechenden Voten der betroffenen Räte und Kreistage, die Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung. Der Wettbewerb wurde dokumentiert. Die AGFS hat im Frühjahr 2015 einen Planungsleitfaden zu Radschnellwegen herausgegeben. Der erste Bauabschnitt des Radschnellwegs Ruhr wurde Ende 2015 für den Verkehr freigegeben. Der AGFS-Kongress 2016 hat Radschnellwege zum Thema.

Bewertung: Alle Vorhaben innerhalb des Bausteins wurden umgesetzt und die Ziele erreicht.

NRW initiativ: Das Land startet folgende Initiativen:

Vorschläge für eine nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Überprüfung des Aktualisierungsbedarfs der Landesbauordnung in Bezug auf die stetig steigende Fahrradnutzung, zentrale Fuß- und Radwege werden bei wesentlicher Änderung bzw. Neuaufstellung von Regional- bzw. Landschaftsplänen qualifiziert dargestellt.

Umsetzungsstand: Die Landesbauordnung wird aktuell überarbeitet. Mit der Inkraftsetzung wird für Ende 2016 gerechnet. Die Landesregierung bringt sich laufend in die Überarbeitung der StVO ein.

Bewertung: Die Umsetzung erfolgt kontinuierlich.

Verkehrssicherheit: Erarbeitung von Planungs- und Maßnahmenvorschlägen sowie Kampagnen zur Sicherheit der Mobilität in der altersgerechten Gesellschaft, Vorschläge für eine Modifizierung des Unfallursachenkatalogs.

Umsetzungsstand: Das Land hat über den Landesbetrieb Straßen NRW einen Leitfaden für die barrierefreie Straßenraumgestaltung erarbeitet und bereits in einer zweiten Auflage 2014 heraus gebracht. Die darin enthaltenen Kriterien sind zu berücksichtigen, um Fördermittel zu erhalten.

Bewertung: Die Umsetzung erfolgt kontinuierlich.

Fußverkehr: Entwicklung eines Leitfadens „Nahmobilität im Quartier“ für die kommunale Praxis, Anpassung der Aufnahmekriterien der AGFS hinsichtlich des Fußverkehrs, Fortsetzung der AGFS-Kampagne „Nina fragt: Warum parkst Du auf meinem Weg?“

Umsetzungsstand: Die Aufnahme-Kriterien der AGFS wurden angepasst. Die AGFS-Kampagne „Nina“ gegen ordnungswidriges Parken im Umfeld von Grundschulen wurde fortgesetzt. Der Planungsleitfaden wird von der AGFS federführend entwickelt. Das Projekt wird 2016 begonnen.

Bewertung: Die Projekte des Bausteins werden 2017 umgesetzt sein.

Nahmobilität macht Schule: Rückgewinnung der eigenständigen und elternunabhängigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Initiierung eines Wettbewerbs der Maßnahmen, Kon-

zepte und Strategien auszeichnet, die mehr Fuß- und Radverkehr bei Schülern erzeugen. Erhöhung der Wirksamkeit der Projekte durch Entwicklung einer begleitenden, landesweiten Kampagne.

Darüber hinaus wird über das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ das Schulprogramm „Verkehrszähmer“ für Grundschulen verbreitet. Das Programm zielt auf die eigenständige Mobilität von Kindern auf ihren Schulwegen. Für jeden Weg, den die Kinder einer Schulklasse zu Fuß zur Schule kommen, bekommen sie einen Zauberstern zur Belohnung. Das Programm wird in ca. 30 Grundschulen in NRW durchgeführt. Derzeit wird eine Wirkungsabschätzung dazu durchgeführt. (siehe Antwort zu Frage VI-16).

In Verbindung mit dem Programm „Verkehrszähmer“ ist die Einrichtung von Elternhaltestellen (Hol- und Bringzonen) in 300 bis 500 Metern Entfernung zum Schuleingang wirkungsvoll. Dies hat der ADAC in einer Untersuchung herausgefunden. Die Landesregierung unterstützt mit dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ und der Landesverkehrswacht die Einrichtung von Elternhaltestellen. Die Landesverkehrswacht hat dazu ein „Haltestellen-Schild“ entworfen, das von Schulen angefordert werden kann.

Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ bietet für interessierte Schulen Workshops zur Aufstellung von Schulwegplänen an. Die Aufstellung von Schulwegplänen ist in Grundschulen in NRW verpflichtend. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Jahr 2014 einen Leitfaden zur Erstellung von Schulwegplänen herausgegeben („Schulwegpläne leicht gemacht“). Über die Koordinierungsstellen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ werden Workshops zur konkreten Umsetzung dieses Leitfadens angeboten.

Zu weitere Schul-Projekten, die die Mobilität von Kindern auf dem Fahrrad unterstützen, siehe Antwort zu Frage VI-14.

Umsetzungsstand: Der Wettbewerb sowie die Kampagne sind noch nicht begonnen worden. Das Programm „Verkehrszähmer“, Elternhaltestellen, die Workshops zur Erstellung von Schulwegplänen sowie die unter VI-14 genannten Fahrradprojekte sind laufende Angebote.

Bewertung: Die Umsetzung erfolgt kontinuierlich.

Topografisch benachteiligte Regionen fördern: Förderung des Neubaus fehlender Fahrradinfrastruktur.

Umsetzungsstand: In Wuppertal wurde die Nordbahntrasse mit Bundes- und Landesmitteln für die Fuß- und Radverkehrsnutzung ertüchtigt, die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft fördert die Vermarktung von ehemaligen Bahnflächen auch für Bahntrassen-Radwege. Die Region Bergisches Land beteiligt sich als Modellregion an der Förderoffensive des Bundes für E-Mobilität: Dort wird die Nutzung von für den Tourismus bereit gestellten Pedelecs für die Alltagsnutzung, z. B. als Zubringer zu Bahn und Bus, erprobt. Mit Mitteln der Städtebauförderung wurde das nicht mehr benötigte Gleis im Volmetal zwischen Schalksmühle und Brügge durch den Volmetalradweg ersetzt. Die AGFS erarbeitet ein Konzept, um gezielt Kommunen aus topografisch bewegten Regionen die Vorteile der Nahmobilitätsförderung zu verdeutlichen und sie als Mitglieder zu gewinnen. Dazu plant sie einen AGFS-Truck (Arbeitstitel). Er soll im auffälligen AGFS-Design, bestückt mit 15 bis 20 Pedelecs, u. a. topografisch bewegte Regionen in NRW besuchen und dort mit Probefahrten bei Bürgerinnen und Bürgern sowie der Kommunalpolitik für die Vorteile des Radfahrens werben.
Bewertung: Die Umsetzung erfolgt kontinuierlich.

Mitnahme von Fahrrädern, Kinderwagen, Rollstühlen und Rollibikes im ÖPNV: Neu anzuschaffende ÖV-Fahrzeuge sollen mehr / größere Mehrzweckbereiche haben.

Umsetzungsstand: Bei Neuausschreibungen von ÖV-Leistungen oder Investitionsentscheidungen im Fahrzeugbestand sind das Vorhandensein von adäquat dimensionierten Mehrzweckabteilen und ihre komfortable Zugänglichkeit wichtige Kriterien in der Entscheidungsfindung. Beim RRX wurden diese Kriterien schon vorbildlich berücksichtigt.

Bewertung: Aufgrund der langen Produktions- und Investitionszyklen sowohl beim Schienenpersonennahverkehr als auch beim straßengebundenen öffentlichen Verkehr ist dies ein kontinuierlicher Prozess.

10. Wie beurteilt die Landesregierung rückblickend die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012 der Bundesregierung?

Der Nationale Radverkehrsplan 2002-2012 wurde von dem damaligen Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig vorgelegt. Der Plan hatte zum Ziel, einen breiten gesellschaftlichen Dialog über neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung zu initiieren, Handlungsempfehlungen zu geben und insgesamt einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima auf Deutschlands Straßen und in den Städten und Gemeinden zu leisten. Aus Sicht der Landesregierung war die Vorlage eines Nationalen Radverkehrsplans ein erster wichtiger Schritt zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Positiv hervorzuheben ist die Einrichtung eines internetbasierten Informationsportals unter www.nrvp.de. Der Webauftritt stellt eine bundesweite Wissensplattform für die Akteure in Bund, Ländern, Kommunen sowie in der Privatwirtschaft mit Radverkehrsbezug dar. Weiterhin ist die Fahrradakademie besonders zu nennen. Damit stellt der Bund unter maßgeblicher Mithilfe des Deutschen Instituts für Urbanistik eine Fortbildungsplattform für alle Interessierten zur Verfügung, um alle Aspekte von der Infrastruktur über Service bis zu Information und Kommunikation zum Thema Radverkehr in den Fokus von Politik und Verwaltung zu bringen. Nicht erreicht wurde bisher eine angestrebte merkbare Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen. In einzelnen Städten und Regionen ist dies durch entsprechende Modal Split-Untersuchungen zwar nachzuweisen, auf das gesamte Bundesgebiet bezogen ist es noch nicht feststellbar. Dies kann jedoch an der doch eher unzureichenden Datenlage liegen.

11. Wie beurteilt die Landesregierung Umsetzungsstand und -perspektiven des Nationalen Radverkehrsplans 2020 der Bundesregierung?

Aufgabe des Bundes ist es, die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs zu schaffen: Er fördert den Radverkehr in seiner Zuständigkeit als Gesetzgeber sowie als Straßenbaulastträger für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen. Er ertüchtigt Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen zu Zwecken des Radverkehrs. Im Zusammenhang mit seiner Verantwortung für eine nachhaltige Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik wirkt er mit dem Nationalen Radverkehrsplan zudem als Förderer, Impulsgeber, Moderator und Koordinator.

Das Ziel des Nationalen Radverkehrsplans 2020 ist, den Radverkehrsanteil in ganz Deutschland deutlich zu steigern. Eine Quantifizierung erfolgt nur in dem Maße, dass ein Anteil von 15 % für möglich gehalten wird. Dies wäre eine Steigerung um 50 % gegenüber dem Jahr 2008. Damals lag der Modal Split-Anteil des Radverkehrs bei 10 % (Mobilität in Deutschland

(MiD) 2008, Ergebnisbericht, Bonn/Berlin 2010). Einen Hinweis darauf, ob eine deutliche Steigerung erreicht wird, werden die Ergebnisse der MiD 2016 geben. Die Ziele, die sich NRW gesetzt hat (s. Antwort zu Frage I-4), sind konkreter und ambitionierter.

Aus Sicht der Landesregierung wäre ein stärkeres finanzielles Engagement des Bundes beim Bau überregionaler Radschnellwege, wie dem Radschnellweg Ruhr, angebracht. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Entflechtungsmittel zukünftig entfallen.

12. Wie wirkt sie an den radverkehrspolitischen Zielsetzungen auf Bundesebene mit?

Die Landesregierung ist im Beirat Radverkehr des Bundesverkehrsministers sowie im Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr vertreten. Hierüber gibt sie ihr Know-how an andere Länder und den Bund weiter. Das Gleiche gilt für die Beteiligung der Landesregierung in der Verkehrsministerkonferenz.

13. Hält es die Landesregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2020 deutlich zu erhöhen?

Ja.

14. Hält es die Landesregierung für möglich, den Anteil des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen bis 2020 deutlich zu erhöhen?

Die Fragen 14-16 werden im Zusammenhang beantwortet.

Eine Entwicklung hin zu einem höheren Anteil des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen könnte nach Einschätzung der Landesregierung durchaus in den nächsten Jahren feststellbar sein. Eine *deutliche* Erhöhung des Radverkehrs bei Logistikdienstleistungen *bis 2020* hält die Landesregierung jedoch nicht für wahrscheinlich. Eine Warenzustellung per Lastenrad ist lediglich auf der "letzten Meile" in den Innenstädten praktikabel.

Gegenwärtig existieren verschiedene Modellprojekte in einzelnen Großstädten (z. B. das Netzwerk Cargobike in Dortmund, ein Modellprojekt der IHK in Köln und ein überregionales Modellvorhaben der Stadt Herne).

Auch die Ergebnisse des EU-Projektes Cyclelogistics (2011-2014) deuten auf ein hohes Potenzial des Radverkehrs bei Logistik-Dienstleistungen in städtischen und verdichteten Räumen hin. Danach könnten 25 % des Zustellverkehrs bis zu einer Entfernung von 7 km und einem Transportgewicht von 250 kg per Fahrrad durchgeführt werden.

Es ist zu erwarten, dass das Potenzial des Lastentransports mit dem Fahrrad durch die Entwicklung der E-Bikes gefördert wird. Hierdurch werden längere Strecken, größere Transportvolumen und eine schnellere Zustellung ermöglicht.

Die zweijährige Studie des BMVI „Ich-ersetze-ein-Auto“ (2012-2014) untersuchte bundesweit mit 40 Lastenrädern in 9 Städten im Kurierdienst mit minutiösen Aufzeichnungen deren Alltagstauglichkeit. Danach könnten 42 % der mit einem Pkw abgewickelten Kurier-Aufträge und 19 % der daraus resultierenden Fahrleistung mit Elektro-Lastenrädern ersetzt werden.

Es ist jedoch zu beachten, dass die erwähnten Studien auf ein eher theoretisches Potential abzielen. Ausschlaggebend hingegen ist die Frage nach der tatsächlichen Umsetzung, d. h.

der unternehmerischen Entscheidung über den Einsatz von Lastenfahrrädern - die betroffenen (Logistik-) Unternehmen müssen die theoretischen Möglichkeiten auch nutzen.

Als Hindernis für einen großflächigen Einsatz von Lastenrädern werden vor allem die Personalkosten (kleinere Liefermengen benötigen mehr Fahrer) oder eine fehlende Infrastruktur (z. B. Depots/Abholstellen) gesehen.

Die Landesregierung geht insofern und im Hinblick auf den extrem kurzen Zeitrahmen nicht davon aus, dass die theoretisch möglichen Potentiale bis 2020 auch Realität werden.

15. Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage I.14

16. Wenn ja, wie?

Siehe Antwort zu Frage I.14

17. Wie beurteilt die Landesregierung das Potenzial des Radverkehrs für die Erreichung der Klimaschutzziele des Landes?

Im Klimaschutzplan fußen die Ziele der Landesregierung für den Sektor Verkehr auf der "Zielperspektive Nahmobilität 2.0" des Aktionsplans Nahmobilität der Landesregierung. Der starke Zuwachs der Anteile des nichtmotorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr hat dabei einen hohen Stellenwert. Dies findet insbesondere in folgenden Strategien des Klimaschutzplans Niederschlag:

LR-KS4-S21 Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr

LR-KS4-S30 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

LR-KS6-S52 Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Klimaschutzplan NRW wurden Szenarienrechnungen vorgenommen, um das Potenzial im Klimaschutz zu ermitteln. Hierbei ist auch die Verschiebung des Modal Split im Personenverkehr in Richtung Radverkehr auf 22 % bis zum Jahr 2030 eingeflossen und im Kontext eines insgesamt energieeffizienteren Verkehrs wird eine CO_2-Minderung von 40 % im nordrhein-westfälischen Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 als möglich angenommen: https://www.klimaschutz.nrw.de/dokumente/wissenschaftliche-begleitung/

18. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über quantifizierbare Auswirkungen einer prognostizierten Zunahme des Radverkehrs u. a. auch auf die Schadstoff- und Lärmemissionen vor?

Die Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Radverkehr bewirkt einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und damit der Lärm- und Luftbelastung (Feinstaub und Stickstoffoxide).

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum Klimaschutzplan NRW wurden Szenarienrechnungen vorgenommen, um das Potenzial von Klimaschutzmaßnahmen zu ermitteln (siehe Antwort zu Frage I-17).
Die Auswirkungen eines veränderten Modal Split auf die NOx-Emissionen in NRW werden derzeit in einem Gutachten zur NOx -Minderungsstrategie mit untersucht.

Über die Quantität dieser Auswirkungen liegen Erkenntnisse aus der Studie des Umweltbundesamtes „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ Texte 19/2013:
http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451.pdf

19. Über welche Finanzierungswege (z. B. Radwegebau an Landesstraßen, Kommunaler Straßenbau, ÖPNV-Förderung, Städtebauförderung, EFRE-Förderung) erfolgen Förderungen bzw. Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen zur Verbesserung des Radverkehrs?

a) Radwege an Bundesstraßen

Seit 1981 besteht ein Radwegeprogramm für Bundesstraßen. Das Programm sieht sowohl den nachträglichen Anbau von Radwegen an vorhandene Bundesstraßen als auch den Bau von Radwegen im Rahmen von Ausbau-/Neubaumaßnahmen vor. Der nachträgliche Anbau von Radwegen bildet hierbei den Schwerpunkt.

b) Radwege an Landesstraßen

Der Bau von Radwegen an Landesstraßen kann im Landeshaushalt insgesamt aus vier Titeln finanziert werden:

b1) Kapitel 09 150, Titel 777 11 - Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen -

Aus diesem Titel werden Maßnahmen zur Erhaltung von Radwegen sowie kleinere Vorhaben, soweit diese ohne umfangreiche Veränderung des Straßenkörpers und ohne größeren Grunderwerb möglich sind, finanziert.

b2) Kapitel 09 150, Titel 777 12 - Um- und Ausbau von Landesstraßen bis zu 3 Mio. € Gesamtkosten je Maßnahme -

Aus diesem Titel wird der nachträgliche Anbau von Radwegen an vorhandene Landesstraßen ohne gleichzeitige Veränderung der Fahrbahn und der Bau von Radwegen im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen finanziert.

b3) Kapitel 09 150, Titel 777 13 - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans -

Aus diesem Titel werden die Vorhaben des Landesstraßenausbauplans finanziert. Ein Teil dieser Mittel fließt ebenfalls in den Radwegebau, und zwar dann, wenn im Zusammenhang mit dem Bau oder Ausbau der Fahrbahn auch ein Radweg angelegt wird.

b4) Kapitel 09 150, Titel 777 14 - Radwegebau an bestehenden Landesstraßen -

Dieser Titel ist im Landeshaushalt 1996 erstmals ausgebracht worden. Hauptsächlich soll hier der nachträgliche Anbau von Radwegen (ohne Ausbau der Fahrbahn) finanziert werden.

c) Förderung des kommunalen Radverkehrs

Hier stehen den Gemeinden und Kreisen des Landes im Verkehrsbereich zwei Förderzugänge offen:
Zum einen können Radwege an verkehrswichtigen Straßen bis zum Jahr 2019 aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes und ergänzender Landesmittel (Kapitel 09 140 Titel 883 14 bzw. 883 15) gefördert werden, wenn der Bau von Radwegen im Zusammenhang mit dem Neu- oder Anbau einer verkehrswichtigen Straße erfolgt.

Zum anderen stellt das Land im Rahmen der Nahmobilitätsförderung Fördermittel zur Verfügung (Kapitel 09 140 Titel 883 61). Hier werden neben dem Bau oder Ausbau von Radwegen auch Fahrradstraßen, Wegweisungssysteme sowie Radfahr- und Schutzstreifen, Fahrradstationen und vieles andere mehr gefördert. Siehe auch Antwort zu Frage III-4 bzw. Tabelle 2 zu III-4.

d) Förderung der kommunalen Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Nahmobilität

Aus dem Kapitel 09 140 Titel 633 61 wird die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW unterstützt.

e) Verkehrssicherheitsarbeit

Aus dem Kapitel 09 140 Titel 536 70 werden öffentlichkeitswirksame Aktivitäten zum Thema Verkehrssicherheit auf dem Rad gefördert. Auch das aus diesem Titel geförderte „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ sowie die Landesverkehrswacht setzen sich stark für das Thema Radverkehrssicherheit ein.

f) Radwegebau an Bundeswasserstraßen

Der Bau bzw. Ausbau von Bundeswasserstraßen begleitenden Betriebswegen für Zwecke des Fahrradverkehrs wird von Seiten der Bundeswasserstraßenverwaltung unterstützt.

g) Bike & Ride-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen

Gemäß § 12 ÖPNVG NRW können die Zweckverbände des ÖPNV (Nahverkehr Westfalen-Lippe, Nahverkehr Rheinland, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR) aus ihrem Anteil an der pauschalierten Investitionsförderung Bike & Ride (B+R) – Anlagen an Haltestellen des SPNV und an Stadtbahnhaltestellen für den vereinfachten Umstieg vom Rad auf den ÖPNV fördern. In diesen Fällen sind meist Kommunen die Antragsteller. Gefördert werden i. d. R. 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Das ÖPNVG NRW bietet grundsätzlich auch einen Förderzugang zur Finanzierung nach § 13 ÖPNVG NRW.

Am Beispiel des Nahverkehr Rheinland (NVR) wird derzeit ein neuartiges mit ÖPNV-Ausweisen nutzbares Fahrrad-Sharing-System der Kölner Verkehrsbetriebe AG in Köln gefördert. Gefördert wird die Infrastruktur des Leihfahrradsystems an Haltestellen bzw. Verkehrsstationen des ÖPNV durch den NVR als „öffentliches Fahrradverleihsystem“ (kommunaler ÖPNV mit 89 Haltestellen und 1.040 B+R-Stellplätzen; SPNV mit 11 Haltestellen und 160 B+R-Stellplätzen) mit einem Förderhöchstbetrag je Anlage bzw. Stellplatz.

h) Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des nationalen Radverkehrsplans

Hier unterstützt der Bund (BMVI) seit 2004 mit Hilfe von Finanzierungsbeiträgen gezielt Aktionen der Länder und Kommunen.

i) Kommunalrichtlinie (Klimaschutz)

Der Bund (BMUB) fördert lokale Radweglückenschlüsse und andere klimarelevante Projekte für den Radverkehr im Rahmen der Kommunalrichtlinie.

j) Tourismusförderung

Radtouristische Projekte (Infrastruktur, Marketing, Netzwerke, Dienstleistungen) werden vom MWEIMH landesweit mit EFRE-Mitteln gefördert. In den Grenzregionen von NRW zu den Niederlanden und zu Belgien sind zahlreiche radtouristische Projekte über INTERREG gefördert worden. In den ausgewiesenen Fördergebieten der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ werden GRW-Mittel für radtouristische Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt.

k) Umwelt

Das Ökologieprogramm Emscher-Lippe (ÖPEL) läuft Ende 2015 als Programm aus. Bereits 2015 sind keine neuen Radverkehrsprojekte im Rahmen des ÖPEL bewilligt worden. In 2015 fließen lediglich noch Reste aus den bewilligten mehrjährigen Projekten ab.

l) Ländliche Räume

Im Rahmen des NRW-Programms "Ländlicher Raum 2014-2020", des Operationellen Programms 2014-2020 für den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER), können im Rahmen von LEADER auch einzelne Fördermaßnahmen mit Bezug zum Radverkehr gefördert werden, wenn sie der Umsetzung der lokalen Entwicklungsstrategie der jeweiligen LEADER-Region dienen. Auch im Rahmen der Teilmaßnahme "Investitionen in dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturen" kann prinzipiell ein Förderung vom Maßnahmen mit Bezug zum Radverkehr (z. B. Radwegbeschilderungen) erfolgen. Einen eigenen Förderschwerpunkt zur Förderung des Radverkehrs gibt es im NRW-Programm "Ländlicher Raum 2014-2020" nicht.

m) Städtebauförderung

Im Rahmen der Städtebauförderung werden Maßnahmen der integrativen Stadtentwicklung und Stadterneuerung gefördert. Dabei haben integrative Gesamtmaßnahmen vorrangige Bedeutung, bei denen sich die Gemeinden auf die Handlungsräume der Region mit interkommunalen Strategien der Innenstädte und Ortskerne mit Leerstandsproblemen einschließlich der Neunutzung innerstädtischer Brachflächen sowie der Stadtteile mit sozialen und strukturellen Problemen konzentrieren.

Gegenstand der Förderung kann, soweit es zur Erfüllung des Zuwendungszwecks erforderlich ist, unter anderem die Herstellung oder Änderung örtlicher öffentlicher Straßen und Wege, einschließlich Radwegen sein.

Bei der Konzeption für umfassende bauliche und funktionale Aufwertung des jeweiligen Gebietes sind unter anderem die Ergebnisse einer stadtklimatischen Verbesserung zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass die Gestaltung des öffentlichen Raumes so erfolgt, dass alle Menschen unabhängig von Alter und körperlichen Einschränkungen öffentliche Gebäude, Straßen, Wege und Plätze selbstständig und uneingeschränkt nutzen können. Grundsätzlich ist zu beachten, dass Mittel der Städtebauförderung nur eingesetzt werden können, sofern eine anderweitige Finanzierung nicht möglich ist (Subsidiaritätsprinzip).

n) Kommunalinvestitionsförderungsgesetz

Über das Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) des Bundes in Verbindung mit dem Gesetz zur Umsetzung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes in Nordrhein-Westfalen (KInvFG NRW) sind Förderungen von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs als Investitionen im Förderbereich Luftreinhaltung möglich.

Zum Hintergrund:

Mit dem KInvFG hat der Bund 3,5 Mrd. Euro zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen für die Jahre 2015 bis 2018 bereitgestellt. Die davon auf Nordrhein-Westfalen entfallenden rd. 1,126 Mrd. Euro wurden auf Grundlage des KInvFG NRW den betroffenen Kommunen pauschal zur Verfügung gestellt. In wie weit diese Mittel zur Verbesserung des Radverkehrs oder in andere, nach dem KInvFG zulässige Maßnahmen, eingesetzt werden, liegt in der Entscheidung der einzelnen Kommune.

20. Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – standen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2010 bis 2014 zur Verfügung? Welche Finanzmittel wurden jeweils abgerufen bzw. für Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs verwendet?

Wie aus der Antwort zu Frage I-19 ersichtlich ist, bestehen sehr viele unterschiedliche Möglichkeiten, den Radverkehr zu fördern. Nicht zu allen Fördermöglichkeiten bestehen EDV-technisch auswertbare Statistiken. Soweit erfasst, werden diese in den Tabellen zu I-20 und I-21 dargestellt. Zu den übrigen Politikfeldern können folgende Aussagen getroffen werden:

Aus Sicht des **ÖPNV** kann eine differenzierte Antwort nicht gegeben werden, da der Radverkehr nicht separat gefördert wird. Beispielsweise sind im Landeshaushalt 2015 zur Förderung des ÖPNV und des SPNV nach §§ 12 und 13 ÖPNVG NRW u.a. 99.084.600,00.- € aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes (RegG) und 129.760.500,00.- € aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) etatisiert. Aus diesen Mitteln erhalten die Zweckverbände ihren Anteil zur Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Höhe von derzeit jährlich min. 120 Mio. €. Die Verwendung der Mittel nach § 12 ÖPNVG liegt in der alleinigen Verantwortung der Zweckverbände. Eine feste Zuordnung von Mitteln zu B+R-Maßnahmen besteht nicht.

Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs können Gegenstand der **Städtebauförderung** im Rahmen integrierter Gesamtmaßnahmen sein; ein für diesen Zweck ausgewiesener Mittelansatz besteht weder, noch existiert eine dahingehende Statistik oder Berichtspflicht.

Im Rahmen des Ökologieprogramms Emscher Lippe (ÖPEL) des **MKULNV** standen im Zeitraum 2010 - 2014 insgesamt 51,4 Mio. € Fördermittel in NRW zur Verfügung. Davon sind 17,4 Mio. € für den Radverkehr verwendet worden. Da es im NRW-Programm "Ländlicher Raum 2007-2014" keine Fördermaßnahme gab, die explizit der Förderung des Radverkehrs dient, stand auch kein eigenes Finanzbudget für solche Maßnahmen zur Verfügung.

Hinweis: Die im Rahmen von LEADER bzw. im Rahmen der Integrierten Ländlichen Entwicklung geförderten Projekte mit Bezug zum Radverkehr sind in der Anlage Tabelle zu I-20 und I-21 enthalten.

21. Welche Finanzmittel – ggf. mit einem Anteil des Radverkehrs und ggf. inklusive darauf bezogene Einnahmen von EU oder Bund – stehen für den Radverkehr jeweils über die in der vorangegangen Frage beschriebenen verschiedenen Finanzierungswege jeweils in den Jahren 2015 ff. (voraussichtlich) zur Verfügung?

Soweit möglich sind die in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen Haushaltsmittel in der Tabelle zu I-20 und 21 aufgeführt. Darüber hinaus bleibt Folgendes anzumerken:

Im Rahmen der Umsetzung des Operationellen Programms 2014 - 2020 für den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (OP EFRE NRW) sind innerhalb der Prioritätsachsen (1) " Stärkung von Forschung, technologischer Entwicklung und Innovation", (3) "Förderungen der Bestrebungen zur Verringerung der CO_2-Emissionen" und (4) "Nachhaltige Stadt und Quartiersentwicklung" sind Absichten für Fördermaßnahmen mit Bezug zum Radverkehr bekannt. Zum jetzigen Zeitpunkt können aber keine Aussagen zu erfolgten Förderbescheiden und damit zu den Finanzmitteln getroffen werden. Ein festes Budget für den Radverkehr gibt es im Rahmen des OP EFRE nicht.

Auch im NRW-Programm "Ländlicher Raum 2014-2020" gibt es kein eigenes Budget für den Radverkehr. Bei LEADER entscheidet die lokale Aktionsgruppe (LAG) der jeweiligen LEADER-Region aufgrund eigener Projektauswahlkriterien, welche Fördermaßnahmen zur Umsetzung der lokalen Entwicklungsstrategie dienen sollen.

Das ÖPEL lief Ende 2015 als Programm aus. Bereits 2015 sind keine neuen Radverkehrsprojekte im Rahmen des ÖPEL bewilligt worden. In 2015 sind lediglich noch Reste aus den bewilligten mehrjährigen Projekten abgeflossen.

Bezüglich Maßnahmen des ÖPNV und der Städtebauförderung siehe Antwort zu Frage I-20.

22. Wie hoch ist der Umfang der über die Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau für die nächsten Jahre eingeplanten / beantragten Fördermaßnahmen mit Radverkehrsbezug? Wie verhält sich dies zu den insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln und zu den weiteren eingeplanten / beantragten Maßnahmen ohne Radverkehrsbezug?

Von den für das Jahresprogramm 2016 eingeplanten 90 Maßnahmen mit einem Gesamtzuwendungsvolumen in Höhe von 60,42 Mio. € weisen 29 Maßnahmen mit einem Zuwendungsvolumen von 30,37 Mio. € einen Radverkehrsbezug auf. Der Radverkehrsanteil am Zuwendungsvolumen, der je nach Maßnahme naturgemäß sehr unterschiedlich ausfällt, ist EDV-technisch nicht erfasst und kann daher nicht beziffert werden. Darüber hinaus sind nach derzeitigem Stand (Dezember 2015) 553 Maßnahmen mit einem Gesamtzuwendungsvolumen in Höhe von 796,88 Mio. € bei den Bezirksregierungen zur Förderung nach den Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau angemeldet. Ob und ggf. inwieweit diese Maßnahmen einen Radverkehrsbezug haben, ist EDV-technisch ebenfalls nicht ermittelbar. Eine aktengestützte manuelle Auswertung kann angesichts der Vielzahl der Maßnahmen und der derzeitigen Arbeitsbelastung von den Bezirksregierungen auch im Rahmen der Beantwortung einer Großen Anfrage nicht geleistet werden.

23. Wie hoch waren seit 2010 (nach Jahr) bzw. sind (voraussichtlich in Zukunft) die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Maßnahmen mit Radverkehrsbezug an Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen? Welche Mittel (nach Jahr) wurden abgerufen?

Dem Land NRW werden die Mittel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesfernstraßen bedarfsgerecht unter Berücksichtigung des dem Bund zur Verfügung stehenden Gesamtplafonds zur Verfügung gestellt. Die Mittel sind zweckgebunden. Die verausgabten Mittel entsprechen in der Höhe den vom Bund zugewiesenen bzw. vom Land NRW abgerufenen Mitteln. In welcher Höhe der Bund dem Land NRW voraussichtlich in der Zukunft Mittel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesfernstraßen zur Verfügung stellen wird, ist nicht bekannt. Die getätigten Ausgaben in den Jahren 2010 bis 2015 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Tabelle: Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung an Bundesstraßen

	2010 in Mio. €	2011 in Mio. €	2012 in Mio. €	2013 in Mio. €	2014 in Mio. €	2015 in Mio. €
Ausgaben	6,8	8,5	11,2	9,7	8,2	9,8

24. Wie hoch waren seit 2010 (nach Jahr) bzw. sind (voraussichtlich in Zukunft) die Ausgaben des Bundes für Maßnahmen mit Radverkehrsbezug an Bundeswasserstraßen in Nordrhein-Westfalen?

Der Landesregierung liegen keine Informationen zur Höhe der Ausgaben des Bundes für Maßnahmen mit Radverkehrsbezug an Bundeswasserstraßen in NRW vor. Sowohl die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen als auch der hieran evtl. liegenden Betriebswege/Radwege stehen in der alleinigen Zuständigkeit der Bundeswasserstraßenverwaltung.

25. Wie beurteilt die Landesregierung die wirtschaftliche Bedeutung des Radverkehrs, inklusive Produktion, Handel, Reparatur und sonstige Dienstleistungen für das Land?

Die Fragen I-25 bis I-27 werden zusammenfassend beantwortet:

Raumbezogene Zahlen, die die wirtschaftliche Bedeutung des Radverkehrs verdeutlichen, liegen nur für das Bundesgebiet insgesamt vor. Der Umsatz der Fahrrad-, Teile- und Komponentenindustrie in Deutschland belief sich nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes im Jahre 2014 geschätzt auf 4 bis 5 Milliarden Euro, davon rund 2 Milliarden für Fahrräder und E-Bikes (Umsatzsteigerung von 2013 nach 2014 um ca. 9,6 Prozent). Auch beim Absatz, der 4,1 Millionen verkaufte Fahrräder und E-Bikes umfasste (+7,9 Prozent), konnte die Fahrradindustrie deutlich zulegen. Die deutsche Fahrradwirtschaft hat im Jahre 2014 rund 1,19 Millionen Fahrräder und E-Bikes exportiert. Das ist ein Plus von 4,6 Prozent gegenüber 2013. Laut ADFC steht die Fahrradbranche für 278.000 Arbeitsplätze (Mitte 2013). Darüber hinaus unterstreichen die wirtschaftliche Bedeutung des Radverkehrs in Deutschland auch die 153 Millionen Tagesreisen und die 22 Millionen Übernachtungen in- und ausländischer Fahrradtouristen (Daten: Grundlagenstudie des Deutschen Tourismusverbandes e.V. "Radtourismus in Deutschland", Jahr 2009). Dazu wurden 9,1 Milliarden Euro Bruttoumsätze inklusive Reisekosten und Investitionen für den Radtourismus in Deutschland getätigt. Über die positiven Auswirkungen der Radnutzung auf die Gesundheit der Mitarbeiter entstehen weitere betriebs- und auch volkswirtschaftliche Vorteile. Eine vom niederländischen Verkehrsministerium in Auf-

trag gegebene Studie belegt, dass es bei regelmäßiger Radnutzung der Beschäftigten zu weniger Fehlzeiten in den Unternehmen und damit verbunden zu geringeren Aufwänden für Lohnfortzahlungen sowie Produktivitätseffekten kommt. Dies könnte langfristig auch Auswirkungen auf die Abgabenhöhe haben und zu einer Entlastung der Sozialversicherungssysteme führen.

Weltweit technisch führende Unternehmen der Fahrradwirtschaft haben ihren Sitz in NRW. Dazu gehören Busch + Müller in Meinerzhagen für Fahrradbeleuchtung, Tubus in Münster für Gepäckträger, Hebie in Bielefeld für Ketten- und Radschützer, SKS in Sundern für Radschützer und Luftpumpen, Schoberer Rad Messtechnik (SRM) in Jülich für Leistungsmessung, Zweipluszwei in Köln für Kinderanhänger, Hasebikes in Waltrop für Spezialräder, ABUS in Wetter für Fahrradschlösser, Schwalbe in Reichshof für Fahrradreifen und -schläuche, WSM Walter Solbach Metallbau für Fahrradabstellanlagen oder Efbe Prüftechnik in Waltrop. Im Raum Bielefeld ist die letzte noch nennenswerte Fahrradrahmenproduktion in Deutschland. Mittelständische Fahrradhersteller gibt es im Raum Bielefeld, Münsterland und Köln. Mit der Zweiradeinkaufsgenossenschaft ZEG sitzt in Köln der größte deutsche Einkaufsverband, dem 960 von 3.800 Fahrradhändler in Deutschland angeschlossen sind. Auch der Fahrradhandel, der immerhin noch zu 80 % (Quelle: ZIV) von Fachhändlern betrieben wird, ist in NRW stark vertreten. Im sich wandelnden Industrieland NRW bieten außer den technisch führenden Herstellern auch die Fahrradwerkstätten des Fahrradhandels technische Arbeitsplätze, die zudem einen vergleichsweise niedrigen Qualifizierungsanspruch haben.

26. Welcher Anteil des nordrhein-westfälischen Bruttoinlandsprodukts wird in direktem Zusammenhang mit der Fahrradproduktion, dem Fahrradhandel und -reparaturdienstleistungen, dem Fahrradverkehr oder anderen unternehmerischen Tätigkeiten mit Bezug zum Fahrrad erwirtschaftet?

Siehe Antwort zu Frage I-25.

27. Wie viele Beschäftigte sind in den genannten Bereichen in Nordrhein-Westfalen tätig?

Siehe Antwort zu Frage I-25.

28. Welche Rolle spielt der Radverkehr nach Auffassung der Landesregierung für eine positive Entwicklung der nordrhein-westfälischen Quartiere?

Das Quartier ist für seine Bewohnerinnen und Bewohner das unmittelbare, persönliche Lebensumfeld. Wohnen, Versorgen und soziale Interaktion finden hier statt. Im Quartier bewegen sich die Menschen hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad, es ist der primäre Raum für Nahmobilität und Bewegung. Damit sind neben den städtebaulichen Maßnahmen und der Sicherstellung bezahlbaren Wohnens, verkehrliche Maßnahmen, die Fußwege und Radverkehr ermöglichen, die Grundlage für eine gesunde, urbane Quartiersentwicklung.

29. Inwiefern findet diese Auffassung konkreten Niederschlag in der Verkehrs- und der Quartierspolitik der Landesregierung?

Im Rahmen der Wohnraumförderung, der Städtebauförderung und der Förderung der Nahmobilität werden in den Quartieren der Städte und Gemeinden auch konkrete Projekte zur Verbesserung der öffentlichen Räume für den Fuß- und Radverkehr und damit die mobilitätsfreundliche Quartiersentwicklung gefördert.

Einige Beispiele aus der Städtebau- und Wohnraumförderung 2015 sind

- Der innerhalb des Stadterneuerungsgebietes „Mülheim Innenstadt“ liegende Teil des Radschnellwegs Ruhr durch das Ruhrgebiet, der hier als Quartiersradweg und Aufenthaltsbereich angelegt ist;

- die „Nordbahntrasse Wuppertal“, die als 23 km lange multifunktionale Fuß- und Radwegeverbindung mehre Quartiere vernetzt, die mit Städtebauförderungsmitteln aufgewertet werden;

- der Ausbau von Grünwegen und die Entwicklung strategischer Wegeverbindungen mit Leitsystemen für Rad- und Fußgängerverkehr im Rahmen der sozialen Stadt Viersen Südstadt

- in Bochum der Geh- und Radweg zum Eisenbahnmuseum - und aus der Wohnungsbauförderung die Unterstützung der Mobilität in der Flüssesiedlung durch Entwicklung einer zielgruppen- und quartiersbezogenen Nahmobilität durch Kooperation mit dem Fahrradverleih Nextbike und Carsharing, in Bielefeld die Aufwertung der Innenstadt durch Neugestaltung des Neumarktes und Anlage einer Fuß-/ Radwegeverbindung zwischen Kesselbrink und Ostbahnhof

- der „Lohberg Corso“ in Dinslaken, ein als großzügige Promenade gestalteter 1,6 km langer kombinierter Fuß- und Radweg, der das Kreativquartier Lohberg durchkreuzt und in das Wegenetz des Emscher Landschaftsparks übergeht und eine Anbindung an die Römer-Lippe-Route erhält;

- in Coesfeld der Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes

- in Herzebrock-Clarholz die Aufwertung der Fuß- und Radwegverbindung an der Gräfte

- in Meinerzhagen der Umbau und die Aufwertung des Rad- und Fußwegenetzes zwischen Bahnhof und Innenstadt.

Über die konkreten Maßnahmen hinaus enthält die BauO NRW die Pflicht, bei der Errichtung baulicher Anlagen Fahrradabstellplätze herzustellen und leistet somit einen wesentlichen Beitrag für den Radverkehr in NRW.

Auf Tagungen wird auf die Bedeutung der Nahmobilität für die Lebensqualität im Quartier hingewiesen. Als Beispiel ist zu nennen der Kongress „Das Quartier: urban, grün und nahmobil“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW im Februar 2015, der aus unterschiedlichen Blickpunkten Maßnahmen für eine zukunftsfähige Quartiersentwicklung aufgezeigt hat (http://www.agfs-nrw.de).

Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ berät Kommunen in der konkreten Umsetzung lokaler Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität in den Quartieren. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit werden in Publikationen gute, quartiersbezogene Beispiele für eine gesunde und zukunftsfähige Mobilität für alle vorgestellt.

Die Quartiersakademie Nordrhein-Westfalen bietet in Veranstaltungen „Bürger machen mobil“ eine Austauschplattform für zivilgesellschaftliche Initiativen an, die sich für Radwege und Nahmobilität in ihren Quartieren einsetzen. Unterstützt werden damit auch der kontinuierliche Erfahrungsaustausch und die Vernetzung des entsprechenden bürgerschaftlichen Engagements (www.nrw-urban.de).

30. Inwiefern berücksichtigt die Landesregierung in ihrer Radverkehrspolitik die besonderen Anforderungen des ländlichen Raums?

Im ländlichen Raum sind die Sicherstellung der Daseinsgrundvorsorge und die Steigerung bzw. der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Kommunen zentrale Handlungsmotive. Durch die Förderung von Radschnellwegen und ihrer geplanten Aufnahme als Radschnellverbindungen des Landes in das Straßen- und Wegegesetz NRW zur Verbesserung der Anbindung von ländlichen Regionen sowie die Stärkung des Radtourismus werden diese Handlungsmotive in die Radverkehrspolitik gespiegelt. Radschnellwege kommen durch ihre Gestaltung gerade den Ansprüchen an das Fahren von Pedelecs entgegen. In der Kombination von Radschnellwegen und Pedelecs steigt die Reichweite von Fahrradfahrern auf 15 km pro Strecke. Damit können sie eine wichtige Funktion als Zubringer zum ÖPNV einnehmen, dessen Qualität im ländlichen Raum in der Fläche teilweise nicht befriedigend ist. Landkreise, die Mitglied in der AGFS sind, verstehen ihre Mitgliedschaft auch als Impulsgeber für die kreisangehörigen Kommunen und setzen sich dort für die Belange des Radverkehrs ein.

Die touristische Entwicklung des ländlichen Raums zählt zu den Zielsetzungen des Masterplans Tourismus NRW. Seit der Förderperiode 2007-2013 werden masterplan- konforme, radtouristische Projekte im ländlichen Raum verstärkt gefördert. Sie steigern das touristische Angebot und tragen dazu bei, die Mobilität der Gäste zu verbessern. Profitieren können davon auch andere touristische Segmente wie zum Beispiel der Naturtourismus, der Gesundheitstourismus oder der Kulturtourismus, deren Potenziale im ländlichen Raum auch auf dem Fahrrad erlebbar gemacht werden und zusätzliche Gäste anlocken.

Darüber hinaus liegt ein Schwerpunkt des NRW-PROGRAMM LÄNDLICHER RAUM 2014-2020 im Bereich der integrierten ländlichen Entwicklung. Damit trägt das Programm den gemeinsamen Plattform der Landesregierung und den Leitthemen für die EU-Fonds mit Blick auf Regionen im Strukturwandel umfassend Rechnung. Für die ländlichen Räume geht es hier insbesondere um die Bewältigung des demografischen Wandels. Es gilt Lebensqualität unter veränderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu bewahren, indem Anpassungen und Innovationen für die Daseinsvorsorge (Versorgungsstrukturen, digitale Teilhabe, Kinder- und Jugend, Gemeinschaftseinrichtungen, Ortsbild, Mobilität etc.) unterstützt werden. Hierzu gehörten und gehören sicherlich auch künftig Maßnahmen zur Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur und des Radtourismus (S. Antworten zu Fragen I 19-21).

II. Bedingungen des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen

1. Wie hat sich der landesweite Anteil des Radverkehrs am Modal Split seit 2005 entwickelt? (Bitte aufschlüsseln nach Kurz-, Mittel-, Langstrecken)

Es liegen keine landesspezifischen Daten vor. Die Entwicklung des Modal Split des Verkehrsaufkommens (Anteil Anzahl Wege je Verkehrsmittel) in Deutschland ist für die Jahre 2005 – bis 2013 in der folgenden Tabelle dargestellt. Eine jährliche Differenzierung nach Wegelängen liegt nicht vor.

	Modalsplit des Verkehrsaufkommens (Prozent) (Differenzen in den Summen durch Rundung)								
	2005	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Personen insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Nach Hauptverkehrsmittel:									
Fußwege	22,9	22,3	21,7	22,6	21,5	22,3	21,1	20,6	22,3
Fahrradwege	12,0	11,5	10,4	10,9	11,8	11,3	14,7	13,2	12,9
MIV-Wege (Pkw als Fahrer, Mitfahrer, Krad)	53,9	55,4	56,6	54,7	54,6	54,4	52,9	54,1	52,4
ÖV-Wege (Bus, Straba, U-/S-Bahn, Zug)	9,8	10,4	10,7	11,2	11,5	11,7	10,9	11,7	12,1
Sonstige (Schiff, Flugzeug, Taxi usw.)	1,3	0,4	0,6	0,6	0,6	0,3	0,4	0,3	0,2

Quelle: Deutsches Mobilitätspanel

Nach Wegelängen differenzierte Zeitreihen liegen nicht vor. In der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (2008) stellten sich die Modal Split Anteile für das Fahrrad differenziert nach Wegelängen wie folgt dar:

Wegelänge	Anteil Fahrrad (Prozent)
< 1km	14
1 bis < 2 km	18
2 bis < 5 km	11
5 bis <10 km	5
10 bis <20 km	3
20 bis <50 km	2
>50 km	1

Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegelänge an der gesamten am Tag zurückgelegten Wegelänge liegt stabil bei rund 3 %.

2. Wie hat sich der Wegeanteil des Radverkehrs in den Kreisen und Kreisfreien Städten seit 2005 entwickelt? (bitte getrennt aufschlüsseln)

Es liegen keine entsprechend differenzierten Daten vor. Einzelne Modal Split-Untersuchungen in den NRW-Kommunen haben keine generelle Aussagekraft. Nach Mobilität in Deutschland (MiD 2008) beträgt der Fahrradanteil an den Wegen in Kernstädten sowie in verdichteten und ländlichen Kreisen gleichermaßen 10 %.

3. Wie haben sich Wegelängen und -häufigkeiten einzelner Bevölkerungsgruppen (u.a. Männer/Frauen, Kinder, Berufstätige) seit 2005 entwickelt?

Es liegen keine entsprechend differenzierten Daten vor. Nach den MiD-Erhebungen der Jahre 2002 / 2008 ergeben sich folgende Anhaltspunkte:

- Wegelängen gesamt: 11,2 km / 11,5 km
- Wegelängen Radverkehr: 3,6 km / 3,2 km
- Wegehäufigkeiten (Anzahl der Wege pro Person und Tag): 3,3 / 3,4 (Männer 3,5; Frauen 3,3)

4. Wie viele Menschen in Nordrhein-Westfalen nutzen regelmäßig das Rad?

NRW-spezifische Daten liegen nicht vor. Nach der bundesweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland von 2008 nutzen junge Menschen (Jahrgang 1990 und später) das Fahrrad häufiger (80 % regelmäßige Nutzung), alte Menschen (Jahrgang 1929 und davor) nutzen das Rad seltener (20 % regelmäßige Nutzung). Nach dem Fahrrad-Monitor Deutschland nutzen 57 % der Deutschen das Fahrrad mindestens mehrmals im Monat (siehe Antwort zu Frage II-5).

5. Für welche Zwecke wird das Rad wie oft genutzt? (bitte aufschlüsseln nach Häufigkeit, Zweck, Distanz, Alter, Geschlecht)

Zur Fahrradnutzung gibt es nur bundesweite Daten, die auf NRW mit seinem Mix aus Ballungsräumen und dünner besiedelten Flächen, Flachland und Mittelgebirgen übertragbar sind. Die aussagekräftigsten Daten liefert der Fahrrad-Monitor Deutschland. Diese repräsentative Online-Befragung lässt der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) alle zwei Jahre vom Sinus-Institut durchführen. Das Projekt wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert. Die letzten vorliegenden Daten stammen aus 2013. Die Ergebnisse von 2015 werden erst in 2016 vorliegen.

Das Fahrrad ist nach dem Auto (Note 1,8) das beliebteste Verkehrsmittel in Freizeit (Note 2,5) und Verkehr (Note 2,7), knapp vor Flugzeug, Motorrad, Motorroller, ÖPNV (Note 3,2) und Zug.

<u>Häufigkeit der Nutzung:</u>

- Insgesamt 57 % der Deutschen nutzen das Fahrrad überhaupt, 32 % häufig: 9 % täglich, 23 % mehrmals pro Woche und 25 % mehrmals im Monat (9+23+25 = 57 %)
- 47 % nutzen das Fahrrad als Verkehrsmittel, 27 % häufig: 9 % täglich, 18 % mehrmals pro Woche und 20 % mehrmals im Monat (9+18+20 = 47 %).
- 44 % nutzen das Fahrrad als Freizeitgerät, 18 % häufig: 3 % täglich, 15 % mehrmals pro Woche und 26 % mehrmals im Monat (3+15+26= 44 %).
- 30 % der Deutschen würden das Fahrrad in Zukunft gerne häufiger nutzen, aber 37 % auch das Auto.

<u>Alter:</u>

Insgesamt 32 % nutzen das Fahrrad täglich (9 %) oder mehrmals pro Woche (23 %), als Verkehrsmittel oder als Freizeitgerät. Davon sind:

- bis 30 Jahre: 39 %
- 30-49 Jahre: 32 %
- 50-65 Jahre: 28 %

Geschlecht:

Insgesamt 32 % nutzen das Fahrrad täglich (9 %) oder mehrmals pro Woche (23 %), als Verkehrsmittel oder als Freizeitgerät.

- Nur Frauen: insgesamt 27 %, täglich 8 % und mehrmals pro Woche 19 %.
- Nur Männer: insgesamt 38 %, täglich 11 % und mehrmals pro Woche 27 %.

Zweck:

Das Fahrrad wird genutzt für:

62 % : Einkäufe / Erledigungen
59 % : Ausflüge
35 % : abends, Treffen mit Freunden
27 % : als Sport
25 % : Fahrt zur Arbeit
10 % : Fahrt zu Schule / Ausbildungsstätte
35 % nutzen das Fahrrad für den Weg zur Arbeit oder zu Schule und Ausbildungsstätte. Von diesen kombiniert ein Drittel (33 %) Fahrrad und ÖPNV.

Distanzen:

Die Distanzen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, liegen zwar nur für die Fahrten zu Arbeit oder Ausbildungsstätte vor, doch sind diese für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel für alle Alltagswege aussagekräftig. Die durchschnittliche Fahrrad-Distanz liegt bei 5,6 km.

0-2 km:	23 %
2-5 km:	38 %
5-10 km:	26 %
10-15 km:	9 %
über 15 km:	4 %

Das heißt: 61 % der Wege mit dem Fahrrad sind kürzer als 5 km. 35 % sind zwischen 5 und 15 km lang. Mit dem vermehrten Einsatz des E-Bikes dürfte sich der Anteil der längeren Distanzen erhöhen.

6. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die Motive regelmäßiger Radnutzung vor?

Laut Fahrradmonitor Deutschland 2013 sind die Hauptgründe für eine regelmäßige Fahrradnutzung: gesundheitliche Gründe (60 %), die Umweltfreundlichkeit (57 %), Kostenersparnis (48 %), Spaß (38 %), bessere Parkmöglichkeit (33 %) und Flexibilität (29 %)

7. Welche Erhebungen wie beispielsweise „Mobilität in Deutschland (MiD)“ oder „Mobilität in Städten – SrV“ stellen für Nordrhein-Westfalen entsprechend informative Datengrundlage dar?

Die Studien "Mobilität in Städten" stellen Datengrundlagen für spezielle Fragen im engeren räumlichen Kontext dar. Nur bei den Städten, die sich innerhalb der jeweiligen Studie beteiligt haben liegen Daten vor, die über die Fahrradnutzung Aussagen zulassen. Es ist damit kein landesweiter Durchschnitt ermittelbar. "Mobilität in Deutschland" stellt einen eher breiten Ansatz dar um Aussagen zur Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger treffen zu können. Hierbei wird jedoch immer nur nach dem Hauptverkehrsmittel gefragt. Kombinierte Verkehre die mit kleineren Teilstrecken z. B. das Fahrrad beinhalten, werden hierbei nicht erfasst. Das von der AGFS entwickelte Befragungsdesign wird seit 2010 in den Mitgliedskommunen eingesetzt und beinhaltet u.a. auch die mit verschiedenen Verkehrsmitteln absolvierten Teilstrecken. Deshalb hält die Landesregierung diese Ergebnisse für realitätsnäher.

Eine weitere Informationsquelle ist das Deutsche Mobilitätspanel.

Um künftig differenzierte eigene Auswertungen durchführen zu können, wurde im Rahmen der neuen Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (2016) in Kooperation mit den SPNV-Zweckverbänden eine eigene Landesstichprobe beauftragt. Die Ergebnisse werden jedoch erst ab 2017 vorliegen.

8. Wie viele Fahrradzählanlagen sind in Nordrhein-Westfalen in welchen Städten installiert und sind sie nach Ansicht der Landesregierung geeignet Informationen zur Radnutzung der Bevölkerung zu gewinnen sowie die Wahrnehmung des Radverkehrs positiv zu beeinflussen?

Es existiert keine Statistik über vorhandene Fahrradzählstellen in NRW. Großstädte wie Köln Düsseldorf und Münster, aber auch die touristische "Radregion Rheinland", setzen Dauerzählstellen jedoch teilweise schon seit Jahren ein, um konkrete Nutzerzahlen zu ermitteln. Im Bereich des landesweiten Radverkehrsnetzes NRW ist geplant, ca. 10 Dauerzählstellen einzurichten. Die erste Dauerzählstelle hiervon wurde im Dezember 2015 an der L 19 in Erkelenz installiert. Dauerzählstellen und Haushaltsbefragungen im Rahmen von Modal Split-Erhebungen ergänzen sich und lassen Rückschlüsse auf die Nutzung des Fahrrades zu. Durch die unmittelbare Wiedergabe der Zählergebnisse in Form von Fahrradbarometern kann der Bevölkerung die Bedeutung des Radverkehrs verdeutlicht werden. Dies motiviert zur Nutzung des Fahrrades.

9. Wie hat sich der Anteil des elektrisch unterstützten Radverkehrs (Pedelecs/E-Bikes) seit 2008 entwickelt? Wie wird sich dieser Bereich nach Auffassung der Landesregierung in den kommenden Jahren entwickeln?

Die E-Bike Verkäufe in Deutschland sind in den letzten Jahren stetig gestiegen.

2008: 110.000 Stück
2009: 150.000 Stück
2010: 200.000 Stück
2011: 330.000 Stück
2012: 380.000 Stück
2013: 410.000 Stück

2014: 480.000 Stück

Für 2015 wurden 520.000 Stück erwartet. Mittelfristig ist mit einem Anteil von 10 % am Gesamtbestand der Fahrräder zu rechnen.

10. Welche Auswirkungen wird nach Auffassung der Landesregierung eine Zunahme des auch elektrisch unterstützten Radverkehrs auf das Verkehrssystem und die Infrastrukturplanung, insbesondere der Bemessung von Straßen, in Nordrhein-Westfalen haben und welche Potenziale ergeben sich hieraus für eine ressourcenschonende Verkehrsplanung?

Die Zunahme des auch elektrisch unterstützten Radverkehrs erfordert vielerorts eine entsprechende bauliche Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur. Auf Grund des zu erwarteten steigenden Radverkehrsanteils und wegen der höheren Geschwindigkeiten, die sich mit Pedelecs erreichen lassen, müssen Radverkehrsanlagen breiter und mit größeren Kurvenradien geplant werden. Die aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen berücksichtigen dies bereits. Die Mindeststandards der Landesregierung für Radschnellwege tragen dem ebenfalls schon Rechnung.

Pedelecs erhöhen insbesondere in Kombination mit Radschnellwegen die Reichweite der Radfahrenden auf bis zu 15 km pro Strecke. Berücksichtig man, dass die Hälfte aller Kfz-Wege kürzer als 5 km ist, können viele Wege auf den Radverkehr verlagert werden. Im ländlichen Raum kommt dem elektrisch unterstützten Fahrrad eine wichtige Funktion als Zubringer zum ÖPNV zu.

11. Welche qualitativen Entwicklungen des Radnutzungsverhaltens lassen sich nach Ansicht der Landesregierung in den vergangenen zehn Jahren feststellen?

Die Nutzung des Fahrrades ist leicht, aber spürbar gestiegen, vor allem im Alltag. Das Potenzial zur weiteren Steigerung ist noch erheblich. Anhaltspunkte dafür sind:

- Das Fahrrad hat in den vergangenen 10 Jahren eine neue gesellschaftliche Akzeptanz erfahren. Es ist wieder schick und es gehört zum guten Ton, Rad zu fahren. Attraktive Alltagsräder belegen dies. Fahrräder in Schaufensterdekorationen sind up to date.
- Es wird mehr Geld beim Fahrradkauf ausgegeben. Der Durchschnittspreis ist weiter gestiegen und lag im Jahr 2014 über alle Fahrradverkäufe bei 528 Euro (Quelle: ZIV), für höherwertige Fahrräder bei 1.145 Euro (Quelle: VSF Verbund Service Fahrrad), für E-Bikes bei 2.351 Euro (Quelle: SAZbike).
- Hinderungsgrund für ein teureres Fahrrad und mehr Radnutzung im Alltag sind in Ballungsräumen häufig das Diebstahlrisiko und der Mangel an sicheren Abstellplätzen.
- Der Boom des E-Bikes fördert die Nutzung des Fahrrades und erweitert dessen Mobilitätsradius. Das schlägt sich derzeit noch nicht in den Nutzungszahlen nieder, wird in den kommenden Jahren aber auch statistisch bemerkbar sein.
- Bisher geht die Radnutzung bei Senioren mit zunehmendem Alter zurück. Mit dem E-Bike bleiben Senioren länger fahrradmobil.
- Der Radverkehr wird durch den E-Antrieb schneller, bisher ohne eine feststellbare Zunahme des Unfallrisikos. Dies stellt neue Ansprüche an Radverkehrsanlagen.
- Das Lastenrad wird für junge Familien in Ballungsräumen zunehmend zum Ersatz für das Auto, zumindest für den Zweitwagen.

- Der ÖPNV ist die ideale Ergänzung zum Fahrrad, um dessen Reichweite zu erhöhen. Radnutzer schätzen das, weil es Umsteigezeit und Fahrzeit spart und die Flexibilität erhöht. Sie wünschen sich für das eigene Fahrrad mehr Mitnahmemöglichkeiten und mehr sichere Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen.

12. Wie ist der gegenwärtige Ausbaustand des Radwegenetzes in Nordrhein-Westfalen? (Bitte aufschlüsseln nach Radwegen auf kommunalen Straßen, Landes- und Bundesstraßen)

Folgende Straßenbegleitende Radwege (ein- oder beidseitig) existieren zum Stichtag 1. Januar 2015:

Bundesstraßen:	2.518 km
Landesstraßen:	5.876 km
Kreisstraßen:	1.834 km

Zu Gemeindestraßen liegen keine Daten vor.

13. Wie hat sich das Radewegenetz in Nordrhein-Westfalen seit 2005 in km bzw. qualitativ entwickelt?

Die Entwicklung der Straßen begleitenden Radwege (einseitig bzw. beidseitig) seit 2005 in km ist in der folgenden Tabelle für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen differenziert dargestellt. Die Längenabnahme bei den Bundesstraßen und im Gegenzug die Längenzunahme bei den Landesstraßen begründet sich durch das Abstufungsprogramm der BAB-parallelen Bundesstraßen zu Landesstraßen. Die Summenwerte setzen sich aus den Angaben „einseitig und beidseitig“ der Statistik zusammen, dies bedeutet: beidseitige Radwege werden als eine Strecke erfasst.

Radwegelängen in NRW

Jahr	**B-Straßen** km	**L-Straßen** km	**K-Straßen** km
2005	2868	5094	1761
2006	2882	5158	1767
2007	2966	5089	1845
2008	2813	5318	1809
2009	2810	5320	1802
2010	2714	5359	1858
2011	2744	5475	1861
2012	2754	5509	1870
2013	2712	5570	1837
2014	2640	5678	1827
2015	2518	5876	1834

Es liegt keine Statistik über die Länge von Radwegen an Gemeindestraßen vor.

Auf Grund des StVO-Status der wegweisenden Beschilderung in Nordrhein-Westfalen und den damit verbundenen Pflichten für die Straßenbaulastträger sowie der Hotline (Meldungsmanager) beim Landesbetrieb Straßenbau NRW wird eine gleichbleibend hohe Qualität sichergestellt. Durch die kontinuierliche Überführung von weiteren Radverkehrsverbindungen in das

landesweite Radverkehrsnetz NRW wird eine positive Entwicklung der Qualität erreicht. Hierzu liegen keine quantitativen Daten vor.

14. In welchem Maße berücksichtigt die Landesregierung beim Um-, Aus- oder Neubau von Straßen in der Baulast des Bundes die Belange des Radverkehrs?

Die Betrachtung aller Verkehrsarten, die die Verkehrsanlage nutzen, ist grundlegender Bestandteil einer Planung. Hierbei wird natürlich auch der Radverkehr betrachtet. Sofern noch keine Radverkehrsanlage vorhanden ist, werden ausgehend vom Netz Überlegungen zum Schließen von Netzlücken angestellt oder entsprechend der Verkehrsbelastung und Radverkehrsbelastung auch Überlegungen zu separaten Radverkehrsanlagen vorgenommen.

Beim Um- und Ausbau vorhandener Radverkehrsanlagen, werden diese - soweit möglich - den aktuellen Regelwerken angepasst.

15. In welchem Maße berücksichtigt die Landesregierung beim Um-, Aus- oder Neubau von Straßen in der Baulast des Landes die Belange des Radverkehrs?

Siehe Antwort zu Frage II-14. Im Zuge der grundsätzlichen Planungsüberlegungen erfolgt bautechnisch keine Unterscheidung nach der Baulastträgerschaft. Die Realisierung richtet sich nach der Leistungsfähigkeit des jeweiligen Baulastträgers.

16. Welche Standards bzw. welche Regelwerke und Richtlinien wendet der Landesbetrieb Straßen.NRW betreffend den Radverkehr in Ortsdurchfahrten an und welche Veränderungen sind hier künftig zu erwarten?

Die folgenden Regelwerke werden für Radverkehrsanlagen in Ortsdurchfahrten angewendet:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), eingeführt mit Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 03.11.2008 und dem Erlass des Landesverkehrsministeriums vom 27. März 2009
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), eingeführt mit dem Erlass des Landesverkehrsministeriums vom 10.06.2011
- Zusätzliche Hinweise zum Radverkehr in Verbindung mit Haltestellen des ÖPNV finden sich in den EAÖ - Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Zusätzliche Hinweise zum Radverkehr in Verbindung mit Barrierefreiheit finden sich im Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum (2012) von Straßen.NRW (Herausgegeben mit Unterstützung des Landes)
- Ferner enthalten auch die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, eingeführt mit dem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 17.10.2008 und des Landesverkehrsministeriums vom 05.12.2008 Hinweise auf die Ausführung von Radverkehrsanlagen (auch innerorts).

Es wird zwar kontinuierlich an den Richtlinien weitergearbeitet, konkrete Planungen zu neuen Versionen sind bei diesen Richtlinien zurzeit nicht vorgesehen.

17. Wie ist der bauliche Zustand der im Verantwortungsbereich des Landesbetriebs Straßen gelegenen Radwege (bitte getrennt aufschlüsseln nach Bundes- und Landesstraßen)? Wie wird er kontinuierlich erfasst und bewertet?

Der bauliche Zustand aller Radwege der Bundes- und Landesstraßen wird durch Streckenkontrollen und durch Meldungen der Nutzer auf dem Meldungsmanager erfasst. Gegebenenfalls ergibt sich daraus ein einzelfallbezogener Sanierungs-/Ergänzungsbedarf, der umgesetzt wird. Eine systematische Erfassung und Bewertung gibt es nicht.

18. Welche Mittel werden seitens des Bundes für Radwegebau an Bundesstraßen in NRW zur Verfügung gestellt? Wie haben sich die Budgets und der Abruf der Mittel seit 2005 entwickelt und welche Mittel wurden ggf. in den Straßenbau umgeschichtet?

Dem Land NRW werden die Mittel für den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesfernstraßen bedarfsgerecht unter Berücksichtigung des dem Bund zur Verfügung stehenden Gesamtplafonds zur Verfügung gestellt. Die Mittel sind zweckgebunden. Eine Umschichtung dieser Mittel zugunsten anderer Investitionen im Bundesfernstraßenbau kommt daher nicht in Betracht. Somit entsprechen die verausgabten Mittel in der Höhe den vom Bund zugewiesenen bzw. vom Land NRW abgerufenen Mitteln.

Die getätigten Ausgaben in den Jahren 2005 bis 2015 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Ausgaben für den Bau von Radwegen einschließlich Erhaltung an Bundesstraßen

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ausgaben in Mio. €	16,4	20,2	8,8	8,6	10,7	6,8	8,5	11,2	9,7	8,2	9,8

19. Welche Summen wurden in den letzten 5 Jahren für den Unterhalt an a) Bundesstraßen und b) Landesstraßen ausgegeben (bitte jährlich aufschlüsseln!)

Die Kosten für die Unterhaltung von Radwegen an Bundes- bzw. Landesstraßen werden nicht explizit erfasst.

20. Nach welchen Kriterien und Prioritäten werden Maßnahmen zum Radwegebau an Bundesstraßen ausgewählt?

Die Maßnahmen werden in Abhängigkeit vom Planungsstand für die jährlichen Bauprogramme angemeldet. Maßgebliche Kriterien für die Ermittlung des Bedarfes und die Priorisierung in den Niederlassungen sind:

- Verkehrsbelastung, Bedeutung und Nutzung des Streckenabschnittes für und durch den Radverkehr
- Vervollständigung des jeweiligen Radwegenetzes/Schließung von Netzlücken

- Die jeweilige Auswertung der Unfallzahlen bzw. der Verkehrssicherheitslage in den einzelnen Streckenabschnitten in Verbindung mit etwaigen Erörterungen in den Verkehrsschauen

Grundsätzliche Fragen der Ausstattung der jeweiligen Streckenabschnitte mit Radwegen richten sich nach den einschlägigen Regelwerken

21. Welche Radschnellwege gibt es in Nordrhein-Westfalen?

Zum Stichtag 31.12.2015 gibt es einen kurzen Abschnitt (4,5 km) des Radschnellweges Ruhr in Mülheim (Radweg auf der ehemaligen Rheinischen Bahn von Stadtgrenze Mülheim/Essen bis Mülheim Hbf). Ein Radweg im ähnlichen Ausbaustandard eines Radschnellweges existiert in Wuppertal (Nordbahntrasse innerörtliche Abschnitte). Weitere sechs Radschnellwege (Essen-Bottrop-Gladbeck, Isselburg-Bocholt-Rhede-Borken-Velen, Neuss-Düsseldorf-Langenfeld-Monheim, Köln-Frechen, Herford-Löhne-Bad Oeynhausen-Porta Westfalica-Minden und Aachen-Herzogenrath) befinden sich in der Planung.

22. Wie fördert die Landesregierung den Bau von Radschnellwegen?

Die Landesregierung unterstützt in vielfältiger Weise den Bau von Radschnellwegen. Im Rahmen der regionalen Wirtschaftsförderung hat das MWEIMH, im Rahmen des Ökologieprogramms Emscher-Lippe das MKULNV Abschnitte des Radschnellweges Ruhr (RS 1) in Mülheim und Essen gefördert.

Im Rahmen des Planungswettbewerbes Radschnellwege fördert das MBWSV als erste Grundlage für den späteren Bau der Radschnellwege die Machbarkeitsstudien und Planungen von fünf Gewinnerprojekten. Neben dem Planungswettbewerb wird auch die Machbarkeitsstudie eines Radschnellweges von Gladbeck über Bottrop nach Essen im Rahmen der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im mittleren Ruhrgebiet vom MBWSV gefördert. Der Bau wird entsprechend der beabsichtigten Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW, nach Inkrafttreten des Gesetzes, durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW übernommen. Dies gilt nicht für Ortsdurchfahrten (OD) in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern. Für diese OD von Radschnellwegen können die Städte bei den jeweiligen Bezirksregierungen Fördermittel aus dem Nahmobilitätsprogramm beantragen. Im aktuellen Jahr liegen die Fördersätze in Abhängigkeit von der finanziellen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Stadt bei 70 % bzw. 75 %. Auf entsprechenden Antrag der Kommunen können auch Radschnellwege mit lokaler oder überörtlicher Verbindungsfunktion gefördert werden. Diese verbleiben jedoch in der Baulast der Kommunen.

Schließlich hat das MBWSV in enger Zusammenarbeit mit rund 50 Radverkehrsexperten 2012 europaweit erste Kriterien für Radschnellwege entwickelt und damit wichtige Standards gesetzt, die mittlerweile von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen als Ergänzung zur ERA 2010 in das Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ übernommen wurden.

23. Welche Erwartungen verbindet sie damit hinsichtlich des täglichen und des touristischen Radverkehrs?

Radschnellwege dienen dem massenhaften Radverkehr und stellen bevorrechtigte Radverbindungen dar, die gegenüber normalen Radverkehrsverbindungen den Nutzern eine geringere Reisezeit ermöglichen. Dadurch sollen mehr Menschen auf das Verkehrsmittel Fahrrad

umsteigen und damit die Straßen vom Autoverkehr entlasten. Gleichzeitig sind sie sichtbares Zeichen für eine moderne Verkehrspolitik. Für den touristischen Radverkehr besitzen Radschnellwege einerseits ein Alleinstellungsmerkmal. Sie werden somit selbst zur touristischen Sehenswürdigkeit bzw. Attraktion, die gezielt „besucht“ wird. Andererseits erschließen und verbinden sie auch touristische Ziele miteinander. Siehe auch Antwort zu Frage VII-12.

24. Wie fördert die Landesregierung den Bau von sogenannten Bürgerradwegen?

Für Radwegeprojekte an bestehenden Landesstraßen, die sich zwar in der Prioritätenliste der Regionalräte befinden, jedoch aufgrund einer niedrigen Dringlichkeitseinstufung über die Haushaltsfinanzierung nicht zeitnah verwirklicht werden können, bietet das Modellprojekt Bürgerradwege aus Mitteln des Landesstraßenhaushaltes eine Möglichkeit der kurzfristigen Realisierung bei gleichzeitiger Beteiligung von Land, Gebietskörperschaft und Bürgern. Dabei bietet es sich an, die Baukosten in machbarem Umfang durch Reduzierung des Ausbaustandards unter Beachtung des Standes der Technik zu senken. Charakteristisch ist, dass sich das bürgerschaftliche Engagement je nach Leistungsfähigkeit der Initiativen in Form von finanzieller Unterstützung oder „Hand- und Spanndiensten“ darstellt. Im Rahmen anhängiger Bodenordnungsverfahren wird der Bau von Bürgerradwegen, wo dies möglich ist, durch eine entsprechende Flächenbereitstellung unterstützt.

Im Regierungsbezirk Münster konnten in verschiedenen Flurbereinigungsverfahren die Flächen für rund 10 km Bürgerradwege bereitgestellt werden.

25. Welche Erwartungen verbindet sie damit?

Die bisherige Praxis hat gezeigt, dass dieses Modell zur Realisierung zahlreicher Projekte angewendet wurde und als "Erfolgsmodell" bewertet werden kann. Dies soll nach Möglichkeit fortgesetzt werden.

26. Wie viele radtouristische Strecken mit welcher Länge bestehen in Nordrhein-Westfalen und wie hat sich ihre Anzahl seit 2005 entwickelt?

Die radtouristischen Strecken (Themenrouten) in NRW werden nicht zentral erfasst. Der Radroutenplaner NRW stellt auf Antrag der Themenroutenbetreiber den Verlauf der Routen dar. Zum Stichtag 11.9.2015 wurden 140 Themenrouten mit einer Gesamtlänge 19.801 km im Radroutenplaner dargestellt. Da sich Themenrouten auch teilweise überlagern, ergab dies eine Länge von 12.382 km (ohne Überlagerung). Es sind keine Vergleichszahlen von 2005 vorhanden.

27. Welche Rolle spielen hierbei stillgelegte Bahntrassen?

78 von 140 derzeit im Radroutenplaner NRW enthaltenen Themenrouten führen zumindest abschnittsweise über ehemalige Bahntrassen. Mit 680 km Länge sind das in Bezug auf 19.801 km Gesamtlänge ca. 3 %. Ohne Überlagerung sind es 432 km in Bezug auf die Länge von 12.382 km und damit ebenfalls rund 3 %.

28. Wie viele fahrradfreundliche Gastbetriebe (Hotels/Gaststätten) bestehen derzeit in Nordrhein-Westfalen und wie hat sich ihre Anzahl seit 2005 entwickelt?

Fahrradfreundliche Gastbetriebe stellen sich auf die spezifischen Wünsche und Anforderungen Rad fahrender Gäste besonders gut ein. Solche Unternehmen können sich vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club e.V. (ADFC) als Bett + Bike-Betrieb zertifizieren lassen. Nach Informationen des ADFC Landesverbands Nordrhein-Westfalen e.V. ist die Zahl der zertifizierten Bett + Bike-Betriebe in NRW von 374 im Jahr 2005 auf aktuell 706 (Stand 1/2016) gestiegen.

29. Wie sind Ausbaustand, Zustand und die Aktualität der Radwegweisung in Nordrhein-Westfalen?
Wie werden diese Aspekte systematisch erfasst?

Seit der Jahrtausendwende wird das landesweite Radverkehrsnetz mit der standardisierten weiß/roten Wegweisung (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung [HBR] NRW) mit Landesmitteln ausgestattet. Daneben werden lokale Wegweisungen nach dem gleichen System gefördert. Auch immer mehr touristische Routen haben diesen Standard übernommen. Trotzdem existieren noch alte Wegweisungssysteme (Plakettenlösungen) im radtouristischen Bereich. Beispiel hierfür ist die Niederrheinroute. Immer mehr Verbreitung findet das Knotenpunktsystem. Dies kann komplett in die HBR-Wegweisung integriert werden. Das Knotenpunktsystem ist bzw. wird momentan realisiert in den Kreisen Heinsberg, Städteregion Aachen, Kreis Düren, Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis, Kreis Soest, Kreis Olpe, Kreis Siegen-Wittgenstein, Kreis Viersen, Hochsauerlandkreis bzw. in den kreisfreien Städten Leverkusen und Köln. Für das Ruhrgebiet und die Städte Mönchengladbach und Krefeld existieren Überlegungen, das Knotenpunktsystem einzuführen. Der Zustand der Beschilderung ist unterschiedlich. Jeder Baulastträger pflegt seine Beschilderung eigenverantwortlich. Einige Kreise haben die Pflege der Beschilderung zentral übernommen. Den Kommunen wird seitens der Landesregierung unter www.radverkehrsnetz.nrw.de Unterstützung bei der Planung und Pflege der Beschilderung gegeben, indem ein zentrales, online verfügbares Beschilderungskataster zur Verfügung gestellt wird. Die Bürgerinnen und Bürger können daneben über eine Meldeplattform Schäden der Beschilderung melden und so mit dazu beitragen, dass die Baulastträger schneller Kenntnis von Schäden erhalten und diese reparieren können. Die Aktualität der Wegweisung ist als gut zu bezeichnen. Eine systematische Erfassung sämtlicher Aspekte gibt es nicht. Die Wegweisung für den Radverkehr ist im Bundesländervergleich in NRW sehr gut. Kein anderes Flächenland hat ein so dichtes, einheitlich ausgestattetes Wegweisungssystem. Das landesweite Netz verdichtet sich von Jahr zu Jahr durch die hinzukommenden lokalen Netze und z. B. durch die im Rahmen der "Regionalen" auszuschildernden Netze.

30. Wie beurteilt die Landesregierung den Ausbaustand der sonstigen radspezifischen Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen, beispielsweise von Abstellanlagen, Radstationen, etc.?

Der Ausbaustand der sonstigen Radinfrastruktur ist uneinheitlich. Dies ist in erster Linie lokal bedingt. Bedauerlicherweise kommen in vielen Kommunen bei den Abstellanlagen immer noch sogenannte "Felgenkiller" zum Einsatz. Fahrradstationen sind in aller Regel sehr gut ausgestattet, weil sie nach einem einheitlichen Design Service anbieten und die Funktionen "Bewachtes Abstellen", "Fahrradverleih", "Fahrradreparatur" und "Informationsvermittlung" vorhalten. Damit sind landesweit 72 Infrastrukturstandorte bestens aufgestellt.

31. Setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass im Mietwohnungsbau in ausreichendem Umfang witterungsfeste und diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden? Wenn ja, wie konkret? Wenn nein, warum nicht?

Die Landesbauordnung regelt derzeit in § 49 Abs. 5, dass „für Gebäude mit Wohnungen in den Obergeschossen leicht erreichbare und zugängliche Abstellräume für Kinderwagen und Fahrräder sowie für Rollstühle, Gehwagen und ähnliche Hilfsmittel hergestellt werden“ sollen. Der Referentenentwurf für eine neue Landesbauordnung sieht vor, dass „für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen barrierefreie Abstellräume für Kinderwagen und Fahrräder sowie für Rollstühle, Rollatoren und ähnliche Hilfsmittel in ausreichender Größe herzustellen“ sind.

III. Kommunale Aspekte der Radverkehrs

1. Wie unterstützt die Landesregierung die Kommunen beim Ausbau der Radwegenetze? (bitte Maßnahmen seit 2005 darstellen)

Die Landesregierung fördert seit Jahrzehnten die Kommunen beim Ausbau ihrer Radwegenetze. Hierfür stehen insbesondere Mittel aus dem Entflechtungsgesetz, diese ergänzende Landesmittel und die Mittel der Nahmobilitätsförderung zur Verfügung (siehe Tabelle zu III-1).

Die Förderung von Radwegen wurde und wird, soweit sie Teil einer integrierten Gesamtmaßnahme der Stadterneuerung ist und mit Mitteln der Städtebauförderung gefördert wurde, statistisch nicht erfasst, da keine kommunale Berichtspflicht existiert.

2. Wie arbeiten die Verantwortlichen für Verkehr, Infrastruktur, Städtebau und Tourismus auf kommunaler und auf Landesebene hinsichtlich der Radverkehrsförderung zusammen?

Auf Landesebene besteht eine gute Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Fachbereichen und Ressorts. Die Möglichkeiten der jeweils vorhandenen Förderprogramme werden mit größtmöglichem Nutzen ausgeschöpft. Hervorragendes Beispiel hierfür ist der Radschnellweg Ruhr im Bereich der Stadt Mülheim. Dort kommen Mittel aus dem Ökologieprogramm Emscher-Lippe ÖPEL (2015 ausgelaufen), der Städtebauförderung, der Regionalen Wirtschaftsförderung und der Nahmobilitätsförderung zum Einsatz. Über die Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene liegen der Landesregierung auf Grund der kommunalen Planungshoheit keine dezidierten Erkenntnisse vor.

3. Wie und wo unterstützt das Land die Einrichtung von Fahrradinfrastruktur in den Kommunen, z. B. Abstellanlagen, Radstationen, Standorte für öffentliche Fahrräder, Fahrradverleihsysteme?

Das Land fördert Kommunen beim Bau oder bei der Erweiterung von Fahrradstationen mit pauschal 1.500 € /Stellplatz als förderfähiger Betrag. Je nach Finanzkraft der Kommune beträgt der Fördersatz aus dem Nahmobilitätsprogramm 70 % oder 75 %.

Abstellanlagen und auch Standorte für öffentliche Fahrräder (Mietfahrräder) im öffentlichen Verkehrsraum der Kommunen können ebenfalls aus dem Nahmobilitätsprogramm gefördert werden. Abstellanlagen an ÖPNV Haltepunkten werden durch die drei Zweckverbände nach jeweils eigenen Richtlinien gefördert.

4. Welche Festlegungen trafen und treffen die Förderrichtlinien im Verkehrsbereich seit 2005 – insbesondere die Förderrichtlinie Stadtverkehr bzw. Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau seit 2009 – betreffend einen qualitativ hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen und welche Änderungen haben sich insbesondere beim Gegenstand der Förderung ergeben? Wie werden diese Festlegungen überwacht?

Die Festlegungen und Änderungen hinsichtlich des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur, die seit 2005 in den für den kommunalen Straßenbau jeweils geltenden Förderrichtlinien geregelt werden, sind der beigefügten synoptischen Darstellung zu entnehmen. Die Überwachung dieser Festlegungen erfolgt durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr im Rahmen der Fachaufsicht über die Dezernate 25 der Bezirksregierungen (siehe Anlage Tabelle 1 zu III-4).

Die **Förderrichtlinie Nahmobilität** ist seit 01.12.2014 in Kraft. Die als Anlage beigefügte Tabelle gibt einen Überblick über die verschiedenen Fördertatbestände (siehe Tabelle 2 zu III-4).

Die Infrastrukturrichtlinie für das Regionale Wirtschaftsförderungsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen ermöglicht einen Förderzugang für den Ausbau der radtouristischen Infrastruktur (Basiseinrichtungen) sowie für sonstige Maßnahmen zur Flankierung von radtouristischen Strukturproblemen.

Nach dieser Richtlinie werden nur solche Basiseinrichtungen gefördert, die

- nicht überwiegend der Naherholung dienen,
- für die Leistungsfähigkeit und die wirtschaftliche Entwicklung von gewerblichen Tourismusbetrieben von unmittelbarer Bedeutung sind,
- die touristische Ausrichtung bzw. die Profilierung einer Region vertiefen und/oder vorhandene Kernkompetenzen nachhaltig stärken, soweit sie in regionale / landesweite Tourismuskonzeptionen eingebettet sind und
- einen Beitrag zur Profilierung des Reiselandes Nordrhein-Westfalen leisten.

5. Welche Festlegungen treffen andere Förderrichtlinien insbesondere die Städtebauförderrichtlinie betreffend einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu Gunsten des Radverkehrs in den Kommunen? Wie werden diese Festlegungen überwacht?

Die Förderrichtlinien der Städtebauförderung treffen keine Festlegung zu Gunsten des Radwegebaus im Rahmen der öffentlichen Erschließung. Die Beantragung städtebaulicher Gesamtmaßnahmen unterliegt der kommunalen Planungshoheit.

6. Wie beurteilt und wie unterstützt die Landesregierung die Radverkehrsnetzplanung der Kreise und kreisfreien Städte, auch vor dem Hintergrund von § 49 StrWG?

Die Radverkehrsnetzplanung der Kreise und kreisfreien Städte hat einen enormen Auftrieb durch die Einrichtung eines landesweiten, baulastträgerübergreifenden Wegweisungssystems bekommen. Im Zuge dieser Ausweisung der Landesrouten haben viele Kommunen ihr eigenes Kreis- bzw. kommunales Netz überprüft, ergänzt und auf den einheitlichen Landesstandard

gebracht. Damit wurde das landesweite Radverkehrsnetz verdichtet. Mittlerweile kann das ausgeschilderte Gesamtnetz (28.636 km) für NRW unterteilt werden in:

- Radverkehrsnetz NRW (14.571 km),
- kommunales Netz (8.298 km),
- separate Themenrouten (5.767 km)

Seit August 2003 konnten insgesamt 54 kommunale Netze in den Radroutenplaner NRW integriert werden.

7. Was unternimmt die Landesregierung, um die Nutzbarkeit der vorhandenen Radwege ausnahmslos sicherzustellen und welche guten Praxisbeispiele sind in diesem Zusammenhang erwähnenswert?

Die Nutzbarkeit der vorhandenen Radwege ist durch die jeweiligen Baulastträger sicherzustellen. Bei Bundes- und Landesstraßen ist dies, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten dieser Straßen in Städten über 80.000 Einwohnern, der Landesbetrieb Straßenbau. Bei Kreis- bzw. Gemeindestraßen sind die jeweiligen Kommunen in der Pflicht.

Im Erhaltungsprogramm 2016 für die Landesstraßen werden rund 4,4 Mio. € hierfür eingesetzt. Hinzu kommen die Mittel des Bundes für die Unterhaltung und Erneuerung der bundesstraßenbegleitenden Radwege.

Mittels Streckenkontrollen werden die Radwege regelmäßig inspiziert. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel sowie der personellen Kapazitäten werden die schadhaften Radwege erneuert. Die Straßenmeistereien ergreifen soweit es ihnen möglich ist Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, dies gestaltet sich jedoch aufgrund der Schadensbilder und der Vielzahl der betroffenen Radwege zunehmend schwieriger.

Für die zukünftige Unterhaltung der Radschnellwege in der Baulast des Landes wurde 2016 ein eigenständiger Titel (Kapitel 09 140 Titel 682 61) in den Haushalt eingestellt.

Im Bereich der kommunalen Radwege bietet die Landesregierung den Kommunen eine Fördermöglichkeit für die grundhafte Sanierung von Radwegen an. Hierzu wird auch auf die Antwort zu III-4 verwiesen. Beispielhaft sei aus der Vergangenheit genannt die Wiederherstellung der Rurbrücken im Kreis Heinsberg. Im Entwurf für das Nahmobilitätsprogramm 2016 sind insgesamt 6 Maßnahmen in der Städteregion Aachen, in Bochum und in Münster vorgesehen.

8. Was wird gegen die Blockade von Radwegen, zum Beispiel durch parkende Autos oder Lieferverkehr, unternommen?

Die Neuregelung des Autoparkens ist der wichtigste Faktor für eine stärkere Förderung von Fuß- und Radverkehr. Die Überwachung des Parkraums und des Parkverhaltens ist Aufgabe der kommunalen Ordnungs- und teilweise der Polizeibehörden. Die Landesregierung unterstützt sie dabei durch die Arbeit der AGFS und des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (bis Ende 2014: Netzwerk Verkehrssicheres NRW) mit Aktionsmaterialien sowie Formaten für den fachlichen Austausch auf Fachtagungen und in Fachgruppen. Ziel ist es, in den Kommunen ein Bewusstsein für die Gefährdung von falsch parkenden Fahrzeugen für den Fuß- und Radverkehr, die Verantwortung der Kommunen und deren Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

So bietet die AGFS ihren Mitgliedern die Aktion „Nina fragt: Warum parkst Du auf meinem Weg?“ an. Im Umfeld von Grundschulen sind Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto bringen und durch ihr Halte- und Parkverhalten die Verkehrssicherheit beeinträchtigen, eine große Gefahr für die Schulkinder. Mit der Aktion machen Schulkinder selbst Falschparker auf ihr Fehlverhalten aufmerksam und weisen auf das dadurch entstehende Sicherheitsrisiko hin. Im Rahmen des Aktionsplans Nahmobilität ist die Überarbeitung der Aktion festgelegt worden. 2012 hat die AGFS die Broschüre „Parken ohne Ende!?“ zum Anstoß einer öffentlichen Debatte über das ausufernde Kfz-Parken und Halten in den Quartieren veröffentlicht. In ihr sind konkrete Forderungen zur Verbesserung der aktuellen Situation formuliert worden. Siehe auch Antwort zu Frage IX-1.

Die jährliche Fachtagung der Koordinierungsstelle im Rheinland im damaligen Netzwerk Verkehrssicheres NRW, die beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angesiedelt ist, fand im Jahr 2011 zum Thema '' 'Heilige Kühe' oder neue Wege im Parkraummanagement'' statt. Ca. 130 Experten aus Wissenschaft, Kommunalverwaltungen und Fachverbänden stellten verschiedene Instrumente des Parkraummanagements vor und erarbeiteten Lösungsansätze.

Darüber hinaus bietet der VRS im Rahmen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ als ständige Einrichtung eine Fachgruppe zum Parkraummanagement an, in der aktuelle Fragestellungen der Kommunen bearbeitet werden. Neueste Forschungsergebnisse, Rechtsrahmen und Handlungsmöglichkeiten werden hier praxisnah diskutiert.

Die Förderung des Radverkehrs sowie der Schutz der Rad fahrenden Menschen bedarf u. a. einer wirksamen Ahndung der Verkehrsverstöße, die sich nachteilig auf die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern auswirken.

Der Bundesrat hat im Jahr 2013 vor dem Hintergrund, dass eine zunehmende Missachtung der Verkehrsregelungen im Bereich des Radverkehrs wahrzunehmen ist, zahlreiche Verschärfungen von Bußgeldtatbeständen beschlossen. Dies betrifft sowohl Verstöße, welche von Radfahrenden, als auch solche, die von anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber Radfahrenden begangen werden.

Zum wirksameren Schutz der Rad fahrenden Menschen wurden die Verwarnungsgeldregelsätze für Halt- und Parkverstöße angehoben, die sich unmittelbar auch auf den Radverkehr auswirken. Dies betrifft unter anderem das Parken hinter Kreuzungen und Einmündungen sowie vor Grundstücksein- und -ausfahrten.

Angehoben wurden auch die Verwarnungsgeldregelsätze für das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen. Neu eingeführt wurde der Tatbestand des unzulässigen Parkens auf Schutzstreifen für den Radverkehr. Polizei und Ordnungsbehörden nehmen ihre Kontrollaufgaben auch in diesem Bereich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wahr und ahnden konsequent festgestellte Verkehrsverstöße. Zum Teil erfolgt dies im Rahmen von gemeinsamen Schwerpunkteinsätzen zum Thema „Sicherheit im Radverkehr“ durch kooperierte Kontrollaktionen. Darüber hinaus bieten die Kommunen den Bürgerinnen und Bürgern neben den „klassischen“ Kontaktwegen teilweise auch die unmittelbare, elektronische Möglichkeit für Hinweise auf aktuell falsch geparkte Fahrzeuge (z. B. durch sogenannte Radwege-Meldungen) an.

Auch das neue Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 macht das unzulässige und verkehrsgefährdende Parken auf Geh- und Radwegen zum Thema.

9. Wie sind Reinigungs- und Räumdienst auf kommunalen Radwegen geregelt?

In Nordrhein-Westfalen richtet sich der Umfang kommunaler Straßenreinigungspflichten nach dem Gesetz über die Reinigung öffentlicher Straßen (Straßenreinigungsgesetz NRW - StrReinG NRW). Besondere Regelungen können die Kommunen durch Satzung treffen.

Nach § 1 Abs. 1 Satz 1 StrReinG NRW sind die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslagen von den Gemeinden zu reinigen. Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen jedoch nur, soweit es sich um Ortsdurchfahrten handelt. Die Reinigung umfasst ebenfalls die Winterwartung/den Räumdienst (vgl. § 1 Abs. 2 StrReinG NRW). Im Rahmen der Regelung des § 4 StrReinG kann die Reinigungsverpflichtung durch kommunale Satzung auf Grundstückseigentümer übertragen werden.

Öffentliche Straßen sind die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze (§ 2 Abs. 1 Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen - StrWG NRW).

Nach § 2 Abs. 2 und 3 StrWG NRW zählen u. a. die Rad- und Gehwege zur öffentlichen Straße.

Öffentliche Rad- und Gehwege sind gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 StrReinG NRW innerhalb geschlossener Ortslagen zu säubern und zu räumen. Außerhalb geschlossener Ortslagen gibt es hingegen keine allgemeine Reinigungspflicht. Zwar sollen nach § 9 Abs. 3 StrWG NRW die Träger der Straßenbaulast über die ihnen nach § 9 Abs. 1 StrWG NRW obliegenden Aufgaben

- Erhaltung der Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand,
- notfalls Hinweispflicht auf den nicht verkehrssicheren Zustand

hinaus die Straßen und damit auch die Rad- und Gehwege bei Schnee- und Eisglätte im Rahmen ihrer Ressourcen räumen und streuen. Allerdings begründet diese Vorschrift keine Verpflichtung zugunsten des einzelnen Verkehrsteilnehmers. Sie enthält nur eine Obliegenheit bezüglich der Träger der Straßenbaulast, nach Möglichkeit bzw. „nach besten Kräften“ tätig zu werden. An besonders gefährlichen Stellen kann jedoch im Einzelfall aus der Straßenverkehrssicherungspflicht eine Reinigungs-, Räum- und Streupflicht des Straßenbaulastträgers abgeleitet werden.

10. Sieht die Landesregierung hinsichtlich der Räum- und Reinigungsleistungen Änderungsbedarf?

Die Landesregierung sieht hierzu keinen Änderungsbedarf.

11. Inwiefern unterstützt die Landesregierung die Straßenverkehrsbehörden dabei, die rechtlichen Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs intensiv zu nutzen, insbesondere durch die Öffnung von Einbahnstraßen und die Einrichtung von Abstellanlagen in Fahrbahnrandbereichen?

Die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 220 (Einbahnstraße) des § 41 StVO enthaltenen Bestimmungen ermöglichen den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden bereits heute, nach sorgfältiger Prüfung jedes Einzelfalles, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung frei zu geben.

Die Polizei sowie die vom MBWSV geförderten Netzwerke AGFS und „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ unterstützen die Kommunen bei der Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs.

Die Polizei unterstützt im Rahmen der vorhandenen Rechtsvorschriften die Belange des Radverkehrs, soweit nicht im Einzelfall konkrete verkehrstechnische oder bauliche Gründe zur Erhaltung der Verkehrssicherheit oder, mit Blick auf berechtigte Interessen anderer Verkehrsteilnehmer, andere Aspekte diesen Belangen entgegenstehen. Dies geschieht in den Kommunen durch die Mitwirkung an Gremien für den Radverkehr, bei Ortsterminen aus verschiedensten Anlässen, im Anhörungsverfahren selbst oder durch Berichte der Polizeibehörden, die auch Hinweise der Bürgerinnen oder Bürger aufnehmen und weiterleiten.

Über die Gremien der AGFS, insbesondere den Facharbeitskreis, findet dazu ein intensiver, dauerhafter Dialog zwischen kommunalen Verkehrsplanern, den Bezirksregierungen und der Landesregierung statt.

Im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ werden in den vier Koordinierungsstellen des Landes Fachgruppen zum Thema "Nahmobilität" auf regionaler Ebene angeboten. Die Fachgruppen dienen dem fachlichen Austausch über aktuelle Forschungsergebnisse und kommunale Handlungsmöglichkeiten zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

IV. Netzwerke und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

1. In welchem Maße werden Kommunen und zivilgesellschaftliche Akteure an der Radverkehrspolitik des Landes beteiligt?

Die Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger werden aktiv in den Ausbau des Radwegenetzes eingebunden. Radwege, für die im Bauprogramm zeitnah keine Mittel zur Verfügung stehen, können vom Land als sogenannte "Bürgerradwege" gefördert und kurzfristig - allerdings mit reduzierten Baustandards - umgesetzt werden. Die Kommunen werden bezüglich der Durchführung der Planung und Baubetreuung und die Bürgerinnen und Bürger bezüglich einer Eigenleistung per Verwaltungsvereinbarung beteiligt. Schließlich wird das ehrenamtliche Engagement unterstützt, indem neben den Bürgerradwegvereinen auch Projekte von Organisationen, wie die Wuppertalbewegung, finanziell unterstützt werden.

Außerdem werden die Kommunen über die AGFS sowie durch die kommunalen Spitzenverbände an der Radverkehrspolitik beteiligt. Insbesondere die AGFS dient hierbei als Ideengeber, Experimentierfeld und Multiplikator. Sie kommuniziert die Position des Landes bei bestimmten Sachverhalten und die Inhalte des Aktionsplans zur Förderung der Nahmobilität in die Kommunen. Umgekehrt gibt sie der Landesregierung Input aus der Praxis der Radverkehrsplanung und -förderung ihrer Mitgliedskommunen. Mit Kongressen, Workshops für ihre Mitglieder, Exkursionen und Arbeitskreisen ist die AGFS ein Dialogforum für alle Fragen des Radverkehrs. Auch zu den kommunalen Spitzenverbänden besteht ein sehr gutes Verhältnis. So sind sie, wie die AGFS, in den verschiedenen Gremien, z. B. der Auswahlkommission, Arbeitsgruppen oder der Jury zum Planungswettbewerb Radschnellwege vertreten. Gleiches gilt auch für den ADFC Landesverband NRW, der als zivilgesellschaftlicher Akteur in den Gremien vertreten ist.

2. Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Landesregierung zur Förderung des Radverkehrs seit 2005 unternommen?

Ausbau der landesweiten Radverkehrswegweisung (Radverkehrsnetz NRW) mit Herausgabe der 13 Infobriefe zum Radverkehrsnetz, Beschaffung eines Straßenwärter-Lastenrades für Messeauftritte, Durchführung eines Abschlussfestes anlässlich der Installation des letzten Wegweisers (2008), Ausbau und Betrieb des NRW-Radroutenplaners mit mittlerweile mehr als einer Milliarde Seitenaufrufen, Vernetzung des NRW-Radroutenplaners mit Routenplanern anderer Bundesländer (Radroutenplaner Deutschland), Herausgabe einer landesweiten Karte mit dem Radnetz NRW und den wichtigsten Themenrouten (wird laufend fortgeschrieben), Verleihung des Prädikates „Fahrradfreundliche Kommune“ an 41 Kommunen als Voraussetzung für die Aufnahme in die AGFS, Bereitstellung der Räume der Landesvertretung in Berlin NRW für den Vivavelo-Kongress, Herausgabe des Aktionsplanes zur Förderung der Nahmobilität. Die Öffentlichkeitsarbeit der AGFS ist ohne eine Unterstützung des Landes so nicht denkbar. Mittelbar zählt deshalb die Öffentlichkeitsarbeit der AGFS auch zu den Aktivitäten der Landesregierung. Die AGFS führt mehrere Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs durch: „… tun es – Rad fahren“(2005), „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“(jährlich seit 2004), „Ich bin die Energie“, „Ich fahre Rad, weil…“ „Nina fragt: Warum parkst Du auf meinem Weg?“, Beteiligung an den AGFS-Kongressen mit hochrangigen Rednern aus der Fachwelt und verschiedenen Ressorts der Landesregierung, Beteiligung an den AGFS-Messeständen mit inhaltlichen, finanziellen und personellen Mitteln durch verschiedene Ressorts, inhaltliche Beteiligung an den Broschüren und Handlungsleitfäden der AGFS, Unterhaltung und Beteiligung von Internet-Auftritten: www.radroutenplaner.nrw.de, www.radverkehrsnetz.nrw.de, www.fahrradfreundlich.nrw.de. Mittelbare Beteiligung (über AGFS) an der gemeinsamen Broschüre des Städte- und Gemeindebundes NRW, ADFC und AGFS zum Rad fahren. Durchführung des Planungswettbewerbes Radschnellwege in NRW, Herausgabe einer Dokumentation über den Planungswettbewerb und eines Handlungsleitfadens für Radschnellwege durch die AGFS.

Gemeinsam mit vier Ressorts der Landesregierung der AGFS, der Sporthochschule Köln und dem Landessportbund wurde die Broschüre “Städte in Bewegung – Ideen für eine bewegungsfördernde Infrastruktur“ herausgegeben.

Im Rahmen der im Jahr 2014 ausgelaufenen EFRE Förderperiode wurde unter anderem unter Erlebnis.NRW die Erstellung des Internetportals „Natur erleben NRW“ - das Naturerlebnis- und Radroutingportal für Nordrhein-Westfalen - Mit dem Rad zu europäischen Schutzgebieten (http://www.natur-erleben-nrw.de) gefördert.

3. Welche sind für die Zukunft geplant? (Bitte aufschlüsseln nach Thema, Medium, Erscheinungsjahr, Auflage)

Ressort	Thema	Medium	Jahr	Auflage
MBWSV MFKJKS MGEPA MKULNV	"Bewegung im Quartier" (Arbeitstitel), Bewegungsförderung im Quartier	Aktionsformat	2016	
MBWSV	Imagekampagne für das Radfahren	Plakat	2016/2017	noch offen
MBWSV	AGFS-Kongress "Radschnellwege"	Kongress	2016	
MBWSV	AGFS-Messestand "Radschnellwege" auf der Fahrrad Essen	Messe auftritt	2016	
MBWSV	Radschnellweg RS1	Flyer	2016	zunächst 5000
MBWSV	Stand beim E-Bike Festival in Dortmund	Aktion vor Ort	2016	
MBWSV	NRW-Tag Düsseldorf	Aktion vor Ort	2016	
MBWSV MFKJKS MGEPA MKULNV MBWSV	AGFS-Kongress zu „Bewegung“ gemeinsam mit den beteiligten Institutionen der AG „Bewegungsaktivierende Infrastruktur“	Kongress	2017	
MBWSV	Unterstützerkreis Radschnellwege (Arbeitstitel), Förderung eines Unterstützerkreises zu Radschnellwegen in NRW durch die AGFS. Der Unterstützerkreis wird mit bekannten Persönlichkeiten, die nicht einschlägig als Radfahraktivisten bekannt sind, für eine breite gesellschaftliche Unterstützung von Radschnellwegen werben. Vorbild ist der Unterstützkreis des Regio.Velo.01 im westlichen Münsterland.	Förderkreis	2016	
MBWSV	„Nur Armleuchter fahren ohne Licht“	Aktion vor Ort	laufend	
MBWSV	„Ich bin die Energie“	Aktion vor Ort	laufend	
MBWSV	„Ich fahre Rad, weil…“	Aktion vor Ort	laufend	
MBWSV	„Nina fragt: Warum parkst Du auf meinem Weg?“	Aktion vor Ort	laufend	

4. Unterstützt die Landesregierung die Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen zur Förderung des Radverkehrs? Wenn ja, auf welche Weise?

Seit 1989 unterstützt die Landesregierung die Idee der Fahrradfreundlichen Städte finanziell. Dies erfolgt auf der einen Seite zentral, indem die Arbeit der Geschäftsstelle im Rahmen von Projektförderungen unterstützt wird, und auf der anderen Seite dezentral durch die direkte Unterstützung von Projekten der Mitgliedskommunen. Die AGFS stellt alle Materialien, Aktionen etc. ihren Mitgliedskommunen kostenfrei zur Nutzung zur Verfügung. Andererseits können dann die Mitgliedskommunen für die lokale Umsetzung der Kommunikationsmaßnahmen eine weitere, ihnen exklusiv vorbehaltene, Förderung beim Land beantragen. Diese Vorgehensweise „Zentral produzieren – Lokal einsetzen“ ist der große Mehrwert der interkommunalen Zusammenarbeit, wie sie in der AGFS praktiziert wird.

Die Landesregierung hat den Fahrradtourismus in den vergangenen Jahren auf regionaler und kommunaler Ebene gestärkt und erhebliche Mittel für Infrastruktur und Marketing zur Verfügung gestellt. Die Marketing-Budgets werden für öffentlichkeitswirksame Maßnahmen verwendet, um die touristische Radinfrastruktur zu bewerben und Nachfrage zu generieren.
Darüber hinaus werden Fahrradtouristen vom Tourismus NRW e. V. (TV) im Rahmen des touristischen Landesmarketings gezielt angesprochen. Dabei sind sämtliche Marketing-Maßnahmen sorgfältig nach Zielgruppen und den relevanten Quellmärkten ausgewählt und entwickelt worden. Der TV setzt eine Vielzahl von Maßnahmen in den Bereichen Printmarketing, Internet / Onlinemarketing, Messen / Veranstaltungen, Presse / Öffentlichkeitsarbeit und Vertrieb um. Dabei sind viele der Maßnahmen offen für Beteiligungen - auch von Kommunen -, um gemeinsam noch mehr zu erreichen.

5. In welchem Maße unterstützt die Landesregierung, eingetragene Vereine, die sich der Förderung der Fahrradmobilität verpflichtet sehen?

Das Land unterstützt die AGFS in ihren Zielen zur Förderung der Nahmobilität und fördert sie finanziell bei dem Betrieb ihrer Geschäftsstelle und der Projektbearbeitung. Hinzu kommt eine indirekte Förderung durch die Mitwirkung von Landesbediensteten in Gremien und Arbeitsgruppen der AGFS sowie durch die ressort- und fachbereichsübergreifende „AG Bewegungsaktivierende Infrastruktur“.

Die Arbeit der Bürgerradwegvereine wird im jeweiligen Einzelfall durch finanzielle Zuschüsse für die Baumaterialien durch den Landesbetrieb Straßenbau unterstützt.
Der ADFC-Landesverband hat für Einzelprojekte eine Förderung erhalten. So wurde dort auch seinerzeit die Entwicklungsagentur für Fahrradstationen angesiedelt.

6. Mit welchen dieser Vereine arbeitet sie zusammen, um den Radverkehr zu fördern?

Die Landesregierung arbeitet intensiv mit der AGFS und dem ADFC zusammen. Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage IV-17 verwiesen.

7. Welche Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat die Landesregierung seit 2005 in den Bereichen Radverkehrssicherheit und -erziehung unternommen?

Das MBWSV hat seit 2005 die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen unternommen:

- Wettbewerb für Grundschulen zu Verkehrssicherheits-Themen „Richtig verkehrt“ (2007/2008)
- Broschüre „Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung“ (Erscheinungsdatum: 2009)
- „Coole Kids geben 8“: Sammlung mit rund 70 verschiedenen Projekten zur Unterstützung der schulischen Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung (2010)
- „Ab in die Pedale“: Informationen und Tipps zum sicheren Radfahren (Erscheinungsdatum: 2012)

Folgende Angebote der AGFS wurden vom MBWSV gefördert:

- Nur Armleuchter fahren ohne Licht (mit "Blackbox" zur Ausleihe in den Kommunen) (seit 2004)
- Broschüre „Baustellenabsicherung im Bereich von Geh- und Radwegen“ (Erscheinungsdatum 2009)
- Aktion „Nina fragt: Warum parkst Du auf meinem Weg?“ (seit 2010)
- Fachbroschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“ (Erscheinungsdatum 2013)

Folgende Angebote des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ bzw. des früheren Netzwerks Verkehrssicheres NRW wurden vom MBWSV gefördert:

- Internetseite www.radfahrenindergrundschule.de (Onlineportal für Lehrkräfte an Grundschulen) (seit 2014)

8. Welche sind für die Zukunft geplant?

Sowohl die laufenden Maßnahmen der AGFS als auch des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ werden mit finanzieller Unterstützung des Landes auch 2016 und darüber hinaus im Rahmen bereiter Haushaltsmittel weitergeführt. Ein Ende der Aktionen zu einem späteren Zeitpunkt ist aktuell nicht geplant. Vielmehr ist eine Überarbeitung bzw. Anpassung der Maßnahmen und Kampagnen und der zugehörigen Materialien vorgesehen.

9. Wie kann die Landesregierung die Erreichung bisher weniger fahrradaffiner Gruppen unterstützen?

Seit 2007 unterstützt die Landesregierung erfolgreich die Arbeit der mittlerweile 163 Integrationsagenturen. Die Träger der Integrationsagenturen sind die Spitzenverbände der Freien Wohlfahrtspflege. Zu den Aufgaben der Integrationsagenturen gehört es Beiträge für eine wirksame Integration vor Ort anzuregen und Bewusstsein für die integrativen Herausforderungen zu schaffen. Sie sollen zudem Potenziale aktivieren, zusammenführen und interkulturell kompetent begleiten und die gemeinsame Integrationsarbeit moderieren. Im Rahmen ihrer Tätigkeit wurden vor Ort bereits Fahrradkurse und Ausflüge für Menschen mit Migrationshintergrund durchgeführt.

Aktuell werden z. B. im Rahmen der Flüchtlingshilfe von Sportvereinen Projekte aufgelegt, wie das vom Essener "Radsportverein Sturmvogel e.V.", bei dem man Flüchtlingskindern mit Hilfe eines Fahrradparcours das Fahrradfahren näherbringt.

Die in der Entwicklung begriffene Imagekampagne der AGFS zum Radfahren zielt auf alle Bevölkerungsschichten und -teile. Also auch auf die Menschen, die nicht oder kaum Fahrrad fahren.

10. Wie viele und welche Kommunen sind in Nordrhein-Westfalen Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS) und wie hat sich ihre Anzahl seit 2005 verändert?

Seit 2005 ist die AGFS von 36 Mitgliedern auf 76 (Stand 31.12.2015) gewachsen. Mitglied in der AGFS sind Aachen, Ahlen, Arnsberg, Bergkamen, Bielefeld, Bocholt, Bönen, Bonn, Bottrop, Brühl, Bünde, Coesfeld, Dormagen, Dorsten, Dortmund, Duisburg, Dülmen, Düsseldorf, Erkelenz, Essen, Euskirchen, Gladbeck, Haltern am See, Hamm, Heiden, Herford, Herne, Herten, Herzogenrath, Ibbenbüren, Iserlohn, Kamen, Kempen, Kerpen, Kleve, Köln, Krefeld, Kreis Borken, Kreis Düren, Kreis Euskirchen, Kreis Lippe, Kreis Recklinghausen, Kreis Soest, Kreis Steinfurt, Kreis Unna, Kreis Viersen, Kreis Warendorf, Lemgo, Leverkusen, Lohmar, Lünen, Meckenheim, Minden, Moers, Mülheim an der Ruhr, Münster, Oberhausen, Pulheim, Ratingen, Recklinghausen, Rees, Reken, Rhede, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Rietberg, Rommerskirchen, Schöppingen, Schwerte, Soest, Städteregion Aachen, Telgte, Troisdorf, Unna, Velen und Wesel.

11. In welcher Weise arbeitet die Landesregierung mit der AGFS zusammen und wie wird sie unterstützt?

Die Landesregierung arbeitet in enger Abstimmung mit der AGFS zusammen. Die AGFS wird im Rahmen von Projektförderungen vom MBWSV maßgeblich finanziell unterstützt. Daneben sind sowohl Vertreter der AGFS in Gremien des MBWSV als auch umgekehrt, Vertreter der Landesregierung in Gremien der AGFS vertreten.

Die AGFS unterstützt das Land, indem sie als Multiplikator das Bindeglied zwischen Landesregierung und Kommunen ist. Sie transferiert Know-how aus der praktischen Radverkehrsförderung der Kommunen an die Landesebene. Sie war Ideengeberin für den Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität und dient dem Land als Botschafterin für die Ziele des Aktionsplans. Dadurch ist sie Koordinatorin und ein Motor der Umsetzung des Aktionsplans.

Darüber hinaus ist die AGFS in weitere Aktivitäten der Landesregierung eingebunden. So arbeitet sie im Rahmen der "AG Bewegungsaktivierende Infrastruktur" mit dem MFKJKS und weiteren Ressorts zusammen. Im Gegenzug engagiert sich das MFKJKS z. B. mit Vorträgen und Materialien beim AGFS-Radverkehrskongress.

12. Welche Kriterien sind für die Bezeichnung „fahrradfreundliche Stadt“ zu erfüllen?

Die Aufnahme in die AGFS ist an das Prädikat fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt / Gemeinde / Kreis gekoppelt. Generelles Ziel der AGFS ist es, wohnliche, zukunftsfähige und lebendige Städte zu gestalten. Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung. Daraus folgt, dass es gilt, die Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden als Ganzes besonders zu fördern. Dabei ist das Fahrrad innerhalb der Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsarten die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und nahezu universell einsetzbar. Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich nicht nur als „Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Stadt als Lebensraum stärken. Kommunen, die Mitglied werden wollen, müssen nachweisen, dass sie sich diesen Zielen verpflichtet fühlen.

Ihr Engagement wird über die Erfüllung von verschiedenen Kriterien gemessen. Die nachfolgende Liste bietet Anhaltspunkte. Eine Nichtberücksichtigung von Kriterien sollte begründet werden. Die Bewertung richtet sich auch nach den örtlichen Gegebenheiten.

Aufnahmekriterien für neue Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)

Generelles Ziel der AGFS ist es, wohnliche, zukunftsfähige und lebendige Städte zu gestalten. Städte mit Lebens- und Bewegungsqualität zeichnen sich nicht allein durch eine hohe Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle Verkehrsmittel aus, sondern haben insbesondere optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung.
Daraus folgt, dass es gilt, die Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer als Ganzes besonders zu fördern. Dabei ist das Fahrrad innerhalb der Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsarten die Fortbewegungsmöglichkeit mit dem weitesten Aktionsradius und nahezu universell einsetzbar.
Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft verstehen sich nicht nur als „Fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise“, sondern darüber hinaus als Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität und unterstützen alle Maßnahmen, die die Stadt als Lebensraum stärken.
Folgende Kriterien sollen Berücksichtigung finden (eine Nichtberücksichtigung sollte begründet werden):

1. Kommunalpolitische Zielsetzung:

- *Anhebung des Anteils der Nahmobilität am Gesamtverkehrsaufkommen auf 60 % in den Innenstädten (Evaluation durch Modal Split-Erhebung)*
- *Für den Radverkehr wird ein Anteil von 25 % in den Innenstädten angestrebt (Evaluation durch Modal Split-Erhebung)*
- *Klare, stringente kommunale Nahmobilitätspolitik (Nahmobilität als System fördern)*
- *Stadt der kurzen Wege (Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern)*
- *Barrierefreie Kommune*
- *Schaffung von Bewegung aktivierender Infrastruktur*
- *Gesundheits-, umwelt-, sozial- und finanzpolitische Ziele bezüglich der Nahmobilität*

2. Prioritätensetzung für die Nahmobilitätsförderung:

- *Politische Grundsatzentscheidung*
- *Organisatorische, personelle und finanzielle Regelungen*
- *Rad- und Fußverkehrskonzept (Nahmobilitätskonzept) ggf. auch integriert in VEP*
- *Fortschreibung der Rad- und Fußverkehrsplanung*
- *Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten*
- *Ausreichende Unterhaltung der Infrastruktur für Nahmobilität*
- *Berücksichtigung der technischen Handreichungen der AGFS als Mindeststandard (z.B. Baustellenbroschüre, Querungsstellenbroschüre)*

3. Stadtplanerische Schwerpunkte

- *Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote*
- *Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität*
- *"Bewegungsbänder" für Freizeitverkehre (Inliner etc.)*
- *Gleichberechtigte Planung nichtmotorisierter Verkehre integrative Verkehrsplanung)*

4. Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur schaffen:

- *Radfahrstreifen, Schutzstreifen für den Radverkehr*
- *Radfahrschleusen und Fahrradaufstellflächen an Knotenpunkten*
- *Fahrradstraßen*
- *Radwege*
- *Radschnellwege*
- *Tempo 30/Verkehrsberuhigung*
- *Öffnung von Einbahnstraßen*
- *Gleichberechtigte Berücksichtigung an Lichtsignalsteuerungen*
- *Regelmäßige Verkehrsschauen (vorzugsweise gesondert für den Rad- und Fußverkehr)*
- *Qualitativ hochwertige Abstellanlagen (z. B. ADFC-zertifizierte Abstellanlagen)*
- *Radstationen*
- *Bau und Betrieb von Fahrradabstellanlagen*
- *Rad- und Wandertouristische Infrastruktur*
- *Radwegweisung (kommunale Ergänzung der Radwegweisung NRW)*
- *Entschärfung von Unfallschwerpunkten*
- *Sichere Querungsstellen*
- *Beachtung der einschlägigen Regelwerke (EFA, ERA, RASt, RiLSA, RAL, …) für alle öffentlichen Straßen und Wege*
- *Schadensmeldesystem (z. B. Nutzung Mängelmeldesystem des Landes) Hindernisfreiheit (keine Umlaufsperren) und Überprüfung der Notwendigkeit von Pollern*
- *Zusammenhängende Rad- und Fußwegenetze*
- *Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen*
- *Fußgängerwegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen, Nordic Walking Routen, Wanderrouten)*
- *Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation, beispielsweise Ruhezonen, Spielparks, markante Treffpunkte, usw.)*
- *Kein angeordnetes Parken auf Gehwegen auf Kosten der Mindestbreite*

5. Service für den Fußgänger- und Radverkehr

- *Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, Fahrradwachen, Reparaturservice, etc.)*
- *Schnittstellen schaffen (z. B. Mitnahme im ÖV, Bike + Ride)*
- *Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Einzelhandel (z. B. Hol /Bringdienste des Einzelhandels)*
- *Barrierefreier Einzelhandel*
- *Fahrradfreundliche Arbeitgeber*
- *Service z. B. „Nette Toilette“ (kostenfreies Angebot der in der Innenstadt ansässigen Institutionen und Geschäfte, siehe im Internet: www.die-nettetoilette.de)*
- *Fahrradverleihsystem*

6. Kommunikation und Information

- *Nahmobilitätsfreundliches Klima fördern*
- *Integriertes, offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien)*
- *Bürgerinformationen, Broschüren, Flyer, Homepage, etc …*

- *Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Abstellen von Fahrrädern am Wohnhaus(Abstellanlagen barrierefrei zu erreichen)*
- *Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Senioren- und Behindertenverbände, Handel, Industrie, etc.)*
- *Fahrrad- und Wandertourismusförderung*
- *Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten*
- *Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)*

Anmerkung: Es handelt sich um eine "offene Liste" der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen Gegebenheiten.

13. Auf welche Weise wird die Einhaltung dieser Kriterien überprüft?

Im Rahmen des Aufnahmeverfahrens wird zunächst anhand der Anträge der Kommunen geprüft, ob eine ausreichende Grundlage für eine Mitgliedschaft in der AGFS gegeben ist. Bei einem positiven Ergebnis der Antragsprüfung wird die Situation des Radverkehrs vor Ort bei der sogenannten Vorbereisung durch zwei Mitarbeiter des Landes geprüft. Je nach Ergebnis der Vorbereisung bekommen die Kommunen Hinweise zur weiteren Verbesserung der Situation des Rad- und Fußverkehrs. Bei Mängeln bekommen die Antragsteller verpflichtende Aufgaben, die für eine Prädikatserteilung bzw. Mitgliedschaft erledigt werden müssen. Danach bzw. nach der Behebung eventueller Mängel erfolgt die sogenannte Hauptbereisung mit der gesamten Auswahlkommission, die die Gegebenheiten vor Ort abschließend prüft. Kann ein Mitglied der AGFS im Rahmen seines Verlängerungsantrags nicht nachweisen, dass es in den letzten sieben Jahren innerhalb der Arbeitsgemeinschaft die Förderung der Nahmobilität nicht kontinuierlich weitergeführt hat, werden ebenfalls ergänzende Stellungnahmen angefordert und im Zweifelsfall eine Nachbereisung durchgeführt. Diese Mechanismen haben sich als praktikabel und sehr wirksam erwiesen. Im Jahr 2014 wurde z. B. eine AGFS-Mitgliedschaft nicht verlängert.

14. Wie unterstützt die Landesregierung die Kommunen dabei, „fahrradfreundlich“ zu sein?

Die Landesregierung berät Kommunen sowohl im Vorfeld einer Bewerbung als auch im Rahmen der Mitgliedschaft in der AGFS. Daneben werden umfangreiche Fördermöglichkeiten eröffnet. Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen I-19, I-20, I-21, III-1 und III-4 verwiesen. Weiterhin finanziert das Land den Bau und die Unterhaltung von Radwegen an Landesstraßen bzw. mit Bundesmitteln auch an Bundesstraßen. Mit der Errichtung des landesweiten Radverkehrsnetzes, dem Betrieb des Radroutenplaners und zukünftig dem Bau von Radschnellwegen unterstützt das Land die Kommunen intensiv in fahrradfreundlicher Hinsicht. Lokale Öffentlichkeitsarbeit, Haushaltsbefragungen im Rahmen von Modal Split-Erhebungen sowie die Einrichtung von Fahrradzählstellen (Dauerzählstellen) werden ausschließlich in den Mitgliedskommunen der AGFS gefördert. Sämtliche anderen Fördertatbestände der Förderrichtlinien Nahmobilität gelten auch für die übrigen NRW Kommunen.

15. In welcher Weise fördert die Landesregierung die Arbeit des „Netzwerk Verkehrssicheres NRW“?

Das Netzwerk Verkehrssicheres NRW ist mit Ablauf der Projektlaufzeit (31.12.2014) weiterentwickelt worden und heißt jetzt „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Als neues Aufgabenfeld wurde

das Mobilitätsmanagement aufgenommen. Das Land fördert die vier Koordinierungsstellen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Diese sind bei folgenden Zweckverbänden, Verkehrsverbünden, Verkehrsgesellschaften angesiedelt:

- Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH mit Sitz in Köln für die Koordinierungsstelle Rheinland,
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR mit Sitz in Gelsenkirchen für die Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr,
- Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH gemeinsam mit der Westfälischen Provinzial Versicherung mit Sitz in Münster für die Koordinierungsstelle Westfalen und
- Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter mit Sitz in Paderborn für die Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe

Die Geschäftsstelle des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hat ihren Sitz beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

16. In welcher Weise arbeitet die Landesregierung mit dem ADFC e.V. zusammen?

Der ADFC LV NRW wirkt in verschiedenen Gremien der Landesregierung mit. Er ist beispielsweise Mitglied im Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim MBWSV. Darüber hinaus wird er durch ein Vorstandsmitglied in der beim MBWSV angesiedelten Auswahlkommission der AGFS vertreten. Ebenfalls gehört er der Steuerungsgruppe Radverkehrsnetz NRW an. Da führende Mitglieder des ADFC in Gremien der Landesregierung vertreten sind, ist ein kontinuierlicher Austausch gegeben.

Um das Reiseland Nordrhein-Westfalen als „Aktiv-Tourismus-Land“ besser zu positionieren und zu stärken, arbeitet der vom MWEIMH institutionell geförderte Tourismus NRW e. V. (TV) mit ausgewählten touristischen Partnern im Kompetenznetzwerk „Aktiv“ zusammen. Dieses Gremium ist im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Tourismus NRW entstanden. Der ADFC e. V. gehört zu den ständigen Mitgliedern des Kompetenznetzwerks „Aktiv“ und berät den TV in radtouristischen Fragen. Ziel der Zusammenarbeit mit dem ADFC e. V. sind die Weiterentwicklung der radtouristischen Angebote in NRW und die Steigerung der Angebotsqualität.

17. Arbeitet die Landesregierung mit dem Radsport Verband NRW bzw. der Radsportjugend NRW zusammen?
Wenn ja: Wie?

Die Landesregierung arbeitet seit vielen Jahren vertrauensvoll mit dem Radsportverband und seinen Untergliederungen, wie zum Beispiel der Radsportjugend NRW zusammen. Dabei erfolgt die Zusammenarbeit anlassbezogen und betrifft unterschiedliche sportfachliche Themenfelder. Aktuell erfolgt zum einen ein enger Austausch im Zusammenhang mit Fragestellungen zur Infrastruktur für (Bahn-)Radfahrer/innen und zum anderen bei der Überarbeitung der „Hinweise für Planung, Erlaubnis und Durchführung von Radsportveranstaltungen im öffentlichen Verkehrsraum“ des Landes.

Das Konzept zur Talentsuche und Talentförderung, als Teilkonzept des Programms „Leistungssport 2020 – Förderung von Eliten und Nachwuchs in NRW“, bedient sich bei der Kooperation zwischen Verein/Verband und Schule eines institutionellen Rahmens mit einer klaren Verteilung der Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Partner.

Dabei ist die Talentsuche und -förderung in besonderer Weise Aufgabe der Fachverbände und Vereine. Dazu gehören auch der Radsportverband NRW und seine Leistungssport treibenden Vereine.

Mit Landesmitteln können zudem Sportveranstaltungen in Nordrhein-Westfalen gefördert werden: Sportfachverbände, Sportvereine oder Kommunen, die nationale oder internationale Meisterschaften bzw. sonstige herausragende Sportveranstaltungen ausrichten, haben grundsätzlich die Möglichkeit, Landesmittel zur Förderung von Sportveranstaltungen zu erhalten. Dazu gehören auch Radsportveranstaltungen.

18. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über für den Alltagsverkehr relevante, größere und öffentlich zugängliche Fahrradverleihangebote in NRW, deren Angebote sowie die Nachfrage?

Das Angebot öffentlicher Mietfahrradsysteme wächst in den Metropolen Europas seit Jahren. Mietfahrräder werden von Touristen und von Einwohnern angenommen und genutzt. Die Europäische Union hat einen Handlungsleitfaden für Öffentliche Leihfahrradsystem in Kommunen erstellt: OBIS: Optimizing Bike Sharing in European Cities.

In NRW gibt es im Wesentlichen drei Anbieter von Mietfahrrädern für den Alltagsverkehr: Deutsche Bahn mit Call a Bike, Nextbike und die über 70 Fahrradstationen. Call a Bike, Nextbike und Fahrradstationen kooperieren in NRW teilweise miteinander.

Bundesweit bietet Call a Bike in acht Städten ein öffentliches Mietfahrradsystem an, darüber hinaus Mietfahrräder an 40 ICE-Bahnhöfen. Insgesamt 740.000 registrierte Kunden können bundesweit auf insgesamt 8.500 Mietfahrräder zugreifen. In NRW gibt es Call a Bike als Öffentliches Mietfahrradsystem nur in Köln. In weiteren 7 Städten (Bielefeld, Bonn, Düsseldorf, Gütersloh, Hennef, Oberhausen und Troisdorf) gibt es eine Call a Bike Fahrradvermietung am Bahnhof.

Das Leipziger Unternehmen Nextbike besteht seit 2004 und ist weltweit mit 25.000 Mieträdern in über 80 Städten und 16 Ländern aktiv. In NRW ist Nextbike in 13 Städten mit etwa 2.500 Mieträdern an rund 340 Stationen vertreten und kooperiert überwiegend mit Städten und Verkehrsbetrieben. Nur in Düsseldorf (300 Räder) und in Gütersloh (20 Räder) ist Nextbike unter eigenem Namen aktiv. Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) verzeichnen mit ihren 950 KVB-Rädern im ersten Jahr (2015) mehr als 170.000 Vermietungen.

In der Metropolregion Ruhr ist Nextbike unter dem Namen Metropolrad Ruhr in 10 Städten vertreten: Bottrop, Bochum, Essen, Duisburg, Dortmund, Hamm, Herne, Gelsenkirchen, Mülheim und Oberhausen. Im Rahmen des bundesweiten Wettbewerbes des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Jahres 2009 „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme – Neue Mobilität in Städten“, erhielt die Metropole Ruhr Fördermittel, um aktuell das deutschlandweit größte Fahrradvermietsystem zu realisieren. Die Umsetzung erfolgte in Kooperation zwischen Regionalverband Ruhr, Verkehrsverbund Ruhr und den zehn Städten der Region. Die Zielsetzung der Kooperationspartner war, dass nach Ablauf der Bindungsfrist der Fördermittel zum 31.12.2014 das Fahrradvermietsystem des Ruhrgebietes unter Berücksichtigung der kommunalen Haushaltslagen betriebswirtschaftlich eigenständig weiterhin den Bürgerinnen und Bürgern angeboten wird. Die Finanzierung des Nextbike-Systems basiert in der Regel auf verschiedenen Säulen. Neben öffentlichen Finanzierungsbeiträgen gibt es auch Modelle, die auf die Kombination Fahrgeldeinnahmen und Werbung auf den Rädern ausgerichtet sind.

Nach nunmehr sechs Jahren Metropolrad Ruhr sind folgende Erkenntnisse gesammelt worden:

- Das Fahrradvermietsystem des Ruhrgebietes kann nicht kostendeckend durch Werbe- und Fahrgeldeinnahmen getragen werden.
- Die Nutzung in kleineren Städten und auch die dortigen Werbeeinnahmen liegen unter entsprechend generierten Mitteln in größeren Städten des Ruhrgebietes.
- Je höher die Verdichtung von Stationen (insbesondere in Innenstadtbereichen), desto stärker die Nutzung des Systems.
- Eine Etablierung des Systems bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Touristen ist nicht festzustellen.
- Das Metropolrad Ruhr erfreut sich insbesondere bei Studentinnen und Studenten großer Beliebtheit, unter anderem durch Zusatzverträge mit Universitäten (Bespiel Ruhr-Universität Bochum).
- Ein System mit festen Stationen und entsprechenden Säulen erweist sich als sehr unflexibel.

Als Zwischenfazit ist festzustellen, dass die Perspektiven des Fahrradvermietsystems insgesamt gut sind. Die fünf Jahre Bindungsfrist des Bundesförderprojektes haben allerdings nicht ausgereicht, das System betriebswirtschaftlich zu etablieren. Somit bedarf es weiterer Überlegungen, wie mit Verkehrsunternehmen, Wohnungsbaugesellschaften und weiteren Dritten Kooperationen zu schließen sind, um das Metropolrad Ruhr zu etablieren.

Aktuell besteht die Gefahr, dass der Betreiber das Angebot stark reduzieren muss, um nicht weiterhin die Deckungslücke zu tragen und somit ein Ruhrgebietssystem nicht weiter erkennbar ist. Dies kann von Nachteil sein vor dem Hintergrund, dass an die Betreiber von Fahrradvermietsystemen eine Vielzahl von europäischen Kommunen heran treten um Systeme zu etablieren und auch bereit sind Anschubfinanzierungen zu leisten bzw. auch höhere Vermarktungspotenziale ausweisen.

Weitere Informationen sind dem Endbericht zur Evaluation der Modellprojekte "Öffentliche Fahrradverleihsysteme - innovative Mobilität in Städten zu entnehmen: http://edoc.difu.de/edoc.php?id=RGZ1SU6M.

Daneben existieren noch touristisch initiierte Fahrradvermietsysteme wie das Niederrheinrad und das Revierrad. Bei beiden Systemen können Fahrräder im jeweiligen Gesamtgebiet wieder zurückgegeben werden. Das Niederrheinrad gibt es an 49 Stationen zwischen Neuss und Emmerich. Das Revierrad wird an 19 Stationen zwischen Ratingen und Dinslaken im Westen und Werne im Osten angeboten. Beide können prinzipiell auch für den Alltagsverkehr genutzt werden.

Zusammengefasst: Öffentliche Mietfahrräder gewinnen auch in NRW an Bedeutung. Die Nachfrage in der Alltagsnutzung scheint in Ballungszentren mit hohem Studentenanteil am größten zu sein. Registrierte Nutzer und Nutzerinnen können die Mietfahrräder von Call a Bike und Nextbike bundesweit bzw. weltweit nutzen.

19. Wie werden Einrichtung und Betrieb von Fahrradverleihsystemen seitens der Landesregierung gefördert?

Für die Einrichtung von Standorten für Fahrradvermietsysteme an ÖPNV-Haltestellen können die Kommunen Förderanträge bei den ÖPNV-Zweckverbänden NVR, VRR und NWL stellen.

Die Einrichtung von Standorten im sonstigen öffentlichen Raum kann im Rahmen der Förderrichtlinie Nahmobilität gefördert werden. Der Betrieb von Fahrradvermietsystemen wird seitens der Landesregierung bislang nicht gefördert.

20. Sind der Landesregierung Forschungsvorhaben an nordrhein-westfälischen Einrichtungen mit thematischen Bezügen zum Radverkehr oder zur Radtechnik bekannt? Wenn ja, welche?

Im engeren Sinn finden nach Kenntnis der Landesregierung aktuell keine Forschungsprojekte statt, die sich speziell mit Radverkehr bzw. Radtechnik befassen. Im Folgenden werden Projekte dargestellt, die in der näheren Vergangenheit zum Thema Radverkehr bzw. Radtechnik abgeschlossen wurden:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH:

- Wirkungen der Elektromobilität im Fahrradverkehr – Potenziale für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung

Die Studie zeigt, dass das Elektrofahrrad bei der Umsetzung von Klima- und Nachhaltigkeitsstrategien eine wichtige Rolle spielen kann, aber auch, dass die in vielen Studien und Feldversuchen identifizierten Potenziale nicht überbewertet werden dürfen. Nur durch die Kombination von Pull- und Push-Maßnahmen werden sich langfristig Erfolge einstellen und das E-Rad in das Portfolio der alltäglichen Verkehrsmittelwahl integriert werden.

- E-Bike Dortmund - Potenziale von Elektrofahrrädern

Ziel war die Identifikation von Potenzialen durch den Einsatz von Elektrofahrrädern als Ergänzung zu anderen Verkehrsmitteln. Als Ergebnis wird eine Einschätzung gegeben, die zusammen mit der Nennung der Chancen und Hemmnisse aufzeigt, wie hoch die Potenziale für eine zukünftige Nutzung von Elektrofahrrädern sind.

TU Dortmund - Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung:

- Radverkehrsförderung für Quartiere in Stadt und Peripherie am Beispiel Dortmunds

Das Projekt sollte Erkenntnisse zum Themenfeld Radverkehr und Siedlungsstruktur, ein Qualitätsmanagement- und Evaluationskonzept für Wirkungen von Radverkehrsmaßnahmen sowie Handlungskonzepte für eine sozialräumlich angepasste Radverkehrsförderung liefern. Am Beispiel der Stadt Dortmund wurden vier Quartiere unterschiedlicher sozialer und räumlicher Struktur betrachtet, um dort angepasste Handlungsansätze und -programme zu entwickeln, dabei räumlich und sozial differenziert Potenziale identifiziert und das Fahrrad als ideales „Stadtteilverkehrsmittel in Großstädten“ umfassend verankert.

- Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden

In Städten mit deutlichen Höhenunterschieden wird dem Thema Radverkehrsförderung häufig kaum Beachtung geschenkt. In diesem Projekt wurden entsprechende Städte identifiziert und deren spezifische Form und Maßnahmen der Radverkehrsförderung untersucht. Die Analyse von Maßnahmen, Erfolgsfaktoren und Hemmnissen der Radverkehrsförderung in topographisch bewegten Städten mündeten in einen Leitfaden zur Radverkehrsförderung in Kommunen mit Höhenunterschieden ein.

Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie

- Fahrradstadt Wuppertal - Strategien zur Förderung des Radverkehrs unter schwierigen Rahmenbedingungen

Im Rahmen dieses Projektes konnten Wuppertaler Entscheidungsträger zur verstärkten Förderung von Radverkehr motiviert werden.

In dem weiter gesteckten Rahmen integrierter Mobilitätskonzepte sind beispielhaft folgende Aktivitäten zu benennen:

- Innovation City Ruhr:

  Von der Vorhaltung vierer Pedelecs zum kostenlosen Verleih in Bottrop über ein Mobilitätsmanagement (Versuch der Einflussnahme auf das Verkehrsverhalten jedes Einzelnen auch unter „Schmackhaftmachung“ des Fahrrades als Alternative zum Auto), ferner über Gedanken zur City-Logistik (Entwicklung eines innovativen, umsetzungsreifen Logistikkonzepts für eine effiziente und umweltschonende Feindistribution von Gütern im Bottroper Stadtgebiet auch unter Berücksichtigung eines verstärkten Einsatzes stadtverträglicherer Verkehrsmittel zur Reduzierung des CO_2-Ausstoßes), des Weiteren über die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements, u. a. der Integration von Elektrofahrzeugen, bis hin zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität (es soll eine mittel- bis langfristige Strategie für die klimafreundliche und stadtverträgliche Abwicklung des gesamtstädtischen Verkehrs festgelegt werden) werden hier in Zusammenarbeit zwischen der Stadt Bottrop und der Innovation City Management GmbH gemeinsam mit weiteren Akteuren Vorhaben zu integrierten Mobilitätskonzepten entwickelt und umgesetzt.
- Logistikkonzepte für Lastenfahrräder:

  Das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik befasst sich mit entsprechenden Forschungsideen / -anträgen, wie z. B. Sharing Konzepte für Lastenfahrräder, um private Innenstadtfahrten zu ersetzen, gebündelte Auslieferung des lokalen Einzelhandels an private Endkunden per Lastenfahrrad, Crowd Transportation, Paketzustellung durch Privatpersonen, Lastenfahrrad-Kurier als Kurier-, Express- und Paketdienst-Ersatz.
- Doktorarbeit "Klimafreundliche Mobilität durch Förderung von Pedelecs":

  In der Arbeit werden Politikinstrumente und private Maßnahmen erarbeitet, die die Anschaffung und Nutzung des Pedelecs fördern können. Außerdem werden deren Klimaschutzwirkungen anhand der Fallstudie Wuppertal quantifiziert (Wuppertal-Institut).
- Forschungsprojekt Remonet (Chancen und Herausforderungen für die Einführung von E-Mobilität in der Stadtregion Siegen):

  Mit dem Forschungsprojekt Remonet erforscht die Universität Siegen Chancen und Herausforderungen für die Einführung von E-Mobilität in der Stadtregion Siegen. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Elektrorad angeschafft, mit dem Nutzerverhalten und Nutzergewohnheiten sowie Mobilitätsmentalität untersucht werden.

21. Was unternimmt die Landesregierung, um solche Forschungsaktivitäten zu befördern?

Die Hochschulen des Landes sind frei in der Wahl ihrer Forschungsaktivitäten. Das MIWF wirkt nicht auf diese Wahl ein. Allerdings sind im Rahmen des Leitmarktwettbewerbs "Mobilität/Logistik" in EFRE 2020 integrierte Mobilitätskonzepte thematisch einbezogen und - nach positivem Jury-Entscheid - förderfähig.

V. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

1. Unter welchen Bedingungen können Fahrräder im Öffentlichen Verkehr mitgenommen werden (bitte nach Verkehrsverbünden und Transportmitteln aufschlüsseln)?

Die Bedingungen der Fahrradmitnahme in NRW sind weitestgehend harmonisiert. Zuletzt wurde eine neue landesweite Regelung mit Differenzierung nach SPNV und ÖSPV zum 01.04.2014 in den Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW hinterlegt. Weiterhin möglich sind lokale bzw. regionale Ausnahmen (z. B. Nutzungszeiten). Einzelheiten sind Nummer 9.5 der nachfolgenden Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW sowie der Übersicht der Fahrradmitnahme in NRW zu entnehmen.

Beförderungsbedingungen Nahverkehr NRW (Gültig ab dem 01.08.2015)
(9.5) Fahrräder
(1) Ein Fahrrad ist ein mit Muskelkraft betriebenes Radfahrzeug. Gleichgestellt sind sowohl versicherungsfreie als auch versicherungspflichtige „schnelle“ Radfahrzeuge mit elektrischer Tretunterstützung (sogenannte Pedelecs und E-Bikes).

Bei allen anderen motorbetriebenen Fahrzeugen, insbesondere solchen mit Verbrennungsmotor, handelt es sich nicht um Fahrräder nach diesen Beförderungsbedingungen; die Mitnahme im ÖPNV ist generell ausgeschlossen.

(2) Im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) ist die Mitnahme von Fahrrädern im Sinne des Absatzes 1, Satz 1 sowie gleichgestellter Radfahrzeuge im Sinne des Absatzes 1, Satz 2 grundsätzlich nur in den gekennzeichneten Abstellbereichen (z. B. Mehrzweckabteile) erlaubt. Für Fahrzeuge ohne gekennzeichnete Abstellbereiche gelten die Bestimmungen gemäß Absatz 3.

(3) Im ÖSPV (öffentlicher straßengebundener Personenverkehr) dürfen nur durch Muskelkraft betriebene einspurige Fahrräder im Sinne des Absatzes 1, Satz 1 und Satz 2 mitgeführt werden, sofern die räumlichen Verhältnisse dies zulassen. Konstruktionen, deren Abmessungen das übliche Fahrradmaß überschreiten (z. B. Tandems, Liegeräder, Dreiräder), sowie Fahrräder mit Verbrennungsmotor sind von der Beförderung im ÖSPV grundsätzlich ausgeschlossen. Abweichend hiervon ermöglichen die ÖSPV-Unternehmen schwerbehinderten Menschen mit Ausweisen nach § 69 des Sozialgesetzbuchs IX auf Kulanzbasis auch die Mitnahme aller anderen Fahrradtypen des Absatz 1, Sätze 1 und 2, soweit die räumlichen Verhältnisse dies zulassen.

Soweit Schienenersatzverkehr mit Verkehrsmitteln des ÖSPV durchgeführt wird, gelten die Bestimmungen sinngemäß.

(4) Fahrräder werden generell nur dann befördert, wenn die vorhandenen Kapazitäten und die Platz-situation dies zulassen. Sind die vorgesehenen Fahrrad-Stellplätze eines Fahrzeuges besetzt, können weitere Fahrgäste mit Fahrrädern nicht mehr zusteigen.

In der Mobilität eingeschränkte Personen (z. B. Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen) haben Vorrang vor Radfahrern.

Dem Personal ist die Entscheidung vorbehalten, ob noch Platz zur Verfügung steht. Ein Anspruch auf Beförderung von Fahrrädern besteht nicht.

(5) Jeder Fahrgast darf nur ein Fahrrad mitnehmen und muss dieses selbst ein- und ausladen. Kinder unter 6 Jahren, die ein Fahrrad mitnehmen wollen, müssen von einem Erwachsenen begleitet werden.

Falt- oder Klappräder, die handelsüblich vollständig im kleinstmöglichen Packmaß gefaltet bzw. zusammengeklappt sind, zählen als Handgepäck. Separat genutzte Kinderanhänger werden einem Kinderwagen gleichgestellt.

(6) Der Fahrgast ist verpflichtet, sein Fahrrad so zu sichern, dass es keine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung im Fahrzeug darstellt. Insbesondere muss der Fahrgast Sorge dafür tragen, dass andere Fahrgäste nicht gefährdet oder beschmutzt werden und es durch sein Fahrrad zu keinen Beschädigungen des Fahrzeuges kommt. Für entstehende Schäden haftet der Fahrgast.

(7) Je nach Region kann es Einschränkungen bei den Nutzungszeiten geben; die genauen Zeiten können Fahrgäste den Informationen bzw. Aushängen der Verkehrsunternehmen vor Ort entnehmen.

2. Wie beurteilt die Landesregierung die gegenwärtigen Mitnahmebedingungen hinsichtlich der angestrebten Stärkung des Umweltverbundes?

Die Landesregierung sieht in den gegenwärtigen Mitnahmebedingungen einen wesentlichen Bestandteil eines kunden- und umweltorientierten öffentlichen Personenverkehrs.

3. Sieht die Landesregierung Handlungsbedarf für die Vereinheitlichung der Mitnahmemöglichkeiten und Tarife für Fahrräder im Öffentlichen Verkehr?

Nein, eine entsprechende Harmonisierung ist bereits zum 01.04.2014 erfolgt.

4. Wenn ja, wie setzt sie sich dafür ein?

Siehe Antwort zu Frage V-3.

5. Wie viele SPNV-Haltepunkte sind derzeit barrierefrei erreichbar und wie viele werden es nach dem derzeitigen Planungsstand 2022 sein?

Hierzu liegen der Landesregierung keine vertiefenden Erkenntnisse vor. In den Stationsberichten der Zweckverbände sind Aussagen zu Stationen und u. a. der Barrierefreiheit veröffentlicht, allerdings hauptsächlich bezogen auf den stufenlosen Zugang zu den Bahnsteigen. Andere Aspekte der Barrierefreiheit können den Berichten nicht unbedingt entnommen werden. Die Stationsberichte 2014 von NVR und VRR sind unter:

https://www.nvr.de/fileadmin/Dateien/PDF/NVR_Stationsbericht_2014.pdf,
http://zvis.vrr.de/bi/vo0050.asp?__kvonr=1367, im Internet herunterladbar.

6. Welcher Anteil der SPNV-Bahnhöfe weist den allgemeinen Anforderungen an derartige Anlagen insbesondere im Hinblick auf Abschließmöglichkeiten und Wetterschutz entsprechende Abstellplätze für Fahrräder?

Hierzu liegen der Landesregierung keine vertiefenden Erkenntnisse vor.

7. Wie wirkt die Landesregierung auf die Errichtung und den Betrieb von Fahrradstationen in Bahnhofsnähe hin?

Errichtung und Betrieb von Fahrradstationen obliegen der jeweiligen Kommune. Der Bau wird mit 1.500 € förderfähiger Betrag je Stellplatz bei einem Fördersatz von 70 bzw. 75 % je nach Finanzkraft der Kommune aus dem Nahmobilitätsprogramm unterstützt. Daneben ist auch Grunderwerb förderfähig.

8. Wie viele und welche SPNV-Bahnhöfe sollen bis 2017 mit zusätzlichen Fahrradabstellanlagen ausgerüstet werden?

Aus Mitteln des Landes (§§ 12 und 13 ÖPNVG NRW) sollen 45 Haltepunkte und Bahnhöfe bis 2017 mit Fahrradabstellanlagen ausgerüstet werden. Im Einzelnen sind dies:

Brühl, Eitorf-Süd, Hoffnungsthal, Meckenheim, Odendorf, Weilerswist, Windeck-Herchen, Hbf. Aachen, Bonn-UN Campus, Merzbrück, Rösrath-Stümpen, St. Jöris, Köln Porz-Wahn, Altena, Mecklenbeck, Einen - Müssingen, Sennelager, Paderborn-Nord, Nienberge-Häger, Sennestadt, Coesfeld Ostseite, Lüdenscheid-Brügge, Telgte, Porta Westfalica, Erndtebrück, Meschede, Oberbrügge, Werl, Hiltrup, Scharmede, Nettetal-Breyell, OB-Holten, Geldern, Langenfeld-Berghausen, Kerken-Aldekerk, Dorsten-Hervest, Marl Hamm, Marl Mitte, Gladbeck-West, Essen Dellwig-Ost, Essen Borbeck-Süd, Essen Überruhr, Essen Kupferdreh, Velbert Nierenhof, Velbert Neviges

9. Auf welche Summen beliefen sich die vom Land investierten Mittel für den Bau von Abstellanlagen an SPNV-Bahnhöfen in den Jahren seit 2005 (bitte nach Zweckverbänden und Verkehrsstärke aufschlüsseln)?

NVR: 69 Haltepunkte und Bahnhöfe; rd. 302.000 Ein- und Aussteiger (gesamthaft), rd. 2,73 Mio. € Zuwendungen

NWL: 58 Haltepunkte und Bahnhöfe; rd. 153.000 Ein- und Aussteiger (gesamthaft), rd. 3,44 Mio. € Zuwendungen

VRR AöR 45 Haltepunkte und Bahnhöfe; rd. 131.500 Ein- und Aussteiger (gesamthaft), rd. 2,95 Mio. € Zuwendungen

10. Wie setzt sich die Landesregierung dafür ein, die Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Verkehr zu verbessern, zum Beispiel durch Fahrradabstellmöglichkeiten, verbesserte Zugänglichkeit von Bahnsteigen mit dem Fahrrad, Eignung der Fahrzeuge zur Fahrradmitnahme?

Das Land stellt Fördermittel bereit, mit denen die Zweckverbände Fahrradabstellanlagen und Aufzüge an Stationen des Öffentlichen Personennahverkehrs fördern können. Über die Eignung der Fahrzeuge zur Fahrradmitnahme entscheiden die jeweiligen Unternehmen bzw. die Aufgabenträger als kommunale Selbstverwaltungsangelegenheit.

Fahrradabstellanlagen (B+R-Anlagen) z. B. an ÖPNV- und SPNV-Stationen werden von den Zweckverbänden im Rahmen der Förderung gem. § 12 ÖPNVG NRW regelmäßig gefördert.

Im Zusammenhang mit der Förderung gem. § 13 ÖPNVG NRW steht noch der Abschluss der seit 1995 bestehenden Förderung von P+R- bzw. B+R-Anlagen entlang der S 9 aus. Gespräche mit den Kommunen zu den S 9-B+R-Anlagen wurden bereits geführt; Verträge zur betrieblichen Übernahme der Anlagen wurden weitestgehend zwischen der DB Station & Service AG und den Kommunen abgeschlossen.

11. An wie vielen Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen sind Radstationen mit wie vielen Stellplätzen vorhanden?

An folgenden 72 Standorten existieren Fahrradstationen mit 21.742 Stellplätzen.

Standorte	Stellplätze
Aachen	158
Bad Oeynhausen	196
Bergisch Gladbach	256
Bielefeld	390
Billerbeck	186
Bocholt	160
Bochum	180
Bönen	60
Bonn	320
Bottrop Bf	214
Bottrop-ZOB	100
Brühl	340
Bünde	280
Burgsteinfurt	300
Castrop-Rauxel	150
Dormagen	340
Dorsten	300

Standorte	Stellplätze
Dortmund	80
Duisburg	450
Düren	360
Düsseldorf	500
Essen Hbf	245
Friedrichsfeld/Voerde	100
Fröndenberg	35
Geseke	118
Gladbeck West	300
Grevenbroich	176
Gronau	400
Gütersloh	306
Halle (Westf.)	175
Haltern am See	280
Hamm	450
Herdecke	60
Herford	360
Ibbenbüren	280
Kamen	360
Kamen Methler	80
Kerpen-Horrem	432
Kevelaer	240
Köln	961
Krefeld	360
Lippstadt	194
Lünen Hbf.	160
Lünen Markt	80
Marl Sinsen	300
Minden	442
Moers	200
Mönchengladbach-Rheydt	206
Mülheim Hbf	150
Mülheim-Styrum	100
Münster	3.300

Standorte	Stellplätze
Münster Arkaden	300
Neuss	559
Oberhausen	300
Ochtrup	160
Oelde	230
Paderborn	270
Ratingen Ost	250
Rheda-Wiedenbrück	240
Rheine	960
Schwerte	66
Selm-Beifang	150
Soest	450
Unna	309
Unna Parkhaus-Innenstadt	80
Wanne-Eickel	190
Warendorf	330
Werne Bf	140
Werne Parkhaus-Innenstadt	60
Werne Roggenmarkt	140
Wesel	220
Witten	168
Gesamt	**21.742**

12. Wie viele dieser Radstationen haben Flächen von Gesellschaften der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellt bekommen und wie viele dieser Radstationen können diese Flächen derzeit mietfrei nutzen?

Hierzu liegen der Landesregierung keine vertiefenden Erkenntnisse vor.

13. Wie hoch ist – nach Bahnhofskategorien gegliedert – die jeweils durchschnittliche Quadratmetermiete für die mietpflichtigen Radstationen auf Flächen von Gesellschaften der Deutschen Bahn AG?

Hierzu liegen der Landesregierung keine vertiefenden Erkenntnisse vor.

14. Wer sind die Träger dieser Stationen und welche Rolle spielt jeweils die Beschäftigungsförderung hierbei? (bitte aufschlüsseln)

Hierzu liegen der Landesregierung keine vertiefenden Erkenntnisse vor.

15. Welche Rahmenbedingungen bestehen derzeit, damit Radstationen einen aktiven Beitrag zur Beschäftigungsförderung leisten können und inwiefern haben sie sich auch nach Ansicht der Stationsbetreiber und des Landes bewährt?

Hierzu liegen der Landesregierung keine vertiefenden Erkenntnisse vor.

16. In welchen Kommunen bestehen Planungen für den Bau weiterer Radstationen?

Planungen für den Bau von Radstationen sind der Landesregierung nur bekannt, soweit hierfür Förderanträge bei den Bezirksregierungen vorliegen. Momentan sind dies Stationen in Mönchengladbach und Essen-Kupferdreh.

17. In welchem Umfang sind Landesmittel für Investitionen im öffentlichen Verkehr an die Berücksichtigung der Belange des Fahrradverkehrs gebunden, z. B. bei der Gestaltung von Übergängen, der Einrichtung von Abstellanlagen, der Zugänglichkeit von Bahnsteigen und Fahrzeugen, etc.?

Mittel nach §§ 12 und 13 ÖPNVG NRW sind für die Berücksichtigung der Belange des Fahrradverkehrs nicht gebunden oder im Sinne eines Förderprogramms festgelegt. Die ZV / AöR entscheiden bei der Aufstellung des entsprechenden jährlichen Förderkatalogs gemäß § 12 ÖPNVG NRW inwieweit Maßnahmen finanziert werden, die auch die Belange des Fahrradverkehrs berücksichtigen.

18. In welcher Weise arbeitet die Landesregierung mit Gesellschaften der Deutschen Bahn, den ÖPNV-Zweckverbänden, der BahnflächenEntwicklungsGesellschaft mbh (BEG), den Bezirksregierungen und den Kommunen bei der (Über-)Planung von SPNV- und ÖPNV-Haltepunkten zusammen, die für eine Verknüpfung von Rad- und SPNV/ÖPNV-Verkehren gut geeignet sind? Welche Verbesserungsmöglichkeiten kann sich die Landesregierung hier vorstellen?

Die Planung und Umsetzung von Maßnahmen obliegt ausschließlich dem Vorhabenträger. Eine direkte Beteiligung durch die Landesregierung ist nicht vorgesehen.

Am Beispiel der VRR AöR wird etwa beim Neubau von Aufzügen an Stationen der DB Station & Service AG angefragt, ob die neuen Aufzüge eine ausreichende Dimensionierung zur Aufnahme von Fahrrädern (auch E-Bikes) haben. In der Regel errichtet die DB Station & Service ausreichend große Aufzüge, sofern dies bautechnisch bzw. aus den gegebenen geometrischen Randbedingungen heraus möglich ist.

19. Welche konzeptionellen und praktischen Ansätze hat die Landesregierung, um den Aspekt der E-Mobilität in die Planung bzw. Förderung von Fahrradabstellanlagen, Radstationen etc. einfließen zu lassen? Wie kann insbesondere hier eine diebstahlsichere Gestaltung umgesetzt und gefördert werden?

Die Landesregierung ist über die Zusammenarbeit mit der AGFS und ihrem Förderkreis „Unternehmen FahrRad!“ im Dialog mit der Fahrradindustrie und auch Herstellern von Fahrradabstellanlagen und Stadtmobiliar. Besondere Abstellanlagen für e-mobile Fahrräder müssen nicht neu entwickelt werden. Mittlerweile sind die Akkus mit einem Schloss am Rahmen der Pedelecs gesichert. Auch dezentrale, öffentliche Aufladestationen, an denen die Akkus gegen Diebstahl gesichert werden müssen, sind dank der gestiegenen Akkukapazitäten nicht mehr notwendig. Insofern sind zum sicheren Abstellen nur hochwertige Fahrradabstellanlagen nötig. Insbesondere Fahrradboxen und Fahrradstationen bieten hierzu die notwendige Vandalismussicherheit.

Hochwertige E-Bikes sind für Straftäter eine „lukrative Beute“. E-Bikes sollten daher in geeigneter Weise gesichert sein. Zur sicheren Aufbewahrung empfiehlt die Polizei Nordrhein-Westfalen überwachte Fahrradabstellräume oder -stationen. Grundsätzlich sollten die Fahrräder mit einem stabilen Schloss (bspw. Stahlketten, Bügelschlösser, Panzerkabelschlösser, Metallgliederschlösser) mit Rahmen und Rädern an einem festen Gegenstand wie bspw. einem Stahlmast oder Fahrradständer gesichert werden. Dies gilt auch für vermeintlich sichere Bereiche wie Garagen oder überwachte Fahrradstationen. Soweit der Nachweis der elektronischen und mechanischen Zuverlässigkeit geführt wird, kann zukünftig auch die Sicherung mit einem Funk-Elektronikschloss erfolgen. Diese Schlösser lassen sich mit dem Smartphone öffnen. Auffallende Fahrradmarkierungen können Täter zusätzlich abschrecken.

Zur Erhöhung der Fahndungs-/Ermittlungs- und Rückführmöglichkeiten empfiehlt die Polizei Nordrhein-Westfalen, auch für E-Bikes, alle Informationen eines Fahrrades (Hersteller, Marke, Typ, Rahmennummer, Bilder, individuelle Kennzeichnung, unverwechselbaren Merkmale) in einem Wertgegenstandsverzeichnis aufzuführen. Darüber hinaus sollte ein Angebot zur Codierung durch die Polizei wahrgenommen und alle Daten in einem Fahrradpass eingetragen werden. Der mögliche Verlust von Gewährleistungsansprüchen ist zu beachten.

Eine weitere Möglichkeit zur Erhöhung der Fahndungs- und Rückführmöglichkeiten gestohlener Fahrräder ist die Ausstattung des Fahrrades mit einem sogenannten GPS-Tracker. Die Geräte sind klein, leicht und können unsichtbar am Fahrrad verbaut werden. Bei Diebstahl meldet sich der GPS-Tracker über eine Telefon-App und teilt laufend den genauen Standort des Fahrrades mit. Informationen zur Sicherung des Fahrrades sind bei den örtlichen Polizeibehörden, den Fahrradhändlern oder auch im Internet unter www.polizei.nrw.de und www.polizei-beratung.de erhältlich.

20. Gestaltet sich nach der Auffassung der Landesregierung die gemeinsame Nutzung von Fahrradabteilen durch Radfahrerinnen und -fahrern sowie Rollstuhlfahrerinnen und -fahrern in der Regel problemfrei?

Ja, die Deutsche Bahn versichert, dass die gemeinsame Nutzung von Rad- und Rollstuhlfahrer/innen sich in der Regel unproblematisch gestaltet.

21. Besteht nach Ansicht der Landesregierung die Notwendigkeit, diese unterschiedlichen Nutzungsansprüche besser auszugleichen?

Nein.

22. Wie arbeitet die Landesregierung dabei mit den Behindertenverbänden zusammen?

Die Landesregierung arbeitet zu Fragen des ÖPNV umfangreich fallbezogen in Arbeitskreisen mit den Behindertenverbänden zusammen.

VI. Radverkehrssicherheit

1. Wie steht die Landesregierung zur Forderung nach einer Helmpflicht für Radfahrerinnen und Radfahrer?

Der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenverkehrs-Ordnung / Ordnungswidrigkeiten hat im September 2001 in der Verankerung der Helmtragepflicht für Radfahrer eine Überreglementierung gesehen. Im Unterschied zum Autofahrer, der durch die StVO zur Anlegung eines Sicherheitsgurtes verpflichtet wird, stelle die Helmtragepflicht einen größeren Eingriff in die persönliche Freiheit dar. Auch bestehen Bedenken hinsichtlich der Überwachbarkeit einer solchen Vorschrift. Daher wird einhellig die Verankerung einer Helmtragepflicht in der Straßenverkehrs-Ordnung abgelehnt.

Diese Einschätzung wird von der Landesregierung geteilt. Daneben bestehen in der Landesregierung auch Bedenken, dass die Einführung einer Helmtragepflicht zu einer Abnahme des Radverkehrs führen könnte.

Die Einführung einer Helmtragepflicht für Radfahrer wird daher von der Landesregierung abgelehnt. Sie empfiehlt jedoch jeder Radfahrerin und jedem Radfahrer nachdrücklich, einen Fahrradhelm zu nutzen. Die Entscheidung zur Nutzung eines Fahrradhelms soll in der Verantwortlichkeit der Radfahrerinnen und Radfahrer gestellt bleiben.

Beim Thema Helmtragen unterstützt die Polizei Nordrhein-Westfalen Initiativen anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit bei deren Aktionen zur Verbesserung der Tragequote in allen Altersgruppen von Radfahrerinnen und Radfahrern.

2. Wie viele Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung sind in Nordrhein-Westfalen 2013 verzeichnet? Wie hat sich die Zahl dieser Unfälle seit 2005 entwickelt?

Vorbemerkung zu Frage VI-2:

Alle nachfolgenden Auswertungen beziehen sich ausschließlich auf meldepflichtige Verkehrsunfälle (VU). Verkehrsunfälle der Kategorie 5 (sogenannte „Bagatellunfälle“) werden nicht berücksichtigt. Mit Ausnahme der Frage VI-4 beziehen sich alle Angaben auf die Summe der Verkehrsbeteiligungsarten Fahrrad (VB 71), Pedelec (VB 72) und E-Bike (VB 03). Eine statistische Differenzierung diesbezüglich ist erst seit Mitte 2012 möglich.

Antwort zu Frage VI-2:

Jahr	Anzahl VU mit Fahrradbeteiligung
2005	18.760
2006	18.256
2007	19.127
2008	18.706
2009	18.063
2010	15.724
2011	17.902
2012	17.051
2013	16.384

3. Welche Rolle spielt hierbei die bauliche Anlage der Radwege bzw. der Radfahrerführung (Ein-/Zweirichtungsradwege, einseitige Führung an der Straße, Ausführung als Angebots- oder Schutzstreifen bzw. Radweg, Führung an Einmündungen und Kreuzungen bzw. Kreisverkehren und Lichtsignalanlagen)?

Eine statistische Unterscheidung hinsichtlich der baulichen Anlage der Radwege bzw. der Radfahrerführung erfolgt bei der Verkehrsunfallaufnahme nicht.

Die Kreispolizeibehörde meldet festgestellte Unfallhäufungsstellen der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Straßenbaubehörde. Die örtliche Unfalluntersuchung der in der Unfallkommission zusammen arbeitenden drei Behörden dient der Feststellung von Zusammenhängen zwischen Unfallgeschehen und baulichen und/oder verkehrlichen Gegebenheiten des Unfallortes einschließlich seiner Umgebung. Die Unfallkommission beschließt geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hierzu gehören verkehrsregelnde, verkehrslenkende, verkehrsüberwachende und straßenbauliche Maßnahmen sowie Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung. Die entsprechende Umsetzung der Beschlüsse obliegt den zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden sowie der Kreispolizeibehörde. In Kommunen befassen sich teilweise weitere Gremien, z. B. Arbeitskreise, gesondert mit örtlichen Radverkehrsunfällen, um gegebenenfalls durch ergänzende Vorschläge die Verkehrssicherheit zu verbessern.

4. Welche Rolle spielt dabei die deutliche Zunahme von e-Bikes und Pedelecs?

Setzt man die Verkehrsunfälle mit elektrisch unterstützten Fahrrädern in Relation zum gesamten Fahrradunfallgeschehen zeigt sich, dass der Anteil derzeit noch relativ gering ist, jedoch mit ansteigender Tendenz.

Jahr	Anzahl VU mit Pedelec	Anteil VU mit Pedelec an VU mit Fahrradbeteiligung in %
2012	322	1,9
2013	528	3,2
2014	715	4,0

Jahr	Anzahl VU mit E-Bike	Anteil VU mit E-Bike an VU mit Fahrradbeteiligung in %
2012	22	0,1
2013	27	0,2
2014	30	0,2

5. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über die häufigsten Ursachen dieser Unfälle sowie jeweils die Unfallverursacher vor? Wenn ja, welche?

In Tabelle 1 sind die häufigsten drei Ursachen aus Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern für die Jahre 2005 bis 2013 dargestellt. Ein Verkehrsteilnehmer kann bei einem Unfall auch mehrere Ursachen setzen (bspw. Benutzen der falschen Fahrbahn unter Alkoholeinfluss). Aus Tabelle 2 ist für den gleichen Zeitraum zu entnehmen, wie häufig Rad fahrende die Hauptunfallursache gesetzt haben und welche diesbezüglich die drei häufigsten Ursachen waren. Tabelle 3 stellt die jeweils drei häufigsten Ursachen für die Fälle dar, in denen der Rad fahrende zwar nicht Hauptunfallverursacher, aber Mitverantwortlicher war. Entsprechende Angaben zu den vom Unfallgegner des Rad fahrenden gesetzten Ursachen sind nicht möglich.

Erläuterung zu den Tabellen:

Legende zu den Unfallursachen

01 = Alkoholeinfluss

10 = Benutzung der falschen Fahrbahn

11 = Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot

13 = nicht angepasste Geschwindigkeit

28 = Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens

35 = Fehler beim Abbiegen

37 = Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr

Tabelle 1: Die drei häufigsten Ursachen aus Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrern

Jahr	1. Ursache	2. Ursache	3. Ursache
2005	28 = 3.334	35 = 2.980	10 = 2.890
2006	28 = 3.309	10 = 2.975	35 = 2.774
2007	28 = 3.302	35 = 2.994	10 = 2.756
2008	28 = 3.324	35 = 3.016	10 = 2.892
2009	28 = 3.158	35 = 2.879	10 = 2.519
2010	28 = 2.708	35 = 2.422	10 = 2.169
2011	28 = 3.115	35 = 3.071	10 = 2.356
2012	28 = 2.935	35 = 2.878	10 = 2.196
2013	35 = 2.840	28 = 2.786	10 = 1.915

Tabelle 2: Anzahl der Radfahrer als Hauptunfallverursacher mit den jeweils drei häufigsten Ursachen

Jahr	Anzahl der Hauptunfallverursacher	1. Ursache	2. Ursache	3. Ursache
2005	8.113	01 = 1.157	10 = 1.093	37 = 852
2006	8.063	10 = 1.197	01 = 1.184	37 = 821
2007	8.431	01 = 1.192	10 = 1.100	37 = 775
2008	8.104	10 = 1.170	01 = 1.115	37 = 788
2009	7.996	01 = 1.102	10 = 1.034	37 = 747
2010	6.962	10 = 868	01 = 860	37 = 643
2011	7.681	10 = 931	01 = 899	37 = 718
2012	7.456	10 = 921	01 = 912	37 = 635
2013	7.166	10 = 825	01 = 814	13 = 610

Tabelle 3: Anzahl der Radfahrer als Mitverursacher mit den jeweils drei häufigsten Ursachen

Jahr	Anzahl der Mitverursacher	1. Ursache	2. Ursache	3. Ursache
2005	2.611	10 = 1.691	11 = 170	01 = 153
2006	2.592	10 = 1.638	11 = 206	01 = 124
2007	2.544	10 = 1.563	11 = 204	01 = 107
2008	2.469	10 = 1.613	37 = 108	01 = 104
2009	2.192	10 = 1.401	37 = 106	01 = 92
2010	1.924	10 = 1.219	11 = 153	37 = 87
2011	2.165	10 = 1.354	37 = 102	35 = 63
2012	1.984	10 = 1.218	11 = 196	01 = 89
2013	1.760	10 = 1.026	37 = 73	01 = 54

6. Wie stellt sich das quantitative und qualitative Unfallrisiko von Radfahrerinnen und Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern dar?

Ein Vergleich des Unfallgeschehens in mehreren deutschen Städten der Unfallforschung der Versicherer zeigt, dass Radfahrer bezogen auf ihre Teilnahme im Verkehr häufiger verunglücken, als dies für andere Verkehrsteilnehmer gilt. Während seit einigen Jahren ein allgemeiner Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden verzeichnet werden konnte, hatte der Radverkehr daran nur einen geringeren Anteil. Bezogen auf den Bevölkerungsanteil verunglücken über 65-jährige Radfahrer bei Innerortsunfällen überproportional häufig tödlich. Für den heutigen Radverkehr ist der Kenntnisstand über das altersspezifische Unfallrisiko, Unfallfolgen und typische Unfallverläufe gerade von über 65-Jährigen noch gering. Werden die Unfälle den Verkehrsleistungen gegenübergestellt, verunglücken insbesondere männliche Kinder und Jugendliche sowie über 65-Jährige häufiger als Radfahrer anderer Altersgruppen.

Das quantitative Unfallrisiko wird an Hand des Verhältnisses von Verkehrsunfällen der einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten [Radfahrer (VB 71), Kräder (VB 11), Pkw (VB 21), Fußgänger (VB 81) und Lkw (VB 41-48)] zum Gesamtunfallgeschehen deutlich. Als qualitatives Unfallrisiko wird die eingetretene Folge betrachtet. Dabei wird unterteilt in Tote, Schwerverletzte (SV), Leichtverletzte (LV) und Verunglückte (Verungl.).

Erläuterung zu den Tabellen:

Da bei einem Verkehrsunfall mehrere Beteiligte mit verschiedenen Verkehrsbeteiligungsarten möglich sind, kann die Summe der Prozentanteile der einzelnen Verkehrsbeteiligungen die 100 % übersteigen.

Tabelle 1: Verkehrsbeteiligung Radfahrer (VB 71), absolute Zahlen

Jahr	VU Gesamt	VU mit VB 71	Tote	SV	LV	Verungl.
2005	185.889	18.760	93	2.862	13.773	16.728
2006	187.012	18.256	86	2.849	13.313	16.248
2007	196.463	19.127	75	2.945	13.859	16.879
2008	188.691	18.706	82	2.774	13.777	16.633
2009	186.995	18.063	81	2.782	13.252	16.115
2010	186.330	15.724	74	2.419	11.651	14.144
2011	191.501	17.902	69	2.891	13.176	16.136
2012	185.549	17.051	81	2.633	12.657	15.371
2013	183.054	16.384	56	2.604	12.082	14.742

Tabelle 2: Verkehrsbeteiligung Radfahrer (VB 71), Verhältniszahlen

Jahr	Anteil an VU gesamt in %	Anteil Get. an VU in %	Anteil Verungl. an VU in %
2005	10,1	0,5	89,2
2006	9,8	0,5	89,0
2007	9,7	0,4	88,3
2008	9,9	0,4	88,9
2009	9,7	0,5	89,2
2010	8,4	0,5	90,0
2011	9,3	0,4	90,1
2012	9,2	0,5	90,2
2013	8,0	0,3	90,0

Tabelle 3: Verkehrsbeteiligung Kradfahrer (VB 11), absolute Zahlen

Jahr	VU Gesamt	VU mit VB 11	Tote	SV	LV	Verungl.
2005	185.889	5.701	151	1.663	3.308	5.122
2006	187.012	5.243	115	1.566	2.971	4.652
2007	196.463	5.600	126	1.634	3.263	5.023
2008	188.691	4.968	103	1.392	2.934	4.429
2009	186.995	5.018	90	1.451	2.987	4.528
2010	186.330	4.335	68	1.302	2.527	3.897
2011	191.501	4.881	96	1.482	2.824	4.402
2012	185.549	4.178	84	1.305	2.411	3.800
2013	183.054	4.151	69	1.344	2.372	3.785

Tabelle 4: Verkehrsbeteiligung Kradfahrer (VB 11), Verhältniszahlen

Jahr	Anteil an VU gesamt in %	Anteil Get. an VU in %	Anteil Verungl. an VU in %
2005	3,1	2,7	89,8
2006	2,8	2,2	88,7
2007	2,9	2,3	89,7
2008	2,6	2,1	89,2
2009	2,7	1,8	90,2
2010	2,3	1,6	89,9
2011	2,6	2,0	90,2
2012	2,3	2,0	91,0
2013	2,3	1,7	91,1

Tabelle 5: Verkehrsbeteiligung Pkw (VB 21), absolute Zahlen

Jahr	VU Gesamt	VU mit VB 21	Tote	SV	LV	Verungl.
2005	185.889	164.037	392	6.147	36.205	42.744
2006	187.012	164.383	324	5.772	35.632	41.728
2007	196.463	171.825	328	5.815	36.490	42.633
2008	188.691	164.498	323	5.420	33.535	39.278
2009	186.995	163.933	257	5.386	33.429	39.072
2010	186.330	163.378	247	4.927	32.675	37.849
2011	191.501	168.079	280	5.533	33.380	39.193
2012	185.549	163.526	212	5.199	33.471	38.882
2013	183.054	161.631	203	4.910	32.555	37.668

Tabelle 6: Verkehrsbeteiligung Pkw (VB 21), Verhältniszahlen

Jahr	Anteil an VU gesamt in %	Anteil Get. an VU in %	Anteil Verungl. an VU in %
2005	88,2	0,2	26,1
2006	87,9	0,2	25,4
2007	87,5	0,2	24,8
2008	87,2	0,2	23,9
2009	87,7	0,2	23,9
2010	87,7	0,2	23,2
2011	87,8	0,2	23,3
2012	88,1	0,1	23,8
2013	88,3	0,1	23,3

Tabelle 7: Verkehrsbeteiligung Fußgänger (VB 81), absolute Zahlen

Jahr	VU Gesamt	VU mit VB 81	Tote	SV	LV	Verungl.
2005	185.889	9.546	149	2.328	6.418	8.895
2006	187.012	9.343	131	2.226	6.373	8.730
2007	196.463	9.897	146	2.324	6.770	9.240
2008	188.691	9.348	127	2.116	6.506	8.749
2009	186.995	9.154	127	2.045	6.406	8.578
2010	186.330	8.122	94	1.781	5.778	7.653
2011	191.501	8.779	133	2.052	6.100	8.285
2012	185.549	8.405	105	1.911	5.905	7.921
2013	183.054	8.317	109	1.794	5.905	7.808

Tabelle 8: Verkehrsbeteiligung Fußgänger (VB 81), Verhältniszahlen

Jahr	Anteil an VU gesamt in %	Anteil Get. an VU in %	Anteil Verungl. an VU in %
2005	5,1	1,6	93,2
2006	5,0	1,4	93,4
2007	5,0	1,5	93,4
2008	5,0	1,4	93,6
2009	4,9	1,4	93,7
2010	4,4	1,2	94,2
2011	4,6	1,5	94,4
2012	4,5	1,3	94,2
2013	4,5	1,3	93,9

Tabelle 9: Verkehrsbeteiligung Lkw (VB 41-58), absolute Zahlen

Jahr	VU Gesamt	VU mit VB 41 - 58	Tote	SV	LV	Ver-ungl.
2005	185.889	22.819	32	379	1.393	1.804
2006	187.012	23.865	28	388	1.291	1.707
2007	196.463	25.330	26	404	1.484	1.914
2008	188.691	24.899	22	348	1.286	1.656
2009	186.995	22.903	24	296	1.197	1.517
2010	186.330	24.505	27	322	1.318	1.667
2011	191.501	23.667	26	332	1.268	1.626
2012	185.549	21.650	19	294	1.178	1.491
2013	183.054	20.617	17	247	1.121	1.385

Tabelle 10: Verkehrsbeteiligung Lkw (VB 41-58), Verhältniszahlen

Jahr	Anteil an VU gesamt in %	Anteil Get. an VU in %	Anteil Verungl. an VU in %
2005	12,3	0,1	7,9
2006	12,8	0,1	7,2
2007	12,9	0,1	7,6
2008	13,2	0,1	6,6
2009	12,3	0,1	6,6
2010	13,2	0,1	6,8
2011	12,4	0,1	6,9
2012	11,7	0,1	6,9
2013	11,3	0,1	6,7

7. Welche Ziele hat die Landesregierung für die Senkung der Opferzahlen bei Radfahrerinnen und -fahrern im Straßenverkehr (Schwerverletzte und Tote)?

Im Verkehrssicherheitsprogramm 2020 des Landes NRW ist das Ziel "Vision Zero" benannt, bei der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass sie bzw. er lebenslange Schäden davonträgt. Als operationalisiertes Ziel nennt das Verkehrssicherheitsprogramm eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten um 40 % und eine Reduktion der Zahl der Schwerverletzten um 20 % bis 2020 jeweils auf der Basis des Durchschnittswertes aus den Jahren 2009 bis 2011. Diese Zielwerte sind auf alle Verkehrsteilnehmer insgesamt bezogen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer-Gruppen gibt es keine spezifizierten Ziele.
Weitere Ausführungen siehe Antwort zu Frage VI-8.

8. Was unternimmt die Landesregierung, um diese Ziele zu erreichen?

Um die Zahl der Verkehrsunfälle mit schweren Folgen zu senken, arbeitet die Polizei Nordrhein-Westfalen auf Grundlage der Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung. Diese Strategie berücksichtigt aktuelle Erkenntnisse europaweiter Unfallforschung und soll eine effektive Umsetzung sowohl der europäischen wie auch der nationalen und nordrhein-westfälischen Verkehrssicherheitsziele gewährleisten.

Bereits im Jahr 2011 hat die Landesregierung auf die damals besorgniserregende Unfallentwicklung in Bezug auf die Zahl der verunglückten Radfahrer und Fußgänger mit einer Fortschreibung dieser Fachstrategie reagiert, indem die polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen auch auf Bereiche, die keine Unfallbrennpunkte/schutzwürdigen Zonen darstellen, ausgeweitet wurden. Maßgebliches Ziel ist es seitdem, das Geschwindigkeitsniveau dort zu reduzieren, wo Fußgänger und Radfahrer besonders gefährdet sind. Denn das Geschwindigkeitsniveau ist - unabhängig von der Verursachung - für die Schwere der Unfallfolgen von entscheidender Bedeutung.

Die Polizei sieht mit großer Sorge, dass Verkehrsteilnehmer sich zunehmend ablenken lassen. Studien zeigen, dass die Fahrleistung bei Fahrzeugführern bei der Benutzung von elektronischen Geräten wie Mobiltelefonen während der Fahrt deutlich beeinträchtigt wird. Auch Radfahrerinnen und Radfahrer benutzen während der Fahrt das Mobiltelefon und gehören somit ebenfalls zur Zielgruppe der Verkehrsteilnehmer, bei denen Präventionskonzepte sowie polizeiliche Kontrollen durchgeführt werden bzw. künftig vorgesehen sind.

Neben der landesweiten Fachstrategie berücksichtigen die Kreispolizeibehörden ihre örtlichen Besonderheiten. Dies geschieht sowohl im täglichen Dienst im Rahmen der Verkehrsunfallprävention und Verkehrsüberwachung als auch bei besonderen Fahrradaktionstagen oder themenbezogenen Kampagnen, oftmals in Form von Kooperationen oder Partnerschaften mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit.

Siehe hierzu auch Ausführungen zur Verkehrsunfallkommission in Bezug auf Radverkehr Antwort zur Frage IV-3.

Über die Überwachungs- und Präventionsarbeit der Polizei hinaus gilt es auch eine sichere Fahrradinfrastruktur bereit zu stellen. Hier empfiehlt die Landesregierung den Kommunen die aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) beim Bau von Radverkehrsanlagen anzuwenden. Für Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen hat die Landesregierung das Förderprogramm Nahmobilität aufgestellt. Für Fördermaßnahmen ist die Anwendung der ERA obligatorisch.

Im Rahmen der Verkehrsaufklärung und Unfallprävention bietet das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ gemeinsam mit der Westfälischen Provinzial ein Schulungskonzept für ältere Pedelec-Fahrer „Sicher unterwegs auf dem Elektrofahrrad!" als präventive Maßnahme zum Schutz von Senioren, die sich mit der Fahrt mit dem Pedelec vertraut machen wollen (siehe Antwort zu Frage VIII-13). Die Landesverkehrswacht wirkt mit der Umsetzung der Bundesprogramme auf ein verkehrssicheres Miteinander hin. Insbesondere sind hier die Programme „Kind im Straßenverkehr“ und „Fit mit dem Fahrrad“ zu nennen. Mit der Aktion "Vorsicht Toter Winkel!" der Landesverkehrswacht sollen Radfahrer für die Gefahr des Toten Winkels sensibilisiert werden, die von nach rechts abbiegenden Lkw, Bussen und anderen Großfahrzeugen ausgehen. Aufkleber, die am Heck und an der rechten Seite der Fahrzeuge angebracht werden, weisen die Radfahrer auf den Toten Winkel hin. Die Landesregierung hat in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht und dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ zu der aktuellen Flüchtlingssituation ein DIN A 1-Poster mit den grundlegenden deutschen Verkehrsregeln für Fußgänger und Radfahrer erstellen lassen. Dieses Plakat wird aktuell in alle Kommunen und Polizeidienststellen des Landes verteilt.

9. Was unternimmt die Landesregierung, um unfallträchtiges Fehlverhalten von Radfahrerinnen und -fahrern zu reduzieren?

Siehe Antwort zu Frage VI-8.

10. Was unternimmt die Landesregierung, um Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, das zu Unfällen mit Fahrradfahrerinnen und –fahrern führen kann, zu reduzieren?

Siehe Antwort zu Frage VI-8.

11. Was hält die Landesregierung davon, PKW- und LKW-Führerscheinanwärterinnen und -anwärter mit den verkehrlichen Bedingungen des Radfahrens als festen Bestandteil der Führerscheinprüfung vertraut zu machen?

Fahrschülerinnen und Fahrschüler werden bereits heute im theoretischen Unterricht auf die verkehrlichen Belange anderer Verkehrsteilnehmer gemäß Anlage 1 zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung geschult. Eine Doppelstunde beinhaltet Besonderheiten und Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern – Radfahrer werden explizit genannt. Eine weitere Doppelstunde befasst sich mit dem Verkehrsverhalten bei Fahrmanövern und der Verkehrsbeobachtung. Inhaltlich wird speziell auf die Besonderheiten des Radverkehrs bzw. auf die Rücksicht auf diese Verkehrsteilnehmer eingegangen.

Die Thematik „Toter Winkel“ wird im praktischen Fahrschulunterricht zum Beispiel in der Zusatzausbildung für alle Lkw – Fahrerlaubnisklassen geschult.

Mit 50 unterschiedlichen Prüfungsaufgaben im amtlichen Fragenkatalog sind die Besonderheiten des Radverkehrs ein fester Bestandteil in den theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen zu den unterschiedlichen Fahrerlaubnisklassen.

12. Unterstützt die Landesregierung Informationskampagnen, die das gegenseitige Verständnis der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden fördern sollen?

Die Landesregierung unterstützt die bundesweite Kampagne "Rücksicht im Straßenverkehr" des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (http://www.rücksicht-im-strassenverkehr.de/). Als Mitglied der AGFS erhält die Stadt Bonn, die diese Kampagne umsetzt, eine Förderung aus Mitteln des Nahmobilitätsprogramms. AGFS-Mitgliedskommunen haben darüber hinaus die Möglichkeit sich die Durchführung von entsprechenden Kampagnen, wie die AGFS-Kampagne „Nina – Warum parkst du auf meinem Weg“, durch das Land fördern zu lassen.

13. Hat die Polizei die technische Möglichkeit, Überholabstände zwischen Kfz und Fahrrädern zu messen? Wenn ja, in welchem Umfang kommt diese Technik zum Einsatz?

Derzeit ist keine technische Möglichkeit bekannt, Überholabstände zwischen Kfz und Fahrrädern zu messen.

14. Wie und in welchem Umfang fördert die Landesregierung die Verkehrserziehung von Kindern speziell im Hinblick auf den Fahrradverkehr?

Die Rahmenvorgaben für die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Schulen sowie der Erlass zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule sind Grundlage u. a. für die Radfahrausbildung von Kindern in der Schule. Danach bildet das Radfahrtraining im Schon-

raum einen der Schwerpunkte in der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schuleingangsphase der Primarstufe. Das Radfahrtraining wird als Bestandteil einer umfassenden psychomotorischen Erziehung in Form einer systematischen Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4 fortgesetzt und soll zu einer Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Schülerinnen und Schüler im öffentlichen Verkehrsraum beitragen. In der Sekundarstufe I wird die Radfahrausbildung in den Klassen 5 und 6 fortgeführt. Sie ist verpflichtender Bestandteil der Mobilitätsbildung. Die Landesregierung fördert die Radverkehrsprüfung in den 4. Klassen mit der Erstellung der Prüfmaterialien.

Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung die Aktivitäten im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ zum schulischen Mobilitätsmanagement bzw. in der Mobilitätsbildung. So werden über die Koordinierungsstellen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ Radwegdetektivkisten an interessierte Schulen verteilt. In diesem Beteiligungsformat untersuchen Schülerinnen und Schüler der 5. und 6. Klassen ihre Schulwege auf Radverkehrssicherheit und geben ihre gewonnenen Erkenntnisse in die Kommunalverwaltung. Für Grundschulen bieten die Koordinierungsstellen des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ zur Fahrradfrühförderung einen Fahrradparcours als Ausleihmaterial an.

In Zusammenarbeit mit der Sporthochschule Köln hat das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ das Online-Portal „Radfahren in der Grundschule“ (www.radfahrenindergrundschule.de) entwickelt. Es richtet sich an Lehrerinnen und Lehrern an Grundschulen, die hier methodische und praktische Unterstützung finden, die Kinder einer Schulklasse sicher mit und auf dem Rad zu bewegen.

15. In welchem Umfang ist Mobilitätserziehung von Schülerinnen und Schülern Bestandteil aktueller Lehrpläne? (bitte nach Schulformen aufschlüsseln) Plant die Landesregierung konkrete Maßnahmen, um die Mobilitätserziehung an Schulen weiterzuentwickeln?

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sind Aufgaben aller Schulen. Sie leisten einen Beitrag zur Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung. Aufgabe und Ziel schulischer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung ist die Förderung von Kompetenzen zur reflektierten und verantwortlichen Teilhabe an Verkehr und Mobilität.

Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung nutzen die Vielfalt unterschiedlicher Lernorte und die Angebote außerschulischer Partner (u. a. Polizei, Verkehrswachten, Straßenverkehrsämter, Nahverkehrsbetriebe, Umweltverbände, „Zukunftsnetz Mobilität NRW“, AGFS).

Als Orientierung für die Schulen sind in 2003 Rahmenvorgaben erstellt worden, die Hinweise zur Umsetzung der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Fachunterricht, in Lehrgängen und in fachübergreifenden Projekten geben.

Die Rahmenvorgaben gliedern sich nach Schulstufen und Themenkreisen:

Primarstufe

Themenkreise: Schulumgebung und Wohnumgebung; Unterwegs bei schlechten Sichtverhältnissen; Bewegungssicherheit und Radfahrtraining (Klassen 1 und 2) bzw. Radfahrausbildung (Klassen 3 und 4)

Sekundarstufe I

Themenkreise: Verkehrssituationen in der neuen Schulumgebung; Bewegungssicherheit; Weiterführung der Radfahrausbildung; Gruppenverhalten im Straßenverkehr; Vorausschauendes Verhalten im Straßenverkehr; Individualverkehr und öffentlicher Personennahverkehr; Verkehrssituationen in der Region; Verhalten als motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer (fakultativ: Mofakurs); Drogen und Verkehr; Verkehrsunfälle und die Folgen; Verkehrsentwicklung und Verkehrsgestaltung in der Region.

Sekundarstufe II

Themenkreise: Gefahren und Risiken bei der Teilnahme am Straßenverkehr; partnerschaftliches Verhalten; Umwelt und Mobilität; Lebens- und Gestaltungsraum Verkehr.

In Ergänzung der Rahmenvorgaben werden im Runderlass „Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Schule“ vom 14.12.2009 (BASS 15-02 Nr. 5) die verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte Schulwegtraining, Radfahrtraining und Radfahrausbildung, (fakultativ: Mofakurse und Begleitetes Fahren ab 17) gesondert ausgeführt.

Die Kernlehrpläne (KLP) für die einzelnen Schulformen und Fächer weisen – je nach Relevanz – in unterschiedlicher Ausprägung ebenfalls entsprechende Kompetenzerwartungen aus. Im Folgenden wird pro Schulform jeweils ein Beispiel aufgeführt.

Grundschule KLP Sachunterricht (Auszug): „Die Schülerinnen und Schüler … erkunden Schulwege und Schulumgebung … dokumentieren Verkehrszeichen, vergleichen sie, erklären ihre Bedeutung und beachten sie … fahren einen Parcours im Schonraum (z.B. … auf dem Schulhof) … nehmen an der Radfahrausbildung teil und verhalten sich verkehrsgerecht.“

Hauptschule KLP Naturwissenschaften (Auszug): „Die Schülerinnen und Schüler können … die Angemessenheit des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr (u.a. Sicherheitsabstände, Einhalten von Geschwindigkeitsvorschriften und Anschnallpflicht, Energieeffizienz) reflektieren und beurteilen.“

Realschule KLP Biologie (Auszug): „In allen naturwissenschaftlichen Fächern wird … die Bedeutung einer nachhaltigen Entwicklung vermittelt. Sicherheitsaspekte, Gesundheits- und Verkehrserziehung sind …einbezogen.“

Gesamtschule/Sekundarschule KLP Naturwissenschaften (Auszug): „Die Schülerinnen und Schüler können … aus verschiedenen Quellen Gefahren für Augen und Ohren recherchieren und Schutzmöglichkeiten aufzeigen …können Vorteile reflektierender Kleidung für die eigene Sicherheit im Straßenverkehr begründen und anwenden.“

Gymnasium Sek. I KLP Biologie (Auszug): Inhaltsfelder/Fachliche Kontexte: „Überblick und Vergleich von Sinnesorganen des Menschen / Die Umwelt erleben: Sicher im Straßenverkehr – Sinnesorgane helfen.“

Gymnasiale Oberstufe Richtlinien (Auszug): „…Mitwirkung und Gestaltung in ökonomischen und ökologischen Belangen.“

Weder die Rahmenvorgaben noch die Richtlinien und Lehrpläne enthalten verbindliche Zeitvorgaben zum Umfang der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Die Implementierung in die schuleigenen Lehrpläne ist Sache der Schule.

16. Welche Maßnahmen sind bislang erfolgt, um alle Primärschulen davon zu überzeugen, an der Aktion „Zu Fuß zur Schule“ teilzunehmen, die auch den Radverkehr mit umfasst?

Seit 1994 werden in Deutschland Zu-Fuß-zur-Schule-Aktivitäten durchgeführt, seit 2000 gibt es den jährlichen internationalen „I walk to school“-Tag. Seit 2007 richten der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und das Deutsche Kinderhilfswerk e.V. gemeinsam die Aktionstage "Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten" aus. Auf der Internetseite des ehemaligen Netzwerks Verkehrssicheres NRW wurde die Aktion jedes Jahr beworben, eine flächendeckende Teilnahme der Schulen konnte dabei jedoch niemals das Ziel sein, da Schulen nicht zu einer Teilnahme gezwungen werden können.

Das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ (früher Netzwerk Verkehrssicheres NRW) bietet den Schulen das Programm "Verkehrszähmer" an, bei dem die Verkehrsteilnahme von Grundschulkindern als Fußgänger und Radfahrer das ganze Jahr im Fokus steht. Das Programm zielt darauf ab, dass Schülerinnen und Schüler der Grundschulen auf das „Eltern-Taxi“ verzichten mögen und den Schulweg eigenständig bewältigen, zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieses Programm hat dadurch, dass es Schuljahr begleitend stattfindet, eine deutlich höhere Aufmerksamkeit bei den Kindern als ein einzelner Projekttag bzw. eine Projektwoche. Über die Umsetzung relevanter Programme, über die Bildung von Fußweg-Gemeinschaften (Walking Bus) sowie die Teilnahme an der Aktion „Zu Fuß zur Schule“ entscheiden die Schulen eigenverantwortlich. Im April 2013 haben Ministerin Löhrmann und Minister Groschek das Programm „Verkehrszähmer“ vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg der Öffentlichkeit vorgestellt.

17. Wie viele Schulen in Nordrhein-Westfalen nehmen in diesem Jahr voraussichtlich an der Aktion „Zu Fuß zur Schule“ teil?

Die Aktion „Zu Fuß zur Schule“ richtet sich an Grundschulen. Diese Aktion findet jährlich zwischen den Sommer- und Herbstferien statt. Im Jahr 2015 haben landesweit insgesamt 169 Grundschulen daran teilgenommen.

18. Wie viele Fahrräder wurden im Jahr 2013 in Nordrhein-Westfalen als gestohlen gemeldet? Wie hat sich die Zahl der als gestohlen gemeldeten Fahrräder seit 2005 entwickelt?

Die Anzahl der gestohlenen Fahrräder wird in der Polizeilichen Kriminalstatistik nicht abgebildet, dies entspricht der bundeseinheitlichen Erfassungsrichtlinie. Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die Anzahl der für Nordrhein-Westfalen erfassten Fälle von Fahrraddiebstahl einschließlich der unbefugten Ingebrauchnahme seit 2005 sowie zur Aufklärungsquote (AQ). Zu einem Fall können mehrere Fahrräder entwendet worden sein.

Jahr	Fälle insgesamt	AQ in %
2005	108.160	8,27
2006	100.290	9,00
2007	102.268	9,02
2008	97.195	9,16
2009	94.047	8,14
2010	83.833	8,82
2011	89.282	7,82
2012	85.401	7,16
2013	80.806	7,13
2014	85.781	7,93

19. Wie hoch ist die Aufklärungsquote bei Fahrraddiebstählen?

Siehe Antwort zu Frage VI-18

20. Was unternimmt die Landesregierung, um die Zahl der Fahrraddiebstähle zu senken? Wie erfolgreich sind die Maßnahmen und wie werden diese Maßnahmen evaluiert?

Die Bekämpfung der Eigentumskriminalität ist bereits seit Jahren ein kriminalstrategischer Schwerpunkt. Insofern analysieren die Kreispolizeibehörden die Kriminalitätslage in ihrem Zuständigkeitsbereich und führen bei erhöhter regionaler oder deliktischer Kriminalitätsbelastung in eigener Verantwortung Maßnahmen durch. Beispielsweise sind dies offene Präsenzmaßnahmen an Brennpunkten durch Kräfte des Wachdienstes und der Bereitschaftspolizei. Zudem erfolgen lageabhängig verdeckte operative Maßnahmen durch Kräfte des Einsatztrupps. Repressive Maßnahmen werden durch gezielte Präventionshinweise an die Bürgerinnen und Bürger ergänzt. Darüber hinaus stellt die Polizei Nordrhein-Westfalen Präventionshinweise zur geeigneten Sicherung von Fahrrädern und Zubehör auf der Internetseite www.polizei.nrw.de zur Verfügung. Dort sind auch Informationen zur Codierung von Fahrrädern sowie zur Registrierung von Individualdaten in einem Fahrradpass eingestellt. Entsprechende Broschüren werden zudem von den Kreispolizeibehörden zur Verfügung gestellt. Weitere Präventionshinweise zur Verhinderung von Fahrraddiebstählen stellt das Programm „Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK)“ auf der Internetseite www.polizeiberatung.de zur Verfügung.

Eine auf wissenschaftlichen Kriterien basierende Wirkungsevaluation der kriminalpräventiven Maßnahmen liegt nicht vor.

VII. Fahrradtourismus

1. Wie unterstützt die Landesregierung den Radtourismus in Nordrhein-Westfalen?

Die Landesregierung fördert radtouristische Projekte im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW) sowie über den wettbewerblichen Aufruf "Erlebnis.NRW". Darüber hinaus wird über die Förderung der Landesmarketingorganisation Tourismus NRW e.V. auch der Internetbeitrag "Radfahren NRW" unterstützt.

2. Welche Ziele hat sich die Landesregierung für die künftige Entwicklung des Radtourismus in Nordrhein-Westfalen gesetzt?

Für die Landesregierung ist die Weiterentwicklung des Radtourismus ein wichtiges tourismuspolitisches Ziel. Das bezieht sich auf die Förderung von Projekten (siehe dazu Antwort zu Frage VII-1) sowie auf die Vermarktung des Radtourismus. Konkret werden Produktmarken (u. a. "*Dein NRW Aktiv") und zielgruppenbezogene Ansätze ("Aktive Best Ager", "Erwachsene Paare", "Familien" und "Erwachsene Singles") verfolgt. Ziel ist sowohl die Neukundengewinnung als auch die Stammgäste-Sicherung. Insgesamt soll stärker als bisher der Fokus auf die Verbesserung der Qualität und auf die Inklusion gerichtet werden.*

3. In welchen Regionen des Landes ist der Radtourismus besonders ausgeprägt?

Der Radtourismus ist in allen 12 Tourismusregionen des Landes von erheblicher Bedeutung. Das landesweite Radverkehrsnetz verbindet alle Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Radtouristen können darüber hinaus rund 40 überregionale Themenrouten befahren. Der Rheinradweg und der Ruhrtalradweg gehören zu den beliebtesten deutschen Radfernwegen. Mit Förderung des Landes sind in den letzten Jahren neue Qualitätsradwege entstanden: dazu gehören der *länderübergreifende Emsradweg von Hövelhof in der Senne bis zur Mündung der Ems in die Nordsee nach Emden oder die Römer-Lippe-Route vom Teutoburger Wald bis an den Niederrhein sowie die Nordbahntrasse im Bergischen Städtedreieck als Teil der Panorama Radwege.*

4. In welchem Umfang fördert die Landesregierung die Entwicklung radtouristisch interessanter Regionen?

Die radtouristische Förderung erfolgt projekt- und nicht regionsbezogen. Vielfach sind solche Projekte, wie etwa der Ruhrtalradweg, auch Regionen übergreifend. Für die Weiterentwicklung des Radtourismus in NRW hat die Landesregierung allein in der EFRE-Förderperiode 2007-2013 insgesamt rd. 46 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Beim aktuellen Projektaufruf „Erlebnis.NRW-Tourismuswirtschaft stärken“ wurden weitere 11 radtouristische Projekte mit einem Volumen von über 9 Millionen Euro zur Förderung empfohlen. Daneben erfolgen Förderungen aus der *Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit (siehe Antwort zu den Fragen VII-9 bis 11).*

5. Wie vermarktet die Landesregierung das Radfernwegenetz des Landes und welche Rolle spielt hierbei der Radroutenplaner NRW mit welchen Seitenaufrufzahlen?

Der Radroutenplaner NRW ist mit 1.011.686.871 Seitenaufrufen (Stichtag 31.12.2015) seit dem Jahr 2003 die erfolgreichste Website der Landesregierung. Insbesondere Touristen profitieren von der Möglichkeit, sich über sämtliche, ausgeschilderte Radfernwege in NRW zu informieren und individuelle Routenvorschläge ausarbeiten zu können. Der Radroutenplaner ist auf einer Vielzahl von öffentlichen (insbesondere die touristischen Regionen sowie die Kommunen) und privaten Websites (Leistungsträger) verlinkt. Im Radroutenplaner NRW gibt es Informationsseiten zu allen wesentlichen Themenrouten in NRW (siehe www.radroutenplaner.nrw.de/RRP_themenrouten_02.asp). Außerdem sind die Routen auf der Karte dargestellt und einzeln anklickbar (Hervorhebung). Es gibt auch eine Routingoption, bei der thematische

Routen allgemein oder einzelne thematische Routen bevorzugt werden. Die detaillierte Auswertung der Zugriffszahlen des Radroutenplaners NRW für das Jahr 2014 *zeigt, dass die entsprechenden Seiten 3.357.388 mal aufgerufen wurden, also im Durchschnitt rund 9.200 mal am Tag.*

6. Wie schätzt die Landesregierung das aktuelle Angebot fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Nordrhein-Westfalen auch im Hinblick auf die verstärkte Pedelec-Nutzung im Vergleich zu anderen Bundesländern ein?

Das Angebot fahrradfreundlicher Gastbetriebe in NRW hat sich in den letzten 10 Jahren insgesamt positiv entwickelt. Viele Betriebe haben den Trend zur Pedelec-Nutzung inzwischen aufgegriffen. *Statistische Erhebungen zu dieser Entwicklung liegen nicht vor. Erkenntnisse erwartet der ADFC von zusätzlichen Zertifizierungskriterien, die voraussichtlich im nächsten Jahr eingeführt werden.*

7. Was unternimmt die Landesregierung, um die Zertifizierung fahrradfreundlicher Gastbetriebe in Nordrhein-Westfalen zu befördern?

Die Zertifizierung als Bett + Bike-Betrieb ist für Gastbetriebe die thematische Voraussetzung zur Beteiligung am Landesmarketing, das vom Tourismus NRW e. V. organisiert wird. Die Bekanntheit der Zertifizierung wurde bei Gastbetrieben und Touristikern durch das vom Land geförderte Projekt „Aktiv-Akademie“ im Zeitraum 2011-2015 gesteigert: In 252 Veranstaltungen unter der Federführung des Tourismus NRW e. V. mit insgesamt 3.705 Teilnehmern sind die Vorteile einer Zertifizierung *thematisiert worden. In Zusammenarbeit mit dem ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V. wurden zudem 12 Bett + Bike-Prüfer ausgebildet.*

8. In welchem Maße wird der Radtourismus in der (touristischen) Außendarstellung des Landes berücksichtigt?

Der Radtourismus wird vom Tourismus NRW e. V. über das Landesmarketing beworben. Das erfolgt online über Internetauftritte (www.dein-nrw.de; www.aktiv-nrw.de; www.nrw-vacantie.nl; www.actief-nrw.com; www.nrw-tourism.com) und über Printprodukte wie das „NRW-Magazin“ und „Dein Radurlaub“. Auch in der MERIAN- Ausgabe „Nordrhein-Westfalen und seine Regionen“ (Ausgabe März 2015) werden die vielfältigen radtouristischen Angebote beschrieben.

9. Beabsichtigt die Landesregierung die radtouristische Infrastruktur in den Grenzregionen in Zusammenarbeit mit den europäischen Nachbarländern zu entwickeln?

Die Fragen VII-9 bis VII-11 werden zusammenhängend beantwortet:

Radtouristische, grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte werden von den Grenzregionen grundsätzlich eigenverantwortlich entwickelt. Förderungen sind zum Beispiel über die Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ) möglich. Durch die Kofinanzierung beteiligt sich das Land an dieser Form der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden. In der Förderperiode 2007-2013 wurden insgesamt 25 radtouristische Projekte mit ETZ-Mitteln in Höhe von über 8,3 Millionen Euro gefördert. Förderungen sind im Rahmen der laufenden Förderperiode (2014 – 2020) weiterhin möglich.

10. Wenn nein, warum nicht?

Siehe Antwort zu Frage VII-9.

11. Wenn ja, was unternimmt sie dafür?

Siehe Antwort zu Frage VII-9.

12. Welche Ansätze verfolgt die Landesregierung, um über touristische Radwegeprojekte gleichzeitig auch möglichst große Vorteile für den Alltagsradverkehr zu generieren?

Alltagsradverkehr und Radtourismus finden in der Regel auf allen Straßen und Wegen statt und sind daher kaum voneinander zu trennen. Das landesweite Radverkehrsnetz NRW, das sowohl den Alltagsradverkehr als auch den Radtourismus als Zielgruppe hat, wurde u. a. aus den kommunalen und regionalen touristischen Radwegesystemen entwickelt (Beispiel „Radelpark Münsterland“). Das Radverkehrsnetz NRW wird durch neue touristische Radrouten kontinuierlich ergänzt, wie z.B. mit der Aufnahme der Routen der RadRegionRheinland in 2014. Die Integration neuer, touristischer Radrouten kommt auch dem Alltagsradverkehr zugute, da sie in der Regel auch Alltagsziele wie Ortszentren und Haltepunkte des ÖPNV mit erschließen. Umgekehrt generiert der Alltagsradverkehr auch Vorteile für den Radtourismus: Radschnellwege, die vom Land über den Landeswettbewerb Radschnellwege aus dem Jahr 2013 gefördert werden, sind in erster Linie auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Die komfortable Wegegestaltung kommt allerdings auch den touristischen Ansprüchen, gemeinschaftlich und entspannt Rad zu fahren, entgegen. Radschnellwege stellen momentan ein Alleinstellungsmerkmal dar, das sich auch touristisch vermarkten lässt. Im Ruhrgebiet entsteht derzeit der erste regional bedeutsame Radschnellweg Ruhr (RS 1) in Deutschland, der 10 Städte miteinander verbinden soll. Der über 100 Kilometer lange RS 1 wird vor allem über alte Bahntrassen, an Kanälen entlang und durch die Innenstädte führen. Ziel ist es, Berufspendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad und das E-Bike zu bewegen. Auch Touristen und allen, die sich mit dem Fahrrad störungsarm bewegen möchten, soll mit dem RS 1 eine attraktive Verbindung von Hamm bis Duisburg geboten werden. Die Nordbahntrasse in Wuppertal ist ebenfalls ein Projekt, bei dem Freizeit- und Alltagsverkehr in idealtypischer Weise bedient werden.

13. Wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeiten, die radtouristisch interessanten Regionen des Landes unter Mitnahme des eigenen Fahrrades mit Fernverkehrszügen zu erreichen?

Die Möglichkeit, unter Mitnahme des eigenen Fahrrades radtouristisch interessante Regionen in NRW zu erreichen, ist grundsätzlich durch die fehlende Möglichkeit der Fahrradmitnahme in ICE-Zügen erschwert. Hinzu kommt, dass die DB Fernverkehr AG (vormals DB Reise & Touristik) seit der Bahnreform rein touristische Zugangebote eingestellt hat. Besonders betroffen von fehlenden, für die Fahrradmitnahme geeigneten Fernzug-Angeboten sind der Niederrhein, die Eifel sowie das Sauer- und Siegerland.

14. Inwiefern wird die Landesregierung bei der Planung der Verbindungen durch die Deutsche Bahn miteingebunden und welche Verbesserungsmöglichkeiten gäbe es?

Das Land hat keine rechtliche Möglichkeit auf die Ausgestaltung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs Einfluss zu nehmen. Der Bund ist Aufgabenträger für den Schienenpersonenfernverkehr der DB (Art. 87e Abs. 4 GG).

15. Was unternimmt die Landesregierung, um die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in ICE-Zügen nach Nordrhein-Westfalen zu verbessern?

Siehe Antwort zu Frage VII-14.

VIII. Gesellschaftliche Verankerung des Radverkehrs

1. Wie viele Menschen in Nordrhein-Westfalen können schätzungsweise nicht Fahrrad fahren? Was unternimmt die Landesregierung, um diese Zahl zu senken?

Der Landesregierung liegen hierzu keine belastbaren Zahlen vor. Sie unterstützt das sichere Erlernen des Radfahrens unter anderem über die Landesverkehrswacht. So werden zum Beispiel die Jugendverkehrsschulen regelmäßig mit Fahrrädern und Fahrradhelmen ausgestattet, die aus Landesmitteln und Spenden beschafft werden. Außerdem bieten zahlreiche örtliche Verkehrswachten Kurse aus dem Bundesprogramm „Fit mit dem Fahrrad an“. Die Polizei beteiligt sich im Rahmen der Radfahrausbildung der Schulen an der Vermittlung von Radfahrregeln an Schülerinnen und Schüler sowie am praktischen Üben im Straßenverkehr. Zudem unterstützt sie Angebote zum Radfahrtraining für Senioren, auch für Pedelecs und E-Bikes. Des Weiteren unterstützt die Polizei das Radfahrtraining von Trägern der Verkehrssicherheit für Zuwanderer.

2. Arbeitet die Landesregierung mit Unternehmen zusammen, um die Fahrradnutzung bei Berufspendlerinnen und -pendlern zu erhöhen? Welche Mittel setzt sie dafür ein?

Das Land greift die Ergebnisse aus dem Bundesprojekt „effizient mobil“ aus den Jahren 2008 bis 2010 und dem derzeit laufenden Nachfolgeprojekt des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit „Mobil.Pro.Fit“ sowie weiterer bundesweiter und regionaler Projekte zum betrieblichen Mobilitätsmanagement auf und entwickelt gemeinsam mit dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ und der IHK Dortmund eine Strategie zur Verstetigung des Ansatzes des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Ziel ist die Ansprache von Unternehmen über die kommunalen Wirtschaftsförderungen. Ein einheitliches Zertifizierungsverfahren soll Unternehmen dazu motivieren, ihre Mitarbeitermobilität, ihre Geschäfts- und Dienstreisemobilität sowie das betriebliche Fuhrparkmanagement möglichst effizient, ressourcenschonend und klimafreundlich zu gestalten, wobei das Fahrrad (entweder das eigene oder im Rahmen von Verleihsystemen) eine zentrale Rolle spielt. Dabei werden Unternehmen vom „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ beratend unterstützt.

3. Fördert das Land die Einrichtung von Fahrrad-Abstellplätzen in Unternehmen? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, in welchem Umfang?

Bei stationären Pflegeeinrichtungen können Fahrradabstellflächen zur erforderlichen Gebäudeausstattung gehören. Wirtschaftlich angemessene Kosten hierfür sind damit im Rahmen der Investitionskostenförderung nach § 14 Alten- und Pflegegesetz NRW berücksichtigungsfähig.

Eine weiter gehende Förderung lassen die finanziellen Ressourcen des Landeshaushaltes nicht zu. Das Land konzentriert sich auf eine Förderung der kommunalen Fahrradinfrastruktur.

4. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um ihre Beschäftigten auf die Vorzüge der Radnutzung hinzuweisen?

Stk: Die Beschäftigten werden im Intranet auf die Möglichkeit der Nutzung von Dienstfahrrädern hingewiesen. Darüber hinaus existieren keine offensiven Maßnahmen. Allerdings lässt die Lage der Dienststelle eine Anfahrt mit dem Fahrrad zu.

FM: Die Finanzverwaltung ergreift bislang keine einheitlich-systematischen Maßnahmen, um die Beschäftigten auf die Vorteile des Radfahrens hinzuweisen. Allerdings werden in den Dienststellen - meist abhängig von den regionalen und topografischen Gegebenheiten - verschiedene Einzelmaßnahmen ergriffen (z. B. Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK, Fahrrad-Betriebssportgruppen und Betriebsausflüge mit dem Fahrrad, Verbesserung der Abstellsituation). Eine genaue Auflistung enthält die Tabelle im Anhang.

MIK: Mit dem Umzug in das neue Gebäude in die Friedrichstraße 62-80 verfügt das Ministerium für Inneres und Kommunales NRW über einen vor Fahrraddiebstählen geschützten und überdachten Fahrradunterstellplatz, über einen Trockenraum und über Duschmöglichkeiten, um so die Fahrradnutzung attraktiver zu machen.

Seit 2014 wird dafür geworben, sich an der Initiative des ADFC und der AOK „Mit dem Rad zu Arbeit“ zu beteiligen, welche stets in den Sommermonaten 01.06. bis 31.08. stattfindet. Seitens des Betrieblichen Gesundheitsmanagements wird jährlich auf die Initiative aufmerksam gemacht und vor Beginn der Initiative im Rahmen einer Auftaktveranstaltung darüber informiert. Die Ergebnisse, wie z. B. die gesparte CO_2-Belastung der Umwelt durch die Nutzung des Fahrrades, werden im Intranet des Hauses dokumentiert. Hier finden alle Teilnehmenden die notwendigen Informationen rund um die Initiative und darüber hinaus Tipps zum Kauf des richtigen Schutzhelmes des Landesinstituts für Arbeitsgestaltung des Landes Nordrhein-Westfalen sowie einen Link zum Radroutenplaner NRW.

JM: Das Justizministerium bietet seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einmal im Jahr einen Gesundheitstag mit vielen Aktionen auch rund um die Gesundheitsförderung durch Bewegung an. In diesem Rahmen werden allgemein die Gesundheitseffekte von regelmäßiger Bewegung und die Möglichkeiten, wie sich Bewegung ohne viel Mehraufwand in den (Arbeits-)Alltag integrieren lässt, vorgestellt.

MGEPA: Veranstaltungen und Broschüren zum Thema Gesundheit / Nahmobilität und betriebliches Gesundheitsmanagement.

MFKJKS: Im MFKJKS wurde die Nutzung der vorhandenen Dienstfahrräder im Intranet beworben.

MKULNV: Im MKULNV stehen ein attraktiver oberirdischer Fahrradunterstand, eine abschließbare Garage sowie Fahrradabstellflächen in der Tiefgarage zur Verfügung. Für die Beschäftigten stehen sechs Dienstfahrräder, davon 2 E-Bikes mit einer Akku-Kapazität für eine Strecke von ca. 100 km, bereit. Jährlich erfolgen Aufrufe zur Beteiligung an der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" welche von der AOK und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC durchgeführt werden. Dem stetig steigenden Wunsch der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Fahrten zum Dienst mit dem Fahrrad zu absolvieren ist das MKULNV auch in der Weise nachgekommen, als zwei Duschen zur Verfügung gestellt wurden, welche von den Beschäftigten außerhalb der Dienstzeit genutzt werden können. Im Landesbetrieb Wald und Holz NRW werden im Rahmen des Betrieblichen Gesundheitsmanagements mögliche Maßnahmen aktuell thematisiert.

MAIS: Im Rahmen des Behördlichen Gesundheitsmanagement wird im MAIS-Intranet für das Fahrrad als umweltfreundliches Fortbewegungsmittel geworben, das Kreislauf, Muskulatur und Abwehrkräfte stärkt.

MWEIMH: Das MWEIMH stellt den Bediensteten für Dienstgänge Dienstfahrräder zur Verfügung.

MBWSV: Neben der Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur, wie Dienstfahrräder, Fahrradabstellanlagen und Duschen, wirbt das MBWSV kontinuierlich über das für Nahmobilität zuständige Referat für die Nutzung des Fahrrades in Dienst und Freizeit. Im Jahr 2016 ist die erneute Teilnahme an der Aktion des ADFC und der AOK „Mit dem Rad zur Arbeit“ vorgesehen.

MSW: Das MSW stellt den Beschäftigten für Dienstgänge Dienstfahrräder zur Verfügung

5. Welche Einrichtungen des Landes (bitte nach Ressorts aufschlüsseln) haben eine fahrradfreundliche Infrastruktur, zum Beispiel Leihfahrräder, Duschen und witterungsgeschützte, diebstahlsichere Fahrradstellplätze?

uflistung der fahrradfreundlichen Infrastruktur siehe Tabelle zu VIII-5

MWEIMH: Das MWEIMH bietet seinen Beschäftigten insgesamt drei Dienstfahrräder, überdachte Fahrradabstellplätze vor dem Dienstgebäude und witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze im fußläufig zu erreichenden Parkhaus Moselstraße an (jeweils 20 Abstellplätze). Darüber hinaus werden im Dienstgebäude Berger Allee in der 22. Etage jeweils 1 Dusche für weibliche und männliche Beschäftigte inklusive Umkleiden zur Verfügung gestellt.

Stk: Duschen für Damen und Herren sowie Ab- und Unterstellmöglichkeiten für private und Dienstfahrräder am Haus und in der Tiefgarage.

Leihfahrräder: Der Fahrdienst der Landesregierung hat einen Pool von Fahrrädern, die von den Beschäftigten für dienstliche Zwecke genutzt werden können. Die Wartung der Leihfahrräder wird vom Fahrdienst organisiert.

FM: 19 % aller Dienststellen verfügen über Dienstfahrräder, 35 % über Duschen, 39 % über offene, 64 % über überdachte und 30 % über diebstahlsichere Fahrradabstellplätze. Die Zuordnung zu den Dienststellen kann der Tabelle im Anhang entnommen werden.

MIK: Die Tabelle zeigt die Ausstattung der Einrichtungen sowie des Ministeriums für Inneres und Kommunales NRW auf. Die Ausstattung der Liegenschaften der Polizei Nordrhein - Westfalen sind der Tabelle zur Antwort IX-9 zu entnehmen.

MGEPA: Bereitstellung von Diensträdern (7), separate Sanitärräume mit Duschen, sichere Fahrradabstellräume mit einer Reifenfüllstation.

MSW: Verschlossene Boxen für Diensträder, überdachte Abstellplätze für private Räder (seit Frühjahr 2015) sowie Duschmöglichkeiten im benachbarten LKA nach vorheriger Anmeldung.

MFKJKS: siehe Tabelle zu VIII-5

MKULNV: siehe Tabelle zu VIII-5

MBWSV: siehe Tabelle zu VIII-5

MAIS: siehe Tabelle zu VIII-5

6. In welchem Umfang wird das Fahrrad von Landesbediensteten für Dienstfahrten genutzt? Inwiefern unterstützt die Landesregierung Dienstfahrten mit dem Rad?

Das Fahrrad wird von Bediensteten aller Ressorts für Dienstfahrten intensiv genutzt. Für Strecken, die mit einem privaten Fahrrad dienstlich zurückgelegt werden, wird gemäß § 6 Abs. 3 Landesreisekostengesetz NRW eine Wegstreckenentschädigung in Höhe von 0,06 € / km gewährt.

Stk: Das Angebot des Fahrdienstes (siehe Antwort zu Frage VIII-5) wird von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Staatskanzlei rege genutzt. Dienstfahrten zu den Ressorts oder zum Landtag werden regelmäßig mit Fahrrädern durchgeführt. Statistiken werden darüber nicht geführt.

FM: Die Häufigkeit von Dienstfahrten mit dem Fahrrad wird in den meisten Dienststellen nicht systematisch erfasst und kann auch nicht nachträglich belastbar ermittelt werden, da für Fahrräder - anders als für PKW - keine Fahrtenbücher geführt werden. Einige Dienststellen haben allerdings Schätzungen vorgenommen (siehe Tab. zur Frage VIII-5).

MIWF: Die durch das MIWF bereits seit längerer Zeit vorgehaltenen vier Dienstfahrräder werden von den Bediensteten regelmäßig für Dienstfahrten innerhalb Düsseldorfs genutzt. Aufgrund der großen Nachfrage wurden im Dezember 2015 zwei weitere Dienstfahrräder angeschafft.

Die beiden Dienstfahrräder der Kunstakademie Münster werden regelmäßig innerhalb Münsters genutzt und werden von der Anzahl als ausreichend erachtet. Das Dienstfahrrad der Kunsthochschule für Medien Köln wird regelmäßig genutzt. Die Hochschule für Musik Detmold denkt über die Beschaffung eines ersten Dienstfahrrades nach. Das Dienstfahrrad der Nordrhein-Westfälischen Akademie der Wissenschaften und der Künste wird täglich genutzt.

MIK: Die in den Kreispolizeibehörden zur Verfügung stehenden Dienstfahrräder werden lediglich in geringem Umfang für Dienstfahrten, abgesehen von der Nutzung als Einsatzmittel durch Fahrradstreifen, genutzt.

JM: Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Justizministeriums stehen zwei Dienstfahrräder zur Verfügung, die regelmäßig für Dienstfahrten genutzt werden. Neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden bei Dienstantritt auf die Möglichkeit, Dienstfahrten auch mit dem Fahrrad erledigen zu können, hingewiesen.

Im Geschäftsbereich kann der Nutzungsumfang des Fahrrads für Dienstfahrten indes als gering eingeschätzt werden. Ob dort das Fahrrad für Dienstfahrten genutzt wird, hängt primär von der Topographie, der Entfernung sowie vom Umfang des ggf. zu transportierenden Dienstgepäcks ab.

MWEIMH: Im Durchschnitt wird ein Dienstfahrrad pro Arbeitstag entliehen.

MGEPA: Regelmäßige, intensive Nutzung von sieben Diensträdern.

MFKJKS: Die Dienstfahrräder werden regelmäßig für Dienstfahrten genutzt. In Einzelfällen werden Fahrräder für den Weg vom Bahnhof zum Ort des Dienstgeschäfts eingesetzt. Die Leihgebühr wird mit den Reisekosten erstattet.

MKULNV: Im Landesbetrieb Wald und Holz NRW läuft aktuell das Projekt „ Einsatz von Elektro-Fahrrädern“. Zwei Pedelecs – bis 250 Watt, bis 25 km/h – werden durch zwei Forstbetriebsbeamte im Rothaargebirge im Forstamt Siegen-Wittgenstein im Rahmen von Dienstfahrten im Revier eingesetzt. Es hat sich herausgestellt, dass die Elektrofahrräder eine sinnvolle Ergänzung der Revierausstattung in arrondierten Forstrevieren sind. Zudem dienen sie dem Mitarbeiter zur Steigerung und Erhaltung der körperlichen Fitness. Im Übrigen werden vereinzelnd vorhandene Dienstfahrräder in den Dienststellen des Landesbetriebes nur für kurze Botengänge genutzt.

Fernerhin vorhandene Dienstfahrräder im MKULNV und Dienststellen des Geschäftsbereichs werden Landesbediensteten für Dienstfahrten bereitgestellt; Daten über den Umfang der Fahrten werden nicht erhoben.

MSW: Das Ministerium für Schule und Weiterbildung verfügt über insgesamt vier Dienstfahrräder, die regelmäßig von den Angehörigen des Ministeriums für Dienstgänge in Düsseldorf benutzt werden.

Im Jahr 2015 wurden diese Räder für insgesamt 589 Dienstgänge genutzt.

Es liegen keine Informationen darüber vor, in welchem Umfang eigene Fahrräder von Angehörigen des Ministeriums für Dienstfahrten und Dienstgänge genutzt werden.

MAIS: Die drei Dienstfahrräder und das Pedelec im MAIS kommen regelmäßig zum Einsatz bei Dienstgängen innerhalb der Landeshauptstadt. Auf die Möglichkeit, das Dienstfahrrad bei Kurzstrecken innerhalb des Stadtgebiets zu nutzen, wird von der zuständigen Reisekostenstelle hingewiesen.

MBWSV: Die Dienstfahrräder des MBWSV (einschließlich zweier Pedelecs) werden häufig zu dienstlichen Terminen im Stadtgebiet Düsseldorf genutzt. Eine Statistik zur Nutzung liegt nicht vor.

7. Betrachtet sich die Landesregierung selbst als fahrradfreundliche Arbeitgeberin? Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, was unternimmt sie, um diesem Anspruch gerecht zu werden?

Die Landesregierung sieht sich als fahrradfreundliche Arbeitgeberin. Die Ressorts unterstützen durchweg die Nutzung von Fahrrädern und arbeiten kontinuierlich an einer Verbesserung der dafür notwendigen Infrastrukturbedingungen. Folgende Beispiele machen dies deutlich:

Das FM stellt in nicht unerheblichem Umfang Dienstfahrräder und eine Fahrradinfrastruktur (Stellplätze, Duschen, etc.) bereit (siehe auch Antwort zu Frage VIII-5). Dennoch können Verbesserungspotenziale, z. B. bei der Bereitstellung von Ladestationen für Pedelecs, bei systematischen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Radnutzung sowie bei Modellen zur Anschaffung von Pedelecs im so genannten „Dienstwagenmodell“ ausgemacht werden (§ 8 Absatz 2, Sätze 3, 8 und 10 EStG).

Auch die offenkundig gute Nutzung der fahrradaffinen Angebote im Bereich des MIWF (siehe Antwort zu Frage VIII-5) gibt Anlass zu der Selbsteinschätzung, dass das MIWF als fahrradfreundliche Landeseinrichtung gesehen wird.

Das MIK verweist auf die Möglichkeiten, Dienstfahrräder auszuleihen und private Fahrräder diebstahlsicher abzustellen. Außerdem stellt das MIK den Bediensteten, die mit dem Fahrrad kommen, Duschen und Umkleideräume zur Verfügung.

Das JM ist von den gesundheitsfördernden Effekten des Radfahrens für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und von dessen klimaschonender Wirkung überzeugt. Fahrradfahren wird als umweltbezogener Gesundheitsschutz begriffen. Als fahrradfreundlicher Arbeitgeber hält es daher Dienstfahrräder in ausreichender Menge vor und verfügt für die Privatfahrräder der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über eine fahrradfreundliche Infrastruktur.

Für das MKULNV ist diese Frage vor dem Hintergrund der in der Antwort zu Frage VIII-4 beschriebenen Maßnahmen zu bejahen. Der Landesbetrieb Wald und Holz NRW versucht dort, wo erkennbar ein wachsender Bedarf an sicheren Unterstellmöglichkeiten für private Fahrräder besteht, in Absprache mit den Vermietern die Liegenschaften entsprechend nachzurüsten. Bei Neubau, Umbau, Erweiterungsanmietungen wird zukünftig - bedarfsorientiert - Wert gelegt auf den Einbau von Duschen, um auch den sportlich ambitionierten Fahrradfahrern, die mit dem Fahrrad zum Dienst kommen, anbieten zu können, sich im Dienstgebäude duschen zu können.

Das MSW stellt einerseits Dienstfahrräder und andererseits den Angehörigen des Ministeriums, die ihren Weg von zu Hause zum Ministerium und zurück mit dem eigenen Fahrrad zurücklegen, seit dem Frühjahr 2015 einen neuen überdachten Fahrradunterstand, in dem die Räder an Bügelstangen sicher befestigt werden können, zur Verfügung .

Das MBWSV stellt neben Fahrradabstellanlagen auch Duschen und Umkleideräume zur Verfügung, um einen Anreiz für die Beschäftigten zu bieten, das Fahrrad für den Anreiseweg zu nutzen. Die Dienstfahrräder werden häufig für innerstädtische Dienstfahrten genutzt. Verbesserungspotential wird in der Beschaffung abschließbarer Fahrradboxen gesehen.

8. Liegen der Landesregierung geschlechtsspezifische Daten zur Radnutzung und zum Nutzungsverhalten vor?
Wenn ja: Welche?

32 % der Deutschen nutzen das Fahrrad täglich (9 %) oder mehrmals pro Woche (23 %) als Verkehrsmittel oder als Freizeitgerät. Differenziert nach Frauen und Männern ergibt sich folgendes Bild:

- Frauen: insgesamt 27 %, täglich 8 % und mehrmals pro Woche 19 %
- Männer: insgesamt 38 %, täglich 11 % und mehrmals pro Woche 27 %

Eine spezielle Unfalldatenauswertung zur geschlechtsspezifischen Radnutzung bzw. zum Nutzungsverhalten erfolgt durch die Polizei Nordrhein-Westfalen nicht. Aus den Verkehrsunfalldaten lässt sich die geschlechtsspezifische Verteilung von mit dem Rad fahrenden Unfallbeteiligten wie folgt darstellen.

Jahr	Beteiligte männlich	Beteiligte weiblich
2010	10.510	5.926
2011	11.972	6.780
2012	11.315	6.587
2013	10.844	6.288

9. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse vor, inwiefern Menschen mit und ohne Migrationshintergrund das Fahrrad quantitativ oder qualitativ anders nutzen?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

10. Werden die Vertretungen von Migrantinnen und Migranten auf Landesebene und auf kommunaler Ebene in die Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen einbezogen? Wenn ja, auf welche Weise?

Siehe Antwort zu Frage IV-9. Verwiesen wird auf § 5 des Teilhabe- und Integrationsgesetzes NRW.

11. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse vor, in welchem Umfang Menschen mit geringem finanziellen Mitteln nicht über ein Fahrrad verfügen, obwohl sie dies möchten?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

12. Was unternimmt die Landesregierung, um das Fahrrad als zentrales Element der Mobilitätsgrundversorgung möglichst allen Menschen zugänglich zu machen, besonders alle Kindern unabhängig von der Einkommenssituation der Eltern? Sind der Landesregierung kommunale Initiativen bekannt?

Die Landesregierung unterstützt beispielsweise die Landesverkehrswacht durch Bereitstellung entsprechender Finanzmittel dabei, den kommunalen Jugendverkehrsschulen Fahrräder und Fahrradhelme zur Verfügung zu stellen. Mitglieder des Förderkreises der AGFS „Unternehmen Fahrrad“, wie die Firma ABUS, unterstützen über Sach- und Geldspenden die Bereitstellung von Fahrrädern an sozial schwache Familien und Flüchtlinge.

Kommunale Initiativen sind der Landesregierung nicht bekannt**.**

13. In welchem Maße kann das Fahrrad nach der Ansicht der Landesregierung dazu beitragen Nahmobilität im Alter zu gewährleisten? Was tut die Landesregierung um die Radnutzung im Alter zu unterstützen?

Viele ältere Menschen verfügen heute über eine hohe geistige und körperliche Mobilität und können daher das Fahrrad bis ins hohe Alter nutzen. Dies ist auch im Sinne der Gesundheitsprävention und der Erhaltung der körperlichen Mobilität außerordentlich wünschenswert. Der Erhalt der individuellen und selbstbestimmten Mobilität auch im Alter ist ein wichtiges Ziel der Landesregierung, dies kann durch regelmäßige Fahrradnutzung unterstützt werden.

Verschiedene Angebote der Landesregierung unterstützten die Nutzung des Fahrrades für ältere Menschen:

Die AGFS verfolgt mit ihrem Planungsansatz Nahmobilität 2.0 das Ziel, eine Infrastruktur zu entwickeln, die bewegungsaktivierend ist und den Sicherheitsansprüchen von älteren Menschen entgegenkommt. Hierzu ist ein Umdenken in der Verkehrsplanung erforderlich, den die AGFS unter „Transformation des öffentlichen Raumes“ beschrieben hat. Das Leitbild der AGFS die „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ erfüllt im höchsten Maß diese Bedingungen und ermöglicht eine Nahmobilität bis ins hohe Alter. Kernpunkte in diesem Sinne sind ein durchgängiges Wegenetz mit sicheren Querungsstellen (siehe dazu AGFS-Fachbroschüre „Querungsstellen für den Radverkehr“) und einer Führung in Knotenpunkten nach Standard der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.

Im „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ wird mit dem Schulungskonzept für ältere Pedelec-Fahrer „Sicher unterwegs auf dem Elektrofahrrad!" gemeinsam mit der Westfälischen Provinzial eine präventive Maßnahmen zum Schutz der Senioren vor der ersten Nutzung von Pedelecs angeboten. Dieses Angebot besteht für alle westfälischen Kommunen in NRW.

Das Radfahren und insbesondere das E-Biking tragen wesentlich zur Nahmobilität im Alter bei. Die Landesregierung unterstützt das gemeinsam mit dem Landessportbund NRW, u. a. im Rahmen des Förderprogramms „Bewegt ÄLTER werden in NRW!“, durch spezifische Schulungen, Angebotsentwicklungen, -einführungen, Aktionstage und Ähnliches.
Beispiele sind:

- ein Workshop E-Biking bei der Fachtagung "Bewegt Älter werden" in 2014
- mind. drei Angebotsentwicklungen zum Biking und E-Biking
- mind. fünf Angebotseinführungen
- mind. fünf Aktionstage mit Bezug zum Radverkehr
- Erstellung und Präsentation eines Films im Rahmen von „Gemeinsam sportlich sein“
- Anschaffung von 10 E-Bikes für das Sport- und Tagungszentrum Hachen
- Angebote für Ältere im Rahmen des Projekts „Bewegt älter werden in Hachen“ – u. a. zum E-Biking und zu „Boule & Bike“

14. Welche offenen oder stationären Einrichtungen der Alten- und Pflegehilfe machen Angebote zum Radfahren? (bitte auch Rad-Ergometer berücksichtigen)

Nach der offiziellen Pflegestatistik mit Stand vom 31.12.2013 gibt es 2.458 stationäre und 2.377 ambulante Einrichtungen. Zu der Frage, wie viele dieser Einrichtungen davon Angebote zum Radfahren machen, liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Diese sind auch nicht durch eine Befragung der für die Ausführung des Wohn- und Teilhabegesetzes Nordrhein-Westfalen zuständigen Kreise und kreisfreien Städte zu gewinnen, da ein entsprechendes Angebotsprofil weder bei stationären noch bei ambulanten Einrichtungen ordnungsrechtlich relevant ist. Die Daten wären daher nur durch eine Auswertung des individuellen Angebotsprofils bzw. der Jahresprogramme aller stationären und ambulanten Pflegeeinrichtungen in NRW zu erheben, die in dem zur Beantwortung einer Großen Anfrage verfügbaren Zeitraum nicht leistbar war.

15. Werden die Vertretungen von Seniorinnen und Senioren auf Landesebene und auf kommunaler Ebene in die Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen einbezogen? Wenn ja, auf welche Weise?

Die Landesregierung bindet in wichtigen Fragen der Radverkehrspolitik regelmäßig die kommunalen Spitzenverbände und die relevanten Verbände, insbesondere die Fahrradverbände ein. Diese vertreten die Belange aller gesellschaftlichen Gruppen, auch der Seniorinnen und Senioren. Die Existenz von Seniorenbeiräten etc. ermöglicht auf kommunaler Ebene eine gebündelte Einbeziehung der Interessen älterer Menschen in planerische Fragegestellungen, wie etwa auch die Radverkehrsplanung. Es ist davon auszugehen, dass entsprechende Gremien vor Ort Beteiligungs-/Stellungnahmemöglichkeiten haben. Wie diese konkret gestaltet sind, ist - in Abhängigkeit von den jeweiligen grundsätzlichen Planungs-/Beteiligungsprozessen in einer Kommune - von Kommune zu Kommune unterschiedlich und nicht verallgemeinernd darstellbar.

16. Wie beurteilt die Landesregierung die gesundheitsfördernden Aspekte des Radfahrens? Liegen der Landesregierung diesbezüglich Erkenntnisse über quantifizierbare Auswirkungen einer angenommenen Zunahme des Radverkehrs vor?

Radfahren ist eine gesundheitsförderliche Aktivität. Beispielsweise ist das Fahrrad ein ökonomisches Transportmittel mit gesundheitlichem Nutzen für Berufspendlerinnen und -pendler, von denen die meisten bis zu 10 km zurücklegen. Für ältere Personen ist Radfahren (auch mit elektrischer Unterstützung) eine hervorragende Möglichkeit, die Mobilität im Alter lange aufrecht zu erhalten.

In einem Übersichtsartikel aus dem Jahr 2011 haben Oja et al. 16 Studien ausgewertet, die sich mit dem Radfahren befasst haben[1]. Das Ergebnis ist eindeutig und in seiner Aussage konsistent. Zum einen gibt es einen positiven Zusammenhang zwischen Radfahren und der kardio-respiratorischen Fitness von Jugendlichen und zum andern profitieren Erwachsene, die das Rad für den Weg zur Arbeitsstätte nutzen. Für Erwachsene finden prospektive Beobachtungsstudien ein reduziertes Risiko für die vorzeitige Gesamt- und die krebsbedingte Sterblichkeit sowie für die Inzidenz von Krebserkrankungen. Interventionsstudien, die Personen dazu veranlasst haben, das Rad für den Weg zur Arbeit zu nutzen, registrieren eine verbesserte kardio-respiratorische Fitness und den Rückgang von kardialen Risiken. In sechs gesondert ausgewerteten Studien demonstrieren Oja et al.[1] eine lineare Beziehung des Radfahrumfangs mit gesundheitlichen Wirkungen: Wer mehr fährt, der profitiert mehr. Mit zunehmender Distanz der zurückgelegten Kilometer bis zur Arbeitsstätte nimmt die kardiale Leistungsfähigkeit um bis zu 30 % zu.

Bei einer strengen Beurteilung der methodischen Güte der ausgewerteten Studie sind die Befunde für den Zugewinn an Herzgesundheit (Fitness) von starker und jene für kardiovaskuläre Risikofaktoren von moderater Evidenz. Von geringerer Aussagekraft sind die Ergebnisse aus Arbeiten, die Herzerkrankungen und kardiale Sterblichkeit, Krebsrisiken, Übergewicht und Fettleibigkeit als Endpunkte gewählt hatten.

Trotz der methodischen Kritik ist nach dem derzeitigen Stand der Forschung aber eindeutig, dass Radfahren in substanzieller Weise die Gesundheit von Jugendlichen und von Erwachsenen fördert. Samitz und Kollegen ermitteln meta-analytisch eine 8 % ige Risikoreduktion der Gesamtsterblichkeit für Personen, die mindestens 150 min pro Woche das Rad auf dem Weg

[1] Oja, P., Titze,S., Bauman, B., deGeus, B. Krenn, P., Reger-Nash, B. & Kohlberger, T. (2011). Health benefits of cycling: A systematic review. Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports, 21, 496-509.

zur Arbeit nutzen oder zu Fuß gehen[2]. DeGeus et al. empfehlen wöchentlich mindestens drei, besser vier Stunden lang das Fahrrad zu nutzen, um die Gesundheit zu fördern[3].

Im Vergleich von Rad fahrenden und inaktiven Personen gibt es für die Rad fahrenden Personen zum Teil deutliche Risikoreduktionen: Bei den Männern 20 % und bei den Frauen sogar 30 % bei der Gesamtsterblichkeit, mehr als 40 % bei der krebsbedingten Sterblichkeit und 20 % bis 40 % für die Inzidenz von Krebs und kardialen Erkrankungen.

Die Förderung von Rad- und Fußverkehr kommt nicht nur der Umwelt zugute, sondern wirkt sich auch positiv auf die Gesundheit aus. Zur Berechnung der reduzierten Gesundheitskosten durch Radfahren und Zufußgehen entwickelte die Weltgesundheitsorganisation (WHO) im Rahmen des Paneuropäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (Transport Health and Environment Pan European Programme, THE PEP) das „Health Economic Assessment Tool (HEAT) for Walking and Cycling“. Dieses ermöglicht die maßnahmenspezifische Berechnung volkswirtschaftlicher Gesundheitseffekte, die sich aus der Erhöhung des Radverkehrsanteils und des Fußverkehrsanteils ergeben. Leider liegen keine Daten für NRW vor.

Weitere Infos zu HEAT: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/publikationen/berechnungsmodul_heat_27-30.pdf

17. Wie beurteilt die Landesregierung die Auswirkungen des Radfahrens auf die motorischen Fähigkeiten insbesondere von Kindern und Jugendlichen?

Wenn Kinder und Jugendliche sich regelmäßig bewegen, wird die motorische Entwicklung positiv beeinflusst. Kinder hegen früh den Wunsch, selbst auf Rollen und Rädern unterwegs zu sein und Schnelligkeit zu erfahren. Sie können mit dem Radfahren ideal ihre Motorik und ihren Gleichgewichts- und Orientierungssinn trainieren und Bewegungserfahrungen unterschiedlicher Art machen.

Gelingt es bereits im Kindesalter, eine positive emotionale Verbindung zum Sport durch das Radfahren aufzubauen, so kann das Fahrrad sowohl in der Freizeit als auch im Rahmen der Alltagsmobilität einen entscheidenden Beitrag zu einer aktiven, unabhängigen und gesunden Lebensgestaltung bei Kindern und Jugendlichen leisten, die bis ins Erwachsenenleben anhält.

18. Mit welchen Maßnahmen wird in Nordrhein-Westfalen auf die gesundheitlichen Vorzüge des Radfahrens aufmerksam gemacht, z. B. durch die Arbeit der Gesundheitsämter, im Rahmen der Einschulung, in Zusammenarbeit mit Krankenkassen, etc.?

Es gibt es eine Vielzahl von Kampagnen, die die Vorzüge von Bewegung für die Gesundheit zum Thema haben. Exemplarisch sind hier zu nennen: Die Durchführung der AGFS-Aktion „Ich bin die Energie“ mit Aktionen vor Ort in den Kommunen und mittlerweile zwei damit korrespondierenden Broschüren. Die Entwicklung eines Aktionsformats Bewegung im Quartier durch die AGFS gemeinsam mit der Arbeitsgruppe „Bewegungsaktivierende Infrastruktur, der das MBWSV, das MFKJKS, das MKULNV, das MGEPA, der Landessportbund (LSB) und die

[2] Samitz, G., Egger, M. & Zwahlen, M. (2011). Domains of physical activity and all-cause mortality: systematic review and dose-response meta-analysis of cohort studies. International Journal of Epidemiology, 40, 1382-1400.
[3] deGeus, B., Joncheere, J. & Meeusen, R. (2009). Commuter cycling: Effect on physical performance in untrained men and women in Flanders. Minimum dose to improve indexes of fitness. Scandinavian Journal of Medicine and Science in Sports, 19, 179-187.

Deutsche Sporthochschule Köln angehören. Das Aktionsformat stellt „Gesundheit“ als zentrales Handlungsmotiv in den Fokus. Die „Überwinde deinen inneren Schweinehund“-Kampagne des LSB NRW oder die „Deutschland bewegt sich“-Kampagne von u.a. ZDF und der BARMER GEK (bundesweit). Maßnahmen, die speziell das Radfahren zum Thema haben sind in der Form nicht bekannt.

Darüber hinaus gibt es bundesweite Kampagnen (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“), an denen sich auch NRW-Kommunen beteiligen.

Das Landeszentrum Gesundheit (Themenschwerpunkt „Bewegungsförderung“) unterstützt Kommunen in NRW durch Fachveranstaltungen und Publikationen und sensibilisiert Akteurinnen und Akteure für die Förderung von Alltagsbewegung (auch des Radfahrens).

Ferner wird auf das Projekt „Was geht – Sport, Bewegung und Demenz – Radfahren für und mit Menschen mit Demenz“ hingewiesen:

In dem Projekt fand 2013 eine Qualifizierung für Menschen, die sich als Radtourleiterinnen und -leiter oder als Radtourbegleiterinnen und -begleiter in dem Feld Radfahren und Demenz neu engagieren (wollen) bzw. die sich bereits engagieren, statt. In der Grundstufe der Qualifizierung wurde notwendiges theoretisches Wissen vermittelt und praktisches Wissen für das Radfahren mit Betroffenen vorgestellt.
Träger des Projekts war das Demenz-Servicezentrum Ostwestfalen-Lippe und die AWO Ostwestfalen-Lippe e. V. Gefördert wurde das Projekt vom MGEPA NRW und den Landesverbänden der Pflegekassen.

Vertiefende Informationen: http://www.demenz-service-owl.de/veranstaltung/events/event_2766.html

19. In welchem Maße kann das Fahrrad nach der Ansicht der Landesregierung dazu beitragen Nahmobilität für Menschen mit Behinderung zu gewährleisten? Was tut die Landesregierung, um eine sichere Radnutzung für Menschen mit Behinderung zu unterstützen?

Die Landesregierung setzt sich für eine sichere Radnutzung für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, also auch für Menschen mit Behinderung ein. Dies greift auch das neue Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 auf. Darin werden beispielsweise die Schaffung von Sitzgelegenheiten im Straßenraum für Pausen, ausreichend lang dimensionierte Grünphasen an Ampeln oder die kontrastreiche Gestaltung unvermeidbarer Einbauten im Rad- und Fußwegenetz thematisiert.

20. Werden die Vertretungen von Menschen mit Behinderung auf Landesebene und auf kommunaler Ebene in die Radverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen einbezogen? Wenn ja, auf welche Weise?

Bei Entscheidungen, die für Menschen mit Behinderung relevant sind, wird auf Landesebene die Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung beteiligt. Dies geschieht zum Beispiel durch Anhörung bei Handreichungen oder Vorschriften zur Barrierefreiheit. Über die kommunale Ebene liegen der Landesregierung keine vertiefenden Informationen vor.

21. Führt die Landesregierung zur Radnutzung im Alter und von Menschen mit Behinderung einen Dialog mit den Verbänden der Freien Wohlfahrtspflege?

Nein.

22. Welche Wechselwirkungen sieht die Landesregierung zwischen Alltagsradverkehr und Radsport?

Der Radsport gehört zu einer der beliebtesten Ausdauersportarten. Technische und technologische Weiterentwicklung wie auch sportmedizinische, trainingswissenschaftliche und sicherheitsbezogene Erkenntnisse aus dem Leistungs- und Spitzensport werden regelmäßig übertragen auf die Entwicklung des Alltagsradverkehrs. Außerdem regen die radsportlichen Aktivitäten im Breitensport zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrades in der Alltagsmobilität an.

IX. Rechtsrahmen und Ordnungspolitik

1. Welche Änderungen im Straßenrecht und der Straßenverkehrsordnung hält die Landesregierung für erforderlich, um der Förderung des Radverkehrs und den Anforderungen der Fahrradfreundlichkeit sowie der Verkehrssicherheit gerecht zu werden?

Ein wichtiger Aspekt zur Förderung des Radverkehrs ist die derzeit im Gesetzgebungsverfahren befindliche Aufnahme von regionalen Radschnellverbindungen in das Straßen- und Wegegesetz NRW. Die Radverbindungen mit regionaler Verbindungsfunktion werden damit den Landesstraßen gleichgestellt und in die Baulastträgerschaft des Landes übernommen. Auf diese Weise kann die Einhaltung der Mindeststandards und die Unterhaltung vom Land gewährleistet werden.

Ziel der straßenverkehrsrechtlichen Regelungen des Bundesgesetzgebers sind nicht förderrechtliche oder fahrradfreundliche Aspekte des Radverkehrs. Die Belange der Sicherheit des Radverkehrs werden in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) aktuell hinreichend abgebildet.

Für die zukünftige Implementierung von Radschnellwegen in bestehende, auch verdichtete Stadträume könnten Fahrradstraßen eine wichtige Alternative zu eigenständig geführten Radwegen werden. Die Landesregierung prüft daher, ob dafür die Möglichkeit einer durchgängigen Bevorrechtigung von Fahrradstraßen in der StVO eingeführt werden muss. Damit würde sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Fahrradfreundlichkeit erhöht.

Auf Stadtstraßen mit ausgeprägter Rad- und Fußverkehrsbelastung sollte Tempo 30 vorgeschrieben werden.

Die Bußgelder für Falschparken sollten erhöht werden, da mancherorts das zu erwartende Bußgeld für das Parken ohne Parkschein geringer als die erhobene Parkgebühr ist. Für Bürgersteige mit geduldeter Parknutzung durch Kfz müssen Richtlinien und Maße für den mindestens freizuhaltenden Raum verbindlich festgelegt werden.

2. Genügen alle benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Land den Kriterien der VwV-StVO genügen?
Wie wird dies sichergestellt?

Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten - vgl. Nr. I.2. zu Abs. 4 Satz 2 VwV-StVO zu § 2. Dies zu überprüfen ist in jedem Einzelfall eine der vornehmsten Aufgaben jeder örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage des § 45 Abs. 9 StVO.

3. Welche den Radverkehr betreffenden Änderungen beabsichtigt die Landesregierung im Zuge der Novellierung der Landesbauordnung?

Im Referentenentwurf für eine neue Landesbauordnung werden Abstellplätze für Fahrräder den Stellplätzen für Kfz gleich gestellt. Um regionalen Besonderheiten besser gerecht werden zu können, sollen die Gemeinden durch Satzung bestimmen können, wie viele Abstellplätze für Fahrräder herzustellen sind; und darüber hinaus, wie die Fahrradabstellplätze auszugestalten sind.

4. Für den Fall, dass die Länder über das Jahr 2019 hinaus die Entflechtungsmittel im derzeitigen Rechtsrahmen weiter erhalten, sieht es die Landesregierung als erforderlich an, hierfür im Rahmen der „Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ einen relevanten Beitrag zur Verbesserung des kommunalen Radverkehrs im Sinne des § 49 StrWG dauerhaft zweckzubinden?
Wenn ja, in welchem Umfang?
Wenn nein, warum nicht?

Auf ihrer Konferenz am 03.12.2015 haben sich die Ministerpräsidentinnen und -präsidenten der Länder auf ein Modell zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen geeinigt. Diesem Modell zufolge erhalten die Länder vom Bund über das Jahr 2019 hinaus keine Entflechtungsmittel mehr.

5. Welche Strategien verfolgt das Land im Zusammenhang von Raumplanung und Stadtentwicklung für die Verbesserung der Nutzungsmischung?

Im Rahmen des Aktionsplans der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität wirbt die Stadtentwicklung mit dem Leitfaden Klimaschutz in der integrierten Stadtentwicklung, der sich vor allem an Planer und Kommunalpolitik richtet, anhand von Beispielen und Vorschlägen für die Steigerung des Rad- und Fußverkehrs.

6. Welche Unterstützung leisten hier bereits die Regionalplanungsbehörden?

In der Regionalplanung wird Siedlungsraum als Allgemeiner Siedlungsbereich und als Bereich für gewerbliche und industrielle Nutzungen (ggf. mit Zweckbindung) dargestellt. In allgemeinen Siedlungsbereichen sind Wohnen, wohnverträgliches Gewerbe, Wohnfolgeeinrichtungen, öffentliche und private Dienstleistungen sowie siedlungszugehörige Grün-, Sport,- Freizeit- und Erholungsflächen darzustellen. Insofern schafft die Regionalplanung mit der Darstellung von Allgemeinen Siedlungsflächen die Voraussetzungen für eine Nutzungsmischung bei städtischen Funktionsräumen.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung insbesondere in Quartieren Verkehrswege- und Städtebauförderung vor allem im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr besser miteinander zu kombinieren?

Die Beratung der Kommunen bei der Erstellung integrierter Handlungskonzepte erfolgt in der Regel durch die Bewilligungs- und Bündelungsbehörde Bezirksregierung, die dabei größtmögliche Effektivität und Effizienz durch Kombination aller denkbaren Förderprogramme zu berücksichtigen hat.

Die AGFS bearbeitet das Thema darüber hinaus praktisch weiter: In einem Modellprojekt zur Nahmobilität im Quartier werden Erfahrungen mit der Verknüpfung von Verkehrs- und Quartiersentwicklung gesammelt. Das im Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität vereinbarte Projekt wird voraussichtlich 2017 begonnen. Bereits jetzt entwickelt sie das Aktionsformat „Bewegung im Quartier“, das in 2016 in zwei Modellquartieren umgesetzt wird. Die Landesregierung erwartet durch beide Projekte wichtige Ergebnisse zur weiteren Vernetzung von Stadtentwicklung und Verkehrsplanung.

8. Welche Rolle misst die Landesregierung dem Einsatz von Polizeistreifen auf dem Fahrrad bei?

Fahrradstreifen können abhängig von den örtlichen Gegebenheiten ein probates Einsatzmittel zur polizeilichen Aufgabenwahrnehmung, insbesondere in für motorisierte Einsatzfahrzeuge unzugänglichem Gelände und in Bereichen mit starkem Fahrradverkehr oder hohem Fußgängeraufkommen, sein.

In den Kreispolizeibehörden werden vermehrt Fahrradstreifen eingesetzt, um auch gezielt auf risikoträchtiges Fehlverhalten von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern eingehen zu können. Fahrradstreifen genießen gerade bei dieser Zielgruppe eine hohe Akzeptanz. Dies erleichtert verkehrsdidaktische Gespräche mit dieser Zielgruppe.

Der Einsatz von Fahrradstreifen vermittelt den Einsatzkräften die Perspektive des Rad fahrenden Verkehrsteilnehmers und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Radverkehr.

Darüber hinaus bieten Fahrradstreifen gegenüber motorisierten Einsatzmitteln Vorteile in Bezug auf die Ansprechbarkeit durch Bürgerinnen und Bürger, da im Vergleich zum Kraftfahrzeugverkehr niedrigere Geschwindigkeiten gefahren werden und Ansprechversuche leichter wahrgenommen werden können. Hierdurch wird der Kontakt zwischen Fahrradstreifen und Bürgerinnen und Bürgern erleichtert. Neben einer Erhöhung der polizeilichen Präsenz sind Fahrradstreifen auch auf dem Gebiet der Kriminalitätsbekämpfung unterwegs und werden u. a. bei Konzepten gegen Raubdelikte eingesetzt.

Für den Bereich der Verkehrsunfallbekämpfung zeigen die Erfahrungen aus den Kreispolizeibehörden, dass die Ahndung und Verfolgung von Verkehrsverstößen insbesondere im Bereich der Zielgruppe von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrerinnen und Radfahrern durch Fahrradstreifen effizient und zielführend sind.

Bei Einsatzanlässen, die mit weiten Anfahrtswegen verbunden sind oder die ein hohes Geschwindigkeitsniveau erfordern bzw. eine hohe Eilbedürftigkeit haben wie beispielsweise Verfolgungsfahrten und Verkehrsunfälle mit Personenschaden, sind Fahrradstreifen jedoch zur zeitnahen polizeilichen Aufgabenerfüllung nur bedingt geeignet.

Fahrradstreifen können daher abhängig von den örtlichen Gegebenheiten eine sinnvolle Ergänzung der polizeilichen Einsatzmittel darstellen.

9. Über wie viele Polizeifahrräder für den Streifendienst verfügt die Polizei in Nordrhein-Westfalen? (Bitte regional aufschlüsseln)

Die bei der Polizei Nordrhein - Westfalen verfügbare Anzahl der Fahrräder für den Streifendienst bitte ich der Tabelle zu IX-9 zu entnehmen.

10. Welches Ziel verfolgt die Landesregierung hinsichtlich der Zahl von fahrradfahrenden Polizeistreifen? Bis wann soll dieses Ziel erreicht werden?

Der Einsatz von Fahrradstreifen obliegt den Kreispolizeibehörden im Rahmen ihrer dezentralen Ressourcenverwaltung. Landesweite Zielvorgaben hinsichtlich der Anzahl von Fahrradstreifen bestehen nicht, da der Einsatz von Fahrradstreifen von örtlichen Begebenheiten, wie z. B. dem Anteil des Radverkehrs am Modal Split, dem Geländeprofil, der Bevölkerungsdichte oder der Infrastruktur des Verkehrsnetzes, aber auch von einsatztaktischen Erwägungen abhängig ist.

11. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass alle Polizeibeamte in Rechtsfragen zum Radverkehr stets auf dem aktuellen Stand sind?

Das Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen (LAFP NRW) führt im Rahmen der Zentralen Fortbildung das Seminar „Einsatzbegleitende rechtssichere Kommunikation nach Verkehrsverstößen von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern incl. Führung von E-Bikes“ durch.

Das dreitägige Seminar wird dreimal im Jahr für jeweils 14 Teilnehmer angeboten, Zielgruppe sind Polizeivollzugsbeamtinnen und -vollzugsbeamte des Wachdienstes, des Verkehrsdienstes und des Bezirksdienstes. Hierbei werden auch aktuelle Rechtsfragen in Zusammenhang mit dem Radverkehr behandelt.

In der Ausbildung werden den Studierenden entsprechende Inhalte zum Radverkehr im Rahmen des Trainings zum Beispiel durch die Durchführung von Verkehrskontrollen mit Rad fahrenden sowie die Verkehrsunfallaufnahme mit Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern vermittelt.

Darüber hinaus erfolgt durch das LAFP NRW eine umfassende anlassbezogene Auswertung der rechtlichen Entwicklung um die Kreispolizeibehörden entsprechend zu beraten.

12. Unternimmt die Landesregierung Maßnahmen, um Polizeibeamte für die verkehrliche Situation von Radfahrerinnen und Radfahrern zu sensibilisieren?

Themenbezogene Aus- und Fortbildungsinhalte des LAFP NRW (siehe Antwort zu Frage IX-11) sensibilisieren die Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten des Landes Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf die spezifische Situation der weitgehend ungeschützt am Straßenverkehr teilnehmenden Radfahrerinnen und Radfahrer.

Die Fachstrategie Verkehrsunfallbekämpfung der Polizei Nordrhein-Westfalen ist besonders auf den Schutz der Radfahrerinnen und Radfahrer ausgerichtet (siehe Antwort zu Frage I-6).

Die Polizei Nordrhein-Westfalen verfügt über ein Informationstechnik-Verfahren zur Einsatzinformation mit der Bezeichnung TALIS (Taktisches Lage- und Einsatzinformationssystem), welches Daten aus dem polizeilichen Vorgangssystem und dem Einsatzleitsystem ausliest und zum Zwecke der Lagebilddarstellung aufbereitet und georeferenziert dargestellt.

Auf diesem Wege werden relevante Ereignisse aus den Themenfeldern Einsatzlage, Kriminalitätslage und Verkehrslage dargestellt. Im Themenfeld Verkehrslage werden über die Verkehrsunfälle mit Getöteten und Verletzen hinaus u. a. auch die Verkehrsunfälle mit Sachschaden und die Verkehrsunfallstatistik ausgewiesen.

TALIS ist für alle Polizeivollzugsbeamtinnen und -vollzugsbeamte des Landes Nordrhein-Westfalen zugänglich.

Ergänzend informieren Kreispolizeibehörden mit einem besonders hohen Radverkehrsanteil ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit eigenen örtlichen Radverkehrsunfalllagebildern, sensibilisieren sie durch die Entwicklung besonderer Präventionskonzepte für die Zielgruppe Radverkehr und binden sie in die entsprechenden direktionsübergreifenden Schwerpunkteinsätze ein.

Darüber hinaus finden im Wachdienst Dienstunterrichte statt, in denen anlassbezogen Schwerpunkte erörtert und die Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten themenbezogen sensibilisiert werden können.

Der Einsatz von Fahrradstreifen vermittelt den Einsatzkräften die Perspektive des Rad fahrenden Verkehrsteilnehmers und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Radverkehr. Die Polizeivollzugsbeamtinnen und -vollzugsbeamten kennen dadurch die Wünsche, aber auch die Sorgen und Ängste der Radfahrerinnen und Radfahrer. Zudem haben sie in dieser Rolle Vorbildwirkung für andere Verkehrsteilnehmer und stärken das Sicherheitsgefühl der Bürgerinnen und Bürger durch die sichtbare polizeiliche Präsenz.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Vertreter von AGFS-Mitgliedern in der Vergangenheit den Wunsch geäußert haben, gemeinsam mit Vertretern der kommunalen Polizeibehörden auf Arbeitsebene eine Facharbeitskreis-Sitzung durchzuführen. Die Ziele der Sitzung sind eine Stärkung der Zusammenarbeit zwischen kommunaler Verkehrsplanung und der Polizeibehörde. Die Veranstaltung wird derzeit von der AGFS geplant. Die Landesregierung unterstützt diese Idee.

13. Welche Fortbildungsveranstaltungen mit thematischem Bezug zum Radverkehr werden für das Fachpersonal der Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und anderer Behörden mit radverkehrlichen Bezügen angeboten?

Im Rahmen der im Auftrag des MBWSV und des MIK regelmäßig stattfindenden Schulungen der Mitglieder der Unfallkommissionen (Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei) werden die Teilnehmer gezielt auch auf die straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur nachhaltigen Sicherung und Lenkung des Radverkehrs hingewiesen. Hinzu kommen thematische Einzelveranstaltungen, z. B. der Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik, zu denen das MBWSV einlädt. Das themenbezogene Fortbildungsangebot des MIK (siehe Antwort zu Frage IX-11) richtet sich ausschließlich an Polizeivollzugsbeamtinnen und -vollzugsbeamte des Wachdienstes, des Verkehrsdienstes und des Bezirksdienstes.

Auch die AGFS bietet entsprechende Fachfortbildungen an. So werden in den kommenden Facharbeitskreis auch Mitarbeiter der Ordnungsämter bzw. der Straßenverkehrsbehörden der Mitgliedsstädte eingeladen mit dem Ziel, diese für die Bedürfnisse des Radverkehrs zu sensibilisieren. Ein Thema wird z. B. die Steuerung von Lichtsignalanlagen für den Radverkehr sein.

14. Arbeitet die Landesregierung mit der Fahrradakademie auf Bundesebene zusammen?
Wenn ja, auf welche Weise und mit welchem Ergebnis für NRW?

Bedienstete des Landes nehmen an Veranstaltungen der Fahrradakademie teil, um sich insbesondere mit Akteuren der Radverkehrsförderung der anderen Bundesländer zu vernetzen. Das Fortbildungsprogramm der Fahrradakademie ist sehr umfassend und tiefgreifend. Bei Bedarf nehmen Bedienstete des Landes passende Fortbildungsangebote wahr. Die AGFS und das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ verbreiten die Termine und Veranstaltungsankündigungen der Fahrradakademie stellvertretend für das Land. Sie unterstützen die Fahrradakademie durch die Abstellung von Experten für Vorträge und Fortbildungsveranstaltungen. Dadurch werden die Positionen des Landes verbreitet und NRW als Fahrradland Nr. 1 gestärkt.

Mitarbeiter des Landesamtes für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen (LAFP NRW) nehmen in Einzelfällen an Veranstaltungen der Fahrradakademie teil. Die Zusammenarbeit erbringt positive Effekte auf beiden Seiten.

Abkürzungsverzeichnis zur Großen Anfrage 17:

ADFC LV NRW	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Landesverband Nordrhein-Westfalen
AGFS	Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz Bau und Reaktorsicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B+R	Bike & Ride
CO_2	Kohlendioxid
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EStG	Einkommensteuergesetz
ETZ	Europäische Territoriale Zusammenarbeit
EU	Europäische Union
FM	Finanzministerium des Landes Nordrhein-Westfalen
FuE	Forschung und Entwicklung
GPS	Global Positioning System
GRW	Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“
Hbf	Hauptbahnhof
JM	Justizministerium des Landes Nordrhein-Westfalen
Kfz	Kraftfahrzeug
KInvFG	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz
KLP	Kernlehrpläne
LAFP	Landesamt für Ausbildung, Fortbildung und Personalangelegenheiten der Polizei Nordrhein-Westfalen
LEADER	Fördermaßnahme der Europäischen Union zur Entwicklung des ländlichen Raumes
LEP	Landesentwicklungsplan
LSB NRW	Landessportbund Nordrhein-Westfalen
Lkw	Lastkraftwagen

MAIS	Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen
MBEM	Ministerium für Bundesangelegenheiten, Europa und Medien des Landes Nordrhein-Westfalen
MBWSV	Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
MFKJKS	Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen
MGEPA	Ministerium für Gesundheit, Emanzipation, Pflege und Alter des Landes Nordrhein-Westfalen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIK	Ministerium für Inneres und Kommunales des Landes Nordrhein-Westfalen
MIWF	Ministerium für Innovation, Wissenschaft und Forschung des Landes Nordrhein-Westfalen
MKULNV	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
MSW	Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen
MWEIMH	Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NO_X	Stickstoffoxide
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
NWL	Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
OD	Ortsdurchfahrt
OP EFRE NRW	Operationelles Programm 2014-2020 des Landes Nordrhein-Westfalen für den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung
ÖPEL	Ökologieprogramm Emscher-Lippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher straßengebundener Personenverkehr

ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pedelec	Pedal Electric Cycle
RegG	Regionalisierungsgesetz
RS 1	Radschnellweg Ruhr
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StK	Staatskanzlei
Straßen.NRW	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
StrReinG	Straßenreinigungsgesetz Nordrhein-Westfalen
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TALIS	Taktisches Lage- und Einsatzinformationssystem
TV	Tourismus NRW e. V.
VCD	Verkehrsclub Deutschland e. V.
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
ZIV	Zweiradindustrieverband

Tabelle zu I-20 und I-21

Ressort	Jahr	Bezeichnung der Finanzmittel (FM) Finanzierungsweg	Summe der FM	Anteil RV	Co-Finan-zierung EU	Co-Finan-zierung Bund	Abgerufene FM	Bemerkung
MBWSV	2010	Titelgruppe Nahmobilität	70.000,00 €	100%	- €	- €	68.000,00 €	
MBWSV	2011	Titelgruppe Nahmobilität	70.000,00 €	100%	- €	- €	69.000,00 €	
MBWSV	2012	Titelgruppe Nahmobilität	70.000,00 €	100%	- €	- €	70.000,00 €	
MBWSV	2013	Titelgruppe Nahmobilität	10.940.000,00 €	100%	- €	- €	9.464.000,00 €	
MBWSV	2014	Titelgruppe Nahmobilität	10.800.000,00 €	100%	- €	- €	10.230.000,00 €	
MBWSV	2015	Titelgruppe Nahmobilität	11.800.000,00 €	100%	- €	- €	10.482.000,00 €	
MBWSV	2016	Titelgruppe Nahmobilität	15.300.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2017	Titelgruppe Nahmobilität	16.800.000,00 €	100%	- €	- €		MiFriFP
MBWSV	2018	Titelgruppe Nahmobilität	17.800.000,00 €	100%	- €	- €		MiFriFP
MBWSV	2019	Titelgruppe Nahmobilität	18.800.000,00 €	100%	- €	- €		MiFriFP
MBWSV	2010	09 140 883 17 Radwegebau an kommunalen Straßen	6.600.000,00 €	4.124.400,00 €	- €	- €	5.435.600,00 €	
MBWSV	2011	09 140 883 17 Radwegebau an kommunalen Straßen	10.600.000,00 €	5.865.800,00 €	- €	- €	5.027.300,00 €	
MBWSV	2012	09 140 883 17 Radwegebau an kommunalen Straßen	10.600.000,00 €	7.194.700,00 €	- €	- €	5.020.700,00 €	
MBWSV	2010	09 140 883 14 und 883 15 Entflecht- und erg. Landesmittel	130.860.500,00 €	21.692.200,00 €	- €	129.760.500,00 €	13.904.000,00 €	
MBWSV	2011	10 140 883 14 und 883 15 Entflecht- und erg. Landesmittel	135.160.500,00 €	13.807.800,00 €	- €	129.760.500,00 €	15.076.200,00 €	
MBWSV	2012	11 140 883 14 und 883 15 Entflecht- und erg. Landesmittel	135.160.500,00 €	14.072.800,00 €	- €	129.760.500,00 €	14.078.610,00 €	
MBWSV	2013	12 140 883 14 und 883 15 Entflecht- und erg. Landesmittel	135.460.500,00 €	2.286.400,00 €	- €	129.760.500,00 €	10.486.400,00 €	
MBWSV	2014	13 140 883 14 und 883 15 Entflecht- und erg. Landesmittel	135.860.500,00 €	332.400,00 €	- €	129.760.500,00 €	11.407.100,00 €	
MBWSV	2015	14 140 883 14 und 883 15 Entflecht- und erg. Landesmittel	135.860.500,00 €	- €	- €	129.760.500,00 €	2.844.000,00 €	
MBWSV	2010	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	4.700.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2011	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	11.000.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2012	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	7.900.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2013	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	7.500.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2014	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	7.300.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2015	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	9.600.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2016	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	9.400.000,00 €	100%	- €	- €		
MBWSV	2017	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	9.400.000,00 €	100%	- €	- €		MiFriFP
MBWSV	2018	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	9.400.000,00 €	100%	- €	- €		MiFriFP
MBWSV	2019	Radwegebau an bestehenden Landstraßen	9.400.000,00 €	100%	- €	- €		MiFriFP
MBWSV	2010	Radwegebau an Bundesstraßen; Kapitel 1210, Titel 746 22	6.800.000,00 €	100%	- €	6.800.000,00 €	6.800.000,00 €	
MBWSV	2011	Radwegebau an Bundesstraßen; Kapitel 1210, Titel 746 23	8.500.000,00 €	100%	- €	8.500.000,00 €	8.500.000,00 €	
MBWSV	2012	Radwegebau an Bundesstraßen; Kapitel 1210, Titel 746 24	11.200.000,00 €	100%	- €	11.200.000,00 €	11.200.000,00 €	
MBWSV	2013	Radwegebau an Bundesstraßen; Kapitel 1210, Titel 746 25	9.700.000,00 €	100%	- €	9.700.000,00 €	9.700.000,00 €	
MBWSV	2014	Radwegebau an Bundesstraßen; Kapitel 1210, Titel 746 26	8.200.000,00 €	100%	- €	8.200.000,00 €	8.200.000,00 €	
MKULNV	2010-2014	NRW-Programm "Ländlicher Raum 2007-2014" - ILE	213.263,00 €	100%	131.453,00 €	34.433,00 €	213.263,00 €	
MKULNV	2010-2014	NRW-Programm "Ländlicher Raum 2007-2014" - LEADER	607.226,00 €	100%	607.226,00 €	- €	607.226,00 €	

Ressort	Kommune	Reg. Bez.	Kreis	Maßnahme	Zuwendung	Jahr*
MBWSV IIIA2	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Radweg im Bereich des Schulenbergtunnels in Hattingen	272.800 €	2006
MBWSV IIIA2	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Radwegverbindung von Hamm nach Ahlen, Teilstück Uentroper Weg in Hamm bis Uentroper Straße in Ahlen	841.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Rad-/Gehweg Springorum, 3. BA von Franziskusstraße bis Schlossstraße	1.122.500 €	2014
MBWSV IIIA2	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Alleenradweg - Radweg vom Bahnhof Schee bis Tunnel Schee in Sprockhövel	400.300 €	2013
MBWSV IIIA2	Dortmund	BR Arnsberg	DO	Radwegbrücke über den Körnebach in Dortmund-Husen	165.900 €	2006
MBWSV IIIA2	Dortmund	BR Arnsberg	DO	Radweg von K 3 (Lindenhorster Straße) bis B 54 (Evinger Straße)	194.300 €	2005
MBWSV IIIA2	Dortmund	BR Arnsberg	DO	Rad-/ Gehwegbrücke über den Körnebach in Brackel (Buschei)	123.500 €	2011
MBWSV IIIA2	Hagen	BR Arnsberg	HA	Radwegunterführung Dortmunder Straße	154.400 €	2006
MBWSV IIIA2	Hagen	BR Arnsberg	HA	Radwegverbindung Innenstadt-Lennetal	7.500 €	2007
MBWSV IIIA2	Hamm	BR Arnsberg	HAM	Radweg "Am Pelkumer Bach" von Deutholz bis B 61 (Kamener Straße)	88.700 €	2006
MBWSV IIIA2	Hamm	BR Arnsberg	HAM	Radweg im Bereich "Schacht Franz" zwischen Lünener Straße (K 17) und Dortmunder Straße (L 736)	152.900 €	2009
MBWSV IIIA2	Hamm	BR Arnsberg	HAM	Neubau eines Radweges zwischen Schafhuder Weg und Kerstheider Straße	55.400 €	2011
MBWSV IIIA2	Hamm	BR Arnsberg	HAM	Radweg auf Börgers Hof von Sandbochumer Straße bis ehem. Bahnübergang	112.900 €	2011
MBWSV IIIA2	Hochsauerlandkreis	BR Arnsberg	HSK	Anlage eines Rad-/Gehweges an der K 15 zwischen Bestwig-Ostwig u. Olsberg-Gevelinghausen	237.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Hochsauerlandkreis	BR Arnsberg	HSK	Anlage einer Überquerungshilfe im Zuge des Ruhrtalradweges an der K 15 in der OD Olsberg-Bigge	88.300 €	2011
MBWSV IIIA2	Hochsauerlandkreis	BR Arnsberg	HSK	Neubau Radweg an der K 5 zwischen Sundern und Amecke	494.500 €	2015
MBWSV IIIA2	Arnsberg	BR Arnsberg	HSK	Ruhrradweg- Ruhrbrücke Ruhr-/Uferstraße	336.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Arnsberg	BR Arnsberg	HSK	Ruhr-Radweg - Lückenschluss von der Ruhrbrücke zum Segelflugplatz in Arnsberg-Oeventrop	93.700 €	2007
MBWSV IIIA2	Arnsberg	BR Arnsberg	HSK	Rad-/Gehweg an der Ruhr zwischen den Straßen "Klosfuhr" und Sauerlandstraße	229.800 €	2009
MBWSV IIIA2	Arnsberg	BR Arnsberg	HSK	Radweg Oeventrop (2.BA) Am Segelflugplatz- Im Ufer	110.300 €	2010
MBWSV IIIA2	Arnsberg	BR Arnsberg	HSK	Radweg Hüstener Wehr zwischen dem "Alten Friedhof" und der RLG-Brücke Klosfuhr im OT Hüsten	37.700 €	2011
MBWSV IIIA2	Brilon	BR Arnsberg	HSK	Rad-/Gehweg an der Keffelker Straße zwischen "Am Vossloh" und der B 251	136.400 €	2007
MBWSV IIIA2	Marsberg	BR Arnsberg	HSK	Diemelradweg Lückenschluss und Verbindung nach Adorf	31.900 €	2006
MBWSV IIIA2	Marsberg	BR Arnsberg	HSK	Verbesserung des Diemelradweges in verschiedenen Teilbereichen	226.000 €	2010
MBWSV IIIA2	Marsberg	BR Arnsberg	HSK	Diemelradweg zwischen Eichenwäldchen und Diemelbogen	66.200 €	2013
MBWSV IIIA2	Schmallenberg	BR Arnsberg	HSK	Ausbau Radweg Lenneroute zwischen B 236 und Lake	251.600 €	2013
MBWSV IIIA2	Schmallenberg	BR Arnsberg	HSK	Radwegbrücke Lennepark - Verbindung Lenneradweg - Sauerlandring	50.000 €	2015
MBWSV IIIA2	Balve	BR Arnsberg	MK	Radweg von Garbeck-Brobecke bis zur K 12	56.000 €	2015
MBWSV IIIA2	Hemer	BR Arnsberg	MK	Radwege LGS 1. Bahnhof bis LGS (Ennertsweg) 2. Hemer - Becke bis LGS	217.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Iserlohn	BR Arnsberg	MK	Radweg Bahntrasse Ost, 2. BA von Brandströmstraße bis Stadtbahnhof Iserlohn	289.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Iserlohn	BR Arnsberg	MK	REGIONALE 2013 - Neubau Lenneradweg an der Oegerstrasse in Letmathe	498.300 €	2015
MBWSV IIIA2	Meinerzhagen	BR Arnsberg	MK	Radweg vom ZOB/Bahnhof entlang Bahnhof- und Volmestraße zum Volmetalradweg (B54)	196.100 €	2015
MBWSV IIIA2	Menden	BR Arnsberg	MK	Radweg Osterfeld zwischen Halingen und Bösperde	135.000 €	2011
MBWSV IIIA2	Plettenberg	BR Arnsberg	MK	Radweg im Oestertal in Plettenberg-Himmelmert von "An der Mühle" bis Oestertalsperre	54.500 €	2005
MBWSV IIIA2	Plettenberg	BR Arnsberg	MK	Radwegverbindung Königstraße-Im Wieden	270.700 €	2007
MBWSV IIIA2	Plettenberg	BR Arnsberg	MK	Neubau Radweg Lenneroute in Böddinghausen	126.300 €	2013
MBWSV IIIA2	Plettenberg	BR Arnsberg	MK	Bau eines Radweges von Hachmecke bis Landemert	366.600 €	2015
MBWSV IIIA2	Kreis Olpe	BR Arnsberg	OE	Radweg entlang der K 18 vom Kreisel B 55 in Richtung Olpe-Oberneger	55.500 €	2011
MBWSV IIIA2	Attendorn	BR Arnsberg	OE	Radweg entlang der Repe im Bereich St. Claas (K 7)	49.000 €	2012
MBWSV IIIA2	Attendorn	BR Arnsberg	OE	REGIONALE 2013 - Seeradweg Bigge-Lister	412.900 €	2012
MBWSV IIIA2	Attendorn	BR Arnsberg	OE	Radweglückenschluß an der Nordumgehung - Münchenerstraße bis Mühlenschladerstraße	83.400 €	2012
MBWSV IIIA2	Attendorn	BR Arnsberg	OE	Regionale 2013 - Biggesee - Listersee Höhenradweg	66.500 €	2013
MBWSV IIIA2	Attendorn	BR Arnsberg	OE	Lückenschluss des Repetalradweges im OT Niederhelden	71.400 €	2015
MBWSV IIIA2	Finnentrop	BR Arnsberg	OE	Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Deutmecke und Fretter (R 16)	51.100 €	2008
MBWSV IIIA2	Finnentrop	BR Arnsberg	OE	Neubau eines Radweges zw. Frettermühle und Ostentrop	107.300 €	2012
MBWSV IIIA2	Lennestadt	BR Arnsberg	OE	Radweglückenschluß zwischen Bennerweg und Kirchwiese in Lennestadt-Grevenbrück	63.600 €	2006
MBWSV IIIA2	Lennestadt	BR Arnsberg	OE	Radweglückenschluß im OT Grevenbrück	42.500 €	2009
MBWSV IIIA2	Olpe	BR Arnsberg	OE	Radweg zwischen OT Neuenkleusheim und Sportanlage Neuenkleusheim	53.800 €	2007
MBWSV IIIA2	Olpe	BR Arnsberg	OE	Ausbau des Radweges zwischen Kernstadt Olpe dem OT Lütringha usen	19.500 €	2006
MBWSV IIIA2	Olpe	BR Arnsberg	OE	Radweg zwischen den Olpe-Stachelau und Olpe-Rehringhausen	149.800 €	2007

MBWSV IIIA2	Olpe	BR Arnsberg	OE	REGIONALE 2013 - Höhenradweg Bigge-Lister	8.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Wenden	BR Arnsberg	OE	Radweg von Wenden-Rothenborn nach Wenden-Römershagen	85.500 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreuztal	BR Arnsberg	SI	Radweg Schloß Junkernhees	35.000 €	2008
MBWSV IIIA2	Kreuztal	BR Arnsberg	SI	Radweg von Krombach nach Littfeld	77.900 €	2011
MBWSV IIIA2	Bad Laasphe	BR Arnsberg	SI	Lahntal-Radweg von Laasphe-Volkholz bis Landesgrenze	131.400 €	2005
MBWSV IIIA2	Bad Laasphe	BR Arnsberg	SI	Radweg im Banfetal von Banfe nach Fischelbach 1. und 2. BA	223.700 €	2008
MBWSV IIIA2	Wilnsdorf	BR Arnsberg	SI	Radweg zwischen der L 722 -Freier Grunder Weg- und "Im Strühtchen"	42.600 €	2005
MBWSV IIIA2	Kreis Soest	BR Arnsberg	SO	Neubau eines Radweges an der K 8 von der B 55 bis Effeln	203.900 €	2015
MBWSV IIIA2	Ense	BR Arnsberg	SO	Radwegeverbindung zwischen dem Ruhrtalradweg und Möhnetal	242.400 €	2012
MBWSV IIIA2	Erwitte	BR Arnsberg	SO	Rad-/ Gehweg am "Alter Berger Pfad" von Westerntor bis Eberhard-Klausenberg-Str.	52.600 €	2009
MBWSV IIIA2	Möhnesee	BR Arnsberg	SO	Rad-/ Gehweg zwischen "Neuhäuser Forststraße" und der Wameler Kanzelbrücke	73.400 €	2009
MBWSV IIIA2	Möhnesee	BR Arnsberg	SO	Ausbau des örtlichen Radwegenetzes im Zuge von Wirtschaftswegen	38.800 €	2011
MBWSV IIIA2	Werl	BR Arnsberg	SO	Radweg an der Michaelstraße zwischen Budberg und Hammer Straße (K 18)	70.400 €	2008
MBWSV IIIA2	Wickede	BR Arnsberg	SO	Radweg Ruhrpromenade	93.400 €	2007
MBWSV IIIA2	Bergkamen	BR Arnsberg	UN	Radwegbrücke über die Seseke	129.200 €	2011
MBWSV IIIA2	Holzwickede	BR Arnsberg	UN	Rad-/Gehweg an der Natorper Straße -südl. Seite-, 1. BA	148.000 €	2008
MBWSV IIIA2	Holzwickede	BR Arnsberg	UN	Rad-/Gehweg an der Stehfenstraße -südl. Seite-	195.100 €	2009
MBWSV IIIA2	Holzwickede	BR Arnsberg	UN	Ertüchtigung der Brücke "Wasserstraße" als Bestandteil des kommunalen Radwegnetzes	141.300 €	2015
MBWSV IIIA2	Kamen	BR Arnsberg	UN	Radweg Henry-Everling-Straße	246.800 €	2010
MBWSV IIIA2	Kamen	BR Arnsberg	UN	Querungshilfe Koppelstraße / Am Schwimmbad	41.000 €	2013
MBWSV IIIA2	Kamen	BR Arnsberg	UN	Anbindung der Lüner Höhe an den Seseke-Radweg über die Straße "Mausegatt"	39.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Lünen	BR Arnsberg	UN	Radwegbrücke über die Lippe zwischen "An der Fähre" und Hüttenallee	273.500 €	2007
MBWSV IIIA2	Lünen	BR Arnsberg	UN	Radfahrer- und Fußgängerschutzmaßnahme im Kreuzungsbereich Cappenberger Straße / Gottfriedstraße / von-Kettler-Straße	45.300 €	2011
MBWSV IIIA2	Schwerte	BR Arnsberg	UN	Rad-/Gehwegbrücke Holzstraße in Schwerte-Wandhofen	465.200 €	2007
MBWSV IIIA2	Schwerte	BR Arnsberg	UN	Ruhrradweg - Ausbau des Abschnittes "Ochsenhügel" und Zulaufstrecke	65.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Schwerte	BR Arnsberg	UN	Ausbau Radweg zwischen Schwerte und Geisecke, östliche Gotenstraße bis Dorfstraße	57.100 €	2010
MBWSV IIIA2	Schwerte	BR Arnsberg	UN	Ausbau des Ruhrtalradweges im Stadtgebiet	276.200 €	2013
MBWSV IIIA2	Schwerte	BR Arnsberg	UN	Ausbau des Ruhrtalradweges im Stadtgebiet - BA III - V	357.200 €	2014
MBWSV IIIA2	Selm	BR Arnsberg	UN	Neubau Radweg als Verbindung Ternscher See - Stever (Regionale 2016 Projekt "SteverAuenWeg")	35.500 €	2015
MBWSV IIIA2	Werne	BR Arnsberg	UN	Radweg an der Knüwenstraße von Neue Kampstraße bis K 8	41.600 €	2009
MBWSV IIIA2	Bielefeld	BR Detmold	BI	Anlage von Radverkehrsanlagen in der Straße "Am Stadtholz" (K 13) zwischen Eckendorfer Str. und Herforder Str.	52.600 €	2012
MBWSV IIIA2	Bielefeld	BR Detmold	BI	Radverkehrsanlagen am Straßenzug Otto-Brenner-Straße (Hs.Nr.238) /Osningstraße(Hs.Nr.86)	200.600 €	2014
MBWSV IIIA2	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	LGS 2008 - Radweg K 09 - Am Postdamm zwischen Rheda-Wiedenbrück und Rietberg	301.500 €	2007
MBWSV IIIA2	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	LGS 2008 - Radweg K 09 - Neunkirchener Straße zwischen den OTen Rietberg-Neunkirchen und Westerwiehe (L 836)	301.700 €	2007
MBWSV IIIA2	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	Bau eines Radweges an der K 23 - Vorbruchstraße in Versmold	252.800 €	2008
MBWSV IIIA2	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	Bau eines Geh-/Radweges an der K 50 / K 11 (Oesterweger Str.) in Harsewinkel + LSA + 900 Radweg an K 23 als Lückenschluss	1.015.000 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	Bau eines Geh-/Radweges an der K 25 (Tatenhausener Str.) in Halle (Westf.)	510.700 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	K 13 (Greffener Str.) - Geg-/ Radweg in Herzebrock-Clarholz	315.700 €	2014
MBWSV IIIA2	Rheda-Wiedenbrück	BR Detmold	GT	Bau des Ems-Radweges (Flora Westfalica Park); Teilstück 3: Westfalengelände bis Nordring	197.800 €	2014
MBWSV IIIA2	Rheda-Wiedenbrück	BR Detmold	GT	Bau des Ems-Radweges (Flora Westfalica Park); Teilstück 2: Erlenbruchwald bis Westfalia-Gelände	377.700 €	2015
MBWSV IIIA2	Rietberg	BR Detmold	GT	Neubau Radweg "Markenstraße" zwischen den Ortsteilen Rietberg und Neuenkirchen	257.700 €	2005
MBWSV IIIA2	Rietberg	BR Detmold	GT	LGS 2008 - Geh-/Radweglückenschluss von Torfweg bis Geh-/Radweg "Bahntrasse" mit Unterquerung L 836 - Westerwieher Straße	540.200 €	2006
MBWSV IIIA2	Rietberg	BR Detmold	GT	LGS 2008 - Geh-/Radweglückenschluss im Bereich des Freibades und Querung des Torfweges	202.000 €	2006
MBWSV IIIA2	Kreis Herford	BR Detmold	HF	Ausbau Rad-/Gehweg an der K 38,3 Oberahlerweg in Bünde-Ahle	56.000 €	2011
MBWSV IIIA2	Kreis Herford	BR Detmold	HF	K 14 (Alte Heerstraße) Abschnitt 1; Neubau Rad-/ Gehweg in Herford, OT Schwarzenmoor	27.400 €	2015
MBWSV IIIA2	Bünde	BR Detmold	HF	Ausbau Elsedamm als Fahrradstraße	69.900 €	2010
MBWSV IIIA2	Bünde	BR Detmold	HF	"Im Südbrock" Ausbau eines Teilstücks des Fernradweges Else-Werre-Radweg	82.700 €	2012
MBWSV IIIA2	Herford	BR Detmold	HF	Werreradweg von Augustastraße bis Stadtgrenze - Lückenschluss Radwegenetz -	220.000 €	2008
MBWSV IIIA2	Löhne	BR Detmold	HF	Neubau der Adolf-Blomeyer-Brücke	326.300 €	2005
MBWSV IIIA2	Vlotho	BR Detmold	HF	Weserradweg an der L 866 zwischen Vlotho-Uffeln und Porta Westfalica-Veltheim	772.200 €	2009
MBWSV IIIA2	Kreis Höxter	BR Detmold	HX	Radweg R 51, 3. BA zwischen Brakel-Riesel und Willebadessen-Niesen	163.200 €	2009

MBWSV IIIA2	Kreis Höxter	BR Detmold	HX	K10 - Neuanlage Gehweg, Radfahrstreifen; Rolfzener Straße in der OD Steinheim	392.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Brakel	BR Detmold	HX	Rad-/Gehweg zwischen den Ortsteilen Riesel und Rheder in Brakel	98.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Steinheim	BR Detmold	HX	K 73 / K 75, Neubau eines Geh-/Radweges von der Wöbbeler Straße bis zur L 823 in Steinheim	521.800 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	K 66 - Neubau Geh-/Radweg zwischen den OT Elbrinxen und Sabbenhausen in Lügde	341.200 €	2007
MBWSV IIIA2	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	K 1, Anlage eines Rad-/Gehweges an der Lageschen Straße in Leopoldshöhe und Leopoldshöher Straße in Lage	952.800 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	Errichtung von Radabstellanlagen für 35 Stellplätze und 6 E-Bike-Ladestationen beim Kreishaus in Detmold	36.100 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	Errichtung von Radabstellanlagen für 32 Stellplätze und 6 E-Bike-Ladestationen beim Sportzentrum Dietrich-Bonhoeffer-Berufskolleg in Detmold	38.200 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	K 89, Anlage eines Geh- / Radweges im Broker Holz, Barntruper Straße in Detmold	420.300 €	2014
MBWSV IIIA2	Detmold	BR Detmold	LIP	Anlage einer Radverkehrsanlage im Bereich der Straße "Untere Schanze" in Detmold	110.600 €	2014
MBWSV IIIA2	Detmold	BR Detmold	LIP	Ausbau der Velo-Route Detmold-West, 1. Bauabschnitt	622.400 €	2015
MBWSV IIIA2	Lemgo	BR Detmold	LIP	Herforder Straße - Radverkehrsführung von Gosebrede (L 712) bis Engelbert-Kämpfer-Str.	62.400 €	2008
MBWSV IIIA2	Lemgo	BR Detmold	LIP	Fahrradstraße von "Steinstoß" nach "Pahnsiek"	69.400 €	2009
MBWSV IIIA2	Lügde	BR Detmold	LIP	Umbau des Regionalradweges zwischen Lügde und Bad Pyrmont	25.800 €	2010
MBWSV IIIA2	Oerlinghausen	BR Detmold	LIP	Anlage eines Geh-/Radweges an der Rathausstraße	142.500 €	2005
MBWSV IIIA2	Oerlinghausen	BR Detmold	LIP	Ausbau eines Rad- / Gehweges entlang des Hellweges zwischen Menkhauser Bach und Flugplatz Oerlinghausen	654.600 €	2015
MBWSV IIIA2	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Radweg K 14 (Obere Str.) zwischen OD Hartum und OD Nordhemmern in Hille	286.300 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg K 41 (Kahle-Wart-Str.) von L 867 (Oberbauerschafter Str) bis Kreisgrenze - Hüllhorst-Oberbauerschaft	300.800 €	2011
MBWSV IIIA2	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Radweg K 67 (Preußisch Ströher Allee) von Stat. 1,646 bis Stat. 1,719 = K 70 in Rahden OT Preusisch Ströhen	299.600 €	2009
MBWSV IIIA2	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Radweg K 02 (Stolzenauer Str.) von Stat. 0,399 bis Stat. 1,415 = Landesgrenze in Petershagen-Schlüsselburg	265.100 €	2007
MBWSV IIIA2	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Lückenschluss Weserradweg an der K 25 in Porta Westfalica-Möllbergen	54.300 €	2008
MBWSV IIIA2	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Radweg K 62 Stockhausen - Blasheim- OT Hope in Lübbecke	427.000 €	2014
MBWSV IIIA2	Bad Oeynhausen	BR Detmold	MI	Radweg am Kaarbach, Meerbruchbach und Kaarbach-Umflut zw. Eidinghausener Str. und Mönichhusen im OT Eidinghausen	220.900 €	2012
MBWSV IIIA2	Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg am Jockweg in Lübbecke	92.100 €	2009
MBWSV IIIA2	Minden	BR Detmold	MI	Ausbau Radweg Meyerweg / Erbeweg von Erbeweg bis Stadtgrenze	114.500 €	2009
MBWSV IIIA2	Minden	BR Detmold	MI	Radweg Notthorn von Clus bis zum 1. Wirtschaftsweg	39.900 €	2011
MBWSV IIIA2	Minden	BR Detmold	MI	Radweg Zähringer Allee von Eickhostweg bis Sieben Bauern	34.600 €	2012
MBWSV IIIA2	Minden	BR Detmold	MI	Radweg Notthorn vom 1. Wirtschaftsweg bis Nortthorn Nr.50	189.200 €	2013
MBWSV IIIA2	Minden	BR Detmold	MI	Ersatzneubau der Rad-/Fußgängerbrücke über die Bastau im Zuge des Simeonglacis	102.900 €	2014
MBWSV IIIA2	Minden	BR Detmold	MI	Ersatzneubau Fuß- und Radwegesteg parallel zum Schwichowwall	188.500 €	2015
MBWSV IIIA2	Rahden	BR Detmold	MI	Geh-/ Radweg Konrad-Zuse-Straße von K 56 Weher Straße bis zur Straße Örlingerhausen	244.800 €	2015
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Rad-/Gehweg K 24 (Kleinenberger Straße) - Zubringer B 68 - und Radweg B 68 in Lichtenau	162.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	K 35 - Rad-/Gehweg von Büren nach Büren-Weiberg	502.000 €	2011
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Radweg an der K 28 zwischen der K 32 und B 1 in Paderborn-Elsen	131.000 €	2005
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Geh-/Radweg von der Kasseler Straße (B 68 alt) bis Grundsteinheim	52.500 €	2010
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Rad-/Gehweg K 97 - Klausheider Straße - im OT Hövelhof-Klausheide	246.500 €	2009
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	K8, Neubau Rad-/Gehweg in Salzkotten-Mantinghausen	116.300 €	2008
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Emsradweg, Ausbau Teilstück "Steinhorster Becken" in Delbrück	56.200 €	2008
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	K 35, Neubau Rad-/Gehweg von Büren-Harth nach Büren-Weiberg	111.000 €	2008
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	K 61, Anlage Geh-/Radweg "Am Spockhof bis Grafhörsterweg" in Delbrück-Schöning	26.500 €	2010
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	K 29 - Diebesweg, Einrichtungsradweg zwischen der K 38 und Hatzfelder Straße	549.700 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	K 30, Neubau Geh-/Radweg von L 814 bis zum Pfingstuhlweg in Bad Lippspringe	241.800 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Neubau Rad-/Gehwegbrücke im Zuge "Dörener Weg" über die K 38	312.400 €	2015
MBWSV IIIA2	Bad Lippspringe	BR Detmold	PB	Rad- und Gehweg entlang der Auguste-Viktoria-Allee	27.000 €	2006
MBWSV IIIA2	Büren	BR Detmold	PB	Bürener Straße - Radweg zwischen L 776 und Ortseingang Büren-Steinhausen	82.700 €	2011
MBWSV IIIA2	Delbrück	BR Detmold	PB	Rad-/Gehweg im Zuge des Kreisverkehrsplatzes L 586 mit Lückenschluss zur OD Delbrück	154.400 €	2007
MBWSV IIIA2	Delbrück	BR Detmold	PB	Rad-/Gehweg an der "Neubrückstraße" in Delbrück-Steinhorst	59.900 €	2008
MBWSV IIIA2	Salzkotten	BR Detmold	PB	Herstellung von 2 Brückenbauwerken im Zuge des Radweges über die Heder und den Flomengraben	162.100 €	2011
MBWSV IIIA2	Regionalverband Ruhr	BR Düsseldorf		Rad- und Gehweg Leinpfad von Mülheim (Mendener Brücke) bis Essen (Am Möhlenkamp)	1.009.700 €	2006
MBWSV IIIA2	Düsseldorf	BR Düsseldorf	D	Radweg Rheinuferweg von Leinpfad bis Am Krienengarten (Stadtgrenze Düsseldorf - Duisburg); 1.800 m	411.000 €	2015
MBWSV IIIA2	Essen	BR Düsseldorf	E	Einrichtung von Fahrradstraßen; 1. Bäumlinghausstraße, 2. Dollendorfstraße, 3. Eleonorastraße, 4. Hellweg, 5. Kerckhoffstraße	133.600 €	2009
MBWSV IIIA2	Mönchengladbach	BR Düsseldorf	MG	Schließung der Radweglücke zwischen Willicher Damm und Engelblecker Straße, 700 m	273.200 €	2007
MBWSV IIIA2	Mönchengladbach	BR Düsseldorf	MG	Fahrradstation am Hbf Mönchengladbach	749.300 €	2014
MBWSV IIIA2	Mülheim / Ruhr	BR Düsseldorf	MH	Radverkehrsanlage B-Plan T5 von Hardenbergstraße (300 m) bis Heinrich-Lemberg-Straße (900 m)	345.700 €	2010
MBWSV IIIA2	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg K 37 zw. L 361 und Petrusheim in Weeze, 4100 m	615.100 €	2007

MBWSV IIIA2	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg K 38 von K 42 in Straelen bis zur B 9 Kerken - Winternam, 2.BA; 4.935 m	910.400 €	2005
MBWSV IIIA2	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg Netzschluß K 13 von der OD Kevelaer Schravelen bis zur L 464, 3.100 m	456.400 €	2005
MBWSV IIIA2	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg K 17 von der L 361 Kevelaer Twisteden bis zur L 361 Geldern Lüllingen	543.300 €	2009
MBWSV IIIA2	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg K28 von B504 bis Bahnstraße in Goch Hassum	253.600 €	2009
MBWSV IIIA2	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg K7 von Rauhe Straße bis Deichauffahrt in Rees	218.300 €	2013
MBWSV IIIA2	Issum	BR Düsseldorf	KLE	Radweg Neukerker Straße von Schubertstraße bis Vernumer Weg; 100 m (Schulwegsicherung und Lückenschluß)	51.400 €	2009
MBWSV IIIA2	Kalkar	BR Düsseldorf	KLE	Radweg Rheindeich in Kalkar Niedermörmter von Rheinbrücke B67 bis Mittelsandweg	45.600 €	2014
MBWSV IIIA2	Rees	BR Düsseldorf	KLE	Bau des Kronenradweges Planungsabschnitt 1 - 3 Haffen-Mehr; 3740 m	450.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Erkrath	BR Düsseldorf	ME	Radweganlage Bahnstraße /Morper Allee in Erkrath, 1.BA.,145 m	114.600 €	2007
MBWSV IIIA2	Monheim	BR Düsseldorf	ME	Ausbau des Radweges am Rheinufer von der Klappertorstraße bis "Am Kielsgraben" in Monheim (1250 m)	280.900 €	2010
MBWSV IIIA2	Monheim	BR Düsseldorf	ME	Rheinradweg von der Rampenanlage Klappertorstraße zum Baumberger Campingplatz; 3. BA "Leinpfad"	226.200 €	2014
MBWSV IIIA2	Rhein-Kreis Neuss	BR Düsseldorf	NE	Radweg an der K 4 von Glehn bis Kleinenbroich, 2.306 m	621.400 €	2006
MBWSV IIIA2	Grevenbroich	BR Düsseldorf	NE	Radweg Friedrichstraße in Grevenbroich-Kapellen, 460 m	70.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Grevenbroich	BR Düsseldorf	NE	K 31, Radweg zwischen Allrath und Barrenstein; 415 m	237.000 €	2012
MBWSV IIIA2	Grevenbroich	BR Düsseldorf	NE	Radweg Merkatorstraße in Grevenbroich, 2. BA; 370 M	133.900 €	2014
MBWSV IIIA2	Meerbusch	BR Düsseldorf	NE	Gem. Rad-/Gehweg Brühler Weg von"Am Flehkamp" bis zur Zufahrt Friedhof in Meerbusch-Büderich, 90 m	23.100 €	2008
MBWSV IIIA2	Meerbusch	BR Düsseldorf	NE	Geh- und Radweg im Zuge der Deichsanierung (Neue Deichschau Heerdt) zw. Rhein-km 749,3 u. 751,6 (Deichkronenweg); 2300 m	251.500 €	2011
MBWSV IIIA2	Meerbusch	BR Düsseldorf	NE	Geh- und Radweg "Deichkronenweg" Abschnitt von Am Oberbach bis Stadtgrenze Krefeld; Meerbusch-Langst-Kierst; 3.150 m	272.600 €	2011
MBWSV IIIA2	Neuss	BR Düsseldorf	NE	Rad-- und Gehwegenetzschluss "Am Kehlturm" in Neuss, 245 m	206.600 €	2015
MBWSV IIIA2	Kreis Viersen	BR Düsseldorf	VIE	K 13, Neubau eines einseitigen Radweges von Vorst (L 475) bis L 379, 2.870 m	743.100 €	2007
MBWSV IIIA2	Kreis Viersen	BR Düsseldorf	VIE	Radweg K4 Lückenschluß zwischen Nettetal Schaag und Viersen Boisheim	313.900 €	2010
MBWSV IIIA2	Kreis Wesel	BR Düsseldorf	WES	Radweg an der K 19 vom Bruchweg in Wesel bis zur Bergstraße in Hamminkeln, 3023 m	1.022.800 €	2005
MBWSV IIIA2	Rheinberg	BR Düsseldorf	WES	Radweg Rheindeich Deichkrone Bereich Orsoy III km 803,5 bis805,3	151.500 €	2013
MBWSV IIIA2	Xanten	BR Düsseldorf	WES	Alleenradweg Boxterler Bahn Xanten - Sonsbeck ; 1.BA von Trajanring bis Urselner Straße 2200m + 600mAS	624.600 €	2014
MBWSV IIIA2	Bonn	BR Köln	BN	Radwegemarkierungen im Stadtgebiet Bonn, 10. Baustufe	30.500 €	2007
MBWSV IIIA2	Bonn	BR Köln	BN	Radweg in Bonn - Dransdorf	161.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Bonn	BR Köln	BN	verschiedene Radwegemaßnahmen, lineare und punktuelle Netzlückenschlüsse, Unterantrag der Stadt Bonn zum Rahmenantrag R-R-R OM 2008 14 315	13.500 €	2010
MBWSV IIIA2	Bonn	BR Köln	BN	Radwegemaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Unterantrag des Rahmenantrages Rad-Region-Rheinland OM 2008 14 315	29.500 €	2009
MBWSV IIIA2	Bonn	BR Köln	BN	Fahrradstraßen im Stadtgebiet, 1.BA	290.200 €	2014
MBWSV IIIA2	Köln	BR Köln	K	Radwegemaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Unterantrag des Rahmenantrages Rad-Region-Rheinland OM 2008 14 315	83.300 €	2009
MBWSV IIIA2	Köln	BR Köln	K	Machbarkeitsstudie Radschnellweg Köln-Frechen	108.000 €	2014
MBWSV IIIA2	Leverkusen	BR Köln	LEV	Alleenradweg Balkantrasse auf dem Stadtgebiet Leverkusen; ca. 5,5km	1.412.600 €	2013
MBWSV IIIA2	Leverkusen	BR Köln	LEV	Alleenradweg Balkanradweg auf dem Stadtgebiet Leverkusen - 2. BA: Lückenschluss Neue Bahnstadt Opladen	140.000 €	2016
MBWSV IIIA2	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Ausbau des Rur-Ufer-Radweges zwischen Kalterherberg und Rurberg	671.600 €	2006
MBWSV IIIA2	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Bahntrassenradweg Aachen-Jülich, Netzlückenschluss in der StädteRegion Aachen, hier: 1.BA Würselen-Alsdorf	1.311.500 €	2014
MBWSV IIIA2	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Um-, Ausbau des Radweges entlang der K 6, Eschweiler-Hastenrath	380.500 €	2016
MBWSV IIIA2	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Aus-/Umbau des Radweges an der K 14 zwischen Aachen-Hahn und Stolberg-Dorff	228.200 €	2016
MBWSV IIIA2	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Bau von Radwegemaßnahmen entlang der K 10, zwischen Mariadorf und Alsdorf	303.500 €	2015
MBWSV IIIA2	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Machbarkeitsstudie Radschnellweg Aachen - Herzogenrath	268.000 €	2014
MBWSV IIIA2	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Bahntrassenradweg Aachen-Jülich, Netzlückenschluss in der StädteRegion Aachen, 2.BA Stadtgebiet Alsdorf	1.044.400 €	2015
MBWSV IIIA2	Aachen	BR Köln	AC	Ausbau von Radwegen im Stadtgebiet Aachen, "EUREGIONALE 2008 - Grünmetropolroute"	81.700 €	2007
MBWSV IIIA2	Aachen	BR Köln	AC	Maßnahmenplan Radverkehr Aachen Ostviertel 3. BA	251.600 €	2015
MBWSV IIIA2	Aachen	BR Köln	AC	Nahmobilitätsgerechter Ausbau der Claßenstraße	540.200 €	2014
MBWSV IIIA2	Baesweiler	BR Köln	AC	Neubau Radweg entlang des Beeckfließes von der K 27 bis zur L 240(1200m) Stadtgebiet Baesweiler Radweg im Bereich der Euregionale 2008	194.500 €	2007
MBWSV IIIA2	Eschweiler	BR Köln	AC	Ausbau von Radwegen im Stadtgebiet Eschweiler (2535m), Euregio 2008, Grünmetropolroute	290.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Stolberg	BR Köln	AC	Bau eines kombinierten Rad-/Gehweges entlang der Steinbachstraße in Stolberg "Euregionale 2008 - Grünmetropolroute"	94.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Aldenhoven	BR Köln	DN	Ausbau eines Radweges im Gemeindegebiet Aldenhoven, "EUREGIONALE 2008 - Grünmetropolroute"	125.800 €	2008
MBWSV IIIA2	Niederzier	BR Köln	DN	Neubau von zwei Radwegbrücken im Rahmen des Euregionale Projektes 2008 "Grünroute Radweg" in Niederzier-Selhausen	91.200 €	2008
MBWSV IIIA2	Rhein-Erft Kreis	BR Köln	BM	Radwegemaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Unterantrag des Rahmenantrages Rad-Region-Rheinland OM 2008 14 315	135.100 €	2009
MBWSV IIIA2	Erftstadt	BR Köln	BM	Radwegeausbau, Abschnitte Köttinger Str. bis Rosenstr. / Kiesgrubenzufahrt bis An der Schwarzaue	55.000 €	2011
MBWSV IIIA2	Frechen	BR Köln	BM	Rad-/Gehweg an der Carl-Goerdeler-Straße von Rudolfstraße (K29) bis Stadtgrenze in Frechen Bachem; 532m	103.700 €	2008
MBWSV IIIA2	Pulheim	BR Köln	BM	Neubau eines Rad-/Gehweges entlang des Erschließungsgebietes "Am Schwefelberg" in Pulheim; 980m	78.500 €	2008
MBWSV IIIA2	Zülpich	BR Köln	EU	Bau eines Rad- und Gehweges von Zülpich nach Bessenich; ca. 900m	87.600 €	2012
MBWSV IIIA2	Erkelenz	BR Köln	HS	Bauliche- und Beschilderungsmaßnahmen Radverkehrsnetz Erkelenz	39.800 €	2009
MBWSV IIIA2	Gangelt	BR Köln	HS	Ausbau eines Radweges im Gemeindegebiet Gangelt, "Euregionale 2008, Grünmetropolroute"	103.300 €	2007
MBWSV IIIA2	Geilenkirchen	BR Köln	HS	Ausbau eines Radweges zwischen dem Heideparkplatz bei Grotenrath und der Flugplatzsiedlung Neu-Teveren, "Euregionale 2008-Grünroute"	77.800 €	2007
MBWSV IIIA2	Heinsberg	BR Köln	HS	Erneuerung der Rurbrücke zwischen Heinsberg-Oberbruch und Hückelhoven-Ratheim	103.600 €	2006
MBWSV IIIA2	Selfkant	BR Köln	HS	Ausbau von Radwegen im Gemeindegebiet Selkant (2957 m), EUREGIO 2008, Grünmetropolroute	280.400 €	2008
MBWSV IIIA2	Übach-Palenberg	BR Köln	HS	Ausbau des Waubacher Weges als Radweg in Übach-Palenberg-Marienberg, Stadt Übach-Palenberg	83.800 €	2009
MBWSV IIIA2	Wassenberg	BR Köln	HS	Radweg an der GV 36, 2.BA	695.300 €	2016
MBWSV IIIA2	Lindlar	BR Köln	GM	Zum Rahmenantrag: Bau des Agger-Sülz-Radweges. Hier 1.BA Lindlar-Welzen bis Overath-Bilstein, 3.300m	239.300 €	2016

MBWSV IIIA2	Waldbröl	BR Köln	GM	Errichtung von Radverkehrsanlagen an der Tal-/ Vennstraße in Waldbröl	285.600 €	2016
MBWSV IIIA2	Rheinisch-Bergischer Kreis	BR Köln	GL	Radwegemaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Unterantrag des Rahmenantrages Rad-Region-Rheinland OM 2008 14 315	73.800 €	2009
MBWSV IIIA2	Bergisch Gladbach	BR Köln	GL	Ausbau eines Rad-/Gehweges an der OD Strassen (L289)	99.900 €	2011
MBWSV IIIA2	Bergisch Gladbach	BR Köln	GL	Radwegergänzung L 288 zwischen Bergisch Gladbach Zentrum und Bensberg	65.900 €	2012
MBWSV IIIA2	Leichlingen	BR Köln	GL	Neubau einer Rad-/Gehwegbrücke über die Wupper, Höhe Schulzentrum und Pastorat	618.900 €	2006
MBWSV IIIA2	Leichlingen	BR Köln	GL	Erneuerung einer Rad- und Fußwegbrücke von Leichlingen Nesselrath nach Solingen Horn	425.000 €	2013
MBWSV IIIA2	Odenthal	BR Köln	GL	Radwegeneubau zwischen Bömerich und der großen Dhünntalsperre	37.600 €	2011
MBWSV IIIA2	Rösrath	BR Köln	GL	Gemeinsamer Rad-/Fußweg, Abschnitt Stuppheide bis Gerhart-Hauptmann-Straße,	74.000 €	2012
MBWSV IIIA2	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	gem. Rad-/ Gehweg an der K 25 zwischen Königswinter-Vinxel und Bonn-Oberholtorf	125.600 €	2009
MBWSV IIIA2	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	"Regionale 2010" - Ausbau des Siegtalradweges, Ortslage Eitorf-Kelters	69.700 €	2009
MBWSV IIIA2	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	Radwegemaßnahmen, wegweisende Beschilderung, Unterantrag zum Rahmenantrag Rad-Region-Rheinland OM 2008 14 315	186.800 €	2010
MBWSV IIIA2	Bad Honnef	BR Köln	SU	Rad- Gehweg Linzerstr. (1. BA, Teil 1b) von Landesgrenze bis Drieschweg	37.600 €	2011
MBWSV IIIA2	Bornheim	BR Köln	SU	Radweg zwischen Sechtem und Merten 1300m	264.300 €	2008
MBWSV IIIA2	Eitorf	BR Köln	SU	Gemeinsamer Rad-/Fußweg, Abschnitt L82 bis Burgstraße, Unterantrag der Gem. Eitorf zum Rahmenantrag Rad-Region-Rheinland OM 2008 14 315	56.200 €	2010
MBWSV IIIA2	Niederkassel	BR Köln	SU	Radweg Matthäusstraße zwischen Hauptstraße und Waldstraße	30.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Niederkassel	BR Köln	SU	Radweg von Niederkassel-Ranzel nach Köln-Porz-Zündorf	122.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Rheinbach	BR Köln	SU	Radweg parallel der Straße "Stadtpark"	128.700 €	2009
MBWSV IIIA2	Sankt Augustin	BR Köln	SU	Neubau der Geh- und Radwegbrücke über die Stadtbahnlinie 66 zum Stadtzentrum Sankt Augustin	959.700 €	2013
MBWSV IIIA2	Sankt Augustin	BR Köln	SU	Radwegsicherungsmaßnahmen an der Mewasseret-Zion-Brücke in Sankt Augustin	70.300 €	2013
MBWSV IIIA2	Gelsenkirchen	BR Münster	GE	Schutzstreifen an der Bismarckstr. von Ringstr. bis Florastraße	46.200 €	2013
MBWSV IIIA2	Gelsenkirchen	BR Münster	GE	Schutzstreifen Breddestraße/Hölscherstr./Cranger Str.von Horster Str. bis Vom Stein Str.	72.600 €	2013
MBWSV IIIA2	Gelsenkirchen	BR Münster	GE	Radfahrstreifen Bismarckstr. von Florastr. bis Magdeburger Str.	336.800 €	2014
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	FF-Rad/Gehweg zur Eckernheide von Hessenweg bis Alfersheide im OT Gelmer	169.500 €	2009
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	FF-Radangebotstreifen und Querungshilfen im Zuge der L 592 (Pienersallee) in Roxel v. BÜ b. Tillbecker Str.	68.100 €	2007
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	FF-Radweg zur Schulwegsicherung an der K6, Knoten Friesenring/Wienburgstr. und Cheruskerring/Langemarckstr.	47.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Einbau einer Überquerungshilfe im Zuge der Dyckburgstraße (K 33) in Höhe Wersebeckmannweg	62.600 €	2007
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Radwege an der Wolbecker Straße (L 793) zwischen Bremer Straße und Linnebornstiege	20.900 €	2007
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Radwegeverbindung zwischen "Hoher Heckenweg" (K8) und "Wiengarten"	25.200 €	2010
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Radweg an der Landesberger Str. als Verbindung zum Bahnhof Amelsbüren	94.200 €	2010
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Geh- und Radweg "Alter Mühlenweg" (K 16) im Zuge der Ortsumgehung Wolbeck (L 585n)	38.400 €	2011
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Bürgerradweg Ottmarsbocholter Straße von "Zur Windmühle" bis "Hartmannsbrock"	95.400 €	2011
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Ersatz-Brückenbauwerk im Zuge des WerseRadWeg / Loddenbach BWB 0417	74.600 €	2012
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Bürgerradweg Ottmarsbocholter Straße von "Hartmannsbrock" bis Bönneweg, II. BA	400.400 €	2012
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges im Zuge der Dorbaumstraße (K 16) zwischen Zufahrt "Hof zur Linde" und Wersedaipe	40.700 €	2013
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Umgestaltung der Promenadenunterführung im Zuge der Mauritzstraße (L 843)	87.500 €	2015
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Einrichtung eines Zweirichtungsradweges im Zuge der Meesenstiege (K 42)	89.300 €	2013
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Werse-Radwanderweg von der Havichhorster Mühle bis zur Sudmühle	160.000 €	2013
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Barrierefreier Ausbau der Kirchherrngasse vom Bült (L 843) bis "Alter Steinweg"	64.800 €	2014
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Erneuerung der Geh- und Radwegbrücke (BWB 430) im Zuge des Wersewanderweges unterhalb der Wolbecker Str.	134.500 €	2014
MBWSV IIIA2	Münster	BR Münster	MS	Erneuerung der Geh- und Radwegbrücke (BWB 363) über die Jochen-Klepper-Str. und die Angel in Angelmodde	386.600 €	2016
MBWSV IIIA2	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg an der K 36 zw. Schöppingen und Tinge	221.800 €	2007
MBWSV IIIA2	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg an der K 63 vom Gehöft Leuker bis zur Bürgerhalle in Vreden - Ottenstein	118.000 €	2012
MBWSV IIIA2	Bocholt	BR Münster	BOR	ILEK- Radweg Bocholter Aa von Kläranlage bis Baumschule (Nevelkamp) in Bocholt	45.100 €	2007
MBWSV IIIA2	Bocholt	BR Münster	BOR	ILEK - Radweg Bocholter Aa im Bereich Brüggenhütte und Eisenhütte in Bocholt	84.100 €	2008
MBWSV IIIA2	Bocholt	BR Münster	BOR	Radweg Biemenhorst, 1. BA v. Dingdener Str. bis Biemenhorsterweg	53.100 €	2010
MBWSV IIIA2	Bocholt	BR Münster	BOR	Radweg Biemenhorst 2. BA von Rosenberg bis Büngerner Str.	69.900 €	2011
MBWSV IIIA2	Bocholt	BR Münster	BOR	Schutzstreifen K 1 (Schwanenstraße) von Nevelkamp bis Auf dem Löverick in Bocholt	87.600 €	2013
MBWSV IIIA2	Borken	BR Münster	BOR	ILEK- Radweg Bocholter Aa von "Zum Brook" bis Rhedebrügger Str.	141.000 €	2007
MBWSV IIIA2	Borken	BR Münster	BOR	ILEK-Radweg Bocholter vom Parkplatz an der Straße Pröbstinger Busch (K 50) bis zur Deponie	94.500 €	2008
MBWSV IIIA2	Borken	BR Münster	BOR	Radweg im Zuge der Neumühlenallee einschl. Querungssicherungen	110.900 €	2008
MBWSV IIIA2	Gescher	BR Münster	BOR	Berkelradweg von der Fabrikstr. bis zur Hambrücke einschl. Anschluss an vorh. Radweg	54.200 €	2012
MBWSV IIIA2	Gronau	BR Münster	BOR	Radweg durch die Dinkeldünen Eper Bülten vom Alfertring bis zum Nienborger Damm in Gronau Epe	118.900 €	2015
MBWSV IIIA2	Isselburg	BR Münster	BOR	Radweg Ochsenstraße von Einmündung "Im Geer" bis Ochsenstraße Hsnr. 1 in Isselburg	83.400 €	2013
MBWSV IIIA2	Reken	BR Münster	BOR	Radwegenetzschluss entlang der Straßen "Berge" im OT Groß Reken und "Strote" im OT Maria Veen der Gemeinde Reken	234.500 €	2006
MBWSV IIIA2	Reken	BR Münster	BOR	Radweg an der Straße Weskerhok von Weskerhok Hsnr. 1 bis zum Parkplatz "Blaskapelle" in Reken Ortsteil Groß Reken	87.900 €	2015

MBWSV IIIA2	Rhede	BR Münster	BOR	ILEK - Radweg Bocholter Aa von Wochteresch bis Krommerter Str	88.000 €	2008
MBWSV IIIA2	Rhede	BR Münster	BOR	Radwegenetzschluss Rheder Bach zw. Wibbeltstr. u. Weberstr./ Lönsweg	39.700 €	2008
MBWSV IIIA2	Rhede	BR Münster	BOR	Radweg entlang Rheder Bach von der Straße "Auf der Kirchwiese" bis zum Jugendhaus "Bäkentreff Rhede" sowie Querungshilfe ehem.Bahntrasse	128.100 €	2008
MBWSV IIIA2	Rhede	BR Münster	BOR	Radweg Pastors Busch von Theresienstraße bis Gudulastraße	53.300 €	2012
MBWSV IIIA2	Stadtlohn	BR Münster	BOR	Radweg auf der ehem. WLE-Trasse von Kreuzstr. bis Vredener Straße in Stadtlohn	305.200 €	2013
MBWSV IIIA2	Südlohn	BR Münster	BOR	Radweg entlang der Schlinge von der Zufahrt zum Regenrückhaltebecken bis Schüringbrücke	101.700 €	2007
MBWSV IIIA2	Velen	BR Münster	BOR	ILEK - Radweg Bocholter Aa von Paulusstr. (einschl. Brückenbauwerk) bis Seekenstegge (Stat. 1,111 km) in Velen	163.500 €	2008
MBWSV IIIA2	Velen	BR Münster	BOR	Radweg entlang Thesingbach von der Straße "An der krummen Mauer" bis zum Heidener Landweg	53.100 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg im Zuge der "Sendener Str." (K 27) zwischen Dülmen-Hiddingsel und Senden	226.900 €	2006
MBWSV IIIA2	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg im Zuge der Dattelner Str. von der Straße "Spinnbahn" bis zur B 236 in Olfen	108.200 €	2006
MBWSV IIIA2	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Bau eines Geh-/Radweges an einer Teilstrecke der K 18 AN 5 in Nottuln (im Zuge des Regionale-Projekts "SteverAuenWeg")	177.000 €	2015
MBWSV IIIA2	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Lückenschluss im Radwegenetz an der K 36 in Billerbeck zwischen der RadBahn Münsterland und der L 577	55.200 €	2015
MBWSV IIIA2	Ascheberg	BR Münster	COE	Herstellung eines Radweges an der Steinfurter Straße in Ascheberg	143.500 €	2008
MBWSV IIIA2	Dülmen	BR Münster	COE	Bau von 6 Fahrradabstellanlagen mit E-Bike Ladestation im Stadtgebiet von Dülmen	29.000 €	2013
MBWSV IIIA2	Dülmen	BR Münster	COE	Lückenschluss im NRW Radwegenetz zwischen Dülmen und Lette	27.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Lüdinghausen	BR Münster	COE	Radweg südl. Lüdinghausen bis zum Verbindungsweg zur L 810 nach Nordkirchen (im Zuge des Regionale-Projekts "SteverAuenWeg")	232.400 €	2014
MBWSV IIIA2	Olfen	BR Münster	COE	Anlage eines Geh-/Radweges auf der Trasse "Alter Postweg" und "Verbindungsweg Ternscher See" in Olfen (Regionale-Projekt "SteverAuenWeg")	359.000 €	2014
MBWSV IIIA2	Senden	BR Münster	COE	Ausbau des Steverseitenweges Siebenstücken in Senden	109.700 €	2013
MBWSV IIIA2	Senden	BR Münster	COE	Radweglückenschluss "Im Südfeld"/"Bahnhofstraße" in Senden-Bösensell	45.500 €	2015
MBWSV IIIA2	Senden	BR Münster	COE	Ausbau des Steverseitenweges in Senden	35.000 €	2015
MBWSV IIIA2	Kreis Recklinghausen	BR Münster	RE	Radweg am Brückenbauwerk, Kreuzung BAB 2/ K 22	155.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Recklinghausen	BR Münster	RE	Zweirichtungs Rad-Gehweg an der K 28 Wartburgstraße von der Brücke Rhein-Herne-Kanal bis zur L 628 Suderwicker Straße in Castrop-Rauxel	142.700 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Recklinghausen	BR Münster	RE	Beidseitiger Geh-/Radweg an der K 28 von Freiheitstraße bis Heerstr. in Castrop-Rauxel	150.000 €	2015
MBWSV IIIA2	Datteln	BR Münster	RE	Fahrradstraße parallel zur Friedrich Ebert Straße (L 610) von der Nettebruchstraße bis zur Glück-Auf-Straße in Datteln	40.400 €	2008
MBWSV IIIA2	Datteln	BR Münster	RE	Schulwegsicherung Hafenstraße	52.100 €	2012
MBWSV IIIA2	Dorsten	BR Münster	RE	FF -Umbau von 4 Radwegquerungsstellen im Bereich der ehem. Zechenbahnkreuzungen: Halterner Str., Burgsdorffstr., Glück-auf-Str., Wasserstr.	70.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Dorsten	BR Münster	RE	Radweg am Hagen im Stadtteil Dorsten - Lembeck	70.000 €	2011
MBWSV IIIA2	Haltern am See	BR Münster	RE	Anlage eines Geh- / Radweges auf der Trasse "Alter Postweg" in Haltern (im Zuge des Regionale-Projekts "SteverAuenWeg")	280.000 €	2014
MBWSV IIIA2	Haltern am See	BR Münster	RE	Anlage eines Geh-/Radweges auf der Trasse "Karl-Hohmann-Weg" in Haltern am See (im Zuge des Regionale-Projekts "SteverAuenWeg"	64.300 €	2015
MBWSV IIIA2	Haltern am See	BR Münster	RE	Anlage eines Geh-/Radweges am Walzenwehr in Haltern am See (im Zuge des Regionale-Projekts "SteverAuenWeg"	75.200 €	2015
MBWSV IIIA2	Haltern am See	BR Münster	RE	Anlage eines Geh-/Radweges von der Papenbrückstr. bis zur Wasserwerkstr. in Haltern am See (im Zuge des Regionale-Projekt "SteverAuenWeg")	95.000 €	2016
MBWSV IIIA2	Recklinghausen	BR Münster	RE	Geh-Radwegbrücke über die B 225 Westring in Recklinghausen	230.400 €	2011
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radwegenetzschluss "Hanseller Straße" von Altenberge bis zum Ortsteil Hansell	364.500 €	2006
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	K 37, Radweg Hopsten - Schale (2. BA) von "Zum Wurftaubenstand" bis zur Ortslage Schale	266.000 €	2009
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radweg an K 39 (Alte Brockradener Str.) von Friedrichstr. bis OD-Grenze	164.500 €	2011
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	K 71 (Horstmarer Landweg) Radweg von K 51 bis K1 in Altenberge	490.000 €	2011
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Anlage eines Radweges entlang der K 23 zwischen Wersen (Siedlung Gänsehügel) und der Bauerschaft Halen.	133.000 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Anlage eines Radweges entlang der K 23 von der L 595 bis zum Ortseingang von Wersen	145.300 €	2012
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Neubau eines Rad- und Gehweges an der k 11 vom Gehöft Müller Wischebrock bis zur Kreuzung K 24 in Tecklenburg Brochterbeck	269.500 €	2014
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Neubau eines Rad- und Gehweges an der K 18 und K 21 am Ortseingang von Greven - Gimbte; 2. Bauabschnitt	140.000 €	2016
MBWSV IIIA2	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Neubau eines Radweges an der Sprakeler Straße (K 21) entlang der anbaufreien Strecke von vorh. Radweg bis Hof Lütke Laxen in Greven; 1. BA	226.100 €	2015
MBWSV IIIA2	Lengerich	BR Münster	ST	Radweg "Brochterbecker Straße" von der L 504 bis zur Einmündung "Teurtopark"	38.900 €	2009
MBWSV IIIA2	Ochtrup	BR Münster	ST	Neubau eines Radweges an der Vechtestraße zwischen Welbergen und Langenhorst	165.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Tecklenburg	BR Münster	ST	Fahrradstraße von Wiesenstraße bis Waldfreibad in Tecklenburg	137.700 €	2007
MBWSV IIIA2	Wettringen	BR Münster	ST	Radweg entlang des Poggenbaches vom Sellener Weg bis zur B 70	25.500 €	2010
MBWSV IIIA2	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Radweg im Zuge der " Langenberger Straße " zwischen Wadersloh und der Kleysiedlung	197.200 €	2006
MBWSV IIIA2	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Radweg an der Oelder Straße K 45 vom Knotenpunkt Neubeckumer Str. bis Zementstr.in Beckum	177.900 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Bau einer Fahrradabstellanlage am Kreishaus Warendorf	15.000 €	2013
MBWSV IIIA2	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Neubau eines gem. Rad- und Geweges in Everswinkel an der K 19, I. BA, 1 Teil	269.500 €	2015
MBWSV IIIA2	Ahlen	BR Münster	WAF	Werse- Radwanderweg zwischen dem Prozessionsweg und der alten Drensteinfurter Straße in Ahlen	27.900 €	2006
MBWSV IIIA2	Ahlen	BR Münster	WAF	Neubau eines Rad- Und Gehweges auf der ehemaligen Zechenbahn im Stadtgebiet Ahlen	409.900 €	2011
MBWSV IIIA2	Beckum	BR Münster	WAF	Radwegenetzschluss zwischen Neubeckum - Vellern an der Vellener Str.	33.600 €	2007
MBWSV IIIA2	Beckum	BR Münster	WAF	Radweg in Verlängerung des Altendiestedder Weges von Gehöft Gausmann bis zur Stat. 0,000	38.800 €	2009
MBWSV IIIA2	Beckum	BR Münster	WAF	Radwegenetzschluss der Beckumer Zementroute	84.700 €	2010
MBWSV IIIA2	Beckum	BR Münster	WAF	Radwegbrücke "Zum Wasserturm" über die WLE-Strecke Neubeckum - Beckum	151.900 €	2014

MBWSV IIIA2	Beelen	BR Münster	WAF	Geh/Radweg Ostenfelder Straße von der K 2 bis zum Beilbach in Beelen	43.500 €	2009
MBWSV IIIA2	Beelen	BR Münster	WAF	Radweg entlang des Beilbaches zw. Plaskoart und vorh. Radweg	41.100 €	2008
MBWSV IIIA2	Oelde	BR Münster	WAF	Werse- Radweg Wiedenbrücker Tor Hausnr.12 bis zur Straße "Auf dem Berge" und im Bereich Haus Nottbeck	21.100 €	2007
MBWSV IIIA2	Oelde	BR Münster	WAF	Bau eines Radweges an der Bahnhofsstraße in Oelde	67.200 €	2010
MBWSV IIIA2	Sassenberg	BR Münster	WAF	gem. Geh/Radweg von der Uphuesstr. bis zur Füchtorfer Str.	40.800 €	2007
MBWSV IIIA2	Sendenhorst	BR Münster	WAF	Teilstück des Werseradweges im Ortsteil Albersloh von der Ortsgrenze bis zur Verbindungsstraße zwischen der L 585 und der L 850	158.000 €	2009
MBWSV IIIA2	Sendenhorst	BR Münster	WAF	Ausbau des Schörmelradweges im Ortsteil Sendenhorst von der Straße "Am Mergelberg" bis zum städtischen Wirtschaftsweg	83.400 €	2013
MBWSV IIIA2	Wadersloh	BR Münster	WAF	Radwegnetzschluss an der Göttinger Str. im OT Waderlsloh-Göttingen	92.600 €	2008
MBWSV IIIA2	Warendorf	BR Münster	WAF	Radweg Ahlener Straße, 2. BA vom Abzweig Sperlingsheim bis Abzweig Wessenhorst	107.300 €	2011
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Rad-/Gehweg Springorum, 1. BA von Goerdtstraße bis Wiemelhauser Straße	1.223.200 €	2010
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Rad-/Gehweg Springorum, 2. BA von Wiemelhauser Straße bis Franziskusstraße	1.750.700 €	2012
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Alleenradweg - Radweg vom Schulenbergtunnel bis zur L 924 in Hattingen	328.300 €	2010
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Radweg Zechenbahntrasse von der Zeche Werne nach Werne-Stockum	539.800 €	2010
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Arnsberg		Radweg Zechenbahntrasse vom Alten Uentroper Weg bis Datteln-Hamm-Kanal in Hamm	81.500 €	2010
MBWSV IIIA4	Bochum	BR Arnsberg	BO	Radweghauptroute Dahlhausen-Wattenscheid-, Radweglückenschluss "Im Stapel"	63.500 €	2006
MBWSV IIIA4	Bochum	BR Arnsberg	BO	Radweghauptroute Wiemelhausen-Witten-, Radweglückenschluss "Im Lottental" 1. und 2. BA zwischen K12/K13 und Zufahrt FZ Kemnade	302.200 €	2005
MBWSV IIIA4	Bochum	BR Arnsberg	BO	Radweghauptroute BO-Stiepel-Hattingen, Radwegelückenschluss "Kemnader Straße"	- €	2005
MBWSV IIIA4	Bochum	BR Arnsberg	BO	Radwege an der Unterstraße im Zuge der Erweiterung der Straßenbahnlinie 310	1.268.700 €	2012
MBWSV IIIA4	Dortmund	BR Arnsberg	DO	Rad-/Gehwegbrücke im Zuge der Herbert-Frommberger-Straße -Regenbogenbrücke-	895.400 €	2008
MBWSV IIIA4	Dortmund	BR Arnsberg	DO	FF-Rad-/Gehweg L 556 zwischen Holzwickeder Straße und L 556n	478.800 €	2008
MBWSV IIIA4	Hamm	BR Arnsberg	HAM	Brücke im Zuge der K 5 -Dasbecker Weg- über die DB-Strecke	1.130.000 €	2005
MBWSV IIIA4	Hamm	BR Arnsberg	HAM	Radweg Dolberger Str. (B 61) von Ahlener Str. bis Fährstr. und Radweg Fährstr.(K 26) von Dolberger Str. bis Bootshaus	194.500 €	2005
MBWSV IIIA4	Witten	BR Arnsberg	EN	L 625 -Ardeystr.- von Steinbachstr. bis Herdecker Strasse	737.800 €	2006
MBWSV IIIA4	Witten	BR Arnsberg	EN	Alleenradweg "Rheinischer Esel"von Witten -Annenstraße- nach Bochum-Österheide	2.047.700 €	2009
MBWSV IIIA4	Witten	BR Arnsberg	EN	Radweg an der Bochumer Str./Crengeldanzstraße im Zuge der Erweiterung der Straßenbahnlinie 310	568.700 €	2013
MBWSV IIIA4	Hochsauerlandkreis	BR Arnsberg	HSK	Radweg an der K 15 zwischen Olsberg-Gevelinghausen und Olsberg-Bigge	63.500 €	2005
MBWSV IIIA4	Hochsauerlandkreis	BR Arnsberg	HSK	K 59, -Rad-/Gehweg von "Am Padbergschen Dorn" bis "Im Kissen"- in Brilon	200.600 €	2008
MBWSV IIIA4	Hochsauerlandkreis	BR Arnsberg	HSK	K 31 - Anlage eines Rad-/Gehweges zwischen Schmallenberg und dem OT Felbecke	357.800 €	2012
MBWSV IIIA4	Bestwig	BR Arnsberg	HSK	Lückenschluss des Ruhrtalradweges in Bestwig-Velmede	186.300 €	2010
MBWSV IIIA4	Eslohe	BR Arnsberg	HSK	Hauptradwegroute von Eslohe bis Finnentrop-Fehrenbracht auf der ehemaligen Bahntrasse	1.513.300 €	2005
MBWSV IIIA4	Marsberg	BR Arnsberg	HSK	Rad-/Gehweg L 912 - Diemelseerandstraße - Kostenanteil -	1.072.700 €	2008
MBWSV IIIA4	Märkischer Kreis	BR Arnsberg	MK	Radweg an der K 8 in der OD Plettenberg	197.100 €	2005
MBWSV IIIA4	Iserlohn	BR Arnsberg	MK	Radweg Bahntrasse Ost, 1. BA von Westfalenstraße (L 682) bis Hilbornstraße	225.500 €	2006
MBWSV IIIA4	Iserlohn	BR Arnsberg	MK	Radweg Bahntrasse Ost, 3. BA von Hilbornstraße bis Brandströmstraße	179.500 €	2009
MBWSV IIIA4	Iserlohn	BR Arnsberg	MK	REGIONALE 2013 - Neubau Lenneradweg An Pater und Nonne/Lennedamm (L 743) in Letmathe	727.700 €	2013
MBWSV IIIA4	Plettenberg	BR Arnsberg	MK	Radwegverbindung Lenneroute - Innenstadt	193.800 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Olpe	BR Arnsberg	OE	Neubau des Radweges entlang der K 17 von Sondern bis Vordamm bei Bremge	262.400 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Soest	BR Arnsberg	SO	Radweg K 5/ K 41 zwischen Bad Sassendorf und Bad Sassendorf-Bettinghausen	301.100 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Soest	BR Arnsberg	SO	Radweg K 50 von Geseke-Eringerfeld nach Büren-Steinhausen	269.500 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Soest	BR Arnsberg	SO	Radweg K 67 - zwischen Geseke-Langeneicke und Geseke-Ehringhausen	332.300 €	2008
MBWSV IIIA4	Ense	BR Arnsberg	SO	Neubau der Brücke Steetsberg zwischen Niederense und Steetsberg - Radweganteil -	333.700 €	2012
MBWSV IIIA4	Soest	BR Arnsberg	SO	Radwege an der Waldstraße/Lippstädter Straße	12.300 €	2006
MBWSV IIIA4	Soest	BR Arnsberg	SO	Radweg an der Niederbergheimer Straße von Lippstädter Straße bis Bördenstraße	39.800 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Unna	BR Arnsberg	UN	Radweg K 37 in Unna-Mühlhausen	476.000 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Unna	BR Arnsberg	UN	Radweg K 11 -Borker Straße- von Cappenberg bis B 236 in Selm-Bork	593.200 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Unna	BR Arnsberg	UN	Radweg an der K 27 -Mühlenstraße- zwischen der L 673 und der L 678 in Holzwickede	532.100 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Unna	BR Arnsberg	UN	Alleenradweg Unna-Bönen-Hamm-Welver, Teilabschnitt Kreis Unna	1.976.800 €	2012
MBWSV IIIA4	Lünen	BR Arnsberg	UN	Radweg an der L 684 -Kurt-Schumacher-Straße- von Bismarckstraße bis nördlich DB-Brücke	90.100 €	2008
MBWSV IIIA4	Lünen	BR Arnsberg	UN	Radwegebrücke über den Datteln-Hamm-Kanal am Preußenhafen in Lünen	432.000 €	2009
MBWSV IIIA4	Bielefeld	BR Detmold	BI	L 785 - "Wertherstraße" zwischen "Wellensiek" und "Zehlendorfer Damm" im OT Großdornberg	877.900 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	Radweg an der K 36 - Sürenheider Straße zwischen Verl und Gütersloh	112.900 €	2005

MBWSV IIIA4	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	Bau eines Radweges an der K 50 - Österweger Straße in Harsewinkel	182.100 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Gütersloh	BR Detmold	GT	Radweg an der K 32 - Haller Straße zw. Gütersloh-OT Isselhorst (L 806) und Steinhagen-OT Brockhagen (L 782)	957.300 €	2010
MBWSV IIIA4	Gütersloh	BR Detmold	GT	Radweg L 788 - Carl-Bertelsmann-Straße von Bockschatzweg bis Carl-Miele-Straße	325.500 €	2006
MBWSV IIIA4	Gütersloh	BR Detmold	GT	Radwegenetzergänzung an der L 757 - Friedrich-Ebert-Straße zw. Bismarckstraße und Vennstraße	313.000 €	2005
MBWSV IIIA4	Gütersloh	BR Detmold	GT	Radwegenetzergänzung L 788 - Carl-Bertelsmann-Straße von Annenstraße bis Stadtring Sundern/Nordhorn	657.100 €	2007
MBWSV IIIA4	Gütersloh	BR Detmold	GT	Rad-/Gehweg an der K 3 - Brockweg von Hs.-Nr. 168 bis Brüningsweg	146.000 €	2005
MBWSV IIIA4	Rheda-Wiedenbrück	BR Detmold	GT	Erstellung eines Geh- und Radweges auf der alten Bahntrasse zwischen dem Bahnhof Rheda und dem Wiecksweg	1.068.200 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Herford	BR Detmold	HF	Kombinierter Rad-/Gehweg an der K 9.6 Loher Straße in Vlotho-Bonneberg	508.500 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Höxter	BR Detmold	HX	K 25 zwischen Germete und Warburg mit Diemelbrücken und Radweg	1.601.700 €	2005
MBWSV IIIA4	Warburg	BR Detmold	HX	Rad-/Gehwegverbesserung im Knoten Paderborner Tor / B 7 / Industriestraße	111.500 €	2006
MBWSV IIIA4	Warburg	BR Detmold	HX	Neubau von kombinierten Rad-/Gehweganlagen am "Paderborner Tor" in Warburg	359.400 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	Rad-/Gehweg an der K 23, Abschnitt 5 und 7 in Leopoldshöhe	293.300 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	K 25 (Hangstein) - Ausbau in OD Lieme sowie Radweg bis zum OT Hengstheide in Lemgo	901.100 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	Rad-/Gehweg K 75 (Höxterstraße) von OD Belle in Horn-Bad Meinberg bis Steinheim (Kreis Höxter)	292.600 €	2009
MBWSV IIIA4	Kreis Lippe	BR Detmold	LIP	K 84, Anlage eines Rad-/Gehweges an der Vogelhorster Straße in Lemgo	432.300 €	2010
MBWSV IIIA4	Detmold	BR Detmold	LIP	L944, Querungshilfen Stoddartstraße in Detmold-Pivitsheide	65.200 €	2008
MBWSV IIIA4	Lemgo	BR Detmold	LIP	Reaktivierung der Bahnstrecke Lemgo - Lüttfeld, BÜ-Sicherung Geschwister-Scholl-Straße	128.200 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Radweg und teilweiser Vollausbau der K 06 (Unter den Eichen/Päpinghauser Str./Stockförth) OD Minden-Päpinghausen bis zur Landesgrenze	630.400 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg K 26 von K 40 bis K 25 sowie KVP K 26/K 40 in OD Porta-Westfalica/Möllbergen und Vennebeck	941.500 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg K 13 (Minderheider Str. / Holzhauser Str.) von L 772 (Holzhauser Str.) bis L 764 (Stemmer Landstr.) in Minden/Hille	1.161.000 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg an der K 5 zwischen Petershagen-Overnstädt (K 49) und Hävern	377.500 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg an der K 58 von Fiestel nach Fabbenstedt in Espelkamp	385.500 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg K 63 (Nuttelner Str.) von L 756 (Tonnenheide) bis Nutteln (ehem. B 65) in Rahden	491.400 €	2009
MBWSV IIIA4	Kreis Minden-Lübbecke	BR Detmold	MI	Rad-/Gehweg K 58 (Lehmförder Str.) von Museumshof bis Steinstr. in Rahden	234.700 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Radweg K 25 (Holtheimer Straße) von Lichtenau nach Holtheim	311.200 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Radweg K 03 (Heddinghauser Straße) von Paderborn-Bentfeld nach Delbrück-Heddinghausen	396.600 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Ausbau der K 02 (Auf der Schweiz) mit Brückenverbreiterung über die Alme bei Borchen	707.600 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Paderborn	BR Detmold	PB	Rad-/Gehweg an der K 12 von Asseln nach Hakenberg in Lichtenau	185.800 €	2007
MBWSV IIIA4	Paderborn	BR Detmold	PB	Radweg Marienloher Straße von Schloßstraße bis zur Dubelohstraße	323.800 €	2006
MBWSV IIIA4	Paderborn	BR Detmold	PB	Detmolder Straße von Seskerbruch bis Lemgoer Straße	338.000 €	2008
MBWSV IIIA4	Paderborn	BR Detmold	PB	Bahnhofsstraße mit Radwegen und Bussonderspur von "Grunigerstraße" bis "Balhornstraße"	2.015.000 €	2007
MBWSV IIIA4	Paderborn	BR Detmold	PB	Rad-/Gehweg an der K 29 - Hermann-Löns-Straße - im OT Schloß Neuhaus	354.000 €	2009
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Düsseldorf		Alleenradweg auf der ehemaligen Bahntrasse in Schermbeck U 4 im Abschnitt Maassenstraße / Alte Poststraße bis Kreisgrenze	380.300 €	2010
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Düsseldorf		Rad- und Gehweg auf der ehemaligen Bahntrasse Wesel - Hünxe (Kreis Wesel); L = 5700m	574.100 €	2011
MBWSV IIIA4	EWR GmbH Remscheid	BR Düsseldorf		Alleenradweg auf der ehemaligen Bahntrasse Remscheid Lennep - Hückeswagen; 3.800 m	894.200 €	2010
MBWSV IIIA4	Düsseldorf	BR Düsseldorf	D	Radweg Südallee /Schwarzer Weg, 1350 m	310.700 €	2006
MBWSV IIIA4	Düsseldorf	BR Düsseldorf	D	Sankt-Franziskus-Straße, beidseitiger Radweg, Netzschluß, 1.200 m	307.500 €	2010
MBWSV IIIA4	Krefeld	BR Düsseldorf	KR	Umbau Krefelder Str. in Krefeld-Hüls von Josefstr. bis Auf dem Graben und RW-Markierung bis Kreuzstr., ca. 610 m (295 m + 315 m)	359.200 €	2005
MBWSV IIIA4	Krefeld	BR Düsseldorf	KR	LSA Uerdinger Straße / Florastraße / Moltkestraße (K240)	138.200 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg K31 von B 504 bis Kranenburg Zyfflich	390.600 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Radweg K36 Maasweg von Kevelaer Twisteden bis Landesgrenze	241.600 €	2012
MBWSV IIIA4	Bedburg-Hau	BR Düsseldorf	KLE	Alleenradweg auf ehemaliger Bahntrasse Kleve - Bedburg-Hau - Kalkar - Xanten (Strecke 2330); 750 m; hier: Bedburg-Hau	295.900 €	2010
MBWSV IIIA4	Emmerich	BR Düsseldorf	KLE	Umbau Nollenburger Weg mit Radwegen	276.300 €	2012
MBWSV IIIA4	Geldern	BR Düsseldorf	KLE	Radweg Burgstr von Am Güterbahnhof bis B58 und Knotenumbau Burgstr. / AmGüterbahnhof / Mühlenstr. mit BÜ Berücksichtigung ; Radweg K40 - B58	2.175.300 €	2012
MBWSV IIIA4	Kleve	BR Düsseldorf	KLE	Alleenradweg auf ehemaliger Bahntrasse Kleve - Xanten (Strecke 2330); Bereich Stadt Kleve und Bereich Stadt Kalkar	1.012.400 €	2009
MBWSV IIIA4	Uedem	BR Düsseldorf	KLE	Alleenradweg auf der stillgelegten Bahnstrecke Uedem - Jonsbeck der Boxteler Bahn; 4.700 m	998.600 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Mettmann	BR Düsseldorf	ME	Rad-/Gehweg an der K 22 in Wülfrath-Oberdüssel, Lose I und II, 600 m	215.500 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Mettmann	BR Düsseldorf	ME	Alleenradweg Niederbergbahn der Städte Heiligenhaus, Velbert, Wülfrath; hier: Wülfrath; 7.800 m	1.376.200 €	2010
MBWSV IIIA4	Heiligenhaus	BR Düsseldorf	ME	Alleenradweg Niederbergbahn der Städte Heiligenhaus, Velbert, Wüfrath; hier: Heiligenhaus; 8.000 m	3.240.700 €	2009
MBWSV IIIA4	Velbert	BR Düsseldorf	ME	Alleenradweg Niederbergbahn der Städte Heiligenhaus, Velbert, Wülfrath; hier: Velbert; 9.500 m	3.396.800 €	2009
MBWSV IIIA4	Rhein-Kreis Neuss	BR Düsseldorf	NE	K 43 - Provinzstraße; Bau eines Radweges von Chr.-Kropp-Str. in GV-Gustorf bis Laacher Str. in GV-Elsen; 1940 m	427.800 €	2011
MBWSV IIIA4	Rhein-Kreis Neuss	BR Düsseldorf	NE	K 10, Radweg zwischen Grevenbroich-Noithausen und Grevenbroich-Barrenstein; 4.115 m	485.300 €	2012
MBWSV IIIA4	Kempen	BR Düsseldorf	VIE	Schulwegsicherung Birkenallee / Berliner Allee von Oedter Str. bis Straelener Str. in Kempen	228.300 €	2005

MBWSV IIIA4	Nettetal	BR Düsseldorf	VIE	Alleenradweg Nettetal - Grefrath auf der ehem. Bahntrasse	1.746.500 €	2008
MBWSV IIIA4	Viersen	BR Düsseldorf	VIE	Alleenradweg ehem. Bahntrasse Dülken Waldniel	990.500 €	2010
MBWSV IIIA4	Willich	BR Düsseldorf	VIE	Alleenbahnroute Kreis Viersen; Abschnitt Willich - MG-Neuwerk (E2)	1.232.800 €	2009
MBWSV IIIA4	Kamp-Lintfort	BR Düsseldorf	WES	Rad- und Gehweg Wilhelmstraße von Hangkamerstraße bis Kamperdickstraße; 320 m	156.800 €	2006
MBWSV IIIA4	Voerde	BR Düsseldorf	WES	Rad-/Gehwegunterführung im Zuge der DB-Strecke Oberhausen-Staatsgrenzebei Bahn km 17,173 in Voerde-Möllen; L = 295m	1.054.500 €	2008
MBWSV IIIA4	Voerde	BR Düsseldorf	WES	Rad- und Gehweg an der Mehrstraße zwischen Frankfurter Straße und Boltraystraße in Voerde; 600 m	116.700 €	2008
MBWSV IIIA4	Xanten	BR Düsseldorf	WES	Alleenradweg auf ehemaliger Bahntrasse Kleve - Bedburg-Hau - Kalkar - Xanten (Strecke 2330); 8.200 m; hier: Xanten	1.286.800 €	2009
MBWSV IIIA4	Bonn	BR Köln	BN	Beids. Radfahrschutzstreifen im Bonner Talweg zwischen Weberstraße und Reuterstraße 540m	139.000 €	2007
MBWSV IIIA4	Bonn	BR Köln	BN	Rad-/ Gehweg Sankt-Augustiner-Straße (B56) im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Adelheidisstraße 330m	68.600 €	2005
MBWSV IIIA4	Köln	BR Köln	K	Erhöhung und Erneuerung des Brückengeländers über die Strombrücke der Deutzer Brücke	297.600 €	2010
MBWSV IIIA4	Leverkusen	BR Köln	LEV	Rad- Gehwegbrücke NORD in Leverkusen Opladen im Zuge der " Neuen Bahnallee"	1.616.100 €	2011
MBWSV IIIA4	Leverkusen	BR Köln	LEV	Radwege Grüner Fächer-Dhünnradweg/Wupperradweg	290.200 €	2011
MBWSV IIIA4	Leverkusen	BR Köln	LEV	Rad-/Gehwegbrücke Mitte über DB-Strecke im Zuge des Bhf Opladen	2.188.400 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Radweg entlang Bicherouxstr, K 29, von Bahnhofstr. bis K 5, Herzogenrath, 1100 m	367.400 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Radweg K15 Zubringer von OD-Grenze bis zur L238n / OD Eschweiler (1650m)	345.600 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Neubau Rad-/Gehweg, K 13, zwischen Stolberg - Dorff und Aachen - Krauthausen (500m)	142.500 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Aachen	BR Köln	AC	Radweg im Bereich der K 21, Monschau-Imgenbroich bis Monschau-Widdau	1.120.400 €	2006
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Rad-/Gehweg von Kornelimünster nach Walheim (Vennbahntrasse), 2906m	589.200 €	2005
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Radfahrstreifen Roermonder Straße L231 von Schlossparkstraße bis Tittardsfeld 950m Stadt Aachen	10.600 €	2006
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Anlage eines Radweges, L 260, Adenauerallee, zwischen Graf-Schwerin-Straße und Branderhofer Weg	24.300 €	2007
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Ausbau eines Radweges von Philipsstraße/Eisenbahnweg bis Aachen-Arkaden (Vennbahntrasse), Stadt Aachen, (583m)	281.400 €	2012
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Maßnahmenplan Radverkehr 1. BA	228.000 €	2010
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Bau des Radweges "Großstück" mit Brücke über die Krefelder Straße (B 57)	654.400 €	2010
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Radweg von Aachen-Walheim (Schleidener Str.) bis Staatsgrenze; 4.040m	1.035.400 €	2011
MBWSV IIIA4	Aachen	BR Köln	AC	Maßnahmenplan Radverkehr, 2. Bauabschnitt "Alleenring"	396.000 €	2013
MBWSV IIIA4	Baesweiler	BR Köln	AC	Radwegverbindung zwischen Baesweiler-Floverich und Baesweiler-Puffendorf(700m)	152.900 €	2006
MBWSV IIIA4	Baesweiler	BR Köln	AC	Anlegung eines Radweges entlang des Übacher Weges(340m)	108.800 €	2008
MBWSV IIIA4	Baesweiler	BR Köln	AC	Neubau eines beidseitigen gemeinsamen Rad- / Gehweges entlang der Geilenkirchener Straße	166.500 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Düren	BR Köln	DN	Radweg entlang K 49, von L 12 bis Wenau	64.500 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Düren	BR Köln	DN	Radweg K35 / K42 zwischen Echtz und Merken	263.700 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Düren	BR Köln	DN	Neubau Radweg Inden-Lamersdorf, Goltsteinstraße K 35(185m)	77.400 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Düren	BR Köln	DN	Anlage eines Radweges entlang der K 2 zwischen Ellen und Arnoldsweiler- Abschnitt 1 - 392m, Abschnitt 2 - 558m.	373.900 €	2009
MBWSV IIIA4	Kreis Düren	BR Köln	DN	Neubau eines Radweges entlang der K 22, zwischen Krauthausen und Hambach in der Gemeinde Niederzier; ca. 2000m	345.300 €	2012
MBWSV IIIA4	Rhein-Erft Kreis	BR Köln	BM	Neubau eines Rad-/Gehwegs entlang der K 44 zwischen Konradsheim und der B 265 - I.BA	239.200 €	2005
MBWSV IIIA4	Rhein-Erft Kreis	BR Köln	BM	Radweg an der K60 als Lückenschluss zwischen dem Hessenweg und der Kreisgrenze in Wesseling; 750m	215.900 €	2008
MBWSV IIIA4	Erftstadt	BR Köln	BM	Radweg entlang des Rotbachs von Lechenich nach Konradsheim in Erftstadt; 1020m	104.900 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Euskirchen	BR Köln	EU	Radweg K7 an der Urfttalsperre in Schleiden Gemünd	645.900 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Euskirchen	BR Köln	EU	Brücke über den Urftsee und Radwegeanschluss; 1300m	2.496.600 €	2009
MBWSV IIIA4	Zülpich	BR Köln	EU	Bau eines Rad-/ Gehweges zwischen Lövenich und Zülpich; ca. 3,1km	457.400 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Heinsberg	BR Köln	HS	Radweg K 21, Zubringer von Wassenberg - Effeld bis zur L 117, 1690 m	220.500 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Heinsberg	BR Köln	HS	Neubau eines Radweges an der K 23 von Wegberg-Dalheim bis zur B221 in Arsbeck, 2035 m	505.500 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Heinsberg	BR Köln	HS	Radweg an Zubringerstraße K2 von Isenbruch (K 1) bis Havert einschl. OD (2669m), Kreis Heinsberg	598.400 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Heinsberg	BR Köln	HS	Bau eines Rad-/Gehweges entlang der K 21 von HS-Kempen bis HS-Ophoven, Kreis Heinsberg	276.500 €	2007
MBWSV IIIA4	Selfkant	BR Köln	HS	Radweg an Zubringerstraße an der Gemeindeverbindungsstr. Nr.4 zwischen Tüddern und Havert, Gemeinde Selfkant (2300m)	345.900 €	2007
MBWSV IIIA4	Selfkant	BR Köln	HS	Radweg an Zubringerstraße an der Gemeindeverbindungsstraße Nr.4 zwischen Havert und Schalbruch, Gemeinde Selfkant, 1100m	130.700 €	2005
MBWSV IIIA4	Selfkant	BR Köln	HS	Radweg an Zubringerstraße an der Gemeindeverbindungsstraße Nr.5 zwischen Wehr und Hillensberg, Gemeinde Selfkant (1463m)	281.200 €	2007
MBWSV IIIA4	Oberbergischer Kreis	BR Köln	GM	Bau eines Rad-/Gehweges an den Kreisstraßen 5 und 12 im Bereich der Bevertalsperre in Hückeswagen; 367m	138.000 €	2005
MBWSV IIIA4	Oberbergischer Kreis	BR Köln	GM	Rad-/Gehweg K13 Neye-Oberröttenscheid in Wipperfürth	505.300 €	2011
MBWSV IIIA4	Bergneustadt	BR Köln	GM	(Alleen-) Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse der Aggertalbahn (hier: Abschnitt auf dem Gebiet der Stadt Bergneustadt; ca. 6.900m)	1.321.700 €	2013
MBWSV IIIA4	Gummersbach	BR Köln	GM	(Alleen-) Radweg im Aggertal - auf dem Gebiet der Stadt Gummersbach; ca. 8km	2.027.000 €	2012
MBWSV IIIA4	Wipperfürth	BR Köln	GM	Interkommunaler verkehrsw. (Alleen-) Radweg auf einer Bahntrasse zw. Marienheide, Wipperfürth, Hückeswagen und Remscheid in 3 Abschnitten	3.557.200 €	2009
MBWSV IIIA4	Burscheid	BR Köln	GL	Rad- / Gehweg auf der Bahntrasse der ehemaligen Kursbuchstrecke 411 - "Balkanexpressradweg"; ca. 6,2km	1.443.100 €	2009
MBWSV IIIA4	Leichlingen	BR Köln	GL	Neubau der Radwegbrücke Windgesheide, in der Stadt Leichlingen	354.500 €	2011
MBWSV IIIA4	Wermelskirchen	BR Köln	GL	Rad- / Gehweg auf der Bahntrasse der ehemaligen Kursbuchstrecke 411 - "Balkanexpressradweg"; ca. 6,5 km	1.672.100 €	2010
MBWSV IIIA4	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	Rad-/Gehweg südlich der K 2 zwischen Menden und Mülldorf in Sankt Augustin	69.200 €	2007
MBWSV IIIA4	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	Rad-/Gehweg K 61, zwischen Rheinbach-Niederdrees und Swisttal-Miel; 1900m	498.800 €	2006

MBWSV IIIA4	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	Rad-/Gehweg K 17 von B478 bis L86 bei Hennef-Bröl bis Ruppichteroth-Derenbach 7,2 km	2.143.500 €	2011
MBWSV IIIA4	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	Ausbau des Siegtalradwegs, Ortslage Hennef-Auel	904.800 €	2010
MBWSV IIIA4	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	"Regionale 2010" - Ausbau des Siegtalradwegs, Ortslage Bülgenauel bis einschl. DB-Brücke nach Merten	605.500 €	2009
MBWSV IIIA4	Rhein-Sieg Kreis	BR Köln	SU	"Regionale 2010" - Ausbau des Siegtalradwegs, Ortslage Eitorf-Merten von DB-Brücke bis Haltepunkt Merten	903.500 €	2009
MBWSV IIIA4	Lohmar	BR Köln	SU	Alleenradweg Lohmar/Siegburg (hier BA Lohmar); ca. 740m	203.600 €	2011
MBWSV IIIA4	Sankt Augustin	BR Köln	SU	Radweg "Alte Heerstraße" zwischen Lindenstraße und Tannenweg in Sankt Augustin	335.500 €	2011
MBWSV IIIA4	Siegburg	BR Köln	SU	Alleenradweg Lohmar/Siegburg (hier BA Siegburg); ca. 2.100m	576.500 €	2011
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Münster		Alleenradweg Dorsten-Marl-Haltern	1.377.000 €	2010
MBWSV IIIA4	Regionalverband Ruhr	BR Münster		Alleenradweg auf stillgelegten Bahnstrecken, Borkener Straße (B224) bis Bismarkstraße in Dorsten	320.600 €	2011
MBWSV IIIA4	Bottrop	BR Münster	BOT	Rad-/Gehwegbrücke im Zuge der Lütkestraße über die DB-Strecke Oberhausen - Hamm (Teil des kommunalen Radwegenetzes)	287.600 €	2012
MBWSV IIIA4	Gelsenkirchen	BR Münster	GE	Gem. Geh/Radwege an der Kanalstr. von Ahlmannshof bis Bickernstr. OT Bismarck	145.500 €	2007
MBWSV IIIA4	Gelsenkirchen	BR Münster	GE	Schutzstreifen an der K4 (Middelicher Str.) von der L 622 (Recklinghauser Str.) bis zur Oemkenstr. in Gelsenkirchen Resse	81.400 €	2012
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF- Radweg/Gehweg L 885 - Osttor - im OT Hiltrup	1.037.100 €	2011
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF- Rad/Gehweg Davertstraße (K39) 1. BA von Am Dornbusch bis Haus Nr. 119	281.300 €	2006
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF - Rad-/Gehweg L 585 - Am Steintor - von Hiltruper Str. bis Jufernkamp	198.900 €	2006
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF-Rad-/Gehweg Roxeler Straße (L 843) von "Schelmenstiege" bis "Im Seihof"	613.700 €	2007
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF-Rad/Gehweg K18 -Gittruper Str.- v. Haus 64 b. Abzweig Deitermann i. OT Gelmer	223.800 €	2005
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF- Radweg an der L 843 (Wilhemstr.) von Grevener Str. bis Einsteinstr.	25.900 €	2006
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF- Rad/Gehweg mit Linksabieger an der Str. Loddenheide zw. Rösnerstr./Albersloher Weg	145.000 €	2007
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	K 13 (Kanalstr.) zwischen Nevinghoff und Bröderichweg	855.300 €	2010
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	FF- Radwege an der Robert Bosch Str. zw. Siemensstr. u. B 51	442.600 €	2010
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	Rad/Gehweg Davertstraße (K 39) von Haus Nr. 119 bis "Zum Klosterholz"	802.000 €	2012
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	Radweg Heumannsweg von Lindberghweg bis Hegerskamp	648.900 €	2011
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	Einseitiger gem. Geh- und Radweg entlang der Kanalstraße (K 13) zwischen Bröderichweg (K 7) und Grevener Straße (B 219)	294.100 €	2011
MBWSV IIIA4	Münster	BR Münster	MS	Radwegeverbindung zwischen der Hiltruper Str. (K 36) und Petersdamm im OT Wolbeck	104.100 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg an der K 40 von Velen-Ramsdorf nach Borken-Weseke	559.800 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg K 12, Zubringer Ortslage Thies/ten Bohlen zur B 67 in Reken	118.400 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg an der Losser Straße (K 25) von KVP Steinstraße bis OD-Ende in Gronau	681.000 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg K 55 zwischen Velen-Ramsdorf u. B 67 I.BA	306.200 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radwege K 63 zwischen Ottenstein und Wessum einschl. KVP K 63/K20	624.000 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg K 39 zw. B 67 und Hessenspoor in Borken - Rhedebrügge I. BA	217.000 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg K 39 zw. Hessenspoor und L 896 in Borken -Rhedebrügge II.BA	619.200 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Geh/Radwege an der K 33 von Leiverskamp bis Streusiedlung in Legden	188.100 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Borken	BR Münster	BOR	Radweg K 18 von K 41 bis K 16 in Vreden	581.000 €	2012
MBWSV IIIA4	Ahaus	BR Münster	BOR	Radweg entlang der Fürstenkämpe von der B 70(alt) bis "Zum Riddebrocks Busch"	197.700 €	2011
MBWSV IIIA4	Bocholt	BR Münster	BOR	Radweg an der Weidenstraße von Stat. 0+00 bis zur Einmündung Isselburger Str.	75.100 €	2009
MBWSV IIIA4	Bocholt	BR Münster	BOR	Radweg an der L 572 (Theodor-Heuss-Ring) von Münsterstr. bis zur Industriestr.	137.300 €	2008
MBWSV IIIA4	Bocholt	BR Münster	BOR	Veloroute Braomweide von Schwanenstraße bis Braomweide in Bocholt	70.400 €	2012
MBWSV IIIA4	Heek	BR Münster	BOR	Radweg an der Dinkel vom Ossenkamp bis zur Dinkelunterführung (A31)	73.600 €	2012
MBWSV IIIA4	Raesfeld	BR Münster	BOR	Radweg an der Brinkstr. von der Splittersiedlung "Brink" bis zur Einmündung "Zum Esch" in Raesfeld	63.900 €	2012
MBWSV IIIA4	Velen	BR Münster	BOR	Geh- und Radwege entlang des Heidener Landweges von der Ramsdorfer Straße (L 581) bis zum Freizeitgebiet	414.400 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg K 12 - Isfelder Weg - zw. Klinke Heide (St. Coesfeld) u. K 48 (Rorup)	629.700 €	2005
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg K 4 - 2.BA. - von L 835- Dülmen-Buldern- bis Hof Schulte Volmar - Senden -	608.400 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg an der K 18 von Einmündung K 12 bis zum Lerchenhain in Nottuln	239.900 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg an der K 32/Abschnitt 2 in Rosendahl-Osterwick	130.500 €	2009
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg K 24 Abschnitt 1 in Senden Ottmarsbocholt	173.100 €	2009
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg an der K 44 zwischen K 12 und der B 474 bei Dülmen	909.300 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg an der K 3 Abschnitt 1 bei Nordkirchen	158.000 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg an der K 48 / Abschnitt 2 in Coesfeld-Lette	465.500 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg an der K 23/Abschnitt 1 in Lüdinghausen-Seppenrade	335.400 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Coesfeld	BR Münster	COE	Radweg an der K 2 / Abschnitt 5+6 in Olfen-Vinnum	616.400 €	2012
MBWSV IIIA4	Dülmen	BR Münster	COE	Anlage eines Geh-/Radweges von der Hiddingseler Straße bis zum Baumschulenweg in Dülmen	155.100 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Recklinghausen	BR Münster	RE	komb. Rad-/Gehweg an der K 7 von Höfer Weg bis Im Kühl in Dorsten-Rhade (bis Kreisgrenze Borken)	571.500 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Recklinghausen	BR Münster	RE	K 19 (Recklinghäuser Str.) Umbau mit Radweganlegung (Lückenschluss) von der OD-Grenze bis zur L 798 in Oer-Erkenschwick (Anteil Kreis)	325.400 €	2008

MBWSV IIIA4	Kreis Recklinghausen	BR Münster	RE	Anlegung eines zweirichtungs Rad-/ Gehweges an der K 55 von (Rekener Str. K 48) bis zur A 31	1.115.900 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	K 73 Radweg inkl. Fahrbahnausbau von Metelen nach Ochtrup	2.433.300 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radweg K 43 von Stat. 0,345 bis Stat. 2,811 in Hopsten-Halverde	651.000 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	K 30 Radweg Lienen - Landesgrenze von Stat.0,000 bis Stat. 2,925	672.000 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radweg K 16 -Westerkappelner Str.-von Einmündung K 23 bis zur Mühlenbreede mit Düte-Brücke in Lotte-Wersen	656.200 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Gemeinsamer Geh-/Radweg an der K 23 (Halener Straße) vom Entenbrook bis Gänsehügel in Lotte - Wersen	108.000 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radweg K 2 -Lengericher Damm- Netzschluß bis zum DEK, Stat. 2+452 bis 4+700	203.300 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse von Rheine bis Haltepunkt Billerbeck-Lutum 1. BA von Rheine bis Wettringen (B 499)	1.610.300 €	2009
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse von Rheine zum Haltepunkt Billerbeck-Lutum, 2. BA von Steinfurt nach Horstmar	2.629.900 €	2009
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	Radweg auf ehemaliger Bahntrasse von Rheine zum Haltepnkt Billerbeck-Lutum, 3. BA von Laer nach Billerbeck Lutum	2.131.700 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	K 24 Radweg Tecklenburg /Brochterbeck, Radweg "Bocketal"	792.000 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	K 37 Radweg Hopsten - Schale, 3. BA, "Bardelgraben"	574.000 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Steinfurt	BR Münster	ST	K 69 Radweg von der K 66 bis zur B 481 in Rheine - Catenhorn	627.000 €	2011
MBWSV IIIA4	Horstmar	BR Münster	ST	Neubau eines Radweges an der Schöppinger Straße zwischen den Straßen "Stadtesch" und "Schagern" in Horstmar	153.900 €	2012
MBWSV IIIA4	Lengerich	BR Münster	ST	Zubringerradweg an der Tecklenburger Straße von der L 504 (Siedlung "Antrup") nach Lengerich	56.300 €	2005
MBWSV IIIA4	Rheine	BR Münster	ST	Ausbau der Bergstraße von Friedrich Ebert Ring bis Lange Riese	678.000 €	2010
MBWSV IIIA4	Rheine	BR Münster	ST	Radweg Konrad-Adenauer-Ring (L 593) von Lingener Damm bis Friedrich-Ebert-Ring	443.500 €	2011
MBWSV IIIA4	Wettringen	BR Münster	ST	Verbindungsstraße von der L 567 bis Werninghoker Straße -Radweg- in Wettringen	150.500 €	2010
MBWSV IIIA4	Wettringen	BR Münster	ST	Lückenschluss eines kommunalen Radweges von Bilk nach Ohne (Niedersachsen)	462.600 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Rad-/Gehweg K25 von Sternwarte bis Abzweig zum Reiterhof	311.300 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Rad/Gehwege Zechentrasse zwischen Ahlen (Zeche) und L 822 in Dolberg	827.800 €	2006
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Rad-/Gehweg K 34- Lienener Damm- von Wischhausstr. bis Einfahrt Gymn. in Ostbevern	121.400 €	2007
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Rad-/ Gehweg auf einem Teilstück der K 18, 2. BA von Liedmann bis K 51 (Milte - Sassenberg)	504.000 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Rad-/Gehweg K 54 -Glennestraße-von Hagenholzweg/Schrage bis Stentruper Weg in Wadersloh	148.800 €	2008
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Rad/Gehweg K 2 vom Rottmannswerg bis zum Weg "Am Grevinghof" in Beelen	431.900 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Geh/Radweg an der K 1 von Enniger bis zur Einmündung K 23	218.800 €	2011
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	KVP K 50 / Orkotten einschl. Radwege an der K 50 I. BA von L 811 bis zur Siemensstraße	452.400 €	2010
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Neubau eines Rad- / Gehweges an der K 7 / 1 und einer Querungshilfe in Oelde / Lette	173.300 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Rad- und Gehweg an der K 18 Abs. 7 von der Gröblinger Str. (K 51) bis Bauerschaft Gröblingen 206	448.200 €	2012
MBWSV IIIA4	Kreis Warendorf	BR Münster	WAF	Radweg an der K 56 bei Wadersloh von der Kleysiedlung zur Kreisgrenze Gütersloh	321.300 €	2011
MBWSV IIIA4	Beckum	BR Münster	WAF	Neubau eines gem. Rad- u. Gehweg entlang der Ostenfelder Str. zwischen Katharinenweg und Rieckstraße in Beckum / Neubeckum	460.800 €	2011
MKULNV	Attendorn	BR Arnsberg	OE	Einheitliche Wanderwegebeschilderung im Stadtgebiet Attendorn im Rahmen des ILEK „Bigge-Lenne-Sorpe“	26.656 €	2011
MKULNV	Finnentrop	BR Arnsberg	OE	Wanderwegebeschilderung in der Gemeinde Finnentrop einschl. Schaffung von drei Portalen/Wanderparkplätzen	35.000 €	2013
MKULNV	Burbach	BR Arnsberg	SI	Ausschilderung von Wanderwegen in der Gemeinde Burbach	18.050 €	2013
MKULNV	Eslohe	BR Arnsberg	HSK	Rast- und Spielplatz am SauerlandRadring in Bremke	17.807 €	2011
MKULNV	Meschede	BR Arnsberg	HSK	Infrastrukturelle Ausstattung des Wennetalradwegs	11.711 €	2011
MKULNV	Eslohe	BR Arnsberg	HSK	Rad- und Wanderrastplatz Berge	19.782 €	2012
MKULNV	Eslohe	BR Arnsberg	HSK	Errichtung einer Radfahrstation im Ortszentrum von Eslohe	36.976 €	2012
MKULNV	Meschede	BR Arnsberg	HSK	Aufwertung der Wanderwegestruktur im Stadtgebiet Meschede	10.799 €	2013
MKULNV	Meschede	BR Arnsberg	HSK	Radstation Bahnhof Wennemen	25.416 €	2013
MKULNV	Eslohe	BR Arnsberg	HSK	Radrastplatz in Kückelheim	14.166 €	2013
MKULNV	Bestwig, Meschede, Schmallenberg, Eslohe	BR Arnsberg	HSK	Digitales Wanderinformationssystem	20.642 €	2013
MKULNV	Eslohe	BR Arnsberg	HSK	Bike-Park Eslohe	28.416 €	2013
MKULNV	Marsberg	BR Arnsberg	HSK	Wanderweg Giershagen	9.836 €	2009
MKULNV	Winterberg	BR Arnsberg	HSK	Themenwege Winterberg	10.821 €	2011
MKULNV	Medebach	BR Arnsberg	HSK	Themenwege Medebach	12.242 €	2012
MKULNV	Schmallenberg	BR Arnsberg	HSK	Themenradweg "Wasserkraft"	7.801 €	2012
MKULNV	Wesel	BR Düsseldorf	WES	Verbesserung der touristischen Beschilderung im Bereich Wesel-Bislich	7.796 €	2012
MKULNV	Wesel	BR Düsseldorf	WES	Umgestaltung des Rheinfährkopfes Wesel-Bislich mit Schaffung eines neuen Anlegers (Ziel u.a. Entzerrung von verkehrlichen Konfliktsituationen zwischen Fußgängern, Radfahrern, PKW, Wohnmobilen und Sicherstellen eines längeren Fährbetriebs bei Hochwassersituationen)	96.412 €	2013
MKULNV	Selfkant	BR Köln	HS	LEADER-Region Der Selfkant: Masterplan Tourismus - Qualitätsprüfung Radwegenetz	885 €	2012
MKULNV	Hörstel, Hopsten, Recke, Mettingen, Wester-cappeln, Tecklen-burg, Lengerich, Ibbenbüren	BR Münster	ST	E-Bikes im Tecklenburger Land	12.929 €	2012

MKULNV	Hopsten, Recke, Hörstel, Mettingen, Westerkappeln, Lengerich, Tecklenburg, Lienen, Ibbenbüren, Ladbergen,Saerbeck	BR Münster	ST	Natourismusrouten im Tecklenburger Land	166.958 €	2010
MKULNV	Schöppingen, Heek, Metelen, Ochtrop, Wettringen, Neuenkirchen, Rheine, Emsdetten, Greven, Nordwalde, Altenberge, Laer, Horstmar, Steinfurt	BR Münster	ST, BOR	Natourismusrouten im Steinfurter Land	76.575 €	2013
MKULNV	Rees, Isselburg, Bocholt, Borken, Stadtlohn, Velen, Coesfeld, Dorsten, Haltern, Billerbeck, Bursteinfurt, Rheine, Ahaus, Ochtrup	BR Münster, BR Düsseldorf	ST, COE, RE, BOR, KLE	Bahntrassen-Radeln quer durch die Region	3.273 €	2009
MKULNV	Rees, Isselburg, Bocholt, Borken, Stadtlohn, Velen, Coesfeld, Dorsten, Haltern, Billerbeck, Bursteinfurt, Rheine, Ahaus, Ochtrup	BR Münster, BR Düsseldorf	ST, COE, RE, BOR, KLE	Bahntrassen-Radeln quer durch die Region - Baustein Marketing	4.593 €	2011
MKULNV	Steinfurt	BR Münster	ST	Fahrradstation im Steinfurter Land	6.836 €	2011
MKULNV	Rheine-Coesfeld	BR Münster	ST, BOR, COE	Einheitliche Infrastruktur Radbahn Münsterland	43.075 €	2013
MKULNV	Ibbenbüren	BR Münster	ST	Konzepterstellung Töddenland-Radweg	6.807 €	2009
MKULNV	Ibbenbüren	BR Münster	ST	Umsetzung des Basispakets aus dem Konzept zur Inwertsetzung des Töddenlandradweges	58.878 €	2012
MKULNV	Wettringen	BR Münster	ST	Gem. Wettringen: Herstellung eines innerörtlichen Verbindungsweges (Rad-/Fußweg)	29.350 €	2010
MWEIMH	Niederrhein Tourismus	Düsseldorf		NiederrheinRad	1.804.000 €	2009
MWEIMH	WFG Viersen	Düsseldorf		Marketing-Netzwerk Rheinradweg	960.000 €	2009
MWEIMH	Niederrhein Tourismus	Düsseldorf		Netzwerk-Marketing Niederrhein	640.000 €	2009
MWEIMH	Niederrhein Tourismus	Düsseldorf		DEMARRAGE - Longterm Management	3.061 €	2015
MWEIMH	Kreis Düren	Köln	DN	Crossing Nature	283.000 €	2012
MWEIMH	Kreis Euskirchen	Köln	EU	Eifel-Bahn-Steig	419.000 €	2012
MWEIMH	Münsterland e. V.	Münster		Radregion Münsterland - Qualitätsoffensive	189.000 €	2010
MWEIMH	Münsterland e. V.	Münster		Radregion Münsterland - Vernetzung	436.800 €	2010
MWEIMH	Ruhr Tourismus GmbH	Arnsberg		Inszenierung RuhrtalRadweg	240.000 €	2008
MWEIMH	Ruhrgebiet	Düsseldorf		Erlebnispassage Rhein-Herne-Kanal	313.200 €	2012
MWEIMH	Ruhrgebiet	Arnsberg		Römer-Lippe-Route	724.800 €	2011
MWEIMH	RVR, Essen	Münster	RE	Halden-Höhen-Touren	155.200 €	2012
MWEIMH	RVR, Essen	Münster		Lückenschluss Hafen HUGO zur Zeche HUGO in Gelsenkirchen	542.554 €	2013
MWEIMH	Bochum	Arnsberg		Parkway Emscher Ruhr	420.800 €	2013
MWEIMH	Bochum	Arnsberg		Parkband West - Lückenschluss Erzbahn-Springorum-Bahn	875.606 €	2013
MWEIMH	Duisburg	Düsseldorf		Rheinorange + Ruhrdeich	1.305.000 €	2013
MWEIMH	Bergische Entw.Ges.	Düsseldorf		Bergischer Trassenverbund - Nordbahntrasse	7.171.378 €	2012
MWEIMH	RVR, Essen	Düsseldorf		Planungskosten Ruhrtalradweg in Oberhausen + Mülheim	24.000 €	2015
MWEIMH	RVR, Essen	Düsseldorf		Planungskosten Haldenerlebnis - Tourist. Qualifizierung der Halden	76.500 €	2015
MWEIMH	Mülheim a.d.R.	Düsseldorf		Rad- und Fußweg Rhein. Bahn zwischen Ruhrpromenade + Hochschule	5.549.200 €	2015
MWEIMH	RVR, Essen	Düsseldorf		Planung + Realisierung eines wegweisenden Knotenpunktsystems	624.800 €	2015
MWEIMH	Duisburg/Oberhausen	Düsseldorf		Asphaltierung der Rad- + Fußwegverbindung "Grüner Pfad"	533.200 €	2015
MWEIMH	Hövelhof	Detmold	PB	Weiterentwicklung des EmsRadweges	1.492.101 €	2009
MWEIMH	Schmallenberg	Arnsberg	HSK	Bike-Arena Sauerland	62.475 €	2009
MWEIMH	Winterberg	Arnsberg	HSK	Mountainbike Trailpark	170.240 €	2013
MWEIMH	Schmallenberg	Arnsberg	HSK	Radnetz Südwestfalen	280.000 €	2014
MWEIMH	Sauerland	Arnsberg		Radtouristische Teilprojekte i. R. REGIONALE 2013	2.150.442 €	2013

* Jahr des Zuwendungsbescheides

Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens **(Förderrichtlinien Stadtverkehr - FöRi-Sta)** RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport v. 07.01.1998 - II A 5 - 51 - 811	**Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus** **(Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Stra)** RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr vom 24.06.2009 – III.4	**Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus** **(Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Stra)** RdErl. d. Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr - III A 4 - 87-02/1 v. 30.5.2014
2 **Gegenstand der Förderung** Gefördert werden können die Bau- und Ausbauvorhaben nach § 2 GVFG (Nr. 2.1 - 2.8.1, 2.9 - 2.11 dieser Richtlinien) und weitere Vorhaben des Stadtverkehrs (Nr. 2.8.2, 2.12, 2.13 dieser Richtlinien), die geeignet sind, - den motorisierten Individualverkehr soweit wie möglich zu vermeiden, - Verkehre auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern, - die Verkehrswege des straßenbezogenen öffentlichen Nahverkehrs attraktiver zu gestalten, - den Rad- und Fußgängerverkehr sicher zu führen, - nicht vermeidbaren motorisierten Straßenverkehr umweltverträglich zu gestalten. Gefördert werden können im Einzelnen: 02. Aug Radwege 02.08.2001 Sofern Radwege nicht bereits im Zusammenhang mit dem Bau von Straßen nach Nr. 2.1, 2.2 oder 2.3 gefördert werden, ist eine Förderung als eigenständiges Vorhaben an diesen Straßen im Sinne des GVFG möglich. 02.08.2002 Abseits von verkehrswichtigen Straßen werden gefördert: - der Bau und Ausbau von unselbständigen Radwegen bzw. gemeinsamen Rad-/Gehwegen mit dem Ziel, den Radverkehr vom motorisierten Verkehr zu trennen sowie von selbständigen Radwegen bzw. Rad-/Gehwegen, - der Bau oder Ausbau von Fahrradstraßen, - die Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radwegenetze und zusammenhängende Radwegestrecken. - sonstige Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs im vorhandenen Straßenraum (z.B. Radfahrstreifen). 2.10 Haltestelleneinrichtungen Haltestellen des ÖPNV stellen die Schnittstelle zwischen dem Rad- und Fußgängerverkehr und den öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Gefördert werden können im Rahmen der Straßenbaulast - nach einem zwischen Verkehrsbetrieb und Kommune abgestimmten Haltestellenkonzept: - der Zugang zur Haltestelle, - die Herstellung der Wartefläche einschließlich Witterungsschutz, - die Beleuchtung und Einrichtungen zur Fahrgastinformation sowie - ggf. Fahrradabstellplätze. 02. Nov Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs Umsteigeparkplätze stellen die Schnittstelle zwischen Verkehrsmitteln des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs dar. Gefördert werden können im Einzelnen: 02.11.2001 Bike + Ride-Anlagen an Haltestellen des ÖPNV zum Umsteigen vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel, soweit der Bedarf nachgewiesen ist.	2 **Gegenstand der Förderung** Gefördert werden kommunale Vorhaben, die geeignet sind, - einen sicheren und leistungsfähigen motorisierten Straßenverkehr zu gewährleisten, - den wirtschaftlichen Strukturwandel und die stadtverträgliche Netzoptimierung zu unterstützen, - den Verkehrsfluss durch Leitsysteme zu verbessern, - den Rad- und Fußgängerverkehr zu verbessern, - den straßenbezogenen öffentlichen Personennahverkehr zu beschleunigen und die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen. Bei den Bauvorhaben muss es sich um Investitionen handeln. Maßnahmen der Unterhaltung oder Instandsetzung sind von einer Förderung ausgeschlossen. 02. Apr Radwege, Radverkehrseinrichtungen und Radwegweisung - Vorhaben des landesweiten Radverkehrsnetzes - Radwege im kommunalen Netz - Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV - Gefördert wird die Wahrnehmung der Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS).	2 **Gegenstand der Förderung** Förderfähig sind kommunale Vorhaben, die geeignet sind, - einen sicheren und leistungsfähigen Straßenverkehr zu gewährleisten, - die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen, - den Verkehrsfluss zu verbessern. Dabei ist der Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr angemessen Rechnung zu tragen. 02. Apr Rad- und Gehwege im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen

02.11.2002 Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, bei denen folgende Dienstleistungen erbracht werden: Bewachung und Witterungsschutz (als Mindestvoraussetzung) Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur Fahrradverleih Weitere fakultative Dienstleistungen wie Zentrale für Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und Fahrradliteratur, Mobilitätsberatung. Fahrradstationen abseits von Haltestellen des ÖPNV können aus Mitteln der Stadterneuerung gefördert werden. Feb 13 Untersuchungen und Planungen Gefördert werden können Planungen und Untersuchungen, soweit sie von Dritten erbracht werden: - zur Entwicklung interkommunaler Radwege zur Verfeinerung des Landesradwegenetzes,		

Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)

förderfähiges Vorhaben	Nr. Kom Zu NRW	Kategorie	Rechtsgrundlage	Regelförder-satz	Zuschlag Struktur-schwäche	Finanzierungsquellen 633 61	Finanzierungsquellen 883 61	Bagatellgrenze	Zweckbindung	KAT	Beispiele hier insbesondere
Radverkehrsanlagen	NEU	RAD Radwege	**FöRi-Nah** Nr. 2.1	70 %	5 %	-	**70 %** +5%	20.000 EUR	20 Jahre	RAD	Bau und Ausbau - straßenbegleitender Radwege - selbsständig geführter Radwege - gemeinsamer Rad- Gehwege
											Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen
											Fahrradstraßen
		BTR Bahntrassenradwege								BTR	Bahntrassenradwege
		SIM Sicherheitsmaßnahmen								SIM	Maßnahmen der Verkehrssicherheit Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen
Radverkehrsmarkierung	NEU	MAR Markierung	**FöRi-Nah** Nr. 2.1	70 %	5 %	-	**70 %** +5%	20.000 EUR	10 Jahre	MAR	Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen
											sonstige Markierungs- und Beschilderungslösungen
Radwegweisung	511	WEG Wegweisung	**FöRi-Nah** Nr. 2.1	70 %	5 %	-	**70 %** +5%	20.000 EUR	10 Jahre	WEG	Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr NRW (HBR NRW)
Radschnellwegeplanung (nach Einzelfallentscheidung MBWSV)	525	AUP Ausführungsplanung	**FöRi-Nah** Nr. 2.1	80 %	-	-	80 %	5.000 EUR	- ohne -	AUP	Ausführungsplanung
		MAS Machbarkeitsstudie								MAS	Machbarkeitsstudie
Fußverkehrsanlagen	503	GEW Gehwege	**FöRi-Nah** Nr. 2.2/2.1	70 %	5 %	-	**70 %** +5%	20.000 EUR	20 Jahre	GEW	Bau und Ausbau - innerörtliche, separat geführte Gehwege - innerörtliche, in längsgeteilter Baulast liegende Gehwege (FöRi-Nah Nr. 2.1) - von Gehwegen im Zuge von Radschnellwegen
											Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen
											Barrierefreie, fußverkehrsgerechte Kreuzungsausgestaltungen
		SIM Sicherheitsmaßnahmen								SIM	Maßnahmen der Verkehrssicherheit
Grundhafte Erneuerung - Nahmobilität	NEU	GER Grunderneuerung	**FöRi-Nah** Nr. 2.1/2.2	70 %	5 %	-	**70 %** +5%	20.000 EUR	10 Jahre	GER	Erneuerung maßgebender Bestandteile der Verkehrsanlage ohne sonstige wesentliche geometrische Änderung
											grundlegende Brückenerhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen
Fahrradstationen	512	FST Fahrradstationen	**FöRi-Nah** Nr. 2.3	70% max. 1.500 € zwf. Ausgaben je Platz	5 %	-	**70 %** +5%	20.000 EUR	10 Jahre	FST	Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV für mehr als 100 Fahrräder, mit mindestens folgenden Dienstleistungen: - Bewachung und Witterungsschutz - Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur - Fahrradvermietung
Fahrradabstellanlagen	524	FAA Fahrradabstellanlagen	**FöRi-Nah** Nr. 2.4	70% - max. 1.000 € zwf. Ausgaben je Platz - max. 1.250 € je Fahrradbox (zzgl. 500 € je Ladestation)	5 %	-	**70 %** +5%	5.000 EUR	10 Jahre	FAA	Fahrradabstellanlagen im öffentlichem Verkehrsraum in kommunaler Baulast, die der Allgemeinheit zugänglich sind
											Ladestation für Elektofahrräder
Aufgaben der AGFS	513	OEF Öffentlichkeitsarbeit	**FöRi-Nah** Nr. 2.5	70 %	5 %	**70 %** + 5 %	-	5.000 EUR	- ohne -	OEF	Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität
		MOD Modal Split								MOD	Modal Split
Zählstellen	NEU	ZST Zählstelle	**FöRi-Nah** Nr. 2.5	70 %	5 %	-	**70 %** +5%	5.000 EUR	10 Jahre	ZST	Dauerzählstellen für den Radverkehr

*) Zuschlag von 5% bei Vorhaben in struktuerschwachen Gebieten:

Reg.Bez. Arnsberg:	Bochum, Dortmund, Hagen, Hamm, Herne, Kreis Unna
Reg.Bez. Detmold:	Bielefeld, Kreis Herford, Kreis Höxter, Kreis Lippe
Reg.Bez. Düsseldorf:	Duisburg, Essen, Oberhausen, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a.d.R., Remscheid, Solingen, Wuppertal, Kreis Wesel, Niederkrüchten
Reg.Bez. Köln:	Städteregion Aachen, Kreis Heinsberg
Reg.Bez. Münster:	Bottrop, Gelsenkirchen, Kreis Recklinghausen

	A	B	C	D	E	F	G	H
1	Ressort	Einrichtung	Anzahl Dienstfahrräder (Leihfahrräder)	Anzahl Duschen	Anzahl Fahrradabstellplätze			Sonstiges
2					offen	witterungsgeschützt	diebstahlsicher	
3	MBWSV	Dienstgebäude Jürgensplatz	8	2	29	25	0	davon 2 Pedelecs
4	MBWSV	Schlösser Brühl	8	6	106	0	0	5 Umkleideräume
5	MBWSV	Landesbetrieb Straßenbau	3	89	-	93	93	93 Abstellanlagen mit Mehrfachstellplätzen
6	Staatskanzlei	Fahrdienst der Landesregierung	4	2	0	4	4	
7	Staatskanzlei	Vom Vermieter bereitgestellte Fahrradständer	0	0	30	30		für alle Mieter des Stadttors
8	MIWF	MIWF	6	0	0	0	5	weitere Abstellplätze auf dem Landesbehördengelände
9	MIWF	Kunstakademie Düsseldorf	0	5	80	0	0	
10	MIWF	Hochschule für Musik Detmold	0	0	70	10	0	
11	MIWF	Kunstakademie Münster	2	4	106	0	0	
12	MIWF	Kunsthochschule für Medien Köln	1	7	40	12	0	
13	MIWF	Robert Schumann Hochschule Düsseldorf	0	1	42	0	0	
14	MIWF	Hochschule für Musik und Tanz Köln	0	24	159	0	0	
15	MIWF	Folkwang Hochschule Essen	0	0	24	0	0	
16	Nordrhein-Westfälische Akademie der Wissenschaften und der Künste	Nordrhein-Westfälische Akademie der Wissenschaften und der Künste	1	1	6	10	10	(witterungsgeschützt und diebstahlsicher, nur für Beschäftigte)
17	MIK NRW	KPB Aachen	15	13	28	25	53	
18	MIK NRW	KPB Bielefeld	0	107	45	125	125	
19	MIK NRW	KPB Bochum	24	161	164	0	0	
20	MIK NRW	KPB Bonn	52	64	0	52	52	50 Stellplätze witterungsgeschützt
21	MIK NRW	KPB Borken	30	21	54	65	29	Garage
22	MIK NRW	KPB Coesfeld	39	12	0	98	98	
23	MIK NRW	KPB Dortmund	49	84	15	0	54	
24	MIK NRW	KPB Duisburg	57	116	35	41	66	
25	MIK NRW	KPB Düren	0	8	0	3	3	
26	MIK NRW	KPB Düsseldorf	0	207	115	0	87	
27	MIK NRW	KPB Enneppe - Ruhr	6	4	3	7	7	
28	MIK NRW	KPB Essen	15	161	0	0	6	
29	MIK NRW	KPB Euskirchen	0	6	0	4	4	
30	MIK NRW	KPB Gelsenkirchen	19	44	33	24	19	
31	MIK NRW	KPB Gütersloh	32	29	0	50	50	
32	MIK NRW	KPB Hagen	10	15	0	10	10	
33	MIK NRW	KPB Hamm	14	9	0	18	18	
34	MIK NRW	KPB Heinsberg	11	21	0	30	30	
35	MIK NRW	KPB Herford	12	17	0	33	33	
36	MIK NRW	KPB Hoch-Sauerland-Kreis	0	7	10	20	0	
37	MIK NRW	KPB Höxter	5	3	0	0	5	
38	MIK NRW	KPB Kleve	7	32	0	76	76	
39	MIK NRW	KPB Köln	0	117	24	219	243	43 Fahrräder außerhalb WD und FS
40	MIK NRW	KPB Krefeld	2	20	30	45	45	
41	MIK NRW	KPB Lippe	13	7	0	13	13	
42	MIK NRW	KPB Märkischer Kreis	12	10	10	10	10	
43	MIK NRW	KPB Mettmann	25	36	17	31	31	Garagen
44	MIK NRW	KPB Minden-Lübbecke	8	4	0	3	3	
45	MIK NRW	KPB Mönchengladbach	12	12	10	0	1	Garage
46	MIK NRW	KPB Münster	98	7	0	98	98	
47	MIK NRW	KPB Oberbergischer Kreis	0	0	0	0	0	
48	MIK NRW	KPB Oberhausen	19	15	3	1	4	
49	MIK NRW	KPB Olpe	2	12	10	30	25	
50	MIK NRW	KPB Paderborn	37	21	0	68	0	
51	MIK NRW	KPB Recklinghausen	53	26	70	60	0	
52	MIK NRW	KPB Rhein-Erft-Kreis	15	32	0	0	20	
53	MIK NRW	KPB Rheinisch-Bergischer Kreis	4	17	4	11	11	
54	MIK NRW	KPB Rhein-Kreis Neuss	35	19	6	16	17	3 E-Bikes
55	MIK NRW	KPB Rhein-Sieg-Kreis	8	22	32	16	16	
56	MIK NRW	KPB Siegen-Witgenstein	0	19	3	1	0	
57	MIK NRW	KPB Soest	13	26	26	34	60	
58	MIK NRW	KPB Steinfurt	56	36	25	117	112	
59	MIK NRW	KPB Unna	15	15	4	1	11	
60	MIK NRW	KPB Viersen	16	15	3	25	18	
61	MIK NRW	KPB Warendorf	40	18	0	12	50	
62	MIK NRW	KPB Wesel	31	22	0	31	31	
63	MIK NRW	KPB Wuppertal	13	15	0	9	13	
64	MIK NRW	DHPol	1	13	0	3	0	2 Fahrradkeller
65	MIK NRW	LAFP NRW	136	419	981	108	0	
66	MIK NRW	LKA NRW	5	29	60	30	10	
67	MIK NRW	LZPD NRW	0	31	0	44	44	
68	MIK NRW	BR Köln, in Köln, Zeughausstr. 2 - 10	2	6	56	74	0	
69	MIK NRW	BR Köln, Abt.7, Bonn-BadGodesb.	0	2	20	50	40	
70	MIK NRW	BR Köln, Außenst. Aachen	0	0	0	38	0	
71	MIK NRW	**BR Köln Gesamt**	**2**	**8**	**76**	**162**	**40**	
72	MIK NRW	**BR Münster Gesamt**	**45**	**9**	**0**	**90**	**90**	
73	MIK NRW	BR Düsseldorf , Düsseldorf, Cecilienallee	7	4	29	42	42	Pedelecs bis 25 km/h*
74	MIK NRW	BR Düsseldorf , Düsseldorf, Bonneshof 35	5	0	32	36	36	Pedelecs bis 25 km/h*
75	MIK NRW	BR Düsseldorf , M'gladbach , Croonsallee	0	1	4	8	8	
76	MIK NRW	BR Düsseldorf , M'gladbach , Viktoriastrasse	0	0	4	10	0	
77	MIK NRW	BR Düsseldorf , Essen, Ruhrallee	0	0	8	0	0	
78	MIK NRW	BR Düsseldorf , Hattingen , Ruhrunterhaltung	0	3	0	0	0	aber Abstellmöglichkeiten
79	MIK NRW	BR Düsseldorf , Mülheim Ruhrunterhaltung	0	3	0	0	0	in der Werkstatt-Halle
80	MIK NRW	BR Düsseldorf , Düsseldorf, Mündelheimer Weg	0	5	0	5	5	
81	MIK NRW	BR Düsseldorf , Kerpen, Heinrich Hertz Str. 12	0	3	0	5	5	
82	MIK NRW	BR Düsseldorf , Hünxe, Am Feuerwachturm 50	0	12	7	0	7	
83	MIK NRW	**BR Düsseldorf Gesamt**	**12**	**31**	**84**	**106**	**103**	
84	MIK NRW	**BR Arnsberg Gesamt**	**7**	**8**	**54**	**71**	**40**	
85	MIK NRW	BR Detmold, Standort Bielefeld	0	2	0	16	0	
86	MIK NRW	BR Detmold, Standort Detmold Leopoldstr.	0	1	0	200	0	
87	MIK NRW	BR Detmold, Willi Hoffmann Str.	0	1	0	12	0	
88	MIK NRW	BR Detmold, Hornsche Str.	0	0	0	10	0	
89	MIK NRW	BR Detmold, Standort Minden	0	2	0	30	0	
90	MIK NRW	**BR Detmold Gesamt**	**0**	**6**	**0**	**268**	**0**	
91	MIK NRW	**IT.NRW**	**2**	**4**	**64**	**74**	**10**	
92	MIK NRW	**MIK NRW**	**3**	**3**	**0**	**47**	**47**	
93	MIK NRW	**Institut der Feuerwehr NRW (IdF)**	**1**	**3**	**0**	**100**	**0**	
94	MIK NRW	**Fortbildungsakademie Herne (FAH)**	**20**	**171**	**0**	**20**	**0**	Duschen in den Hotelzimmern
95	MIK NRW	**Institut für öffentliche Verwaltung NRW (löV)**	**0**	**108**	**0**	**10**	**0**	Carport, keine weiteren ausgewiesenen Fahrradabstellplätze auf dem Gelände des löV NRW
96	MIK NRW	FHöV NRW Studienort Bielefeld	0	0	5	0	5	
97	MIK NRW	FHöV NRW Studienort Dortmund	0	0	5	0	5	
98	MIK NRW	FHöV NRW Studienort Duisburg	0	0	10	0	10	
99	MIK NRW	FHöV NRW Studienort Gelsenkirchen	0	0	0	0	0	
100	MIK NRW	FHöV NRW Studienort Hagen	0	0	15	0	15	Beschaffung von 2 Fahrrädern und 7 weiteren Stellplätzen geplant
101	MIK NRW	FHöV NRW Studienort Münster	0	0	0	30	30	
102	MIK NRW	FHöV NRW Studienort Köln	2	0	30	0	30	
103	MIK NRW	FHöV NRW Zentralverwaltung	4	0	5	0	5	
104	MIK NRW	**FHöV NRW Gesamt:**	**6**	**0**	**70**	**30**	**100**	
105	MSW	MSW	4					Abstellplätze auf dem Landesbehördengelände
106	MKULNV	MKULNV	6	2		51	20	
107	MKULNV	LANUV	2	1		25		
108	MKULNV	Landesbetrieb Wald und Holz NRW	7	1	25			
109	MKULNV	Nordrhein-Westfälisches Landgestüt	0	0	0	0	0	
110	MFKJKS	Landesarchiv NRW	3	2	10	20	20	
111	MFKJKS	MFKJKS	3	1	4	24	24	
112	FM	FA Dinslaken	0	0	0	20	0	-
113	FM	FA Viersen	0	0	0	24	0	-
114	FM	FA Düsseldorf-Altstadt	0	0	0	15	15	-
115	FM	FA Düsseldorf-Nord	0	2	18	0	14	-
116	FM	FA Düsseldorf-Süd	2	0	20	20	20	-
117	FM	FA Duisburg-Hamborn	0	0	10	5	10	-
118	FM	FA Duisburg-Süd	1	1	4	14	14	-
119	FM	FA Essen-NordOst// Essen-Süd	0	6	12	16	10	-
120	FM	FA Geldern	2	4	6	30	0	-
121	FM	FA Grevenbroich	0	3	6	30	0	-
122	FM	FA Kempen	1	2	10	25	25	-
123	FM	FA Kleve	0	0	26	48	48	-
124	FM	FA Krefeld	1	0	33	41	0	-
125	FM	FA Moers	0	0	1	1	0	-
126	FM	FA Mülheim	0	1	1	0	0	-
127	FM	FA Mönchengladbach	0	1	2	2	0	-
128	FM	FA Neuss	0	2	27	24	0	-
129	FM	FA Oberhausen-Nord	0	1	0	1	0	-
130	FM	FA Oberhausen-Süd	0	0	6	12	0	-
131	FM	FA Remscheid	0	0	6	10	10	-
132	FM	FA Solingen	0	2	0	32	0	-
133	FM	FA Wesel	0	0	20	16	16	-
134	FM	FA Wuppertal-Barmen	0	0	5	2	2	-
135	FM	FA Wuppertal-Elberfeld	0	0	0	0	6	-
136	FM	FA Düsseldorf-Mitte	1	0	5	10	15	-
137	FM	FA Duisburg-West	0	0	8	20	20	-

	A	B	C	D	E	F	G	H
138	FM	FA Hilden	0	5	8	49	28	-
139	FM	FA Velbert	0	0	6	5	0	-
140	FM	FA Düsseldorf Mettmann	0	2	0	9	9	-
141	FM	GKBP Düsseldorf I	0	0	0	0	0	-
142	FM	GKBP Düsseldorf II	0	0	0	0	0	-
143	FM	GKBP Essen	0	2	0	12	0	-
144	FM	GKBP Krefeld	0	0	0	0	0	-
145	FM	GKBP Bergisches Land	0	1	10	0	0	-
146	FM	GKBP Mönchengladbach	0	1	2	2	0	-
147	FM	STRAFA Düsseldorf	0	0	5	10	15	Nutzung des Dienstfahrrads FA Düsseldorf-Mitte
148	FM	STRAFA Essen	0	0	0	0	0	-
149	FM	STRAFA Wuppertal	0	0	5	1	1	-
150	FM	FA Aachen Stadt	0	2	0	7	0	-
151	FM	FA Aachen-Kreis	0	2	0	7	0	-
152	FM	FA Bergheim	0	0	12	21	21	-
153	FM	FA Bergisch Gladbach	0	0	0	48	0	-
154	FM	FA Bonn-Innenstadt	0	0	12	6	6	-
155	FM	FA Bonn-Außenstadt	0	0	0	42	42	-
156	FM	FA Düren	0	0	12	31	25	-
157	FM	FA Erkelenz	0	2	0	23	0	-
158	FM	FA Euskirchen	0	0	0	4	0	-
159	FM	FA Geilenkirchen	0	1	0	2	2	-
160	FM	FA Schleiden	0	0	12	0	0	-
161	FM	FA Gummersbach	0	0	0	10	2	-
162	FM	FA Jülich	0	1	6	6	6	-
163	FM	FA Köln-Altstadt	0	0	0	4	0	-
164	FM	FA Köln-Mitte	0	0	0	0	0	-
165	FM	FA Köln-Porz	0	0	12	24	0	-
166	FM	FA Köln-Nord	0	0	8	20	20	-
167	FM	FA Köln-Ost	0	0	3	0	0	-
168	FM	FA Köln-Süd	0	0	0	4	0	-
169	FM	FA Siegburg	0	0	0	30	0	-
170	FM	FA Wipperfürth	0	0	4	4	0	-
171	FM	FA Sankt Augustin	0	1	0	46	0	-
172	FM	FA Köln-West	0	0	0	20	0	-
173	FM	FA Brühl	0	0	11	6	0	-
174	FM	FA Leverkusen	0	0	0	16	0	-
175	FM	GKBP Köln	3	0	0	22	0	-
176	FM	GKBP Aachen	0	1	0	8	0	-
177	FM	GKBP Bonn	0	0	5	4	4	-
178	FM	STRAFA Aachen	0	1	0	8	0	-
179	FM	STRAFA Bonn	0	0	0	0	0	-
180	FM	STRAFA Köln	0	1	0	23	0	-
181	FM	OFD Köln	0	1	14	14	0	-
182	FM	OFD Münster	1	1	45	96	96	-
183	FM	FA Ahaus	2	0	5	60	2	-
184	FM	FA Altena	0	0	12	0	0	-
185	FM	FA Arnsberg	0	0	6	18	0	-
186	FM	FA Beckum	0	1	0	2	0	-
187	FM	FA Bielefeld-Innenstadt	0	2	4	6	0	-
188	FM	FA Bochum-Mitte	0	0	0	6	6	-
189	FM	FA Borken	3	1	0	60	0	-
190	FM	FA Bottrop	0	2	0	15	0	-
191	FM	FA Brilon	0	0	0	20	0	-
192	FM	FA Bünde	0	1	26	20	20	-
193	FM	FA Steinfurt	2	0	0	44	2	-
194	FM	FA Coesfeld	1	0	16	10	65	-
195	FM	FA Detmold	0	2	0	34	0	-
196	FM	FA Dortmund-West	0	1	1	0	1	-
197	FM	FA Dortmund-Hörde	0	1	0	10	0	-
198	FM	FA Dortmund-Unna	0	0	0	10	10	-
199	FM	FA Dortmund-Ost	0	0	3	10	10	-
200	FM	FA Gelsenkirchen	1	2	0	24	0	-
201	FM	FA Hagen	0	0	0	3	0	-
202	FM	FA Hamm	1	0	0	59	0	-
203	FM	FA Hattingen	0	1	4	5	5	-
204	FM	FA Herford	0	0	0	1	0	-
205	FM	FA Herne	0	1	0	8	0	-
206	FM	FA Höxter	0	1	0	15	0	-
207	FM	FA Ibbenbüren	0	0	24	30	0	-
208	FM	FA Iserlohn	0	2	0	16	0	-
209	FM	FA Lemgo	0	0	4	11	0	-
210	FM	FA Lippstadt	0	0	19	0	8	-
211	FM	FA Lübbecke	0	0	16	16	0	-
212	FM	FA Lüdenscheid	0	0	0	5	0	-
213	FM	FA Lüdinghausen	1	1	6	32	0	-
214	FM	FA Meschede	0	0	0	6	0	-
215	FM	FA Minden	0	1	15	55	0	-
216	FM	FA Münster-Außenstadt	1	0	0	50	40	-
217	FM	FA Münster-Innenstadt	6	0	20	60	40	-
218	FM	FA Olpe	0	1	0	1	0	-
219	FM	FA Paderborn	1	0	0	20	20	-
220	FM	FA Recklinghausen	1	1	0	30	0	-
221	FM	FA Schwelm	0	1	4	0	0	-
222	FM	FA Siegen	0	0	0	20	10	-
223	FM	FA Soest	0	2	60	62	62	-
224	FM	FA Warburg	0	0	0	6	0	-
225	FM	FA Warendorf	1	1	0	48	0	-
226	FM	FA Wiedenbrück	0	1	0	56	0	-
227	FM	FA Witten	0	1	6	0	0	-
228	FM	FA Bielefeld-Außenstadt	0	1	0	25	25	-
229	FM	FA Bochum-Süd	0	0	1	1	0	-
230	FM	FA Gütersloh	0	1	10	72	0	-
231	FM	FA Marl	0	0	5	0	60	-
232	FM	GKBP Bielefeld	0	0	2	5	0	Nutzung der Duschen im FA Bielefeld-Innenstadt
233	FM	GKBP Herne	0	0	2	0	0	-
234	FM	GKBP Detmold	0	0	4	10	0	-
235	FM	GKBP Dortmund	0	0	2	10	10	-
236	FM	GKBP Hagen	0	1	0	1	0	-
237	FM	GKBP Münster	2	1	45	48	48	-
238	FM	STRAFA Bielefeld	0	0	2	5	0	Nutzung der Duschen im FA Bielefeld-Innenstadt
239	FM	STRAFA Bochum	1	1	0	6	0	-
240	FM	STRAFA Hagen	0	0	0	0	0	-
241	FM	STRAFA Münster	1	0	0	30	0	-
242	FM	FHF	43	1	700	43	43	Die offenen Stellplätze sind für Studierende (ca. 500 mit/ ca. 200 ohne Fahrradständer).
243	FM	BLB Bielefeld	1	1	0	1	1	-
244	FM	BLB Aachen	8	2	30	0	8	-
245	FM	BLB Zentrale	4	0	8	8	8	-
246	FM	BLB Köln	9	1	0	20	20	-
247	FM	BLB Duisburg	5	1	0	5	5	-
248	FM	BLB Dortmund	10	1	0	10	10	-
249	FM	BLB Düsseldorf	10	0	3	40	40	-
250	FM	BLB Münster	40	0	1	1	0	-
251	FM	FM	12	2	0	30	0	-
252	FM	FortAFin	0	17	0	10	10	-
253	FM	LBV	2	1	0	80	0	-
254	FM	LFS	0	6	12	0	0	-
255	FM	RZF	4	0	12	34	30	-
256	FM	LaFin	5	0	1	1	0	-
257	JM	Amtsgericht Aachen - JZ	0	0	0	50	0	-
258	JM	Amtsgericht Ahaus	1	0	0	3	1	-
259	JM	Amtsgericht Ahlen	0	1	0	24	0	-
260	JM	Amtsgericht Altena	0	0	0	0	0	-
261	JM	Amtsgericht Arnsberg	0	0	10	0	0	-
262	JM	Amtsgericht Bad Berleburg	1	1	1	0	0	-
263	JM	Amtsgericht Bad Oeynhausen	1	0	2	6	0	-
264	JM	Amtsgericht Beckum	0	0	0	0	0	-
265	JM	Amtsgericht Bergheim	0	2	18	15		-
266	JM	Amtsgericht Bergisch Gladbach	0	2	8	0	0	-
267	JM	Amtsgericht Bielefeld	0	0	24	33	0	-
268	JM	Amtsgericht Blomberg	0	0	15	0	0	-
269	JM	Amtsgericht Bocholt	1	0	0	ca. 30	0	
270	JM	Amtsgericht Bochum - JZ	0	0	9 (von16)	7 (von16)	16 (von 6)	-
271	JM	Amtsgericht Bonn	2	0	59	50	0	-
272	JM	Amtsgericht Borken	0	1	0	24	0	-
273	JM	Amtsgericht Bottrop	0	0	0	0	0	-
274	JM	Amtsgericht Brakel	0	1	0	5	0	-
275	JM	Amtsgericht Brilon	0	0	7	0	0	-
276	JM	Amtsgericht Brühl	0	0	19	8		-
277	JM	Amtsgericht Bünde	0	0	10 (von 10)	0	10 (von 10)	-
278	JM	Amtsgericht Castrop-Rauxel	0	0	0	0	0	-
279	JM	Amtsgericht Coesfeld	1	0	25	30		-

	A	B	C	D	E	F	G	H
280	JM	Amtsgericht Delbrück	0	0	6	0	0	-
281	JM	Amtsgericht Detmold	0	0	0	12	0	gute Anbindung an das Fahrradnetz
282	JM	Amtsgericht Dinslaken	0	0	6 (von18)	12 (von 18)	18 (von 18)	Die Stellplätze stehen nur den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung
283	JM	Amtsgericht Dorsten	0	0	0	0	0	-
284	JM	Amtsgericht Dortmund - JZ	0	0	38	12	0	Mietfahrradstation von Drittanbieter vorhanden.
285	JM	Amtsgericht Duisburg - JZ	0	1	6 (von 24)	18 (von 24)	24 (von 24)	-
286	JM	Amtsgericht Duisburg, Nebenstelle	2	0	0	12	0	-
287	JM	Amtsgericht Duisburg-Hamborn	0	0	0	15	0	-
288	JM	Amtsgericht Duisburg-Ruhrort	0	1	8	0	0	-
289	JM	Amtsgericht Dülmen	1	1	0	0	0	Fahrradunterstand in Planung.
290	JM	Amtsgericht Düren	0	0	0	12	0	-
291	JM	Amtsgericht Düsseldorf - JZ	0	0	16	60		-
292	JM	Amtsgericht Emmerich am Rhein	1	1	15 (von 30)	15 (von 30)	10 (von 30)	-
293	JM	Amtsgericht Erkelenz	0	0	10	0	0	-
294	JM	Amtsgericht Eschweiler	0	0	0	0	0	-
295	JM	Amtsgericht Essen - JZ	0	kA	14	12	0	weitere Stellplätze in Planung
296	JM	Amtsgericht Essen-Borbeck	0	0	0	0	0	-
297	JM	Amtsgericht Essen-Steele	0	0	15	0	0	Von den 15 Stellplätzen befinden sich 8 Plätze im Innenhof, die nur den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung stehen.
298	JM	Amtsgericht Euskirchen	0	0	0	0	0	-
299	JM	Amtsgericht Geilenkirchen	1	1	4	0	0	-
300	JM	Amtsgericht Geldern	0	0	15	12	0	-
301	JM	Amtsgericht Gelsenkirchen	0	0	8	0	0	Ende Januar 2016 Umzug in das neue JZ Gelsenkirchen
302	JM	Amtsgericht Ge-Buer Aufhebung zum 31.12.2105	0	0	0	0	0	Ende Januar 2016 Umzug in das neue JZ Gelsenkirchen
303	JM	JZ Gelsenkirchen	0	0	0	18		Einzug zum 31.01.2016; die Abstellplätze befinden sich in der Tiefgarage und stehen nur den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung.
304	JM	Amtsgericht Gladbeck	0	0	0	5	0	-
305	JM	Amtsgericht Grevenbroich	0	1	0	6	0	Die Stellplätze stehen nur den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung.
306	JM	Amtsgericht Gronau (Westf.)	1	0	0	6	0	-
307	JM	Amtsgericht Gummersbach	0	0	0	0	0	-
308	JM	Amtsgericht Gütersloh	0	0	6	18	0	-
309	JM	Amtsgericht Hagen	0	0	0	0	0	-
310	JM	Amtsgericht Hagen - ZEMA	0	0	0	0	0	-
311	JM	Amtsgericht Halle (Westf.)	0	1	2	5		Die 5 Stellplätze stehen den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung.
312	JM	Amtsgericht Hamm	2	0	0	73		Die Abstellplätze befinden sich im Keller u sind ausschließlich für die Mitarbeiter/-innen zugänglich.
313	JM	Amtsgericht Hattingen	0	0	3	0	0	-
314	JM	Amtsgericht Heinsberg	1	0	6	0	0	-
315	JM	Amtsgericht Herford	0	0	0	0	0	-
316	JM	Amtsgericht Herne	0	0	0	8	0	-
317	JM	Amtsgericht Herne-Wanne	0	0	0	5	0	-
318	JM	Amtsgericht Höxter	1	0	12	3		-
319	JM	Amtsgericht Ibbenbüren	1	0	0	20	0	-
320	JM	Amtsgericht Iserlohn	0	1	0	7	0	-
321	JM	Amtsgericht Jülich	1	0	0	0	1	-
322	JM	Amtsgericht Kamen	0	0	5	5	0	-
323	JM	Amtsgericht Kempen	1	1	0	12	0	-
324	JM	Amtsgericht Kerpen	0	0	8	12	0	-
325	JM	Amtsgericht Kleve	0	0	0	0	0	-
326	JM	Amtsgericht Köln	0	0	0	119	0	-
327	JM	Amtsgericht Königswinter	0	1	0	6	0	-
328	JM	Amtsgericht Krefeld - JZ	2	2	0	25		-
329	JM	Amtsgericht Krefeld, Nebenstelle	0	0	26	0	0	-
330	JM	Amtsgericht Langenfeld (Rhld.)	0	1	21	0	0	-
331	JM	Amtsgericht Lemgo	1	1	0	12	6	-
332	JM	Amtsgericht Lennestadt	0	0	0	0	0	-
333	JM	Amtsgericht Leverkusen	2	1	10	0	0	-
334	JM	Amtsgericht Lippstadt	1	0	0	48	0	-
335	JM	Amtsgericht Lübbecke	1	0	12	0	0	-
336	JM	Amtsgericht Lüdenscheid	0	1	0	0	0	-
337	JM	Amtsgericht Lüdinghausen	0	0	10	0	0	-
338	JM	Amtsgericht Lünen	1	0	0	20	0	-
339	JM	Amtsgericht Marl	0	0	20	10	0	-
340	JM	Amtsgericht Marsberg	0	0	0	0	0	-
341	JM	Amtsgericht Medebach	0	0	0	0	0	-
342	JM	Amtsgericht Meinerzhagen	0	0	0	0	0	-
343	JM	Amtsgericht Menden (Sauerland)	0	1	5	0	0	-
344	JM	Amtsgericht Meschede	0	0	0	0	0	-
345	JM	Amtsgericht Mettmann	0	0	14	0	0	-
346	JM	Amtsgericht Minden	0	0	5	25	0	-
347	JM	Amtsgericht Moers	0	0	0	12	0	Die Stellplätze stehen nur den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung
348	JM	Amtsgericht Mönchengladbach	0	0	0	7	0	-
349	JM	Amtsgericht Mönchengladbach-Rheydt	0	0	2	2	0	-
350	JM	Amtsgericht Monschau	0	0	0	0	0	-
351	JM	Amtsgericht Mühlheim an der Ruhr	0	0	25	0	0	Bau eines überdachten Stellplatzes geplant, Anbindung an Radschnellweg RS 1
352	JM	Amtsgericht Münster	1	1	16	30	0	-
353	JM	Amtsgericht Nettetal	0	0	0	6	0	-
354	JM	Amtsgericht Neuss	1	0	25	0	0	-
355	JM	Amtsgericht Oberhausen	0	0	12 (von 12)	0	12 (von12)	-
356	JM	Amtsgericht Olpe	0	0	0	0	0	-
357	JM	Amtsgericht Paderborn - JZ	0	0	0	15	0	-
358	JM	Amtsgericht Plettenberg	0	0	0	0	0	-
359	JM	Amtsgericht Rahden	0	1	4	10	0	Mobilitätsrouten in der Nähe
360	JM	Amtsgericht Ratingen	0	1	9	0	0	-
361	JM	Amtsgericht Recklinghausen	0	0	17	0	0	12 der Stellplätze sind nur für Mitarbeiter/-innen zugänglich.
362	JM	Amtsgericht Remscheid	0	1	0	0	0	-
363	JM	Amtsgericht Rheda-Wiedenbrück	0	0	0	16	0	-
364	JM	Amtsgericht Rheinbach	0	0	0	12	0	-
365	JM	Amtsgericht Rheinberg	0	0	6	8	0	-
366	JM	Amtsgericht Rheine	1	0	0	20	0	-
367	JM	Amtsgericht Schleiden	0	0	0	0	0	-
368	JM	Amtsgericht Schmallenberg	0	0	0	0	0	-
369	JM	Amtsgericht Schwelm	0	0	6	0	0	-
370	JM	Amtsgericht Schwerte	1	0	4	3	0	Die witterungsgeschützen Stellplätze stehen nur den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung.
371	JM	Amtsgericht Siegburg JZ	1	0	0	5	15	-
372	JM	Amtsgericht Siegen - JZ	0	0	0	14	8 (von 14)	-
373	JM	Amtsgericht Soest	0	0	7	9	0	
374	JM	Amtsgericht Solingen	0	1	10	0	0	gute Anbindung an das örtliche Radverkehrsnetz
375	JM	Amtsgericht Steinfurt	0	0	20	20		Die witterungsgeschützen Stellplätze stehen nur den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung.
376	JM	Amtsgericht Tecklenburg	0	0	3	0	0	-
377	JM	Amtsgericht Unna	0	1	6	10	0	-
378	JM	Amtsgericht Velbert	0	0	1	0	0	Anbindung an das Radnetz "Panoramaweg".
379	JM	Amtsgericht Viersen	0	0	15	0	0	Anbindung an das örtliche Radverkehrsnetz
380	JM	Amtsgericht Waldbröl	0	0	0	0	0	-
381	JM	Amtsgericht Warburg	0	0	0	0	0	-
382	JM	Amtsgericht Warendorf	0	0	0	25	0	-
383	JM	Amtsgericht Warstein	0	0	5	0	0	-
384	JM	Amtsgericht Werl	2	0	10	0	0	-
385	JM	Amtsgericht Wermelskirchen	0	2	0	0	0	-
386	JM	Amtsgericht Wesel	1	0	10	20		gute Anbindung an das Radverkehrsnetz im Kreis Wesel
387	JM	Amtsgericht Wetter	0	0	10	0	0	-
388	JM	Amtsgericht Wipperfürth	0	1	10	0	0	-
389	JM	Amtsgericht Witten	0	0	5	0	0	Die Mitarbeiter/-innen haben die Möglichkeit, ihre Räder in der Tiefgarage abzustellen.
390	JM	Amtsgericht Wuppertal	0	4	14	0	0	-
391	JM	Arbeitsgericht Aachen - JZ	0	0	0	50	0	-
392	JM	Arbeitsgericht Arnsberg	0	0	10	0	0	-
393	JM	Arbeitsgericht Bielefeld	0	0	4	0	0	-
394	JM	Arbeitsgericht Bocholt	0	0	0	20	0	-
395	JM	Arbeitsgericht Bochum	0	0	0	0	0	-
396	JM	Arbeitsgericht Bonn	0	1	6	0	0	-
397	JM	Arbeitsgericht Detmold	0	0	0	10	0	-
398	JM	Arbeitsgericht Dortmund	0	0	12	1		-
399	JM	Arbeitsgericht Duisburg	0	0	0	18		-
400	JM	Arbeitsgericht Düsseldorf	0	0	0	0	0	-
401	JM	Arbeitsgericht Essen	0	0	4	0	0	gemeinsame Nutzung der Abstellplätze mit dem LSG
402	JM	Arbeitsgericht Gelsenkirchen	0	0	0	0	0	Ende Januar 2016 Umzug in das neue JZ Gelsenkirchen
403	JM	Arbeitsgericht Hagen	0	0	0	0	0	-
404	JM	Arbeitsgericht Hamm - JZ	0	0	0	10	0	-
405	JM	Arbeitsgericht Herford	0	0	4	0	0	Abstellplätze werden zusammen mit dem im Haus ansässigen Teil der Kreispolizei genutzt.
406	JM	Arbeitsgericht Herne	0	0	5	0	0	-

	A	B	C	D	E	F	G	H
407	JM	Arbeitsgericht Iserlohn	0	0	5	0	0	-
408	JM	Arbeitsgericht Köln	2	2	10 (von 35)	25 (von 35)	15 (von 35)	-
409	JM	Arbeitsgericht Krefeld	0	0	0	0	0	-
410	JM	Arbeitsgericht Minden - JZ	0	0	0	40	0	-
411	JM	Arbeitsgericht Mönchengladbach	0	0	0	0	0	-
412	JM	Arbeitsgericht Münster - JZ	0	0	0	20	0	-
413	JM	Arbeitsgericht Oberhausen	0	1	0	0	0	-
414	JM	Arbeitsgericht Paderborn	0	0	4	0	0	-
415	JM	Arbeitsgericht Rheine	0	0	0	2	0	Ingesamt sind 40 Abstellplätze zugleich für die Mitarbeiter/-innen der Agentur für Arbeit vorhanden.
416	JM	Arbeitsgericht Siegburg - JZ	1	0	0	5	15	-
417	JM	Arbeitsgericht Siegen	0	0	0	0	0	-
418	JM	Arbeitsgericht Solingen	0	1	22	0	0	-
419	JM	Arbeitsgericht Wesel	0	0	0	0	0	-
420	JM	Arbeitsgericht Wuppertal	0	0	0	0	0	-
421	JM	Ausbildungszentrum der Justiz NRW	0	0	0	0	0	-
422	JM	Fachhochschule für Rechtspflege NRW	1		10 (von 20)	10 (von 20)		Den Studierenden und Lehrgangsteilnehmer/-innen werden gegen einen Kostenbeitrag Unterkünfte zur Verfügung gestellt, die jeweils über eine separate Nasszelle verfügen. Zudem werden für die Lehrenden und Verwaltungsmitarbeiter/-innen mehrere Duschgelegenheiten bereitgestellt.
423	JM	Finanzgericht Düsseldorf	0	0	0	0	0	-
424	JM	Finanzgericht Köln	0	1	9 (von 24)	15 (von 24)	10 (von 24)	Die 15 witterungsgeschützten Abstellplätze stehen ausschließlich den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung
425	JM	Finanzgericht Münster	1	0		40		In Münster ist das Radverkehrsnetz weitverzeigt ausgebaut und verfügt über Fahrradparkhäuser mit einer angeschlossenen Fahrradmietstation.
426	JM	Generalstaatsanwaltschaft Düsseldorf	0	1	0	3		-
427	JM	Generalstaatsanwaltschaft Hamm - JZ	3	0	78	40	24	Vor der Dienststelle befindet sich ein Fahrradverleih der nextbike GmBH, welcher von den Teilnehmern am JobTicket (für eine 1/2 Std. kostenfrei) genutzt werden kann.
428	JM	Generalstaatsanwaltschaft Köln	0	0	8	25	0	Es stehen weitere 16 öffentliche Abstellplätze zur Verfügung.
429	JM	Jugendarrestanstalt Bottrop	0	0	0	0	0	-
430	JM	Jugendarrestanstalt Düsseldorf	0	0	0	0	0	-
431	JM	Jugendarrestanstalt Essen	0	0	0	0	0	-
432	JM	Jugendarrestanstalt Lünen	0	3	0	0	0	-
433	JM	Jugendarrestanstalt Remscheid	0	2	0	0	0	-
434	JM	Jugendarrestanstalt Wetter (Ruhr)	0	1	0	0	0	-
435	JM	Justizakademie des Landes NRW - Gustav-Heinemann-Haus -	0	1	6	0	0	-
436	JM	Justizministerium des Landes NRW	2	1	0	14		-
437	JM	Justizvollzugsanstalt Aachen	16	16	0	36	0	Dienstfahrräder werden nur auf dem Anstaltsgelände genutzt.
438	JM	Justizvollzugsanstalt Attendorn	0	15	0	9	33	2 Fahrradwerkstätten im Ort
439	JM	Justizvollzugsanstalt Bielefeld Senne	0	31	0	22	0	Bei den aufgeführten Duschen handelt es sich um die Gesamtzahl der den Bediensteten zur Verfügung stehenden Duschmöglichkeiten der Hafthäuser Senne und Ummen sowie aller Außenstellen
440	JM	Justizvollzugsanstalt Bielefeld-Brackwede	0	4	0	20	0	-
441	JM	Justizvollzugsanstalt Bochum	0	16	0	8	0	-
442	JM	Justizvollzugsanstalt Bochum-Langendreer	0	6	0	0	0	-
443	JM	Justizvollzugsanstalt Castrop-Rauxel	0	25	0	10	0	Jedes Hafthaus, die Sporthalle und das Küchengebude verfügen über Duschmöglichkeitwen, die auch von Bediensteten genutzt werden können. In der Nähe befindet sich der Emscher-Radweg.
444	JM	Justizvollzugsanstalt Detmold	0	6	0	12	0	Anbindung an das Radverkehrsnetz
445	JM	Justizvollzugsanstalt Dortmund	0	7	0	0	0	-
446	JM	Justizvollzugsanstalt Duisburg-Hamborn	0	10	16	7 (von 16)	0	-
447	JM	Justizvollzugsanstalt Düsseldorf	0	12	0	20		-
448	JM	Justizvollzugsanstalt Essen	0	0	0	0	0	-
449	JM	Justizvollzugsanstalt Euskirchen	12	3	8	32	0	vorhandene Fahrradwerkstatt, sehr gute Anbindung ans Radwegenetz (direkt vor der Anstalt führt der größte Radweg entlang
450	JM	Justizvollzugsanstalt Geldern	1	11	0	20		Ca. 20-30 Bedienstete kommen in den Sommermonaten regelmäßig mit dem (eigenen Fahrrad zur Dienststelle.
451	JM	Justizvollzugsanstalt Gelsenkirchen	0	8	10 (von 30)	30 (von 30)	20 (von 30)	-
452	JM	Justizvollzugsanstalt Hagen	0	0	0	0	0	Auf Grund der topographischen Lage und der fehlenden öffentlichen Infrastruktur nutzen Bedienstete in der Regel nicht das Rad für den täglichen Arbeitsweg.
453	JM	Justizvollzugsanstalt Hamm	2	6	0	30	0	Umkleideraum und Spinde sind vorhanden. Die Behörde hat in 2015 am NRW-Projekt Stadtradeln teilgenommen. Der Gesundheitstag 2016 soll in Form einer Radtour angeboten werden.
454	JM	Justizvollzugsanstalt Heinsberg	0	14	0	16	0	-
455	JM	Justizvollzugsanstalt Herford	0	8	0	24	0	Schließfächer für Kleidung, Helm etc. sind vorhanden.
456	JM	Justizvollzugsanstalt Hövelhof	0	0	0	0	0	-
457	JM	Justizvollzugsanstalt Iserlohn	0	4	0	10	0	Die Anzahl der Stellplätze ist jederzeit erweiterbar.
458	JM	Justizvollzugsanstalt Kleve	1	5	10	30	0	-
459	JM	Justizvollzugsanstalt Köln	1	0	0	30	0	Das Dienstfahrrad dient ledglich als Ersatz für das sog. Ringmauerfahrzeug.
460	JM	Justizvollzugsanstalt Moers-Kapellen	0	6	20	0	0	Eigene Fahrradwerkstatt und Fahrradverleihprogramm (32 Leifahrräder) für Gefangene für 1,-/24 Std bzw. 2,- / Wochenende
461	JM	Justizvollzugsanstalt Münster	0	4	40	26	0	-
462	JM	Justizvollzugsanstalt Remscheid	0	0	0	0	0	-
463	JM	Justizvollzugsanstalt Rheinbach	0	9	0	25	0	-
464	JM	Justizvollzugsanstalt Schwerte	0	4	0	10	0	-
465	JM	Justizvollzugsanstalt Siegburg	0	10	0	10	0	Fahrrad-Werkstatt
466	JM	Justizvollzugsanstalt Werl	0	10	30	50	0	-
467	JM	Justizvollzugsanstalt Willich I	0	8	0	40	0	-
468	JM	Justizvollzugsanstalt Willich II	0	0	0	0	0	-
469	JM	Justizvollzugsanstalt Wuppertal-Ronsdorf	0	6	0	5		-
470	JM	Justizvollzugsanstalt Wuppertal-Vohwinkel	0	5	0	12		-
471	JM	Justizvollzugskrankenhaus NRW	0	25	0	15	0	-
472	JM	Justizvollzugsschule NRW - Josef-Neuberger-Haus -	6	22	6	0	0	Die Fahrräder dienen den Anwärter/-innen zur körperlichen Ertüchtigung, zum Ausgleich von Bewegungsmangel, zur gemeinsamen Freizeitgestaltung und zur aktiven Erholung.
473	JM	Landesarbeitsgericht Düsseldorf	0	0	0	0	0	-
474	JM	Landesarbeitsgericht Hamm - JZ	0	0	0	10	0	-
475	JM	Landesarbeitsgericht Köln	1	2	10 (von 35)	25 (von 35)	15 (von 35)	-
476	JM	Landessozialgericht NRW	0	1	3	0	0	öffentliche Abstellplätze vor dem Haus
477	JM	Landgericht Aachen - JZ	0	0	0	50	0	-
478	JM	Landgericht Arnsberg	0	0	6	0	0	Ruhrtalradweg in der Nähe
479	JM	Landgericht Bielefeld	0	0	10	29		Fahrradparkhaus am Bielefer HBF
480	JM	Landgericht Bochum - JZ	0	0	9 (von 16)	7 (von 16)	16 (von 16)	-
481	JM	Landgericht Bonn	2	0	59	50	0	-
482	JM	Landgericht Detmold - JZ	0	0	0	0	0	-
483	JM	Landgericht Dortmund	0	1	0	0	10	Die Abstellplätze sind ausschließlich für die Mitarbeiter/-innen zugänglich.
484	JM	Landgericht Duisburg - JZ	0	1	6 (von 24)	18 (von 24)	24 (von 24)	-
485	JM	Landgericht Düsseldorf - JZ	0	0	16	60		-
486	JM	Landgericht Essen - JZ	0	kA	14	12	0	weitere Stellplätze in Planung
487	JM	Landgericht Hagen	0	0	0	5	0	-
488	JM	Landgericht Kleve	0	0	0	30	0	-
489	JM	Landgericht Köln	0	0	0	119	0	-
490	JM	Landgericht Krefeld - JZ	2	2	0	25		-
491	JM	Landgericht Mönchengladbach	0	1	0	8	0	-
492	JM	Landgericht Münster	0	0	0	52	0	gute Anbindung an das Radverkehrsnetz; am HBF Fahrradparkhaus mit Werkstattservice u Waschanlage.
493	JM	Landgericht Paderborn - JZ	0	0	0	15	0	-
494	JM	aSD Brakel	0	0	0	0	0	-
495	JM	aSD Paderborn	0	0	12	12		-
496	JM	Landgericht Siegen - JZ	0	0	0	14	8 (von 14)	-
497	JM	Landgericht Wuppertal	0	0	0	0	0	-
498	JM	Oberlandesgericht Düsseldorf	2	4	39 (von 64)	25 (von 64)	25 (von 64)	-
499	JM	Oberlandesgericht Hamm - JZ	3	0	78	40	24	Vor der Dienststelle befindet sich ein Fahrradverleih der nextbike GmBH, welcher von den Teilnehmern am JobTicket (für eine 1/2 Std kostenfrei) genutzt werden kann.
500	JM	Oberlandesgericht Hamm, Nebenstelle	0	0	10	0	12	-
501	JM	Oberlandesgericht Hamm, Nebenstelle	2	0	0	15	0	-
502	JM	Oberlandesgericht Hamm, Nebenstelle	0	0	10	0	0	-
503	JM	Oberlandesgericht Köln	0	0	8	25		Es stehen weitere 16 öffentliche Abstellplätze zur Verfügung.
504	JM	Oberverwaltungsgericht für das Land NRW	0	0	0	28	12	-
505	JM	Sozialgericht Aachen - JZ	0	0	0	50	0	-
506	JM	Sozialgericht Detmold	0	0	0	15	0	Die Fahrradstellplätze stehen für die Bediensteten des Gerichts im Innenhof zur Verfügung
507	JM	Sozialgericht Dortmund	0	3	12	1		-

	A	B	C	D	E	F	G	H
508	JM	Sozialgericht Duisburg	0	0	0	18	0	-
509	JM	Sozialgericht Düsseldorf	0	0	0	11	0	Fahrradwerkstatt ist fußläufig in ca. 2 Minuten erreichbar.
510	JM	Sozialgericht Gelsenkirchen	0	0	0	0	0	-
511	JM	Sozialgericht Köln	0	0	0	0	0	-
512	JM	Sozialgericht Münster	1	0	0	15	0	-
513	JM	Sozialtherapeutische Anstalt Gelsenkirchen						
514	JM	Staatsanwaltschaft Aachen - JZ	0	0	0	50	0	-
515	JM	Staatsanwaltschaft Arnsberg	0	0	10	0	0	-
516	JM	Staatsanwaltschaft Bielefeld	0	0	10	10	0	-
517	JM	Staatsanwaltschaft Bochum - JZ	0	0	9 (von 16)	7 (von 16)	16 (von 16)	-
518	JM	Staatsanwaltschaft Bonn	0	0	10	20		-
519	JM	Staatsanwaltschaft Detmold- JZ	0	0	0	0	0	-
520	JM	Staatsanwaltschaft Dortmund - JZ	0	0	38	12	0	Mietfahrradstation von Drittanbieter vorhanden.
521	JM	Staatsanwaltschaft Duisburg	0	0	0	24	0	-
522	JM	Staatsanwaltschaft Düsseldorf	0	0	0	0	16	-
523	JM	Staatsanwaltschaft Essen	0	3	15	0	0	-
524	JM	Staatsanwaltschaft Hagen	0	0	0	0	0	Fahhradwerkstatt in 70 m Entfernung
525	JM	Staatsanwaltschaft Kleve	0	0	0	34	0	-
526	JM	Staatsanwaltschaft Köln	0	2	31	0	0	-
527	JM	Staatsanwaltschaft Krefeld	0	0	26	0	0	-
528	JM	Staatsanwaltschaft Mönchengladbach	0	0	0	12	0	-
529	JM	Staatsanwaltschaft Münster	2	0	47	62	0	-
530	JM	Staatsanwaltschaft Paderborn	2	1	4	12	0	-
531	JM	Staatsanwaltschaft Siegen - JZ	0	0	0	14	8 (von 14)	-
532	JM	Staatsanwaltschaft Wuppertal	0	0	0	0	0	Die Topographie des Bergischen Landes führt dazu, dass die Fahrradnutzung keine Bedeutung hat.
533	JM	Verwaltungsgericht Aachen - JZ	0	0	0	50	0	-
534	JM	Verwaltungsgericht Arnsberg	0	0	6	2	0	-
535	JM	Verwaltungsgericht Düsseldorf	0	1	0	36		-
536	JM	Verwaltungsgericht Gelsenkirchen	0	1	0	12		-
537	JM	Verwaltungsgericht Köln	0	1	9 (von 24)	15 (von 24)	10 (von 24)	Die 15 witterungsgeschützten Abstellplätze stehen ausschließlich den Mitarbeiter/-innen zur Verfügung
538	JM	Verwaltungsgericht Minden	0	0	0	40	0	-
539	JM	Verwaltungsgericht Münster	0	0	0	2	2	
540	MGEPA	Ministerium	7	2	8	ca. 35	ca. 35	Reifenfüllanlage
541	MGEPA	ZLG	Fehlanzeige	0		Fehlanzeige		
542	MGEPA	LZG Bochum	Fehlanzeige	0		Fehlanzeige		
543	MGEPA	LZG Bielefeld	1	0		Fehlanzeige		
544	LRH	LRH	0	0				Abstellanlagen gem. mit dem benachbarten FA
545	MWEIMH		3	2		40	40	
546	MWEIMH	MPA NRW		7		4	4	1 Segway
547	MWEIMH	LBME NRW		24		22	22	
548	MWEIMH	GD NRW			9	21	21	
549	MAIS	Dienstgebäude Fürstenwall 25	4*	2		37	37	* davon ein Pedelec; Fahrradkeller vorhanden
550	MAIS	Landesinstitut für Arbeitsgestaltung LIA.nrw:						
551	MAIS	Gurlittstraße	0	2		10	0	überdacht
552	MAIS	Ulenbergstraße	0			10	0	überdacht

Tabelle zu IX-9

Einrichtung	Anzahl Dienstfahrräder	Anzahl Duschen	Anzahl Fahrradabstellplätze			Sonstiges	Anzahl Fahrräder Streifendienst
			offen	witterungsgeschützt	diebstahlsicher		
KPB Aachen	15	13	28	25	53		6
KPB Bielefeld	0	107	45	125	125		21
KPB Bochum	24	161	164	0	0		8
KPB Bonn	52	64	0	52	52	50 Stellplätze witterungsgeschützt	15
KPB Borken	30	21	54	65	29	Garage	13
KPB Coesfeld	39	12	0	98	98		0
KPB Dortmund	49	84	15	0	54		24
KPB Duisburg	57	116	35	41	66		32
KPB Düren	0	8	0	3	3		0
KPB Düsseldorf	0	207	115	0	87		5
KPB Enneppe - Ruhr	6	4	3	7	7		0
KPB Essen	15	161	0	0	6		9
KPB Euskirchen	0	6	0	4	4		4
KPB Gelsenkirchen	19	44	33	24	19		4
KPB Gütersloh	32	29	0	50	50		16
KPB Hagen	10	15	0	10	10		10
KPB Hamm	14	9	0	18	18		10
KPB Heinsberg	11	21	0	30	30		6
KPB Herford	12	17	0	33	33		12
KPB Hoch-Sauerland-Kreis	0	7	10	20	0		0
KPB Höxter	5	3	0	0	5		1
KPB Kleve	7	32	0	76	76		10
KPB Köln	0	117	24	219	243	43 Fahrräder außerhalb WD und FS	116
KPB Krefeld	2	20	30	45	45		19
KPB Lippe	13	7	0	13	13		7
KPB Märkischer Kreis	12	10	10	10	10		9
KPB Mettmann	25	36	17	31	31	Garagen	19
KPB Minden-Lübbecke	8	4	0	3	3		0
KPB Mönchengladbach	12	12	10	0	1	Garage	4
KPB Münster	98	7	0	98	98		88
KPB Oberbergischer Kreis	0	0	0	0	0		0
KPB Oberhausen	19	15	3	1	4		0
KPB Olpe	2	12	10	30	25		0
KPB Paderborn	37	21	0	68	0		22
KPB Recklinghausen	53	26	70	60	0		49
KPB Rhein-Erft-Kreis	15	32	0	0	20		15
KPB Rheinisch-Bergischer Kreis	4	17	4	11	11		4
KPB Rhein-Kreis Neuss	35	19	6	16	17	3 E-Bikes	35
KPB Rhein-Sieg-Kreis	8	22	32	16	16		3
KPB Siegen-Witgenstein	0	19	3	1	0		0
KPB Soest	13	26	26	34	60		8
KPB Steinfurt	56	36	25	117	112		46
KPB Unna	15	15	4	1	11		0
KPB Viersen	16	15	3	25	18		8
KPB Warendorf	40	18	0	12	50		16
KPB Wesel	31	22	0	31	31		26
KPB Wuppertal	13	15	0	9	13		13
LAFP NRW	136	419	981	108	0		0
LKA NRW	5	29	60	30	10		0
LZPD NRW	0	31	0	44	44		0
DHPol	1	13	0	3	0	2 Fahrradkeller	0