



Radwegenetz: endlich Lücken-Schluss

NRVP 3.0: Umsetzung durch Aktionsplan sicherstellen

Nur 41 % der Bundesstraßen, 27 % der Landesstraßen und 18 % der Kreisstraßen waren 2019 mit Radwegen ausgestattet. Lückenlose Radverkehrsnetze mit modernen Radwegen sind regional/kommunal auch 2021 noch immer eher die Ausnahme als der Regelfall. Der NRVP 3.0 reagiert auf diese eklatanten Defizite und sieht den flächendeckenden Ausbau der Radwegenetze vor. Damit es – anders als beim NRVP 2.0 geschehen – nicht bei bloßen Ankündigungen bleibt, müssen die Ziele endlich durch einen konkreten Aktionsplan unterfüttert werden. Endlich machen!

Im Guten auseinander gehen

Die Verkehrsforschung kann heute sicher beschreiben, welche Verkehrsweegeanordnung Fahrrad- und Autofahrer*innen gleichermaßen als „sicher“ und angenehm empfinden. Das wichtigste Merkmal ist die echte bauliche Trennung von Auto- und Fahrradspuren. Der „eigene Weg“ für Fahrräder sollte dabei nicht links an parkenden Autos entlanglaufen und „breit genug“ sein. Das ist erst ab 2,50 m Breite der Fall. Ist mehr Platz vorhanden, haben sich zwei Radspuren für unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten bewährt. Die meisten bestehenden Radwege erfüllen diese Anforderungen nicht und sind für die heutigen Nutzungszahlen und Geschwindigkeiten schlicht zu eng.

Ohne Abstriche: Anbindung des ländlichen Raums

Hohe Differenzgeschwindigkeiten zwischen motorisierten und unmotorisierten Verkehrsteilnehmenden – wie sie insbesondere entlang von Landstraßen auftreten – bergen massive Gefahren. Bei Neubau und Instandhaltung von Landstraßen muss daher die Einrichtung getrennter Radwege verpflichtend werden. Nur durch ein lückenloses und sicheres Radwegenetz kann die Anbindung des ländlichen Raumes gelingen, ein - im Zusammenspiel mit einem gut ausgebauten ÖPNV - elementarer Baustein für das Gelingen der Verkehrs- und Klimawende.

Veränderte Rolle des Bundes

Bei Radwegenetzen, in denen kommunale, Landes- und Bundeszuständigkeiten zusammen kommen soll der Bund zukünftig noch stärker als Impulsgeber, Förderer und in moderierender Rolle auftreten. Oberstes Ziel muss die Erhöhung der Umsetzungsgeschwindigkeit und der Ausgleich verschiedener Interessen sein. Strecken entlang von Bundesstraßen, Bundeswasserstraßen und Eisenbahnstrecken bieten großes Potential für eine rasche Umsetzung von Radschnellwegen.

Mehr Fachleute in den Kommunen

Kommunale Beiträge zur Radverkehrswende scheitern häufig nicht am Geld, sondern an fehlender fachlicher Kompetenz und planerischer Ressource. Die letztjährige Einrichtung von Stiftungsprofessuren ist ein erster richtiger Schritt raus aus dieser Misere. Es muss gewöhnlich werden, dass die Interessen der Radfahrenden in jeder Kommune von ausgebildeten Radwege-Planungsexpert*innen eingebracht und umgesetzt werden. Aktuell fehlt es vielfach bereits an Fachkräften, um die bestehende (Bundes-)Förderungen abzurufen und einzusetzen. Eine Fachkräftekampagne – in Abstimmung mit dem weiteren Ausbau der Radverkehrs-Stiftungsprofessuren – sollte zukünftig benötigtes qualifiziertes Personal gewinnen.

Unsere Forderungen

- 1.** Konsequenter Ausbau der Radwegeinfrastruktur zu einem bundesweit lückenlosen Radwegenetz
- 2.** Die Umsetzung des NRVP 3.0 durch einen konkreten Aktionsplan sicherstellen
- 3.** Förderung und Moderierung bei Radschnell- und Radhauptwegen in unterschiedlichen Verantwortungsbereichen
 - a. Entlang von Wasserstraßen
 - b. Entlang von Bundesstraßen
- 4.** Radwege künftig ausreichend breit, mit zwei Fließgeschwindigkeiten und geschützt vor motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen bauen
- 5.** Langfristige Förderung von Modell- und Leuchtturmprojekten

6. Verkürzung von behördlichen
Genehmigungsverfahren

7. Kampagne für mehr Fachkompetenz und -personal an
den Schlüsselstellen kommunaler
Radverkehrsplanung