



Das Fahrrad ist wichtiger Teil der Verkehrswende

Der Deutsche Landkreistag ist davon überzeugt, dass das Fahrrad ein wesentlicher Teilbaustein zur Verbesserung der Mobilität in der Fläche sein kann. Anlässlich der Veröffentlichung von Positionen des kommunalen Spitzenverbandes zu diesem Thema sagte Präsident Landrat Reinhard Sager: „Wir sollten das Rad in seiner Bedeutung auch auf dem Land nicht unterschätzen. Es spielt gerade in Verbindung mit dem Nahverkehr eine wichtige Rolle für nachhaltige und umweltfreundliche Mobilitätslösungen. Aber nicht alles, was in der Stadt passt, ist auch für das Land geeignet. Die gesetzlichen Bestimmungen sowie die Förderpolitik müssen daher viel mehr als bisher auch die Besonderheiten in der Fläche in den Blick nehmen.“

Die Landkreise seien zentrale Akteure für die Radverkehrsförderung in den ländlichen Räumen. Ihnen komme besondere Bedeutung als Träger überörtlicher Radwege sowie als Koordinatoren, fachliche Berater und Ansprechpartner der Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von Radwegen zu. „Außerdem sind sie als Träger der Nahverkehrsangebote wichtiger Knotenpunkt, wenn es um die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr geht“, so Sager.

Es sei deshalb „gut und richtig, dass der Bund die Mittel für den Radwegebau aufstockt und auch unabhängig vom Verlauf von Bundesstraßen investieren will. Allerdings müssen die Förderbedingungen stärker auf die Verhältnisse in den Landkreisen ausgerichtet werden.“ Die geforderten Nutzerzahlen, Wegebreiten und Streckenlängen seien leider zu stark auf die Großstädte und Ballungsräume zugeschnitten. „Wir brauchen hier für die Fläche eine bessere Passung, um die Potenziale des Radverkehrs auch außerorts zu nutzen“, sagte er.

In der Fläche müssten des Weiteren auch alternative Wege gangbar gemacht werden, um die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu verbessern und neue Strecken für das Fahrrad zu erschließen. „Wir können nicht an jeder Kreisstraße einen gesondert geführten Radweg bauen. Ein guter Ansatz für schwach befahrene Kreisstraßen mit geringer Verkehrsdichte und gut einsehbarem Streckenverlauf ist bei ausreichender Fahrbahnbreite die aus den Niederlanden stammende Idee eines Schutzstreifens außerhalb von Ortschaften“, erläuterte der DLT-Präsident.

Solche Markierungslösungen seien allerdings in Deutschland bislang nicht außerorts zulässig. „Untersuchungen auf deutschen Teststrecken haben aber gezeigt, dass sowohl das Sicherheitsgefühl der Radfahrer verbessert wird als auch die Häufigkeit und Schwere von Unfällen sinken. Der Charme dieser Variante besteht vor allem darin, geeignete Straßen bei geringer Verkehrsfrequenz, guter Einsehbarkeit kombiniert mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung kostengünstig für den Radverkehr zu erschließen. Damit wäre viel gewonnen.“ Die Alternative dazu sei nicht ein gesonderter Radweg, sondern dass die Radfahrer weiterhin ungeschützt auf der Straße fahren müssten.“ Das Bundesverkehrsministerium sollte sich dafür öffnen und den Rechtsrahmen entsprechend anpassen.

In vielen Landkreisen seien darüber hinaus interkommunale Radverkehrs- und Radwegekonzepte erarbeitet worden. „Diese betrachten nicht nur die Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen, sondern beziehen auch ländliche und touristische Wege mit ein. Dadurch lassen sich zusätzliche Synergien zwischen touristischen Angeboten und dem Alltagsverkehr schaffen.“

Der Deutsche Landkreistag erwartet daher von Bund und Ländern, dass die Förderung von Radwegen nicht an Gemeindegrenzen endet und hierbei der Radverkehr mehr als bislang als Netz verschiedener Fortbewegungsmittel gesehen wird. „Gerade bei der Mobilität hängen viele Dinge miteinander zusammen und müssen als Ganzes betrachtet und optimiert werden. Dabei spielt auch das Fahrrad eine beachtliche Rolle“, so Sager abschließend.

Das Papier „Den Radverkehr als Teil der Mobilitätswende auch in der Fläche voranbringen“ ist dieser Pressemitteilung beigelegt und unter www.landkreistag.de abrufbar.