

Ergebnispapier: Radverkehr erobert das Land

Grundsatzaussagen

- Radverkehr wird wichtiger Bestandteil kommunaler Politik und Planung: Die Entwicklung des Radverkehrs wird (auch) in den Gemeinden, Städten und Kreisen in ländlichen Räumen¹ als unverzichtbare Querschnittsaufgabe verstanden und vorangetrieben, um dort die Fahrradnutzung signifikant zu erhöhen.
- Geeignete Instrumente für ländliche Räume: Eine integrierte Betrachtung von Mobilität, Siedlungs- und Nahversorgungsstruktur, die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen sowie die Schaffung geeigneter Kooperations- und Organisationsstrukturen stellen wesentliche Rahmenbedingungen dar, um das bislang stark auf Pkw-Nutzung orientierte Mobilitätsverhalten zu verändern. Dies bietet die Chance, die Fahrradnutzung signifikant zu erhöhen.
- Radverkehr als Chance: Radverkehrsförderung leistet in ländlichen Räumen einen Beitrag zu eigenständiger Mobilität und sozialer Teilhabe und ist eingebettet in integrierte Mobilitäts- und Nahversorgungskonzepte.
- Bedarfsgerecht und angebotsorientiert planen: Radfahrende in ländlichen Räumen brauchen durchgängige und sicher befahrbare Netze mit geeigneten Infrastrukturelementen: Grundsätzlich wird dort, wo die Kfz-Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken bzw. Schwerlastanteile es erfordern, möglichst separate Radverkehrsinfrastruktur realisiert. Differenzierte Lösungen mit klar definierten Einsatzfeldern werden ermöglicht, um das Ziel durchgängiger Netze zeitnah zu erreichen, z. B. die Einbeziehung von Wirtschaftswegen. Die Führung im Mischverkehr ist sowohl inner- als auch außerorts nur bei niedrigen Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken eine dauerhaft geeignete Lösung.
- Best Practices umsetzen und neue Erkenntnisse gewinnen: Erprobte Konzepte zur Förderung des Radverkehrs in ländlichen Räumen werden flächenhaft in die Umsetzung gebracht. Bestehende Erkenntnislücken gilt es zu schließen.
- Win-win-Situation: Von einer intermodalen Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPV profitieren beide Verkehrsmittel gleichermaßen.
- Die Nutzung von Pedelecs bietet in ländlichen Räumen große Chancen sowohl im Alltagsverkehr als auch im Tourismus, da neue Regionen und Zielgruppen für den Radverkehr erschlossen werden. Um die entstehenden Potenziale zu nutzen, müssen jedoch auch besondere Herausforderungen an die Radinfrastruktur und die Verkehrssicherheit gelöst werden sowie ausreichend Lademöglichkeiten an wichtigen Zielen vorhanden sein.

¹ Ländliche und urbane Räume lassen sich nicht eindeutig voneinander abgrenzen. Um den Grad der „Ländlichkeit“ einer Region zu definieren, verwendet das Thünen-Institut beispielsweise die folgenden Indikatoren: lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte, hoher Anteil an land- und forstwirtschaftlicher Fläche, Randlage zu großen Zentren sowie geringe Einwohnerzahl im Umfeld. Die Bandbreite reicht von den sehr dünn besiedelten peripheren Räumen (äußerst ländlich) bis zu den hochverdichteten metropolitanen Zentren (kaum ländlich). Vgl. <https://www.landatlas.de/laendlich/laendlich.html>

Kernthemen

1. Radverkehr auf dem Land: Geeignete Strukturen schaffen

Im Jahr 2030 ...

... ist das Fahrrad in den ländlichen Räumen wichtiger Bestandteil einer integrierten Mobilitäts-, Siedlungs- und Nahversorgungsstrategie.

... erfüllen die Landkreise ihre Rolle als wichtige Akteure der Radverkehrsplanung und -politik. Sie verfügen über qualifiziertes Personal, übernehmen für die kleineren Gemeinden Serviceaufgaben in der Netzplanung und stellen die interkommunalen Verbindungen zwischen den größeren Gemeinden sicher.

... gibt es ein niedrigschwellig zugängliches und praktikables Instrumentarium zur Förderung des Radverkehrs, das in ländlichen Räumen Anwendung findet.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Eine zielgerichtete Förderung des Radverkehrs erfordert generell veränderte Strukturen in Verwaltung und Politik. Der entsprechende Handlungsbedarf sowie die erforderlichen Maßnahmen werden im Ergebnispapier „Das Fahrrad im Zentrum einer nachhaltigen Mobilität“ (insbesondere Kernthema 2) dargestellt. Auch die besonderen Anforderungen an geeignete Instrumente in ländlichen Räumen werden dort in den Gesamtzusammenhang eingeordnet (s. u. Hinweise).

Insbesondere sind folgende Handlungsbedarfe zu adressieren:

- Die Landkreise sind wichtige Akteure der Radverkehrsplanung und -politik. Ihre koordinierende und beratende Rolle – insbesondere für kleinere Gemeinden – muss gestärkt werden.
- Landkreise und Gemeinden in ländlichen Räumen haben einen größeren Bedarf an Beratung und Unterstützung – sowohl bei der Fördermittelakquisition als auch bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur. Fördermittel müssen möglichst niedrigschwellig zugänglich gemacht werden, um die Umsetzung von Maßnahmen in der Breite zu ermöglichen.
- Gemeinden in ländlichen Räumen benötigen zur Förderung des Radverkehrs ein praktikables und für die spezifischen Randbedingungen geeignetes Instrumentarium sowie niedrigschwellig zugängliche Informationen.

2. Radverkehr auf dem Land: Geeignete Infrastruktur als Einladung zur Radnutzung

Im Jahr 2030 ...

... verfügen alle Landkreise über eine qualifizierte Radnetzplanung inklusive eines Handlungskonzepts.

... kommen Radfahrende in ländlichen Räumen sowohl inner- als auch außerorts sicher und komfortabel zu ihren Zielen. Sie nutzen dabei Straßen und Wirtschaftswege ebenso selbstverständlich wie straßenbegleitende Radwege.

... profitieren SPNV sowie ÖPNV und Radverkehr gleichermaßen von einer intermodalen Verknüpfung der Verkehrsmittel.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Zentraler Ansatzpunkt zur Förderung des Radverkehrs ist eine Raum- und Siedlungsplanung, die die Erreichbarkeit von wichtigen (Nah-)Versorgungseinrichtungen mit dem Fahrrad gewährleistet.

- Die Träger der Regionalplanung/Regionalplanungsbehörden berücksichtigen in den Regionalplänen verstärkt die Fahrrad-Erreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen.
- Bei der Weiterführung von Modellvorhaben des Bundes und der Länder zur Mobilität in ländlichen Räumen findet der Radverkehr im Rahmen integrierter (Nah-)Versorgungs- und Mobilitätskonzepte verstärkt Berücksichtigung.

In ländlichen Räumen sind für Radfahrende komfortabel und sicher befahrbare lückenlose Netze ebenso wichtig wie in urbanen Räumen.

Außerorts müssen in Abhängigkeit der vorhandenen Rahmenbedingungen differenzierte Infrastrukturlösungen mit klar definierten Einsatzgrenzen entwickelt und umgesetzt werden.

- Die Straßenbaulastträger realisieren an Straßen mit regionaler oder überregionaler Verbindungsfunktion separate Radverkehrsinfrastrukturen, wenn es aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke, des Schwerlastanteils oder der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit erforderlich ist. Die Priorisierung des Ausbaus erfolgt auf Basis der Landes- und Kreisradnetzplanungen.
- Die Straßenbaulastträger berücksichtigen perspektivisch beim Neu- und Ausbau von separater Radinfrastruktur die Anforderungen von S-Pedelecs. Bund und Länder schaffen bei Vorliegen einer entsprechenden Dimensionierung und Trassierung die Möglichkeiten zur Freigabe von Außerortsradwegen für S-Pedelecs.
- Um eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr im übrigen Netz zu ermöglichen, werden die folgenden differenzierten Lösungsansätze erprobt und umgesetzt:
 - Bund und Länder initiieren Modellvorhaben, mit denen Tempo-60-Zonen erprobt werden. Der Bund nimmt dafür die erforderlichen Anpassungen im Straßenverkehrsrecht vor. Die Straßenbaulastträger setzen das Konzept nach erfolgreicher Erprobung flächendeckend um.
 - Die Kommunen und Länder führen bei Bedarf Modellversuche zur Anwendung von Schutzstreifen außerorts durch.
 - Die Straßenbaulastträger können sehr schwach Kfz-belastete niederrangige Straßen als Fahrradstraßen ausweisen. Im Straßenverkehrsrecht werden erforderliche Anpassungen vorgenommen.
- Wirtschaftswege (land-, forst- und wasserwirtschaftliche Wege) werden als vollwertige Infrastrukturelemente in die Netzplanung integriert:
 - Bund, Länder, Landkreise und Gemeinden initiieren Modellvorhaben zur Integration von Wirtschaftswegen in Radverkehrsnetze. Dabei sind u. a. Fragen der Einsatzmöglichkeiten und -grenzen, der Haftung, der Nutzungsrechte privater Wegeeigentümer, der Integration von neuen Akteurinnen und Akteuren sowie des Koordinierungsbedarfs zu untersuchen und zu klären. Es bedarf auch geeigneter Versicherungsmodelle, um private Wegeeigentümer von der Haftung freizustellen.
 - Bund und Länder fördern u. a. im Rahmen bestehender Strukturförderprogramme (z. B. GRW, GAK) sowie im Rahmen des GVFG den Ausbau von Wirtschaftswegen zu alltagstauglichen Radwegen.
 - Länder und Kommunen überarbeiten und strukturieren im Rahmen von Radwegekonzeptionen das ländliche Wegenetz und beziehen dabei private Wege ein. Private Wegeeigentümer werden über Fördermöglichkeiten und Enthaftungsregelungen motiviert.

Innerorts muss die Erreichbarkeit aller Ziele gewährleistet sein, um das Radfahren attraktiver zu machen. In Hinblick auf die Verkehrssicherheit müssen insbesondere gute Lösungen für Ortsdurchfahrten mit schmalen Querschnitten umgesetzt werden.

- Landkreise und Gemeinden setzen – in Abhängigkeit von der Kfz-Belastung, dem Schwerlastanteil und dem Straßenquerschnitt – differenzierte Lösungen, wie Geschwindigkeitsreduktion auf max. 30 km/h oder separate Radverkehrsinfrastrukturen mit ggf. einspurigen Verkehrsführungen für den Kfz-Verkehr, um. Dabei kommen die in Forschungsvorhaben erarbeiteten Lösungsansätze in der Breite zum Einsatz.
- Die Städte und Gemeinden machen Streckenabschnitte für Radfahrende zugänglich, die Abkürzungen ermöglichen und die Fahrzeiten gegenüber dem Pkw verkürzen.

Bei einer Förderung des Radverkehrs in ländlichen Räumen ist – u. a. aufgrund des vergleichsweise hohen Anteils an Pedelecs – ein erhöhtes Augenmerk auf den Aspekt der Verkehrssicherheit zu legen.

- (vgl. Ergebnispapier „Leitbild Vision Zero im Radverkehr“)

In ländlichen Räumen ist die intermodale Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPV von besonderer Bedeutung. Das Fahrrad kann so auch für die auf dem Land häufiger erforderlichen größeren Distanzen eingesetzt werden. Von einer besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel profitiert insbesondere auch der ÖPV.

- Die SPNV- und ÖPNV-Aufgabenträger stellen ein attraktives Angebot für den öffentlichen Verkehr sicher – mit schnellen und direkten Verbindungen auf den Hauptachsen sowie differenzierten Angeboten für die Flächenbedienung. Sie beziffern den Bedarf für Fahrradabstellanlagen unter anderem in den Nahverkehrsplänen (vgl. Ergebnispapier „Infrastruktur für den ruhenden und intermodalen Radverkehr“).
- Die Städte und Gemeinden schaffen ein abgestuftes System an Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. In Abhängigkeit von der Bedeutung des Verknüpfungspunktes und dem Fahrgastaufkommen werden Fahrradabstellanlagen mit Zugangs- und Witterungsschutz bis hin zu einfachen Fahrradbügel umgesetzt (zur Rolle von Bund und Ländern sowie Fördermöglichkeiten vgl. Ergebnispapier „Infrastruktur für den ruhenden und intermodalen Radverkehr“).
- Die Länder fördern insbesondere in den dünn besiedelten ländlichen Räumen Fahrradträger, Fahrradanhänger sowie sonstige Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen (vgl. Ergebnispapier „Infrastruktur für den ruhenden und intermodalen Radverkehr“).
- Die Kommunen installieren in Kooperation mit regionalen Unternehmen, Tourismusverbänden oder Verkehrsunternehmen in geeigneten Bereichen niedrigschwellige öffentliche Fahrradverleihsysteme.
- Die Landkreise untersuchen – im Rahmen von Modellvorhaben des Bundes und der Länder – die Potenziale einer intermodalen Verknüpfung des Fahrrads mit dem Pkw. Gut erreichbare Pendlerparkplätze, die zur Organisation der privaten Mitnahme eingerichtet wurden, werden mit Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet.

3. Radverkehr auf dem Land: Trendumkehr – Das Fahrrad erobert die Fläche

Im Jahr 2030 ...

... wird das Fahrrad von der Mehrheit der Bevölkerung in ländlichen Räumen selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel genutzt.

... konnte der Abwärtstrend bei der Fahrradnutzung in kleinstädtisch-ländlichen Räumen umgekehrt werden. Insbesondere nutzen auch wieder mehr Kinder und Jugendliche das Rad.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Neben dem Ausbau von Infrastruktur (vgl. Kernthema 2) bedarf es zusätzlicher Maßnahmen im Bereich der Kommunikation und Vernetzung der Akteurinnen und Akteure, damit sich auch auf dem Land die Mobilitätskultur verändert und das Fahrrad von mehr Menschen als Alternative wahrgenommen und selbstverständlich genutzt wird. Insbesondere Kinder und Jugendliche sollen zum Radfahren motiviert werden.

- In den Landkreisen und Gemeinden werden die Akteurinnen und Akteure aus den Bereichen Verkehrsplanung, ÖPNV, Nahversorgung, Tourismus usw. miteinander vernetzt, um die Umsetzung von Radverkehrsprojekten zu erleichtern.
- In den Landkreisen und Gemeinden werden lokal bzw. regional passende Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Radfahrens durchgeführt.
- Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker sind Vorbilder und fahren regelmäßig mit dem Rad.
- Bund und Länder adressieren mit spezifischen Kampagnen die Bevölkerung in den ländlichen Räumen und begeistern diese für das Radfahren.
- Neben der Erreichbarkeit der Schulen in fahrradfreundlicher Entfernung (vgl. Kernthema 2) und einer sicheren Ausgestaltung der Schulwege (vgl. Kernthema 2), auch übergemeindlich, werden zusätzliche Maßnahmen zur Motivation von Kindern und Jugendlichen zur Fahrradnutzung auf ihren Schul- und sonstigen Wegen durchgeführt.