

Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften - Der Status quo in Deutschland

Tobias Klein, Jannik Lohaus, Paul Neureuter

Abstract

Der Ausbau von Radverkehrsanlagen außerhalb geschlossener Ortschaften ist vielerorts eine infrastrukturelle Herausforderung. Um sichere und attraktive Radrouten zu fördern, braucht es Maßnahmen jenseits klassischer straßenbegleitender Radwege. Im Rahmen einer bundesweiten Kommunalbefragung mit rund 800 kommunalen Antworten hat das Difu im Frühjahr 2025 erhoben, wie Kommunen aktuell den außerörtlichen Radverkehr gestalten. Der Beitrag bietet einen systematischen Überblick über den Status quo der außerörtlichen Radverkehrsführung.

Schlagwörter / Keywords:

Radverkehr außerorts, Fahrradstraßen

Einleitung

In vielen ländlich geprägten Regionen Deutschlands fehlen durchgängige, attraktive und sichere Radrouten. Dabei sind außerörtliche Verbindungen unverzichtbar, um Ortsteile und zentrale Orte gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (FGSV 2008) zu verknüpfen.

Derzeit verlaufen viele außerörtliche Radrouten auf überregionalen Straßen, die keine eigene Radinfrastruktur aufweisen. Radfahrende sind dort dem Kfz-Verkehr mit hohen zulässigen Geschwindigkeiten im Mischverkehr ausgesetzt. Laut dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung waren 2019 lediglich 41 Prozent der Bundesstraßen, 27 Prozent der Landesstraßen und 18 Prozent der Kreisstraßen mit Radverkehrsanlagen ausgestattet (BMDV 2022). Dies beeinträchtigt sowohl die subjektive als auch die objektive Sicherheit und stellt ein wesentliches Hemmnis für die Nutzung des Fahrrads außerhalb geschlossener Ortschaften dar.

Die Schließung von Netzlücken ist eine zentrale Voraussetzung für eine sichere und komfortable Radinfrastruktur im ländlichen Raum. Laut dem Bündnis Radentscheid Bayern würde es beim derzeitigen Ausbautempo bis zum Jahr 2160 dauern, bis ein durchgängiges Radwegenetz im Freistaat realisiert wäre (Stark 2023). Auch in anderen Bundesländern ist von ähnlich langen Zeithorizonten auszugehen. Doch

nicht überall lassen sich straßenbegleitende Radwege errichten. Gründe dafür sind unter anderem Flächenverfügbarkeiten, Naturschutzvorgaben und finanzielle Ressourcen. Gerade in Fällen, in denen der Mischverkehr nicht als sichere Lösung in Frage kommt, sind alternative Führungsformen gefragt. Der vorliegende Beitrag beleuchtet, wie Kommunen derzeit mit dieser Herausforderung umgehen und welche Strategien sie zur außerörtlichen Radverkehrsführung verfolgen.



Abbildung 1: Radrealität in vielen ländlichen Räumen, Tobias Klein

Neben straßenbegleitenden Radwegen gibt es noch weitere Methoden, den Radverkehr auf oder an außerörtlichen Straßen zu stärken. Die Freigabe von Seitenstreifen für den Radverkehr, Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr und Überholverbote von einspurigen Fahrzeugen werden in der kommunalen Praxis ebenfalls (teils vereinzelt)

gezielt angewendet. Alternativ ist es auch möglich, Radverkehr straßenunabhängig zu führen – wie es z.B. bei vielen Radfernwegen der Fall ist. Darüber hinaus können existierende Wirtschaftswege genutzt oder Gemeindeverbindungsstraßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Sollen landwirtschaftliche Wege für den Radverkehr genutzt werden, müssen Zielkonflikte mit der Landwirtschaft gelöst und Themen wie Reinigung und Verkehrssicherungspflicht geklärt werden. Auch Aktionen, die eine gegenseitige Rücksichtnahme fördern, können zielführend sein, wie bspw. die Aktion „Rücksicht macht Wege breit“, der Landesverkehrswacht NRW (WLVO o.J.). Bei Fahrradstraßen sollte auch außerorts darauf geachtet werden, dass durch bauliche und markierungstechnische Maßnahmen Tempo 30 eingehalten und Durchgangsverkehr vermieden wird (Klein et al. 2021).

Bundesweite Kommunalbefragung des Difu

Um die Frage zu beantworten, wie Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften schnell und kostengünstig in die Fläche gebracht werden kann, bearbeitet das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) aktuell gemeinsam mit der Bergischen Universität Wuppertal zwei vom Bundesministerium für Verkehr finanzierte Forschungsprojekte. Während das NRVP-Projekt RAVINA (difu.de/18613) nach alternativen Verbindungen abseits viel befahrener Landstraßen sucht, blickt das Projekt SIRAL (difu.de/18909) auf mögliche Lösungen auf Landstraßen.

Anfang 2025 führte das Difu im Rahmen des Projektes RAVINA eine bundesweite Online-Kommunalbefragung zum Status quo der Radverkehrsführung außerhalb geschlossener Ortschaften durch. Dafür wurden rund 8.000 Kommunen per E-Mail kontaktiert und zur Beteiligung an der Umfrage eingeladen. Mit knapp 800 verwertbaren Antworten (Rücklaufquote von ca. 10 Prozent) konnte eine solide Datenbasis geschaffen werden. Neben der Kommunalbefragung wurde zusätzlich eine Befragung der 13 Flächenländer zu dem Thema durchgeführt. Hierfür wurden Straßenbauverwaltungen und Verkehrsministerien kontaktiert. Vollständige und verwertbare Antworten liegen aus 11 Bundesländern vor. Die hohe Beteiligung – insbesondere aus kleinen und mittelgroßen Kommunen – spricht für eine breite Betroffenheit und ein großes Interesse am Thema.

Die Stichprobe setzt sich aus 648 Antworten von Stadt- oder Gemeindeverwaltungen und 140 Antworten von Landkreisen zusammen. Das entspricht unter den Landkreisen einer Rücklaufquote von ca. 50 Prozent.

Ein großer Teil der Antworten kam aus einwohner:innenschwachen Kommunen. 41 Prozent der in der Stichprobe enthaltenen Kommunen haben 5.000

bis 20.000, 26 Prozent weniger als 5.000 Einwohner:innen. Unter den Landkreisen sind ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen am häufigsten vertreten (63 Prozent), gefolgt von dünn besiedelten Landkreisen (32 Prozent). Die generierten Daten stammen also zu wesentlichen Teilen aus Kommunen in ländlichen Räumen mit geringer Bevölkerungsdichte, geringer baulicher und Infrastrukturdichte und starker landwirtschaftlicher Prägung.

Status quo der Radverkehrsinfrastruktur

Die Frage nach dem (oft geschätzten) Anteil des Radverkehrs im Modal Split zeigt, dass dieser tendenziell sowohl innerorts als auch außerorts mit zunehmender Kommunengröße steigt. In ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen ist der Radverkehrsanteil höher als in dünn besiedelten Kreisen. Besonders niedrige Radverkehrsanteile zeigen sich in Hessen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und dem Saarland, was möglicherweise auf die hohe Anzahl an kleinen Kommunen in diesen Bundesländern zurückzuführen ist.

Der Ausbaustand der Radverkehrsinfrastruktur an außerörtlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, z.B. in Form von Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen (nähere Ausführungen dazu weiter unten) ist insgesamt auf einem niedrigen Niveau und variiert je nach Größe der Kommune und Region deutlich. Allgemein ist die Tendenz zu beobachten, dass mit der Größe der Kommune auch der Ausbaugrad der Radverkehrsinfrastruktur an außerörtlichen Straßen zunimmt. Landkreise mit Verdichtungsansatz haben mehr Radverkehrsinfrastruktur an klassifizierten außerörtlichen Straßen als dünn besiedelte Landkreise.

Durchschnittlich geben die Kommunen an, dass es an ca. einem Drittel (34 Prozent) der außerörtlichen Straßen ein entsprechendes Angebot für den Radverkehr gibt. Der Anteil solcher Infrastrukturen in Gemeinden mit bis zu 5.000 Einwohner:innen ist mit ca. 20 Prozent deutlich geringer als der Gesamtdurchschnitt.

Zu erkennen sind zudem deutliche regionale Unterschiede. Laut befragter Kommunen sind in Mecklenburg-Vorpommern (24 Prozent), Sachsen (13 Prozent), Sachsen-Anhalt (18 Prozent), Thüringen (9 Prozent) und Rheinland-Pfalz (11 Prozent) besonders wenige außerörtliche Straßen mit einer Radverkehrsinfrastruktur ausgestattet. Im Gegensatz dazu haben befragte Kommunen aus Niedersachsen (55 Prozent), Nordrhein-Westfalen (49 Prozent) und Schleswig-Holstein (62 Prozent) überdurchschnittlich viel Radverkehrsinfrastruktur an klassifizierten außerörtlichen Straßen.

Wenn es an außerörtlichen Straßen keine Radverkehrsinfrastruktur gibt, ergreifen zahlreiche Kommunen alternative Maßnahmen, um den Radverkehr dennoch sicherer zu führen.

Eine Möglichkeit liegt darin, alternative Routen, abseits klassifizierter Straßen, für den Radverkehr auszuweisen. 61 Prozent der befragten Kommunen setzen auf Alternativrouten, anstelle von straßenbegleitender Infrastruktur. Mit 72 Prozent ist dies in Bayern ein besonders häufig gewähltes Werkzeug zur Radverkehrsförderung. In Mecklenburg-Vorpommern dagegen ist der Anteil der Kommunen, die Alternativrouten ausweisen mit nur 21 Prozent sehr gering.

Wird der Radverkehr außerorts im Mischverkehr geführt, können sich Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs eignen. Etwa ein Viertel (23 Prozent) der Kommunen reduziert die Geschwindigkeit auf außerörtlichen Straßen zum Schutz des Radverkehrs, meist auf 70 – in Einzelfällen auch auf 50 km/h. In Sachsen nutzen mit lediglich 9 Prozent der befragten Kommunen auffallend wenige Kommunen Geschwindigkeitsbegrenzungen als Instrument der Radverkehrsförderung.

Seitenstreifen (schmaler Bereich am Rand einer Straße, der nicht als Teil der Fahrbahn zählt) werden mit durchschnittlich 8 Prozent nur in wenigen Kommunen für den Radverkehr freigegeben. Ein regionaler Sonderfall zeigt sich in Nordrhein-Westfalen: Dort geben mit 22 Prozent deutlich mehr befragte Kommunen den Seitenstreifen für den Radverkehr frei als im bundesweiten Durchschnitt. Weitere Maßnahmen (wie z.B. markierungstechnische oder bauliche Maßnahmen) werden nur vereinzelt eingesetzt.

Schutzstreifen außerorts sind ebenfalls eher unüblich und allgemein umstritten. Bislang dürfen sie in Deutschland lediglich in Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2023) und in Nordrhein-Westfalen (nahmobil 2024, AGFK NRW 2024) angeordnet werden. Ihre Bewertung hängt stark vom Bundesland und der Gemeindegröße ab. Die Frage, ob Schutzstreifen eine denkbare Lösung für Außerortsstraßen wären, wenn die Anwendung im jeweiligen Bundesland zugelassen wäre, beantwortete knapp die Hälfte der befragten Kommunen (46 Prozent) mit „ja“. Etwa ein Viertel (24 Prozent) hält sie dagegen für zu unsicher. Besonders kritisch wird die Lösung in Sachsen und in Thüringen gesehen. Dort wird die Maßnahme zu 44 Prozent bzw. 52 Prozent abgelehnt. Auch sehr kleine Kommunen mit unter 5.000 Einwohner:innen sind gegenüber Schutzstreifen außerorts häufig skeptisch (38 Prozent).

In Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, also dort, wo Schutzstreifen außerorts bereits angeordnet werden können, geben 19 Prozent der befragten Kommunen an, von der Möglichkeit bereits Gebrauch zu machen. Aus Kommunen, die von der Möglichkeit keinen Gebrauch machen, gibt es eher kritische Stimmen, die sagen, dass die Lösung nicht praktikabel sei, da die erforderlichen Breiten meist nicht

vorhanden oder die Kfz-Verkehrsstärken zu hoch wären.



Abbildung 2: Schutzstreifen außerorts, Philipp Böhme, <https://qimby.net/image/Schutzstreifen-au%C3%9Ferorts-%28NRW%29.ZCH7>

In der Länderbefragung antworteten die Teilnehmenden aus Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland, dass sie Schutzstreifen außerorts ebenfalls für eine mögliche Option halten, den Radverkehr außerhalb geschlossener Ortschaften zu stärken. Sie nennen jedoch dazu Bedingungen, dazu zählen insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen und entsprechende Fahrbahnbreiten. Als weitere Voraussetzungen werden gute Sichtverhältnisse sowie eine sichere Streckenführung genannt. Den Vertreter:innen aus Thüringen und Schleswig-Holstein hingegen ist die Maßnahme grundsätzlich zu unsicher.

Gleichzeitig zeigt sich, dass etwa ein Drittel der Kommunen (30 Prozent) keine Maßnahmen ergreift, um den Radverkehr bei fehlender straßenbegleitender Infrastruktur sicher zu führen. Besonders selten ergreifen in Sachsen, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern Kommunen die Initiative, um den Radverkehr außerorts sicher zu führen. Im bundesweiten Vergleich sind es die sehr kleinen Kommunen mit weniger als 5.000 Einwohner:innen, die häufig keine Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ergreifen, wenn es keine straßenbegleitende Infrastruktur gibt – über die Hälfte ergreift hier keinerlei Maßnahmen. Hier sind Radfahrer:innen gezwungen, bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten im Mischverkehr zu fahren.

Radverkehrsführung jenseits klassifizierter Straßen

Ein Großteil der befragten Kommunen (89 Prozent) nutzt vorhandene Wege abseits klassifizierter Landstraßen, um außerörtliche Radverbindungen zu schaffen. Besonders häufig werden asphaltierte oder wassergebundene Wirtschaftswege sowie eigenständige Geh- und Radwege für den Radverkehr genutzt. Diese werden überwiegend für kombinierte Alltags-

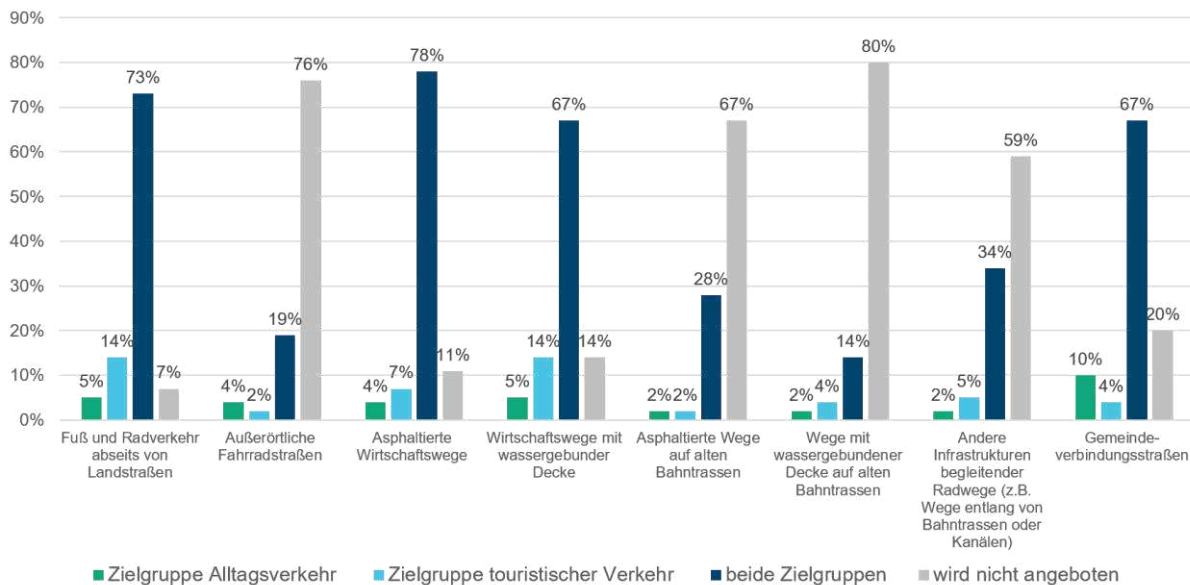


Abbildung 3: Angebotene Infrastrukturen abseits von Landstraßen für unterschiedliche Zielgruppen, eigene Darstellung

und Freizeitverkehre ausgewiesen. Routen, die gezielt für die Zielgruppe des Alltagsverkehrs angeboten werden, sind selten. Alltagsradler:innen favorisieren in der Regel eine direkte Routenführung, die auch bei schlechtem Wetter oder in der Dunkelheit gut befahrbar ist. Freizeitradler:innen nehmen dagegen für eine attraktive Wegeführung auch Umwege in Kauf. Sie sind meist bei gutem Wetter und tagsüber unterwegs, sodass hier auch nicht asphaltierte Wald- und Wiesenwege eine attraktive Option darstellen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass Wirtschaftswege, Gemeindeverbindungsstraßen etc. ein wesentlicher Bestandteil der außerörtlichen Radverkehrsplanung sind. Die Ausschilderung solcher Strecken ist in der Regel gegeben (90 Prozent). Abbildung 3 zeigt, welche Infrastrukturen für welche Zielgruppen angeboten werden.

Kommunen mit weniger als 5.000 Einwohner:innen richten deutlich seltener Radinfrastruktur abseits klassifizierter Straßen ein (76 Prozent). Auch regional sind Unterschiede festzustellen: Kommunen aus Mecklenburg-Vorpommern (65 Prozent) und Schleswig-Holstein (79 Prozent) nutzen diese Möglichkeit deutlich seltener, als der Durchschnitt der befragten Kommunen. In Schleswig-Holstein kann der niedrige Wert damit erklärt werden, dass hier laut eigenen Angaben der Kommunen bereits 62 Prozent der Landstraßen eine straßenbegleitende Radinfrastruktur besitzen, es vielerorts also keinen Anlass gibt, Radrouten abseits klassifizierter Straßen auszuweisen.

Fahrradstraßen außerorts

Außerörtliche Fahrradstraßen sind bislang kein zentraler Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur. 14 Prozent der befragten Kommunen haben außerörtliche Fahrradstraßen ausgewiesen – mit deutlichen Unterschieden zwischen den Ländern. Brandenburg liegt mit 23 Prozent deutlich über dem Schnitt, Hessen mit 5 Prozent am unteren Ende. Großstädte machen deutlich häufiger Gebrauch von diesem Werkzeug, als kleinere Städte und Gemeinden.

Kommunen, die keine außerörtlichen Fahrradstraßen einrichten, begründen dies am häufigsten mit mangelndem Bedarf an der entsprechenden Infrastruktur (37 Prozent). Weitere Gründe dagegen sind mangelnde finanzielle Mittel (15 Prozent) und politische Gründe (9 Prozent).

Fast drei Viertel der außerörtlichen Fahrradstraßen sind für den landwirtschaftlichen Verkehr (71 Prozent), knapp die Hälfte für Anlieger (47 Prozent) und etwa ein Drittel allgemein für den Kfz-Verkehr (30 Prozent) freigegeben.

Bei der Frage nach den Gestaltungselementen auf Fahrradstraßen wird am häufigsten die Markierung des Verkehrszeichens 244.1 auf der Fahrbahn zu Beginn der Fahrradstraße genannt (58 Prozent). Auch Fahrrad-Sinnbilder auf der Fahrbahn kommen häufig vor (26 Prozent). Poller oder sonstige Sperren werden von einem Viertel der Kommunen mit außerörtlichen Fahrradstraßen als Gestaltungselement eingesetzt (24 Prozent).



Abbildung 4: Fahrradstraße außerorts, Tobias Klein

Bei der Frage nach der Mindestbreite von Fahrradstraßen außerorts zeigt sich, dass es keine einheitlichen Handhabungen gibt. So geben 38 Prozent der Kommunen an, keine Mindestbreite festgelegt zu haben. Wenn vorhanden, beträgt die Mindestbreite für außerörtliche Fahrradstraßen in den befragten Kommunen meist ca. 3 Meter (27 Prozent). Da außerorts in der Regel die Radverkehrszahlen niedriger sind und es somit auch zu weniger Begegnungsverkehr kommt, werden vermutlich geringere Breiten als die innerorts empfohlenen 4 Meter (Klein et al. 2021) als ausreichend angesehen.

Auf Landesebene wird das Thema Fahrradstraßen unterschiedlich gehandhabt. Während es in einigen Bundesländern mittlerweile gängige Praxis zu sein scheint (z.B. Brandenburg, Niedersachsen, Bayern), gibt es in anderen bisher kaum außerörtliche Fahrradstraßen (z.B. Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland). In den meisten Bundesländern sind auch die Vorgaben und Empfehlungen zur Gestaltung von Fahrradstraßen außerorts sehr übersichtlich. So gibt es in Niedersachsen die Vorgabe, das VZ 244.1 auf der Fahrbahn zu markieren und eine Mindestbreite von ca. 5 Metern, in Nordrhein-Westfalen muss eine linienhafte Markierung am Fahrbahnrand erfolgen. In einigen Bundesländern gibt es zudem Empfehlungen zur Einfärbung von Knotenpunkten (Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein), zu geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen) oder zur Fahrbahnbreite (Nordrhein-Westfalen und Brandenburg).

Radverkehr auf Wirtschaftswegen

Wirtschaftswege spielen eine zentrale Rolle bei der außerörtlichen Radverkehrsführung – insbesondere

in Regionen mit begrenzter straßenbegleitender Infrastruktur. Die Befragung zeigt jedoch: In vielen Kommunen fehlen verbindliche Vorgaben zur Breite oder Gestaltung dieser Wege. Nur knapp die Hälfte setzt gestalterische Maßnahmen ein, die auf die gemeinsame Nutzung mit dem landwirtschaftlichen Verkehr hinweisen.

Wie bei Fahrradstraßen außerorts zeigt sich auch bei für den Radverkehr freigegebenen Wirtschaftswegen, dass es oft keine einheitlichen Vorgaben bezüglich der Mindestbreite gibt. Mehr als ein Drittel der Befragten gibt an, dass keine Mindestbreite vorgegeben ist. Sind Mindestbreiten festgelegt, liegen diese meist zwischen 3 und 3,5 Metern. Die etwas größeren Breiten im Vergleich zu Fahrradstraßen außerorts sind vermutlich auf die erhöhte Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge zurückzuführen.

Über die Hälfte der Befragten gab an, bei der Freigabe von Wirtschaftswegen für den Radverkehr keine speziellen Gestaltungselemente einzusetzen.

Werden spezielle Gestaltungselemente auf Wirtschaftswegen eingesetzt, handelt es sich um Beschilderungen bzw. Markierungen, die auf eine vertragliche und gemeinschaftliche Nutzung von Radverkehr und Land- bzw. Forstwirtschaft hinweisen. Besonders in Hessen, Rheinland-Pfalz und Thüringen ist der Hinweis auf gemeinschaftliche Nutzung populär, wohingegen in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sehr selten auf eine vertragliche und gemeinschaftliche Nutzung der Wege hingewiesen wird.

Verkehrssicherheit an Querungsstellen

Querungsstellen stellen aufgrund der außerorts hohen gefahrenen Geschwindigkeiten eine besondere Gefahr für den Radverkehr dar (Gerlach et al. 2024). Rund ein Drittel der befragten Kommunen ordnen dort daher Geschwindigkeitsbegrenzungen an. 42 Prozent der Kommunen nutzen Mittelinseln, 35 Prozent versehen die Querungsstellen mit dem Gefahrenzeichen Radverkehr (VZ 138-10). Vielerorts werden also bereits sichernde Maßnahmen getroffen. Knapp ein Viertel der befragten Kommunen gibt jedoch an, keine Maßnahmen an Querungsstellen vorzunehmen, um die Sicherheit des Radverkehrs zu erhöhen. Dieser Anteil ist besonders hoch in Mecklenburg-Vorpommern (43 Prozent) und Sachsen (47 Prozent).

Auf Landesebene gibt es nur vereinzelt Empfehlungen zu Temporeduzierungen, Überholverbieten und Mittelinseln an Querungsstellen, bspw. in Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Brandenburg. In Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg gibt es laut eigener Aussage die Vorgabe zur Markierung von Radverkehrsfurten.

Soziale Sicherheit ist bislang nicht im Fokus

Um die Attraktivität von Radverkehrsinfrastruktur zu erhöhen, eignet es sich, diese in den Nachtstunden zu beleuchten. Laut Befragungsergebnissen setzen allerdings bislang nur wenige Kommunen auf Beleuchtung als Mittel zur Steigerung der sozialen Sicherheit. Über drei Viertel der befragten Kommunen (78 Prozent) treffen keine Vorkehrungen, um die soziale Sicherheit auf den Radrouten zu erhöhen. Energieeffiziente Systeme, wie adaptive Beleuchtungen, könnten hier einen Vorbildcharakter haben. In Nordrhein-Westfalen geben 9 Prozent der Kommunen an, außerörtliche Radrouten abseits von Landstraßen adaptiv zu beleuchten.

Die Hauptlast liegt bei den Kommunen

Kommunen tragen bei der Anordnung von Radverkehrsinfrastruktur abseits von Landstraßen die Hauptlast - planerisch, finanziell und betrieblich.

Die Ausweisung der Radwegeverbindungen ist in zwei Dritteln der Fälle Aufgabe der Städte und Gemeinden, in gut einem Viertel der Fälle ist der Landkreis zuständig – teilweise gibt es geteilte Verantwortlichkeiten. Bundesländer sind nur sehr selten in der Verantwortung. Auf Bundeslandebene gibt es mit Blick auf die Zuständigkeit deutliche Unterschiede: Während in Niedersachsen und in Mecklenburg-Vorpommern laut Aussage der Kommunen besonders oft die Landkreise für die Ausweisung zuständig (45 bzw. 41 Prozent) sind, liegt in Rheinland-Pfalz und in Hessen die Verantwortung mit jeweils 12 Prozent überdurchschnittlich oft beim Land.

Auch die Finanzierung außerörtlicher Radwegeverbindungen abseits der Landstraßen liegt in der Regel bei den Städten und Gemeinden (69 Prozent). Lediglich 18 Prozent der befragten Kommunen sehen Landkreise, 10 Prozent das Land für eine Finanzierung in der Verantwortung.

Gleiches gilt für Unterhalt und Betrieb von Radwegeverbindungen abseits von Landstraßen. Hier sind nach eigener Aussage 81 Prozent Kommunen selbst zuständig. Außerdem geben 29 Prozent an, dass der Landkreis (mindestens teilweise) zuständig ist. Regionale Unterschiede deuten sich in Hessen und Rheinland-Pfalz an: Hier sind Landkreise deutlich seltener für Unterhalt und Betrieb von Radwegeverbindungen zuständig (12 Prozent bzw. 16 Prozent). Im Falle von Verunreinigungen (z.B. durch den landwirtschaftlichen Verkehr) sind in etwa einem Drittel der Kommunen (30 Prozent) die Verursacher selbst für die Reinigung zuständig.

Positiv hervorzuheben ist, dass Verantwortlichkeiten in der Regel eindeutig geklärt sind. Lediglich 6 Prozent der Befragten gaben an, dass in ihrer Kom-

mune Unklarheiten bezüglich der Verantwortlichkeiten für Unterhalt und Betrieb der Radverkehrsanlagen bestehen.



Abbildung 5: Verschmutzter Wirtschaftsweg, Dirk Schmidt, <https://qimby.net/image/Wirtschaftsweg-Weg-mit-Tempo-30-au%C3%9Ferorts.vVHd>

Interkommunale Zusammenarbeit

Die Befragung zeigt: Die überregionale Zusammenarbeit bei außerörtlichen Radverbindungen ist in den meisten Regionen gelebte Praxis. 80 Prozent der befragten Kommunen geben an, dass bei Planung und Umsetzung von Radverkehrsverbindungen abseits von Landstraßen eine Zusammenarbeit über die kommunalen Grenzen hinweg erfolgt. Besonders ausgeprägt ist dieser Wert in Brandenburg (95 Prozent).

Die interkommunale Zusammenarbeit erfolgt überwiegend zwischen benachbarten Kommunen (83 Prozent) oder auf Kreisebene (75 Prozent). 24 Prozent der befragten Kommunen geben an, dass auch auf regionaler Ebene zusammengearbeitet wird. Eine Zusammenarbeit auf Landesebene ist im Vergleich eher selten (8 Prozent).

Die Zusammenarbeit erfolgt überwiegend anlassbezogen, das berichten 85 Prozent der befragten Kommunen, die angeben, interkommunal zu arbeiten. Regelmäßige Austauschformate gibt es vor allem in Nordrhein-Westfalen, wo 41 Prozent der befragten Kommunen angeben, in Form von regelmäßig zusammenkommenden interkommunalen Arbeitsgruppen aktiv zu sein. Durchschnittlich gibt knapp ein Viertel der Kommunen (23 Prozent) an, in regelmäßigen Arbeitsgruppen interkommunal Radverbindungen zu planen und umzusetzen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass pragmatische und bedarfsorientierte Abstimmungen überwiegen, während strukturierte und dauerhafte Formen

der Zusammenarbeit noch seltener praktiziert werden.

Zentrale Herausforderungen aus kommunaler Sicht

Beim Ausbau von Radverkehrsnetzen abseits von Landstraßen sehen sich Kommunen vor allem mit finanziellen und eigentumsrechtlichen Hürden konfrontiert, das betrifft insbesondere kleinere Gemeinden.

Bei der Umsetzung außerörtlicher Radverkehrsnetze geben über die Hälfte der Kommunen (63 Prozent) fehlende finanzielle Mittel als zentrale Hürde für die Umsetzung an. Besonders stark ausgeprägt ist der Finanzmangel in kleinen Kommunen (78 Prozent). Auch regional lassen sich Unterschiede feststellen: Besonders klamm sind laut eigener Aussage die kommunalen Kassen in Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein.

Die zweitgrößte Umsetzungshürde sind Probleme mit Eigentumsrechten, dies wird in etwa der Hälfte der befragten Kommunen (52 Prozent) als Hindernis für die Umsetzung von außerörtlichen Radverkehrsnetzen gesehen. Besonders häufig gibt es Sachsen unklare Eigentumsverhältnisse, die einem Ausbau des Radverkehrsnetzes im Wege stehen (74 Prozent).

Weitere Hürden liegen in Zielkonflikten mit der Land- und Forstwirtschaft (31 Prozent) sowie dem Naturschutz (30 Prozent). Fehlendes qualifiziertes Personal für die Planung wird von 27 Prozent der Befragten als Problem angesehen.

Ein Großteil der Praktiker:innen befürwortet Radverkehr auf Wirtschaftswegen

Trotz vorhandener Hürden sehen die meisten Kommunen in bestehenden Wirtschaftswegen ein großes Potenzial – vor allem wegen der geringen Kosten und Vermeidung neuer Flächenversiegelung.

Eine deutliche Mehrheit (87 Prozent) der Befragten gab an, dass sich Wirtschaftswegen grundsätzlich für die Führung des Radverkehrs eignen, lediglich 4 Prozent sind der Meinung, dass Radverkehr nicht auf Wirtschaftswegen geführt werden sollte, 9 Prozent sind sich unsicher.

Meistgenannte Argumente für die Nutzung sind die Ernte von „low hanging fruits“ („Wege existieren bereits“, „keine zusätzliche Versiegelung notwendig“), die geringe Nutzung durch den Kfz-Verkehr, bessere und/oder schönere Verbindungen sowie die günstige Finanzierung.

Wird sich gegen eine Nutzung ausgesprochen, sind Konflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr, Verschmutzungen sowie ungelöste Fragen bezüglich der Haftung und des Unterhalts genannte Hindernisse.

Fazit / Ausblick

Die Umfrage deutet große regionale Unterschiede beim Ausbau der außerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur an. Während in einigen Bundesländern bereits vergleichsweise hohe Anteile an Radverkehrsanlagen außerorts vorhanden sind und vielfältige Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs eingesetzt werden, sind in anderen Bundesländern Planung und Praxis noch stark ausbaufähig.

Die Nutzung von Wirtschaftswegen zur Schließung von Netzlücken wird vom allergrößten Teil der befragten Kommunen als zielführend angesehen. Es braucht jedoch gezielte Unterstützung, rechtliche Klarheit und verlässliche Finanzierung, um den Radverkehr auch außerhalb geschlossener Ortschaften spürbar zu stärken.

Die Förderung der zwei oben genannten Forschungsprojekte zeigt, dass der Bund sich dem Thema annimmt und die Erarbeitung und Erprobung von Maßnahmen, die den außerörtlichen Radverkehr fördern, vorantreibt.

Literatur

BMDV (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0), Berlin.

FGSV (2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Berlin.

Gerlach, Jürgen et al. (2024): Analyse der getöteten Radfahrenden auf Landstraßen, GDV Unfallforschung der Versicherer (Hg.), Berlin.

Klein et al. (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Wuppertal.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2023): Schutzstreifen für den Radverkehr auf Außerorts-Straßen, Stuttgart.

Nahmobil (2024): Die AGFS-Umsetzungsinitiative: Neuer Schwung für die Mobilitätswende, Krefeld.

Stark, Thorsten (2023): Ein durchgehendes Radwegenetz – im Jahr 2160, <https://www.bayerische-staatszeitung.de/staatszeitung/politik/detailansicht-politik/artikel/ein-durchgehendes-radwegenetz-im-jahr-2160.html>.

Westfälischer-Lippischer Landwirtschaftsverband e.V. (WLV) (o.J.): Rücksicht macht Wege breit!, Münster.

AutorInnenangaben

Tobias Klein
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
Deutschland

E-Mail: klein@difu.de

Jannik Lohaus
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
Deutschland

E-Mail: lohaus@difu.de

Paul Neureuter
Studentischer Mitarbeiter
Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13-15
10969 Berlin
Deutschland

E-Mail: neureuter@difu.de