Radwegeausbau

Zielsetzung
- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Region/Standort erschließen
- Sicherheit steigern

Zielgruppe
- Bürgerinnen und Bürger
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer

Fahrtzweck
- Ausbildung/Studium
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Urlaub

Verkehrsmittel
- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten
- Fallen an

Quelle: ewg3D / Getty Images

Was umfasst der Radwegeausbau?

Als Radwege werden Wege bezeichnet, die Radfahrenden gewidmet und vom motorisierten Verkehr getrennt sind. Gegebenenfalls müssen diese Wege mit Zufußgehenden oder anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden geteilt werden. Durch den Ausbau der Radwege bzw. des Radwegenetzes wird ein attraktiveres und sicheres Fahrerlebnis ermöglicht, wodurch längere Distanzen und mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Der Radwegeausbau kann Erweiterungen und Lückenschlüsse des bestehenden Radwegenetzes oder eine Optimierung der bestehenden Radwege (z. B. Verbreiterung der Fahrbahnen, hochwertigere Belagsqualität) betreffen, aber auch eine klare und umfassende Beschilderung beinhalten. Durch das verstärkte Aufkommen von elektrifizierten Fahrrädern, wie Pedelecs, E-Bikes oder E-Lastenrädern, erweitern sich die potenziellen Einsatzgebiete und -zwecke des Fahrrads. Eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur gewinnt damit weiter an Bedeutung für die Mobilität in ländlichen Räumen.

Welche Vorteile bietet der Radwegeausbau?

Der Radwegeausbau hilft Lücken innerhalb des vorhandenen Radwegenetzes zu schließen. Zudem können neue Radwege das bestehende Netz ergänzen und so zu einer besseren Anbindung für die Nutzerinnen und Nutzer führen. Außerdem kann die Sicherheit durch breitere und baulich getrennte Radwege verbessert werden. Ein Ausbau der Radwege erhöht so die Attraktivität des Radfahrens und damit die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Zusätzlich kann eine Anbindung an das ÖPNV - Angebot den Zugang zum ÖPNV erleichtern. Der Radwegeausbau hilft so den Verlagerungseffekt vom MIV auf den Umweltverbund zu verstärken und leistet gleichzeitig durch die Senkung verkehrsbedingter (Lärm-)Emissionen einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Aufgrund des langfristigen Planungs- und Umsetzungszeitraums sowie der hohen Komplexität von infrastrukturellen Maßnahmen bietet sich der Aufbau einer Arbeitsgruppe zur Koordinierung der Projektarbeit an. Der Radwegeausbau sollte im Kontext einer übergeordneten Mobilitätsstrategie und über die Grenzen der Gemeinde hinaus geplant und umgesetzt werden. Dabei gilt es, zukünftige Entwicklungen und die Integration weiterer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der Intermodalität zu berücksichtigen (z. B. der Einsatz von Lastenrädern, der Aufbau von Ladepunkten und Radabstellanlagen oder die Anbindung an Mobilstationen und Radschnellwege). Insbesondere in ländlichen Räumen müssen dabei Radverkehr und öffentlicher Verkehr zusammen betrachtet werden. Aufbauend auf einer Bestandsanalyse und einem Zielkonzept können Lücken im Radwegenetz und Problemstellen identifiziert werden. Durch geeignete Analysen kann der Status Quo für die vorhandenen Infrastrukturen, Verkehrsströme und Nachfragepotenziale detailliert erfasst werden. Die Planung und Umsetzung des Radwegeausbaus und die Eröffnung der ausgebauten Radwege sollten zudem durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, um die Bekanntheit und (politische) Akzeptanz der Maßnahme zu steigern.

Welche Gestaltungsmöglichkeiten gibt es?

Im Radverkehr sind verschiedene Führungsformen möglich, die sich hinsichtlich der Qualität und insbesondere der Sicherheit, unterscheiden.

- Schutzstreifen sind ein Teil der Fahrbahn und durch eine unterbrochene Linie gekennzeichnet. Sie erfüllen nicht vollständig die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der Menschen aller Altersgruppen und Nutzertypen zügig, sicher und komfortabel Rad fahren können.
- Fahrradstreifen befinden sich ebenfalls auf der Fahrbahn, gelten aber juristisch nicht als Teil der Fahrbahn. Sie sind durch eine durchgezogene Linie vom Kfz -Verkehr abgetrennt.
- Geschützte Fahrradstreifen sind neben der durchgezogenen Linie durch weitere Trennelemente, z. B. Baken, Poller oder Blumenkübel, vom Kfz-Verkehr abgetrennt. Sie bieten eine sichere, hochwertige und gut geeignete Führungsform für den Radverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr und höheren Geschwindigkeiten über 30 km/h.
- Baulich angelegte Radwege sind baulich von der Fahrbahn und von Gehwegen getrennt, z. B. durch Borde, Parkstreifen oder Grünstreifen. Die meisten Menschen bevorzugen baulich angelegte Radwege, weil sie sich dort sicher fühlen.
- Gemeinsame Geh- und Radwege stellen eine vom Kfz-Verkehr getrennte Mischverkehrsfläche dar. Dies ist daher eine Kompromisslösung für Radfahrende und Zufußgehende, die für beide Gruppen Einschränkungen mit sich bringt.
- Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie stellen eine gut geeignete Radverkehrsführung für Radfahrende aller Altersstufen und Nutzertypen sicher.

Aufgrund des zunehmenden Radverkehrs und den höheren Geschwindigkeiten mit elektrisch angetriebenen Fahrrädern ist darauf zu achten, dass der Radweg eine ausreichende Breite und eine gut befahrbare Oberfläche besitzt.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Vor allem in den Wintermonaten und in niederschlagsreichen Perioden kann die Nutzung der Radwege sinken. Um eine möglichst ganzjährige Nutzung zu gewährleisten, ist neben der regelmäßigen Instandhaltung ein Winterdienst erforderlich, der für die sichere Nutzung des Radweges erforderlich ist. Eine Beleuchtung trägt zusätzlich zur sicheren Benutzung des Radwegs in den Abendstunden und den Wintermonaten bei. Allerdings führt dies zu deutlich höheren Kosten und eventuell auch zum Konflikt mit der Natur und dem Artenschutz. Weiterhin kann es

insbesondere in verdichteten Gebieten (häufig den Quell- oder Zielorten) zur Konkurrenz um Flächen mit anderen Verkehrsformen kommen. Die Umwidmung der notwendigen Flächen für den Radwegeausbau kann daher vor Ort zu Widerständen führen, beispielsweise wenn Parkplätze entfallen oder die MIV -Infrastruktur verkleinert werden soll. Aus ökologischer Sicht können sich Widerstände gegen Radwege formieren, da der Bau einen nicht unerheblichen Eingriff in die Natur darstellt, beispielsweise durch die Versiegelung von Flächen für die Fahrbahn. Entsprechende Bedenken sollten daher frühzeitig adressiert und im Rahmen von Beteiligungsprozessen Lösungen erarbeitet werden. Weiterhin können, wie beim Straßenbau auch, rechtliche Schwierigkeiten auftreten, da Grundstücks- und Bebauungsrechte benötigt werden.

Weitere Maßnahmen (13)

Attraktivitätssteigerung der Pedelec-Nutzung (https://mobilikon.de/massnahme/attraktivitaetssteigerung-der-pedelec-nutzung)
Bikesharing (https://mobilikon.de/massnahme/bikesharing)
Bike and Ride-Anlagen (https://mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen)
Fahrradverleih (https://mobilikon.de/massnahme/fahrradverleih)
Firmenrad (https://mobilikon.de/massnahme/firmenrad)
Ladepunkte für Pedelecs/E-Bikes (https://mobilikon.de/massnahme/ladepunkte-fuer-pedelecse-bikes)
Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖV (https://mobilikon.de/massnahme/mitnahmemoeglichkeiten-von-fahrraedern-im-oev)
Mobilitätsstationen (https://mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen)
Radabstellanlagen (https://mobilikon.de/massnahme/radabstellanlagen)
Radschnellwege (https://mobilikon.de/massnahme/radschnellwege)
Radverkehrstraining (https://mobilikon.de/massnahme/radverkehrstraining)
Verleih von Lastenrädern (https://mobilikon.de/massnahme/verleih-von-lastenraedern)
Wegweisung für Radfahrende und Zufußgehende (https://mobilikon.de/massnahme/wegweisung-fuer-radfahrende-und-zufussgehende)

Verwandte Praxisbeispiele (1)

Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt (https://mobilikon.de/praxisbeispiel/radschnellweg-frankfurt-darmstadt)

Verwandte Instrumente (6)

Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept (https://mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept)
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (https://mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept)
Masterplan Nahmobilität (https://mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet)
Regionales Radverkehrskonzept (https://mobilikon.de/instrument/regionales-radverkehrskonzept)
Verkehrsentwicklungsplan (https://mobilikon.de/instrument/verkehrsentwicklungsplan)
Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030 (https://mobilikon.de/instrument/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege-2017-2030)

Verwandte Umsetzungshilfen (3)

Erreichbarkeitsanalyse (https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse)
Potenzialanalyse (https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)
Stakeholderworkshop (https://mobilikon.de/umsetzungshilfe/stakeholderworkshop)

Publikationen zum Thema (1)

Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis (https://mobilikon.de/publikationssammlung/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis)

Quellen (2)

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) Wedel, 22.04.2020: Radwege-Oberflächen. Zugriff: www.adfc-wedel.de [abgerufen am 13.07.2020].

Bezirksregierung Münster, 2014: Mobilität im ländlichen Raum. Zugriff: https://www.bezreg-muenster.de/system/files/media/document/file/25-16_m... [abgerufen am 13.10.2026].