

Radverkehr im ländlichen Raum – Vortrag von Verkehrsexperte Peter Gwasda

Peter Gwasda vom Planungsbüro VIA eG, Köln, berichtete am 3. Mai 2018 in einem Vortrag über Potentiale, Chancen und Handlungsansätze für den Radverkehr im ländlichen Raum.

Die Veranstaltung, die die IG Velo Wiesental organisiert hatte, war rege besucht. Über 70 Teilnehmer, Radfahrer aus Lörrach, Maulburg, Schopfheim, Steinen Zell, mehrere Orts- und Gemeinde- und Kreisräte. Eingeführt wurde der Abend von Landrätin Marion Dammann, die einleitend auf das regionale Radverkehrskonzept hinwies. Nach dem sehr informativen Vortrag von Herrn Peter Gwasda gab es lebhafte Diskussion wo auch Leonie Wiesiollek, Ansprechpartnerin für Radverkehr, gefordert wurde.

Hier nur ein paar Highlights:

Interessanterweise sind die durchschnittlich mit allen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken in ländlichen und städtischen Gebieten gleich bei 7-10 km. Subjektiv erscheint die zurückgelegte Strecke auf dem Land aber länger. In der Stadt ist man mit dem Velo meist schneller. Parken ist auf dem Land unproblematischer, was wieder den Autoverkehr begünstigt. Bei >18-jährigen ist mit dem Erhalten des Führerscheins das Auto attraktiver. Mit der Einführung von E-Bikes, Stellung von Dienstvelos/Lastenvelos durch Firmen u.a. wird der Veloverkehr gefördert. Die durchschnittliche Geschwindigkeit hat mit Einführung der Pedelegs zugenommen. Die meisten Erhebungen liegen einige Jahre zurück. Aktuelle Erhebungen sind notwendig.

Dringend erforderlich ist die Anpassung des Radwegenetzes an die heutigen Gegebenheiten.

Auf Außerortsstraßen passieren weniger Unfälle als innerorts, diese sind aber meist schwerer und oft tödlich.

Die großen Geschwindigkeitsunterschiede auf Landstraßen sind Gefährdungspotential und teilweise Barriere für den Radverkehr. Radwegebau auf stark befahrenen Straßen und Geschwindigkeitsreduzierung auf Nebenstrecken kann hier helfen.

Restriktionen im MIV gibt es im ländlichen Raum kaum. Sie sind auch nur schwer und allenfalls punktuell durchsetzbar. Strategie kann nur die Beschleunigung des Radverkehrs sein, um die Konkurrenzsituation zu verbessern.

Die zahlreichen Akteure und die zerklüfteten Zuständigkeiten zwischen zu Formen frühzeitiger Kooperation. Hier kann auf bestehendes RadNETZ BW, Radkonzept des Kreises aufgebaut werden.

Für die Genehmigung entsprechender baulicher Maßnahmen sind allerdings die Straßenverkehrsbehörden zuständig und die Straßenverkehrsordnung (STVO) bindend. Eine gesetzliche Grundlage für die Berücksichtigung der Sicherheit des Radverkehrs als Grund für die Anordnung von Tempo 30 gibt es in der STVO §45 nicht.

Betont wurde die Wichtigkeit weißer Begrenzungstreifen von Fahrradwegen, insbesondere für den Nachtverkehr sind sie unerlässlich.

Mehrfach betont wurde, dass S-Pedelegs, die bis Tempo 45 km/h zugelassen sind und ein Kennzeichen benötigen, nicht auf Radwegen zugelassen sind.

Zusammengenommen sollten diese Maßnahmen einen sicheren Veloverkehr im ganzen

Ort für alle Beteiligten wie Schüler, Berufstätige, Senioren ermöglichen.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) <https://www.adfc.de/verkehr-recht/recht/stvo-co/era/empfehlungen-fuer-radverkehrsanlagen>

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) <https://www.agfk-bw.de/>

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen (<https://www.radwanderland-fachportal.de>)

Hans Stötter / IG Velo Kleines Wiesental