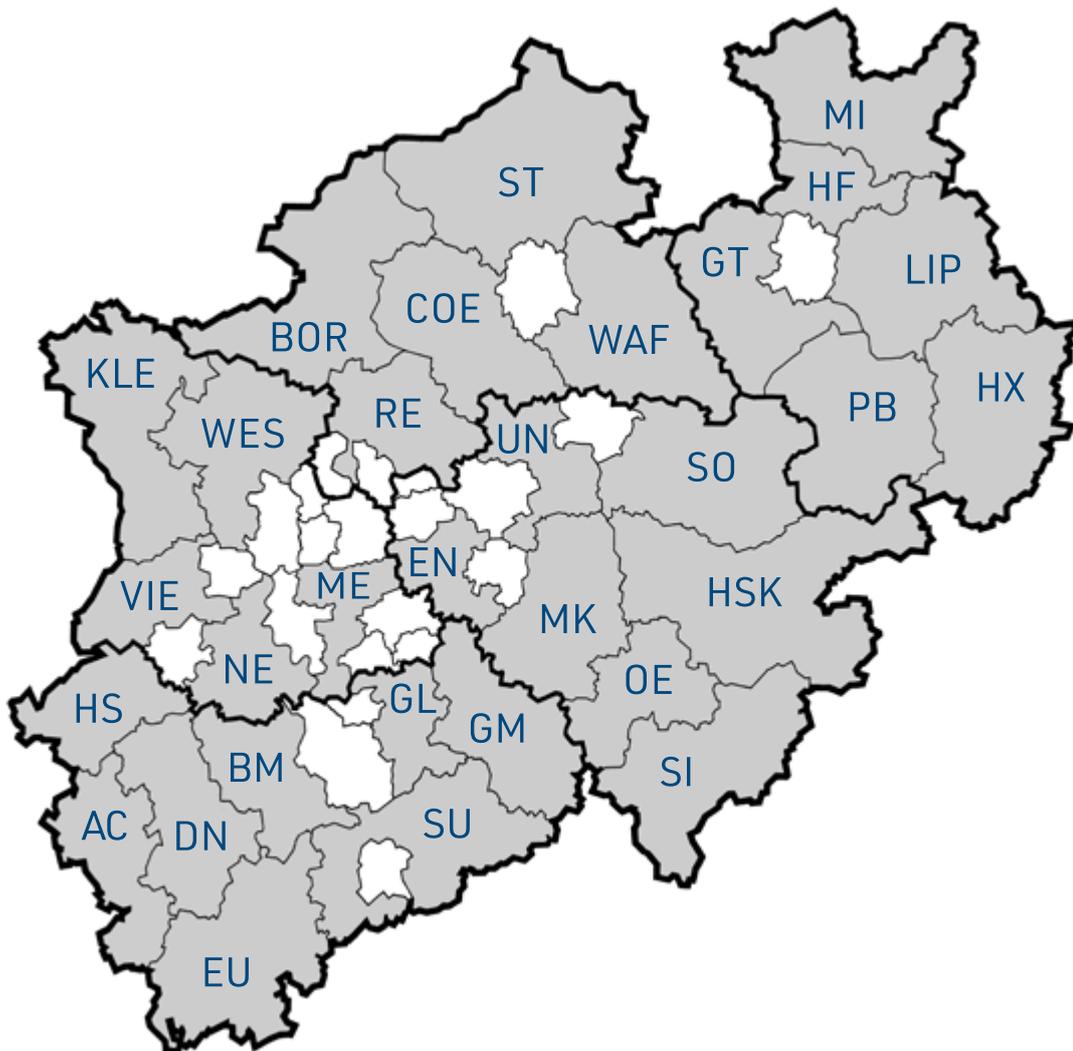


## **Agenda für mehr Radverkehr**

Zur Verkehrswende im kreisangehörigen Raum





# Agenda für mehr Radverkehr

## Zur Verkehrswende im kreisangehörigen Raum

Der Radverkehr bildet im kreisangehörigen Raum ein zentrales Element der Verkehrswende. Nach Inkrafttreten des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes Nordrhein-Westfalen müssen daher weitere Maßnahmen zur gezielten Förderung des Radverkehrs im kreisangehörigen Raum sowohl auf Landes- und als auch auf kommunaler Ebene getroffen werden.

### 1. Ansätze und Schwerpunkte einer Radverkehrspolitik im und für den kreisangehörigen Raum

Verkehrspolitische und insbesondere radverkehrspolitische Fragestellungen haben im kreisangehörigen Raum zum Teil andere Ansätze und Schwerpunktsetzungen als in den Ballungsräumen: Es müssen weitere Distanzen für die täglichen Erledigungen zurückgelegt werden, die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsstätte sind oftmals so bemessen, dass sie nicht allein mit dem Fahrrad – zumindest nicht ohne elektrische Unterstützung – zurückgelegt werden können und viele Wegstrecken können nur in Kombination mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten wahrgenommen werden. Zugleich kann der Radverkehr in Teilen des Landes auf bestehende Infrastrukturen, wie zum Beispiel touristische Fahrradverkehrsinfrastrukturen, zurückgreifen und aktuelle Entwicklungen, insbesondere bei E-Bikes, bergen ein erhebliches Potenzial für den Fahrradverkehr im kreisangehörigen Raum. Diese speziellen Herausforderungen muss eine Radverkehrsstrategie für den kreisangehörigen Raum angemessen berücksichtigen.

Zugleich bietet der kreisangehörigen Raum aber auch große Chancen für den Verkehrsträger Fahrrad. Im kreisangehörigen Raum leben in Nordrhein-Westfalen rund 60 % der Bevölkerung auf 90 % der Landesfläche. Eine Verkehrswende hin zu mehr Verkehrsmitteln im sog. Umweltverbund und vor allem hin zu mehr Radverkehr kann es – bezogen auf das gesamte Land – nicht ohne den kreisangehörigen Raum geben. Selbst wenn ein vollständiger Umstieg auf das Fahrrad (oder auch auf den Fußverkehr) vom Auto in weiten Teilen des kreisangehörigen Raums in kurz- bis mittelfristiger Perspektive wenig realistisch erscheint, ist beispielsweise eine deutliche Verringerung der Quote von Zweit- oder Drittfahrzeugen durchaus möglich. Unter diesen Gesichtspunkten sind die Gestaltungsspielräume für ein Gelingen der Verkehrswende im kreisangehörigen Raum sogar weiter als in den Großstädten, in denen das Potential des Radverkehrs in Teilen schon weitgehend gehoben wurde.

### 2. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur

Eine nachhaltige Stärkung des Verkehrsträgers Fahrrad erfordert einen weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im kreisangehörigen Raum. Ziel sollte sein, grundsätzlich bei jeder neugebauten oder (wesentlich) aus- oder umgebauten Straße im kreisangehörigen Raum, gleich ob Gemeinde-, Kreis-, Landes- oder Bundesstraße, Radwege anzulegen und bestehende Radwege zu ertüchtigen. Für den kommunalen Straßenbau (Gemeinden oder Kreise) sind die einschlägigen Fördermittelinstrumentarien entsprechend anzupassen und auszurichten. Radwege sollten dabei grundsätzlich getrennt von der Fahrbahn geführt werden, es sei denn, dies ist ausnahmsweise aus baulichen Gründen nicht möglich.

### a) Radschnellverbindungen als „Königsdisziplin“ – gerade auch im kreisangehörigen Raum

Radschnellverbindungen (Radschnellwege) bieten auch für den kreisangehörigen Raum eine große Chance. Als „Königsdisziplin“ der Radverkehrspolitik sollten sie künftig dort eine wichtige Bedeutung für den kreisangehörigen Raum erhalten, wo es darum geht, eine schnelle Anbindung der Stadt-Umland-Beziehungen, vor allem in den Randbereichen der Ballungsräume, zu ermöglichen. Damit können sie insbesondere dazu beitragen, in größerem Umfang Berufspendler zum Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu bewegen, zumal mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes problemlos weitere Entfernungen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Radschnellverbindungen müssen aber auch über eine entsprechende „Rahmen-Infrastruktur“ (Begleitkomponenten) verfügen, wie zum Beispiel sichere Abstellmöglichkeiten – auch für höherwertige Räder – an zentralen Verbindungspunkten, ein – möglichst aus einer Hand geplantes – Zuwegennetz, bequeme und sichere Zu- und Abfahrten und möglichst auch die zeitnahe Verfügbarkeit von technischem Support und Pannenhilfe (was ggf. durch telefonisch oder app-basiert erreichbare Fahrradgeschäfte in der näheren Umgebung sichergestellt werden kann).

Der Landkreistag Nordrhein-Westfalen fordert daher, dass mindestens die Hälfte der geförderten Radschnellverbindungen im kreisangehörigen Raum liegen oder zumindest einen ganz wesentlichen Bezug zum kreisangehörigen Raum aufweisen soll. Zudem sollten die Förderkulissen für Radschnellverbindungen die Besonderheiten des kreisangehörigen Raums (geringere Verkehrsauslastung, geringere Nutzerzahlen, kleinere Dimensionierung, zu erwartender geringerer Fußgängerverkehr auf den Radschnellverbindungen etc.) angemessen berücksichtigen.

### b) „Radvorrang-Netz“ als Rückgrat unterhalb der Ebene der Radschnellverbindungen

Auch unterhalb der Ebene der Radschnellverbindungen bedarf es einer leistungsstarken und attraktiven Fahrradverkehrsinfrastruktur. Mit Blick auf die spezifischen Gegebenheiten des kreisangehörigen Raums sollte insbesondere ein „Radvorrang-Netz“ gefördert werden, das die Verbindung zwischen Gemeinden und großen Ortsteilen im kreisangehörigen Raum sicherstellt.

Im Rahmen der Förderung eines solchen „Radvorrang-Netzes“ sollten bestimmte Standards wie eine entsprechende Mindestbreite oder auch eine möglichst weitgehende Vorfahrtsgewährung gegenüber kleineren Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung vorgegeben werden (von denen aber in begründeten Ausnahmefällen abgewichen werden kann). Zudem ist beim „Radvorrang-Netz“ anzustreben, dass diese Infrastrukturen möglichst als selbstständig geführte Radwege mit einer baulichen Trennung (zumindest trennender Grünstreifen) oder im kreisangehörigen Raum auch auf einem dazu geeigneten Wirtschaftswegenetz geführt werden. In diesem Zusammenhang fordert der Landkreistag Nordrhein-Westfalen, einen Schwerpunkt der Radverkehrsförderung auf den kreisangehörigen Raum zu legen, da die Kategorie des „Radvorrang-Netzes“ insbesondere in diesem Raum das Rückgrat des Radverkehrs bilden wird.

## 3. Intermodale Anbindung – Anschlüsse auf der ersten und letzten „Meile“ optimieren

Ein attraktiver Radverkehr erfordert eine intermodale Anbindung an andere Verkehrsträger. Aufgrund der längeren Reiseweiten und teilweise auch topographischen Bedingungen ist es im kreisangehörigen Raum – anders als in vielen Ballungsräumen – notwendig, den Radverkehr in stärkerem Maße als Teil einer gesam-

ten Reisekette zu betrachten. Deshalb sollten effektive und leicht zugängliche Umsteigeoptionen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ermöglicht werden.

Bahnhöfe und andere wichtige Haltepunkte des regionalen Nahverkehrs sollten durch eine geeignete Führung der Radwege zu diesen Bahnhöfen und Haltepunkten und entsprechende Abstellmöglichkeiten (Bike & Ride) an den Verkehrsträger Fahrrad angebunden werden. Im Hinblick auf die zunehmende Zahl höherwertiger Fahrräder und E-Bikes sollten bei den „Verknüpfungs-Infrastrukturen“ abschließbare, saubere und ggf. (mit mobilen Applikationen) vorbuchbare Abstellmöglichkeiten vorgehalten werden; in der Regel sollte es hierfür an exponierten „Verknüpfungs-Infrastrukturen“ eine hinreichende Zahl von Abstellboxen geben. Entsprechende Verwendungsoptionen müssen sowohl die Finanzierungsinstrumente für den Radverkehr als auch für den ÖPNV/SPNV vorsehen.

Die Intermodalität sollte ferner die Anbindung von Mitfahrerparkplätzen (Park & Bike), an denen ein Umstieg vom Fahrrad auf eine Mitfahrgelegenheit ermöglicht wird, umfassen. Zugleich sollten Mobilstationen an Bundes- oder Landesstraßen – ggf. auch im Nahbereich von Autobahnausfahrten – mit attraktiven und sicheren Abstellmöglichkeiten sowie einer angemessenen Zahl von Leihfahrrädern eingerichtet werden, die den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad für Fahrten in die Städte/Ballungsräume ermöglichen.

Bei allen Modellen der intermodalen Anbindung sollten Fahrpläne, Informationen über Verfügbarkeiten oder auch die Buchung der jeweiligen Angebote (einschließlich der Buchung Abstellmöglichkeiten) digital verfügbar sein.

#### **4. „Smarte Routenführung“ – Wirtschaftswege und Nebenstraßen**

Neben dem prioritären Auf- und Ausbau von Radvorrangnetzen und Radschnellverbindungen werden künftig auch neue Wege der Radverkehrsplanung zu beschreiten sein. Eine „smarte Routenführung“ sollte ein weiteres Standbein der Förderung des Radverkehrs im kreisangehörigen Raum bilden.

##### **a) Smarte Routenführung über Wirtschaftswege**

Die „smarte Routenführung“ umfasst insbesondere die Führung über ein bestehendes oder punktuell ertüchtigungsfähiges Wirtschaftswegenetz zwischen den Gemeinden und Ortslagen. Viele der im kreisangehörigen Raum bestehenden Wirtschaftswege können heute schon für Radverkehrsverbindungen genutzt werden, bei anderen ist mit verhältnismäßig geringem Aufwand die Ertüchtigung zu einer Radverkehrsverbindung möglich. Dies setzt zugleich eine entsprechende Beschilderung sowie die für die Sicherheit des Radverkehrs notwendigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen einschließlich angemessener Geschwindigkeitsbeschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer voraus, außerdem die Schaffung und den Erhalt einer dem Radverkehr angemessenen Straßenoberfläche und ggf. die Klärung von Eigentumsverhältnissen sowie eine Lösung für mögliche Überschneidungen mit einer landwirtschaftlichen Nutzung.

Durch eine solche Routenführung darf insbesondere Straßen.NRW nicht von seinen Pflichten als Baulastträger auch für den Radwegebau entbunden werden.

##### **b) Smarte Routenführung über Nebenstraßen**

Auch im Siedlungsbereich ist eine „smarte Routenführung“ denkbar, indem – wo möglich und aufgrund eines Vergleiches der Wegelängen sinnvoll – Radfahrende über weniger befahrene Nebenstraßen geführt

werden. Häufig gibt es bereits jetzt parallel führende Nebenstraßen zu Hauptstraßen, die für eine ebenso schnelle und gleichzeitig sichere – und für die Radfahrenden oft angenehmere – Verkehrsführung geeignet sind. Eine solche Wegführung über Nebenstraßen muss entsprechend beschildert sein, was eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einschließt. Zugleich sollten die Ausweisung als Fahrradstraße geprüft und mögliche Gefahrenpunkte konsequent zugunsten des Radverkehrs ausgeräumt werden.

### **c) Ausrichtung der Förderinstrumente**

Bund und Land müssen ihre Förderinstrumentarien und -richtlinien für den Radwegeausbau auf die Möglichkeiten der „smarten Routenführung“ und die Förderfähigkeit solcher Modelle ausrichten. Da es sich teilweise um neuartige Konzepte handelt, sollte parallel die wissenschaftliche Begleitung solcher Konzepte angestrebt werden.

## **5. Touristische Radnutzung – Synergien heben**

Im Rahmen der Verkehrswende kann der Fahrradtourismus wichtige Funktionen übernehmen. So kann er zu einem Werbe- und Gewöhnungseffekt auch für die alltägliche Fahrradnutzung führen. Als „sanfte“ Form der touristischen Erholung bietet er zudem eine qualitativ hochwertige und ökologische Alternative zu Fern- und Flugreisen und die Infrastrukturen für den Fahrradtourismus können vielfach für den örtlichen bzw. regionalen Alltagsverkehr genutzt werden.

Deshalb sollte bei Förderung und Ausbau der touristischen Radinfrastruktur immer auch die Möglichkeit einer Nutzbarkeit im örtlichen bzw. regionalen Alltagsverkehr mit geprüft und nach Möglichkeit planerisch umgesetzt werden. Förderprogramme für die touristische Fahrradnutzung und die alltagsverkehrliche Fahrradnutzung sollten diesen Synergien und Wechselwirkungen Rechnung tragen.

## **6. Nutznießerinitiativen und Arbeitgeberbeteiligung**

Neben den Radfahrenden selbst sollten Initiativen zur Förderung des Radverkehrs auch die Nutznießer des Radverkehrs in den Fokus nehmen. Dies betrifft zum Beispiel Arbeitgeber oder öffentliche Dienstherren, die von einer guten Erreichbarkeit mit dem Fahrrad profitieren. Job-Rad-Systeme mit der Möglichkeit, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Rahmen einer Entgeltumwandlung oder vergleichbarer Anreizsysteme arbeitgeberseitig (hochwertige) Fahrräder zur Verfügung zu stellen, sollten ausgebaut und durch geeignete steuerrechtliche Maßnahmen weiter gefördert werden. Zugleich sollten Bund und Land den Ausbau geeigneter und qualitativ angemessener Abstellmöglichkeiten am Arbeitsort finanziell unterstützen.

Die öffentliche Hand kann in diesem Zusammenhang eine Vorbildfunktion einnehmen. Deshalb sollten im Landesbeamtenrecht und damit auch für den kommunalen Bereich vergleichbare Möglichkeiten für Beamtinnen und Beamte eröffnet werden.

Aber auch andere Nutznießer eines modernen und effizienten Radverkehrs sollten in stärkerem Maße in Förderung und Unterstützung des Radverkehrs einbezogen werden. Dies könnte zum Beispiel durch eine gezielte Einbindung der lokalen Gastronomie und Hotellerie in Verleihsysteme oder die Aufstellung hochwertiger Einrichtungen für das Abstellen von Fahrrädern – insbesondere Auflademöglichkeiten und Abstellboxen für hochwertige E-Bikes – erfolgen (durch finanzielle Partizipation oder das Bereitstellen von Aufstellflächen etc.).

## 7. Straßenverkehrsrechtliche Vorgaben zur Unterstützung des Radverkehrs

Das Straßenverkehrsrecht und insbesondere die Straßenverkehrsordnung wirken sich erheblich auf die Attraktivität der Nahmobilität und des Radverkehrs aus. Wenngleich das Land insoweit nicht zuständig ist, kommt ihm eine wichtige Rolle bei der Einwirkung auf gesetzgeberische Maßnahmen der Bundesebene zu, zumal Änderungen der Straßenverkehrsordnung nur mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen können.

Wichtigstes Ziel sollte dabei die Steigerung der Sicherheit im Fahrradverkehr sein. Denn die Zahl der Fahrradunfälle – auch mit tödlichem Ausgang – ist nicht zuletzt durch die zunehmende Zahl von E-Bikes deutlich gestiegen. Insbesondere folgende Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Fahrradverkehr kommen in Betracht:

- Die Möglichkeit zur erleichterten Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf überörtlichen Straßen (70 km/h oder im Einzelfall auch geringer), wenn auf diesen Straßenabschnitten mit einer größeren Zahl von Radverkehrsteilnehmern zu rechnen ist;
- die Möglichkeit zur Einrichtung sog. Schutzstreifen außerorts (entsprechende Markierungen für Radverkehr auf der Straße bei gleichzeitiger Beschränkung der Geschwindigkeiten für den Pkw-Verkehr) bei geringer Verkehrsdichte (z. B. unter 2.000 Kfz/Tag und unter 100 Kfz/Stunde), gut einsehbarem Streckenverlauf, ausreichenden Mindestbreiten des Straßenkörpers und begleitenden Geschwindigkeitsreduktionen für Kraftfahrzeuge; in den Niederlanden wird dieses Modell bei weniger frequentierten Außerortsstraßen (Gemeindestraßen oder kleineren Kreisstraßen vergleichbar) schon heute vielfach mit Erfolg praktiziert;
- die Ermöglichung von kommunalen Radverkehrsplänen, in denen alle anordnungspflichtigen Radverkehrsführungen und ein Verkehrszeichenplan aufgeführt und abgestimmt werden, so dass die Straßenverkehrsbehörden Einzelanordnungen im Vollzug des Gesamtplans ohne weitere Prüfung treffen können;
- die erleichterte Möglichkeit zur innerörtlichen Ausweisung von Fahrradstraßen, wenn sie Bestandteil einer Radverkehrs-Netzplanung sind;
- die Möglichkeit zur innerörtlichen Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h im Mischverkehr, wenn entlang von Fahrradrouten im Alltagsroutennetz und an touristischen Fahrradwegen sichere Radverkehrsführungen fehlen.

## 8. Planerische Hilfestellung für die kommunale Ebene sowie beschleunigte Planung und Umsetzung

### a) Planerische Hilfestellung für die kommunale Ebene

Aufgrund ihrer unzureichenden finanziellen Ausstattung und des sich verschärfenden Fachkräftemangels verfügen viele Kommunen nicht über das benötigte Fachpersonal, um z. B. die komplexen Aufgaben einer zeitgemäßen Fahrradwegeplanung wahrzunehmen.

Um dem entgegenzuwirken, könnten entweder auf der Ebene einer Landeseinrichtung (Bezirksregierungen, Straßen.NRW) oder – bevorzugt – auf kommunaler Ebene „Planer- oder Spezialistenpools“ vorgehal-

ten werden, die bei Unterstützungsbedarf in Anspruch genommen werden. Denkbar sind zudem kreisweite oder überkreisliche Netzwerke, auf die für bestimmte Planungs- und Ausführungsaufgaben zurückgegriffen werden kann. Aufgabe des Landes wäre es in diesem Kontext, eine entsprechende Rahmenfinanzierung sicherzustellen und personal- sowie vergabe- und steuerrechtliche Gelingensbedingungen zu gewährleisten.

Bei der Planung und baulichen Ausführung von Radverkehrsinfrastrukturen ist zudem eine stärkere Digitalisierung geboten (Unterstützung durch eine dem Stand der Technik entsprechende Software etc.).

## **b) Beschleunigte Planung und Umsetzung**

Bei aller Bedeutung übergeordneter Planungsziele und planerischer Gesamtstrategien sollte der Fokus auf eine möglichst schnelle und praxisnahe Umsetzung von Nahmobilitäts- und insbesondere von Radverkehrsinfrastrukturprojekten gelegt werden. Mit diesem Ziel sollten Planungsverfahren und -abläufe vereinfacht und beschleunigt werden.

Die Einführung ggf. verbindlicher Planungsprozesse in einem Mehr-Ebenen-Modell – der Bauleitplanung oder auch der Landes- und Regionalplanung vergleichbar – wird kritisch gesehen, da dann zu viele Ressourcen für die Klärung planerischer Grundsatzfragen statt für eine praxisorientierte, fachbezogene Umsetzungsplanung verwendet werden müssten. Notwendige Ziele für die Nahmobilität und insbesondere den Fahrradverkehr können ohne eine umfassende Leitplanung definiert werden, z. B. durch (in den Kreisen/vor Ort differenziert festzulegende) Ziele für den Modal-Split, durch rahmensetzende Pläne (Masterpläne, Zielplanungen) oder im Zuge eines Nahmobilitäts- und/oder Radverkehrskonzepts – jeweils in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten. Auch eine Integration in Bebauungspläne kann in geeigneten Fällen in Betracht kommen. Hier sollte im Ergebnis ein Höchstmaß an planerischer Flexibilität bei den Kreisen, Städten und Gemeinden verbleiben.

## **c) Vereinfachungen des Planungsrechtes und der Planungsprozesse**

Das geltende Planungsrecht erschwert und hemmt oftmals die Planung und den Ausbau neuer Radwege. Planungsprozesse für den Bau, Ausbau und die Instandhaltung von Radwegen – gleich welcher Kategorie – müssen deshalb vereinfacht und beschleunigt werden:

- Bau und Ausbau von Radwegen sollten – soweit europarechtlich vertretbar – von den Anforderungen des Planfeststellungs- und Umweltverträglichkeitsprüfungsrechts ausgenommen werden. Von Radverkehrswegen und Nebenanlagen gehen für den übrigen Verkehr und die Umwelt in aller Regel nicht solche einschneidenden Beeinträchtigungen aus, die ein formelles Planfeststellungsverfahren oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern würden.
- Zudem sollte den Kommunen die Möglichkeit eröffnet werden, Planungen von Radverkehrswegen – gleich welcher Kategorie – im Wege der Bauleitplanung durch entsprechende Ausweisungen in Bebauungsplänen vornehmen zu können (ggf. im Einvernehmen mit dem jeweils zuständigen Träger der Straßenbaulast).
- Weiterhin sollte ermöglicht werden, bei Planung und Ausbau radverkehrlicher Infrastrukturen den gesamtgesellschaftlichen, umweltpolitischen Vorteil von Radverkehrsinfrastrukturen gegenüber anderen Belangen Privater und der Allgemeinheit als Abwägungsbelang zu Gunsten der Radverkehrsinfrastruktur umfassend zu berücksichtigen.

- Der Erwerb von Grundstücken, die für den Bau und Ausbau von Radwegen jeglicher Kategorie benötigt werden, sollte erleichtert werden. In diesem Zusammenhang muss es vor allem auch eine Lösung für etwaige, aus der Verkehrssicherungspflicht erwachsende Haftungsrisiken für (an Radwegen) anliegende Eigentümer von land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken geben.

## 9. Verbesserte Kooperation mit Straßen.NRW

Überörtliche Träger der Straßenbaulast, namentlich Straßen.NRW, müssen zur umfassenden Kooperation mit den Kreisen, Städten und Gemeinden beim Bau, Ausbau und bei der Unterhaltung von Radwegen an Landes- oder Bundesstraßen angehalten werden:

- Denkbar wären ein ausdrückliches Abstimmungs- und Kooperationsgebot auf landesrechtlicher Ebene oder zumindest im Aktionsplan zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz.
- Eine weitere Möglichkeit wäre die Implementierung – und natürlich auch die entsprechende Kommunikation – von klaren Ansprechpartnerstrukturen bei Straßen.NRW im Sinne „einheitlicher Ansprechpartner“ für mit dem Radwegebau befasste kommunale Planerinnen und Planer. Hierbei sollte gewährleistet werden, dass es zumindest pro Kreis bzw. kreisfreier Stadt einen festen Ansprechpartner gibt, der die entsprechenden Anliegen intern bei Straßen.NRW weitervermittelt. Die entsprechenden Kontaktdaten müssten sodann gegenüber den Kreisen und kreisfreien Städte kommuniziert werden.
- Unabhängig von konkreten Problemstellungen sollte es auf regionaler Ebene regelmäßige Austausche und Informationsveranstaltungen zwischen Straßen.NRW, den kommunalen Baulastträgern, örtlichen/regionalen Vertreterinnen und Vertretern von Fahrradverbänden sowie bei Bedarf auch der kommunalen Spitzenverbände sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) geben.
- Im beiderseitigen Einvernehmen sollten Aufgaben der Planung, des Baus und Ausbaus und der Unterhaltung von Radwegen in Bezug auf Straßen und Wege in der Baulast von Straßen.NRW im Wege von Kooperationsvereinbarungen auf Kreise, Städte oder Gemeinden – gegen Kostenerstattung – übertragen werden können.

## 10. Task-Force „Hemmfaktoren“

In der kommunalen Praxis zeigen sich immer wieder planerische, verwaltungs- und förderrechtliche sowie faktische „Hemmfaktoren“ beim Bau bzw. Ausbau von Radwegen. Viele dieser „Hemmfaktoren“ sind erst im Rahmen voranschreitender Planungsprozesse oder unter bestimmten Rahmenbedingungen vor Ort erkennbar:

- Dazu zählt etwa die Schwierigkeit, Eigentümern Waldflächen für den Radwegebau als selbstständiger Radweg entlang von kommunalen Straßen abzukaufen, da diese dann für Schäden durch waldbedingte Gefahren (Totholz, Sturmschäden) gegenüber Radfahrenden in einer Haftung stehen würden (denkbare Lösungen wären hier z. B. die vertragliche Übernahme der Verkehrssicherungspflicht).

- Gleiches gilt bei der Nutzung von Wirtschaftswegen im Hinblick auf Haftungsrisiken von anliegenden Landwirten wegen möglicher Verschmutzungen der Wege; auch hier kann das potentielle Haftungsrisiko einen Hemmfaktor bei der Akzeptanz der Nutzung von Wirtschaftswegen als Radverkehrsinfrastruktur darstellen.

Um solche und weitere „Hemmfaktoren“ identifizieren, Lösungen erarbeiten und wirksam gegenüber den zuständigen Stellen vortragen zu können, sollte eine Task-Force „Hemmfaktoren“ eingerichtet werden, die aus Vertreterinnen und Vertretern des Landesverkehrsministeriums, von Straßen.NRW, der Radverkehrsverbände und der kommunalen Spitzenverbände sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) besteht. Zugleich müssen klare Ansprechpartnerstrukturen auf Seiten des Verkehrsministeriums geschaffen werden, die die Lösungsvorschläge der Task-Force „Hemmfaktoren“ aufgreift und sich ihrer Umsetzung annimmt (ggf. im Austausch mit anderen Ressorts innerhalb der Landesregierung oder gegenüber der Bundesebene).



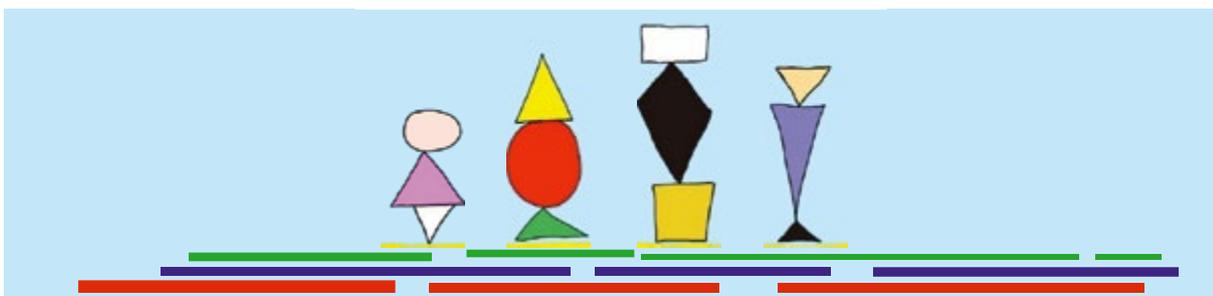
## LANDKREISTAG NORDRHEIN-WESTFALEN

Kavalleriestraße 8  
40213 Düsseldorf

### ANSPRECHPARTNER

Dr. Markus Faber  
Hauptreferent für Wirtschaft, Verkehr und Energierecht  
Tel. +49 211 300 491 310  
Mail [m.faber@lkt-nrw.de](mailto:m.faber@lkt-nrw.de)

Der Landkreistag Nordrhein-Westfalen (LKT NRW) ist der kommunale Spitzenverband der 31 Kreise des Landes mit rund elf Millionen Einwohnern.



[www.lkt-nrw.de](http://www.lkt-nrw.de)  
twitter: @lktnrw

Stand: Juni 2022