
ADFC möchte Teil der Lkw-Maut für Radschnellwege

Nach Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums spült die für Juli geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen jährlich rund 2,5 Milliarden Euro zusätzliche Gebühren in die Staatskasse. Das Geld ist für den Ausbau und Erhalt der Straßen vorgesehen. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) fordert, dass diese Mehreinnahmen nicht ausschließlich für den konventionellen Straßenbau verwendet werden. Mindestens zehn Prozent, also 250 Millionen Euro pro Jahr, sollen nach seinem Willen in den Radschnellwegebau investiert werden.

ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork sagte hierzu: „Es heißt immer, es sei kein Geld da für große Würfe im Radwegebau – aber siehe da, hier sprudeln die Milliarden! In den Bundesländern stehen schon jetzt 80 Radschnellwegeprojekte mit rund 1500 Kilometern Streckenlänge in den Startlöchern, die der Bund mitfinanzieren soll. Wir sehen weiteren Bedarf von mindestens 1500 Kilometern in allen Ballungsräumen.“ Die Radschnellverbindungen würden Deutschland massiv von kürzeren Autofahrten und Stau entlasten, meint der Fahrradclub.

Zurzeit werden in fast allen Ballungsräumen Radschnellwege konzipiert und geplant: In den Räumen Berlin, Hamburg, Bremen, Ruhrgebiet, Frankfurt, Hannover, Stuttgart, Nürnberg und München. Ein erstes, zehn Kilometer langes Teilstück des Radschnellwegs Ruhr (RS1) ist bereits eröffnet. Die nach Fertigstellung 101 Kilometer lange Trasse soll 55 000 Autofahrten täglich ersetzen und etwa 180 Millionen Euro kosten. Bereits in Betrieb ist außerdem ein innerstädtischer Radschnellweg in Göttingen, von etwa vier Kilometern Länge.

Radschnellwege sind vom Autoverkehr getrennt geführte Trassen, die zügiges und unterbrechungsfreies Radfahren auch über längere Distanzen ermöglichen. Sie sollen als asphaltierte Zweirichtungsradwege mindestens vier Meter breit und als straßenbegleitende Einrichtungsradwege mindestens drei Meter breit sowie mindestens fünf Kilometer lang, steigungsarm, innerorts beleuchtet und hindernisfrei sein. Rad- und Fußverkehr sollen getrennt werden. Weitere Kriterien sind die regelmäßige Reinigung der Wege und ein Winterdienst. Kreuzungen mit dem Autoverkehr sollen durch Unter- oder Überführungen vermieden werden. An Knotenpunkten sollen Radler Vorfahrt haben.

In den Niederlanden hat sich das Konzept laut ADFC bewährt. Dort werden 25 Prozent der Wege zur Arbeit mit dem Rad zurückgelegt – in Deutschland sind es nur elf Prozent. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Radfahrer.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ACE