

Antrag

Hannover, den 20.01.2026

Fraktion der SPD
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Nachhaltige Mobilität in Urlaub und Freizeit: Rad- und Wanderwege touristisch ausbauen

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Die Vorteile des Radfahrens liegen auf der Hand: Gesundheit, Spaß, frische Luft und klimaneutrale Fortbewegung. Niedersachsen ist der größte Quellmarkt für Radtouristen deutschlandweit und bietet besonders in ländlichen Räumen wirtschaftlichen Mehrwert. Bereits 37 % der Menschen in Niedersachsen nutzen ihr Fahrrad für Tagesausflüge und Radreisen (Fahrradmonitor 2023 der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V.). 27 Millionen Bürgerinnen und Bürger, das entspricht ca. 46 %, würden das Rad laut Umfrage gerne häufiger nutzen. Rad- und Wander-Touristinnen und -Touristen bieten daher einen wirtschaftlichen Mehrwert, vor allem auch im ländlichen Raum. Jedoch geben 65 % an, nicht Rad zu fahren, weil sie sich dem Verkehr ausgeliefert sehen. Rücksichtsloses Verhalten von Autofahrenden (64 %), zu viel Verkehr auf den Straßen (59 %), zu hohe Geschwindigkeit von Autos (54 %) und nicht ausreichend ausgebaute Infrastruktur (50 %) sind die Hauptgründe. Die bessere Erschließung von touristischen Attraktionen mit dem Rad und einheitliche, leicht verständliche Beschilderungen bieten ein großes Potenzial, um die Radinfrastruktur für Touristinnen und Touristen einfach und nachhaltig zu verbessern.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) schreibt im Hinblick auf den Einsatz von Schutzstreifen aktuell u. a. vor, dass diese nur innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden dürfen (vgl. VwV-StVO zu § 2 zu Abs. 4 Satz 2 Rn. 12 Satz 2, erster Satzteil). Die Anordnung außerhalb geschlossener Ortschaften ist im Straßenverkehrsrecht demnach nicht vorgesehen, da hier eine bauliche Trennung von Kfz- und Radverkehr erfolgen soll. Obwohl dies grundsätzlich sinnvoll ist, können baulich getrennte, straßenbegleitende Radwege beziehungsweise gemeinsame Geh- und Radwege oftmals nicht zeitnah oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nur mit erheblichem Aufwand hergestellt werden. Deshalb kann die Anordnung von Schutzstreifen unter bestimmten Bedingungen auch außerorts zweckdienlich sein, wie z. B. zur Schließung wichtiger Lücken im Radverkehrsnetz oder um eine zeitlich begrenzte Übergangslösung bis zur Fertigstellung eines baulichen Radwegs zu schaffen. Dem Kraftverkehr wird der Fahrradverkehr ins Gedächtnis gerufen und klar signalisiert: Hier können Radfahrende fahren und sie dürfen es auch! Diese Regelungen sind sowohl in Baden-Württemberg als auch in Nordrhein-Westfalen bereits beschlossen.

Auch das Wandern erfreut sich spätestens seit Corona sehr großer Beliebtheit. Mehr als 350 000 Menschen sind seitdem zu den Wanderbegeisterten in Niedersachsen hinzugekommen. Der Ausbau und die Unterhaltung der Wanderwege haben jedoch bisher nicht mit dem Interesse der Menschen mithalten können. Dies zeigt sich schon auf der Verwaltungsebene, denn viele Wanderwege werden lückenhaft kartiert und nicht gepflegt.

Der Landtag begrüÙt,

- dass die Landesregierung prüft, inwieweit, in welchem Ausmaß und mit welchen Maßnahmen landwirtschaftliche Wege, Wirtschaftswege und Waldwege für den Radverkehr geöffnet und in das Radwegenetz eingebunden werden können,
- dass sich die Landesregierung dafür einsetzt, bundeseinheitliche straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlagen für die Markierung von alleinstehenden Radverkehr-Sinnbildern beziehungsweise Piktogrammketten auf öffentlichen Straßen mit Mischverkehr zu schaffen,

- dass die Landesregierung prüft, inwieweit sich die Verknüpfung der Verkehrsmittel Rad sowie Bus und Bahn verbessern lässt, und die kostenlose Mitnahme des Fahrrades niedersachsenweit zu landesweit einheitlichen Zeiten in Bus und Bahn erreicht werden kann.

Der Landtag bittet die Landesregierung,

1. Kommunen bei der Einrichtung von Knotenpunktsystemen, wie sie bereits in vielen Regionen Niedersachsens erfolgreich etabliert wurden, vor allem in touristischen Regionen zu unterstützen und für dieses System mithilfe der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH zu werben,
2. zu prüfen, inwieweit die Digitalisierung von Rad- und Wanderkarten mit einem Open-Sources-Ansatz gefördert werden kann beziehungsweise soll, um z. B. Navigations-Apps einzubinden und niedersächsische touristische Points of Interest (POIs) in bestehende Plattformen zu integrieren,
3. den Leitfaden zur Radwegweisung in Niedersachsen aus dem Jahr 2003 nach aktuellen Erkenntnissen und mit Blick auf die Vereinfachung zur touristischen Nutzung und die Ausweisung barrierefreier Wege weiterzuentwickeln,
4. in Anlehnung an den Erlass vom 10. Januar 2024 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, eine Erlassregelung zur Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts zu prüfen und deren Markierung so zu ermöglichen,
5. sicherzustellen, dass Schutzstreifen nicht als Ersatz für eine baulich getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr gelten, sondern als befristete Übergangslösung dienen, und dass grundsätzlich straßenbegleitende Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege vorzuziehen sind,
6. zu prüfen, inwieweit im Zusammenhang mit der Markierung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden können, und dabei insbesondere Straßen mit schmaler Fahrbahn, hohem Kurvenanteil sowie starkem Lkw- oder landwirtschaftlichem Verkehr als besondere Gefahrenlagen in den Blick zu nehmen,
7. zu prüfen, inwieweit die Kartierung der touristisch sinnvollen Wanderwege durch das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen im Radwegekataster nach Vorbild von Nienburg landesweit möglich ist,
8. einen Leitfaden zur Wanderwegweisung in Abstimmung mit dem Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen zu entwickeln.

Begründung

Um die Verkehrssicherheit insbesondere auf außerörtlichen touristischen Strecken kurzfristig zu verbessern, sollen Schutzstreifen als Überbrückungs- und Bedarfsmaßnahme dort eingesetzt werden, wo eine bauliche Trennung nicht oder nicht sofort umsetzbar ist. Da Schutzstreifen ihre Wirkung bei niedrigeren Geschwindigkeiten besonders entfalten, soll zugleich geprüft werden, wo auf geeigneten Abschnitten eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll ist. Dies gilt insbesondere für solche Straßen, an denen durch Kurven oder eine schmale Fahrbahn ein erhöhtes Unfallrisiko besteht.

Für eine bessere Wegweisung haben sich Knotenpunktsysteme in vielen Regionen Niedersachsens, der Bundesrepublik Deutschland und im europäischen Ausland etabliert und bieten für Einheimische und Touristinnen und Touristen eine bekannte und einfache Möglichkeit, sich zu orientieren. Diese Systeme sollen weiter ausgebaut und die landesweite Radwegweisung durch eine Aktualisierung des Leitfadens an aktuelle Standards angeglichen werden, um die Orientierung auf (Tages-)Touren zu erleichtern.

Nicht selten verlaufen beliebte Fahrradtouren jedoch über Ortsgrenzen hinweg, sodass ein einheitlicher Qualitäts- und Sicherheitsstandard die Attraktivität niedersächsischer Radreiseangebote insgesamt erhöht. Die Markierung von Schutzstreifen dort, wo eine bauliche Trennung noch nicht möglich ist, trägt damit zugleich zur Verkehrssicherheit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bei.

Auch im Wandertourismus besteht Handlungsbedarf bei der Datengrundlage und Instandhaltung. Um diesen touristischen Bereich weiter zu erschließen, ist es allerdings notwendig, die Wanderwege zu kartieren und relevante Daten über die Strecken zu erheben, die dann sowohl für touristische als auch für forst- bzw. landwirtschaftliche Zwecke zur Verfügung gestellt werden und eine Instandhaltung der Wege ermöglichen.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Volker Bajus
Parlamentarischer Geschäftsführer