

Mittwoch, 05. Juli 2023, Rhein-Zeitung Koblenz & Region, Seite 19

# Die Verkehrswende bekommt Verstärkung



Lars Jolig bei seiner Ernennung zum Leiter der Fachgruppe Radverkehr des Geschäftsbereichs Planung/Bau im Mai 2023 Foto: LBM Rheinland-Pfalz

Lars Jolig leitet die neue Fachgruppe Radverkehr beim Landesbetrieb Mobilität – Das sind die Herausforderungen

Kreis MYK. Der Radverkehr nimmt zu und soll dies auch, um Innenstädte zu entlasten und einen wichtigen Beitrag zur Klimawende zu schaffen. Beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) wurde zu diesem Zweck im Mai die neue Fachgruppe Radverkehr im Geschäftsbereich

Planung/Bau gegründet. Geleitet wird sie seither von Lars Jolig. Die RZ hat mit ihm über die drängendsten Herausforderungen gesprochen.

### **Herr Jolig, warum ist die Verkehrswende hin zu mehr Alltagsradverkehr eine lohnende Investition?**

Dazu reicht der morgendliche Blick an vielen Stellen auf unsere Straßen schon aus. Autos, die im Stau stehen, nervige Parkplatzsuche, gestresste Verkehrsteilnehmer. Mit dem Rad könnten aus meiner Sicht viele Pendler, Schüler oder auch sonstige Bürger entspannter zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zum Sport fahren. Mein Team und ich sind dafür angetreten, die Radfahrbedingungen in Rheinland-Pfalz zu verbessern und das Fahrrad als individuelles Verkehrsmittel voranzubringen. Natürlich liegt es am Ende an jedem selbst, wie offen man gegenüber dem Radverkehr steht und ob man das Fahrrad nutzt – wir möchten dafür sensibilisieren und unterstützen, gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu schaffen. In Rheinland-Pfalz war das Radfahren bislang stark touristisch geprägt. Wir wollen nun für das Radfahren im Alltagsradverkehr werben.

Warum sich das lohnt? Weniger Stau, weniger Luftschadstoffe und Lärm, weniger Flächenneuinanspruchnahme, mehr Klimaschutz und Gesundheitsförderung, niedrigere Infrastrukturkosten, Teilhabe und schlicht Lebensqualität – dies sollte als Argumentation an dieser Stelle erst einmal ausreichen, auch wenn mir dazu noch vieles mehr einfällt.

### **Warum wollten Sie diesen Job als Radnetzplaner für den LBM übernehmen?**

Das Fahrrad beziehungsweise später der Radverkehr hat irgendwie schon immer mein Leben bestimmt. Bereits im Studium wurde mir schnell klar, dass insbesondere in der Stadt kein flexibleres, kostengünstigeres und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel existiert als das Fahrrad. Ich habe Verkehrsingenieurwesen an der TU Dresden mit der Vertiefungsrichtung „Verkehrsplanung und Verkehrstechnik“ studiert und mich bereits im Studium intensiv mit dem Thema Radverkehr im Rahmen von Verkehrsplanungen, Stadtteilkonzepten, Radverkehrszählungen und meiner Diplomarbeit beschäftigt.

### **Wie sah Ihr Werdegang im Anschluss aus?**

Nach dem Studium habe ich dann 20 Jahre lang für die Stadt Leipzig im Bereich der kommunalen Verkehrs- und Umweltplanung mit dem Schwerpunkt Radverkehr gearbeitet. Seit 2020 bin ich für die Zentrale des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz tätig und war dort drei Jahre in der Fachgruppe „Projektplanung Süd & Radwege“ mit dem Thema Radverkehr betraut. Da lag es natürlich nahe, sich für die neue Stelle zu bewerben, zumal die Arbeitsinhalte für mich eine spannende neue Herausforderung darstellen. Der Radverkehr boomt und die Bedeutung innerhalb der Verkehrsplanung steigt immer weiter.

### **Wie können wir uns Ihre Arbeit derzeit konkret vorstellen? Wie groß ist das Team, in dem Sie arbeiten?**

Das Thema Radnetzplanung allein bildet unseren tatsächlichen Arbeitsumfang nicht ab. Wir bezeichnen uns daher auch als Radverkehrsteam. Wir kümmern uns neben der Netzplanung um Fragen der Radverkehrsbeschilderung sowie um die Entwicklung und Umsetzung von Pendlerradrouten gemeinsam mit den beteiligten Kommunen. Im Rahmen unserer Öffentlichkeitsarbeit betreiben wir das Portal Radwanderland ([www.radwanderland.de](http://www.radwanderland.de)) sowie das Fachportal [www.radwanderland-fachportal.de](http://www.radwanderland-fachportal.de) und geben Richtlinien und Standards für die Radverkehrsentwicklung heraus.

Des Weiteren beraten wir Kommunen bezüglich Radverkehrsinfrastrukturen, prüfen Förderwünsche in unserer zentralen Förderberatung, vergeben Fördergelder und bieten Fortbildungsveranstaltungen zum Radverkehr an. Die Fachgruppe Radverkehr umfasst in der Koblenzer LBM-Zentrale acht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Daneben arbeiten wir mit den Radverkehrsteams in den acht regionalen Dienststellen des LBM zusammen, die Radprojekte in der Fläche umsetzen und Kommunen vor Ort beraten. Die neuen Radverkehrsteams wurden 2022 eingerichtet. An den acht Standorten stehen hierfür vier Stellen zur Verfügung. Wir sind nun mehrere Kolleginnen und Kollegen, die sich im LBM um den Radverkehr kümmern.

**Im Kreis MYK gibt es ein Konzept zum Ausbau der Radrouten, das mehr als 1000 Maßnahmen umfasst, viele Hundert davon fallen, da an Landstraßen gelegen, in den Zuständigkeitsbereich des LBM. Wie muss ich mir die Umsetzung ganz konkret vorstellen?**

Das Radverkehrskonzept für den Kreis Mayen-Koblenz war eines der ersten Kreiskonzepte, das einen derartigen Umfang von Radverkehrsmaßnahmen auswies. Die Mehrheit der darin enthaltenen Radverkehrsverbindungswünsche verlaufen parallel zu Bundes-/Landes- und Kreisstraßen. Nicht alle der in dem Radverkehrskonzept aufgezeigten Verbindungswünsche können zeitnah umgesetzt werden. Hier gilt es zu priorisieren. Wir stehen dazu in Kontakt mit dem Landkreis. Auf das Ergebnisranking sind wir gespannt. Zudem gibt es in einigen Planungskorridoren schon parallel verlaufende Wegeverbindungen, die kostengünstig ertüchtigt werden könnten und teure und planungsintensive Neubauten erübrigen. Auch dieser Aspekt muss herausgefiltert und berücksichtigt werden.

In der Regel dauern Radwegebauvorhaben ähnlich lang wie Straßenbauvorhaben – von der ersten Überlegung auf dem Papier bis zur Verkehrsfreigabe wären das etwa acht bis zehn Jahre. Wir werden natürlich sorgfältig die Umsetzungswünsche der höchsten Prioritäten prüfen, bewerten und bei Konsens zur Umsetzung bringen. Zusätzlich muss ich noch darauf hinweisen, dass auch die LBM-eigenen Prioritätenlisten, wie zum Beispiel der Investitionsplan Landesstraßen sowie die Bauprogramme, gewisse Umsetzungsabläufe vorzeichnen.

**Welche Limitierungen und Erschwernisse erleben Sie in ihrer Arbeit?**

Ich halte die aktuellen Rahmenbedingungen zur Förderung des Radverkehrs (Personal, Finanzen, Förderprogramme, gesellschaftlicher Stellenwert) für sehr gut und spüre, dass ge-

rade ein breites Umdenken bei vielen Menschen stattfindet: weg vom Auto, rauf aufs Rad. Auch die während der Pandemie stark gestiegenen Verkaufszahlen von Fahrrädern, die weite Verbreitung von elektrounterstützten Rädern tragen zum Boom des Radverkehrs in allen Altersschichten und auch in den Mittelgebirgsregionen bei. Davon profitieren wir in Rheinland-Pfalz. Es gibt aber auch noch Überzeugungsarbeit zu leisten. In vielen Kommunen sind Entwicklungen noch auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Hier wollen wir beim Neudenken unterstützen: Information, Sensibilisierung und auch einmal die Chance zu ergreifen, dem Radverkehr mit neuen Infrastrukturvarianten wie zum Beispiel Markierungslösungen, Fahrradstraßen, Radfahr- oder Schutzstreifen seinen Platz und Raum zu schaffen, können hier wichtige Schritte sein. Es muss nicht immer der klassische Bordsteinradweg sein. Ich setze dazu auch auf die enge Zusammenarbeit mit der am 5. Mai 2023 gegründeten Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen in Rheinland-Pfalz.

### **Der Kreis MYK möchte den Anteil der Radfahrer am Berufsverkehr auf bis zu 15 Prozent anheben. Wo genau sehen Sie Risiken, dass dies am Ende nicht gelingt?**

Ich glaube, früher oder später wird sich der Radverkehrsanteil aufgrund der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen automatisch nach oben bewegen. Das Bewusstsein für eine klimafreundliche Fortbewegung wächst. Zudem schont das Fahrrad auch den Geldbeutel. Eine bessere und vor allem sichere Radverkehrsinfrastruktur kann diesen Prozess beschleunigen – das zeigen die meisten Umfragen. Die Zielstellung von 15 Prozent liegt, wie Sie sagen, auch nur im Berufsverkehr und bezieht sich nicht auf den Gesamtverkehr, was aber immer noch eine anspruchsvolle Zielsetzung darstellt. Zum Vergleich: Der aktuelle Landesschnitt liegt bei 8 Prozent gemessen am Gesamtverkehr aller zurückgelegten Wege in Rheinland-Pfalz. Die konkrete Situation vor Ort muss man zunächst genau beobachten. Dabei ist es wichtig, die Quell- und Zielverkehre zu kennen.

### **Wie sieht Ihr persönliches Radfahrverhalten aus?**

Die Frage kann ich ganz schnell beantworten: Ich liebe Fahrräder, besonders meine selbst gebauten und benutze diese fast täglich. Im Alltagsverkehr nutze ich das Hollandrad und in meiner Freizeit beziehungsweise im Radsport bevorzuge ich das Rennrad oder das Mountainbike. Im Jahr kommen bei mir einige Tausend Kilometer und Höhenmeter zusammen. Dass alle drei Fahrradtypen nicht elektrisch unterstützt sind, ist durchaus so beabsichtigt.

Das Gespräch führte Martin Boldt

© Die inhaltlichen Rechte bleiben dem Verlag vorbehalten. Nutzung der journalistischen Inhalte ist ausschließlich zu eigenen, nichtkommerziellen Zwecken erlaubt.