

RADSCHNELLWEGE IN NRW

Dokumentation des Landeswettbewerbs Radschnellwege



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



AGFS



Liebe Leserinnen und Leser,

mit der Planung und Umsetzung von Radschnellwegen wird in Deutschland ein neues Kapitel der Verkehrsplanung aufgeschlagen. Ein Kapitel, bei dem das Land Nordrhein-Westfalen als treibende Kraft inzwischen bundesweit eine Vorreiterrolle einnimmt, wie der „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ und auch diese Dokumentation anschaulich belegen.

Dabei geht es der Landesregierung bei der Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsanlagen für Fahrräder und E-Bikes bzw. Pedelecs neben Umwelt- und Gesundheitsschutz auch ganz pragmatisch um zusätzliche Lösungsansätze für aktuelle und künftige Verkehrsprobleme. Denn eine funktionierende Mobilitätsinfrastruktur wird trotz der digitalen Vernetzung weiterhin das Rückgrat unserer Wirtschaft und Gesellschaft bleiben.

Viele Verkehrswege in NRW im ländlichen und urbanen Raum haben längst ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Ein weiterer Ausbau ist entweder erforder-

lich, braucht aber Zeit und erhebliche finanzielle Anstrengungen. Auswege aus diesem Dilemma, das angesichts der weltweiten Urbanisierung inzwischen jede Metropolregion beschäftigt, versprechen als Ergänzung zum klassischen Ausbau von Schiene und Straße neue intelligente Ansätze und vernetzte Lösungen. Dabei geht es darum, den Menschen Alternativen zum Auto zu bieten. Welche Rolle dabei das Fahrrad einnehmen kann, zeigen unsere europäischen Nachbarn, wie die Niederlande und Dänemark, die Radschnellwege als Mittel zur Stauvermeidung seit Jahren erfolgreich einsetzen und den Ausbau aktuell mit hohen Investitionssummen massiv vorantreiben.

Die Bereitstellung von Radverkehrsanlagen ist erwiesenermaßen das beste Mittel um Menschen zum Radfahren zu motivieren. Für mich sind regionale und kommunale Radschnellwege dabei mit die wichtigsten Instrumente, um in den nächsten Jahren einen Quantensprung beim Radverkehr in NRW zu schaffen. Gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft

fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. wurden deshalb neue Konzepte entwickelt und ein landesweiter Wettbewerb ausgeschrieben, um Pilotprojekte zu initiieren und die Kommunen als zentrale Akteure und Partner gezielt einzubinden. Zudem ist beabsichtigt, das Straßen- und Wegegesetz NRW so zu ändern, dass in Zukunft Radschnellwege Landesradwege werden.

Damit sind wichtige Weichen für die Zukunft gestellt. Ich freue mich über Ihre aktive Mitarbeit und Unterstützung und wünsche Ihnen eine informative und inspirierende Lektüre.

Michael Groschek

Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Inhalt

1	Vorwort
2	Inhaltsverzeichnis
5	Fachliche Einleitung <i>Warum Radschnellwege?</i>
11	Status quo – national <i>Radschnellwege – ein Investment in die Zukunft</i>
14	Status quo – international <i>Vom Fietssnellweg zum SkyCycle – Radschnellwege sind international ein Erfolgsmodell</i>
21	Der Wettbewerb
22	Rückblick auf den Planungswettbewerb
24	Die Jury

Ausgezeichnete Projekte

26	RADSCHNELLWEG STÄDTEREGION AACHEN
28	Steckbrief und Kurzerläuterung
30	Streckenverlaufsplan
32	Exemplarische Knotenpunkte und Querschnitte
33	Das Jury-Urteil
34	RADSCHNELLWEG OSTWESTFALEN-LIPPE (OWL)
36	Steckbrief und Kurzerläuterung
38	Streckenverlaufsplan
40	Exemplarische Knotenpunkte und Querschnitte
41	Das Jury-Urteil
42	RADSCHNELLWEG LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF
44	Steckbrief und Kurzerläuterung
46	Streckenverlaufsplan
48	Exemplarische Knotenpunkte und Querschnitte
49	Das Jury-Urteil

Ausgezeichnete Projekte

50 RADSCHNELLWEG STADT KÖLN/STADT FRECHEN

52 Steckbrief und Kurzerläuterung

54 Streckenverlaufsplan

56 Exemplarische Knotenpunkte und Querschnitte

57 Das Jury-Urteil

58 RADSCHNELLWEG WESTLICHES MÜNSTERLAND

60 Steckbrief und Kurzerläuterung

62 Streckenverlaufsplan

64 Exemplarische Knotenpunkte und Querschnitte

65 Das Jury-Urteil

66 Übersicht der geförderten Strecken

67 Die Preisträger

68 Kurzprofile der nicht geförderten Strecken

Radschnellweg Region Bonn/Rhein-Sieg

Radschnellweg Kreis Düren

Radschnellweg Stadt Iserlohn

72 Ausblick

74 *Der Radschnellweg in der zukünftigen Verkehrspolitik*

80 Impressum

WARUM RADSCHNELLWEGE?

Radschnellwege – Leitgedanke, Ziele und Konzeptansatz

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) definiert Radschnellwege (RSW) als qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen sowohl zwischen Kommunen (regional) als auch innerhalb städtischer Räumen (kommunal). Beiden gemeinsam ist, dass sie sich als „Premiumprodukt“ an zentralen Planungsparametern bzw. klar definierten Qualitätskriterien orientieren müssen. Dies sind insbesondere die Leistungsfähigkeit, die Qualität des Verkehrsablaufs, die Dimensionierung (Nebeneinanderfahren und Überholen, Lastentransporte), die Geschwindigkeit (e-mobile Räder), die Verkehrssicherheit, die Ausbildung der Knotenpunkte, die Trassierungselemente in Lage- und Höhenplan und nicht zuletzt die Servicekomponenten, die das Radfahren auch über längere Strecken erleichtern – siehe auch die Abbildung „Rastplätze“.

Radschnellwege werden in der zukünftigen Mobilität als hochwertiges Netz- und Infrastrukturelement eine strategisch wichtige Funktion sowohl für die Attraktivierung und Potenzialsteigerung des Radverkehrs als auch hinsichtlich der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfüllen.

Es versteht sich von selbst, dass Radschnellwege in der Hierarchie von regionalen und kommunalen Radverkehrsnetzen die höchste Kategorie bilden.

Funktion und Bedeutung von Radschnellwegen

Radschnellwege bieten kommunal wie regional die Chance, neue Reichweiten, neue Räume und neue – auch autoaffine – Zielgruppen zu erschließen. Im Stadt-Umland-Verkehr und insbesondere in der Verbindung zwischen zwei oder auch mehreren Kommunen bilden sie zukünftig das Rückgrat des regio-

naln Radverkehrs und sind – wie kein anderes Netzelement – geeignet, den Radverkehr auch bei längeren Wegestrecken entscheidend zu attraktivieren sowie neue Verkehrsanteile zu gewinnen.

So können regionale Radschnellwege zwischen 3 und 15 km zum Teil Verkehrsfunktionen übernehmen, die heute vorzugsweise klassifizierten Straßen hinsichtlich der motorisierten Berufspendler zukommen. Gestützt wird diese optimistische Einschätzung durch den Tatbestand, dass in Deutschland von 30 Millionen Pendlern täglich über 60 Prozent das Auto nutzen, obwohl gut die Hälfte der Pendler auf dem Weg zur Arbeit weniger als 10 km zurücklegt. Gemessen am Maßstab „Zeit“ sind es knapp 49 Prozent, die für den Weg zur Arbeit lediglich 10 bis 30 Minuten brauchen.

Der klassische Denkansatz, der das Fahrrad vorzugsweise auf Kurzstrecken bis 3 km sieht, muss deutlich revidiert werden. Mit Radschnellwegen und der steigenden Nutzung von e-mobilen Rädern vergrößern sich entscheidend die Distanzen, die Einsatzzwecke (Lastentransporte) und die Zielangaben für den Modal Split.

Die neuen Chancen und Potenziale, die sich über die Realisierung von regionalen und kommunalen Radschnellwegen ergeben, sind bereits in den Niederlanden und Dänemark ablesbar. Insbesondere durch die zunehmende Nutzung e-mobiler Fahrräder (Pedelecs) – nach Einschätzung des Zweirad-Industrie-Verbands ZIV kann der Markt für Elektro-räder in Deutschland mittelfristig auf einen jährlichen Anteil am Gesamtmarkt von über 15 Prozent wachsen – werden u.a. auch neue, bisher nicht fahrradaffine Zielgruppen (wie z.B. motorisierte Berufspendler) angesprochen. Die Kombination aus Radschnellwegen und Pedelecs ist nicht nur eine

attraktive Alternative für die Berufspendler, auch im Hinblick auf Lastentransporte, Tourismus, Freizeit, Sport und Gesundheit entstehen neue Chancen und Optionen – nicht nur in der Nah-, sondern auch für die Gesamtmobilität.

Warum Radschnellwege?

„Radschnellwege erfüllen in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr insbesondere in hoch verdichteten, urbanen Räumen.“ So lautet im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ die Begründung für die Realisierung von Radschnellwegen und die Durchführung des Landeswettbewerbs „Radschnellwege“. Die Notwendigkeit dieser Infrastruktur erklärt sich alleine schon mit dem Tatbestand, dass die heutigen Radverkehrsbedingungen in den Städten kaum „massentauglich“ sind.

Die klassische Radverkehrsförderung mit markierten Radwegen, Rad- und Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Abbiegehilfen, geöffneten Einbahnstraßen etc. stößt in zahlreichen Mittel- und Großstädten bereits heute an ihre Leistungsgrenzen. Und das, obwohl der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und seine Effizienz-, Klima- und Gesundheitspotenziale noch lange nicht ausgeschöpft sind. Der begrenzte Verkehrsraum in Städten und seine Übernutzung durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr auf der einen Seite sowie ein nicht adäquates Raumangebot für einen stetig wachsenden Radverkehr auf der anderen Seite limitieren den Radverkehr auf Dauer. Radfahrer, die sich in ständiger Flächenkonkurrenz mit Autos, mit Fußgängern und mehr und mehr mit sich selbst auf schmalen Verkehrsflächen abquälen müssen, werden perspektivisch wenig

„Freude am Fahren“ empfinden. Dies birgt die Gefahr, dass der Radverkehr langfristig stagniert und eine permanente Konfliktsituation mit den anderen Verkehrsmitteln erhalten bleibt – beziehungsweise diese angesichts des höheren allgemeinen Verkehrsaufkommens noch weiter zunimmt.

Diese Situation war Anlass für die AGFS, in ihrem neuen Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“, der auch dem Aktionsplan der Landesregierung zugrunde liegt, folgende Fragen zu stellen:

- Sind Dimensionierung, Leistungsfähigkeit und Qualität heutiger (Rad-)Verkehrsanlagen „massentauglich“, um einem stetig wachsenden Radverkehrsaufkommen gerecht zu werden?
- Sind die konventionellen Radverkehrsnetze für einen beschleunigten Radverkehr mit Pedelecs geeignet?
- Sind die bestehenden Radverkehrsanlagen für alle demografischen Gruppen und unterschiedlichen Nutzungsansprüche in puncto Kinder- bzw. Seniorenmobilität, Verkehrssicherheit, Kapazität, Geschwindigkeit, Fahrkomfort und Erlebnisqualität nutzbar?

Fragen, die sich mit einem klaren Nein beantworten lassen. So zeigt sich täglich in vielen fahrradfreundlichen Mittel- und Großstädten (Münster, Köln, Bonn, Hamburg, Karlsruhe etc.) – trotz proaktiver Radverkehrsförderung –, dass auf zentralen Hauptwegen des Radverkehrs die Kapazitätsgrenzen bereits deutlich überschritten werden – mit den bekannten Folgewirkungen.

Weder bauliche oder markierungstechnische Veränderungen noch das Repertoire klassischer Radverkehrsförderung sind geeignet, die strukturellen Defizite der heutigen Radverkehrsinfrastruktur entscheidend zu verbessern. Das Kernproblem „mangelnde Leistungsfähigkeit“ resultiert aus einer über Jahrzehnte „defensiv“ ausgerichteten Netzgestaltung und chronisch unterdimensionierten Radverkehrsanlagen.

Zusammengefasst: Die heutigen infrastrukturellen Bedingungen werden trotz kontinuierlicher Förderung und unbestreitbarer Erfolge schon den aktuellen Kapazitätsansprüchen nur bedingt gerecht, geschweige denn den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen eines modernen, beschleunigten und massenhaften Radverkehrs.

Die entscheidenden Schwachpunkte sind in der Regel:

- Kapazität: Die bestehenden Radverkehrsnetze sind nur begrenzt leistungsfähig. Nur wenige Strecken und Knotenpunkte erlauben „Massenverkehr“ (Potenzialausschöpfung).
- Geschwindigkeit: Diese sind nicht kompatibel für schnellen und sportlichen Radverkehr (Effizienz).
- Bemessung: Die Dimensionierung der Streckenelemente berücksichtigt kaum die Anforderungen von Lastenrädern und Kinderanhängern (Transportfähigkeit).
- Fahrkomfort: Die aktuellen Radverkehrsnetze erlauben nur in Ausnahmefällen (Freizeitrouten) das Nebeneinanderfahren und bequemes Überholen (Alltagstauglichkeit und Spaßfaktor).
- E-Mobilität: Die heutige Infrastruktur bietet aufgrund der Dimensionierung und der fahrgeometrischen Bedingungen eine nur sehr eingeschränkte Option für die E-Mobilität mit zukünftig deutlich schnelleren Fahrrädern (Zukunftsfähigkeit).
- Rahmenbedingungen: Die verkehrlichen Rahmenbedingungen (Signalisierung, Verkehrsregelung, intermodale Schnittstellen, fehlende Ladestationen etc.) sind häufig kontraproduktiv, d.h., sie lassen die Vorteile des Fahrrads als Massenverkehrsmittel nicht zum Tragen kommen (Effizienzpotenziale).

Es ist häufig die Summe der Widerstände und Konflikte – insbesondere bei mittleren bis längeren Distanzen –, die erheblich die Mobilitätsqualität, den Fahrspaß und letztlich auch die Verkehrssicherheit mindern. Genau diese Einschränkungen werden auf Dauer einer stärkeren Nutzung des Fahrrads als

urbanem Verkehrsmittel entgegenstehen. Und genau diese Überlegungen führten u.a. zu dem neuen Konzeptansatz der AGFS „Nahmobilität 2.0“ und zu dem Handlungsfeld „Radschnellwege“. Um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil wesentlich beschleunigten Radverkehrs gerecht zu werden, müssen Netz- und Infrastruktur in der Dimensionierung und Ausgestaltung der Fahrwege wesentlich modernisiert werden. Im Grunde bedarf es eines Paradigmenwechsels. Dies bedeutet in der kommunalen Praxis, dass Radverkehr überall dort, wo er gebündelt und massenhaft auftritt, vorzugsweise mit zentralen, durchgängigen und leistungsfähigen Radschnellwegen sicher, effizient und mit dem erforderlichen Fahrkomfort abgewickelt werden muss. Das neue Netz- und Infrastrukturelement „Radschnellwege“ ist analog zur Praxis in der MIV-Planung in Mittel- und Großstädten zu sehen: Nämlich Durchgangsverkehre und stadtteilübergreifende Verkehre zu bündeln und über zumeist leistungsfähige Radialen bzw. vierstreifige innerstädtische Hauptverkehrsstraßen oder sogar sogenannte Stadtautobahnen zu führen. Bildlich gesprochen sind also kommunale Radschnellwege schnelle, effiziente „urbane Fahrradstraßen“ bzw. „Hochleistungsfahrbahnen“ für den massenhaft auftretenden Radverkehr.

Parameter, Qualitätskriterien und Führungsformen

Resultierend aus der Praxiserfahrung insbesondere niederländischer, aber auch dänischer Städte (Region Kopenhagen), lassen sich aus Sicht der AGFS für Radschnellwege zentrale Qualitätskriterien ableiten. Sie sind in den Grundaussagen fast deckungsgleich mit den Aussagen des „Arbeitskreises Radschnellwege“, der dem Planungswettbewerb vorgeschaltet war, in einigen Passagen hinsichtlich Mindestlänge und Führungsformen jedoch modifiziert. Folgende allgemeine Anforderungen und Qualitätskriterien definieren Radschnellwege:

- Wünschenswerte Mindestlänge von 5 km (gilt nur für regionale RSW)
- Weitestgehende Bevorrechtigung/planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung an Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarm
- Wegweisung nach den Hinweisen zur Wegweisen- den Beschilderung für den Radverkehr in NRW – HBR NRW
- Innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstell- anlagen, punktuelle Überdachung als Regen- schutz etc.)

Die Netz- und Ausbauplanung muss die Leistungs- und Komfortansprüche langsamer wie auch schneller e-mobiler Räder erfüllen und im Regelprofil nach Möglichkeit auch auf eine Option für Lastentrans- porte mit dem Fahrrad ausgerichtet sein. Folgende Führungsformen stehen für die Realisierung von Radschnellwegen zur Verfügung:

- Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt):
Breite: $\geq 4,0$ m; Markierung: Leitlinie (unterbro- chener Schmalstrich), Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nacht- sichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmate- rial: i.d.R. Asphalt; Kurvenradien: ≥ 20 m (außer- orts), angepasst an die örtlichen Gegebenheiten (innerorts)
- Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend):
Breite: $\geq 4,0$ m (netto); Markierung: Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich), Radfahrbahn- begrenzung (durchgehender Schmalstrich), er- höhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Ober- flächenmaterial: i.d.R. Asphalt; alternativ Pflaster (ungefast); Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gege- benheiten
- Einrichtungsradweg (straßenbegleitend):
Breite: $\geq 3,0$ m (netto); Markierung: Radfahrbahn-

begrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II); Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; alternativ Pflaster (ungefast); Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

- Radfahrstreifen:
Breite: $\geq 3,0$ m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen); Markierung: nach ERA; Oberflächenmaterial: Asphalt; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- Fahrradstraße:
Breite: $\geq 3,0$ m (zzgl. Sicherheitsräumen zum Par- ken) im Einrichtungsverkehr, $\geq 4,0$ m (zzgl. Sicher- heitsräumen zum Parken) im Zweirichtungsverkehr; Oberflächenmaterial: Asphalt; Kurvenradien: an- gepasst an die örtlichen Gegebenheiten
- Tempo-30-Zone/-Straße:
In der Regel umzuwandeln in eine Fahrradstraße, Führung des RSW mit Vorrang an querenden Stra- ßen innerhalb der Zone.

Die Wahl des Führungselements kann sich nicht alleine nach radverkehrsspezifischen Erfordernissen richten. Bei einer integrierten Verkehrsplanung sind auch die Belange anderer Verkehrsträger abzuglei- chen und in jedem Fall die städtebaulichen Rahmen- bedingungen mit zu berücksichtigen.

Die Anlage von Radschnellwegen und insbesondere deren Führung, Ausgestaltung und „Implementation“ in bestehende Straßenräume ist eine neue Heraus- forderung speziell für die kommunale Infrastrukt- urplanung. Radschnellwege können jedoch nur dann ihre systembedingten Vorteile zur Geltung bringen, wenn sie weitestgehend vorfahrtsberechtigt geführt werden. Dies stellt auch neue Anforderungen an die Geometrie und Gestaltung der Knotenpunkte, die Optimierung der Signalanlagen, die Sicherheitsbe- dingungen für junge und ältere Verkehrsteilnehmer, die begleitenden Servicekomponenten, wie Wegwei- sung, E-Lade-Infrastruktur und sichere Abstellmög- lichkeiten, sowie nicht zuletzt an die Kommunikation.

Vor diesem Hintergrund ist die Realisierung der im Planungswettbewerb ausgelobten Projekte von zen- traler Bedeutung. Hier werden viele derzeit noch offene Fragen zur Realisierung von regionalen und kommunalen Radschnellwegen eine Antwort finden.

Schließlich: Die Idee und die Realisierung der Rad- schnellwege korrespondiert eng mit dem Konzept- ansatz „Nahmobilität 2.0“ der AGFS. Ambitioniertes Ziel ist, dass Nahmobilität zur Basismobilität wird. Und zwar in dem Sinne, dass regelmäßige körper- aktive Bewegung die Basis unserer urbanen Mobi- lität bilden soll. Die in diesem Zusammenhang von der AGFS benannte Zielmarke von 60% (Fuß- und Radverkehr) im kommunalen Modal Split wird ohne die Realisierung von Radschnellwegen nicht zu er- füllen sein. Insofern haben diese für die zukünftige Entwicklung des Radverkehrs eine strategische Be- deutung.



Wegbereiter „Radschnellweg Ruhr“

Im Herzen des Ruhrgebiets soll mit dem rund 100 Kilometer langen „Radschnellweg Ruhr“ eine attraktive Verbindung für den Alltags- und Pendler-Radverkehr zwischen den Städten Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Hamm und dem Kreis Unna geschaffen werden.

Radschnellwege – ein Investment in die Zukunft

Das im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität formulierte Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis zum Jahr 2020 ist erreicht. Allerdings nicht bei Elektroautos, von denen 2013 erst rund 13.000 zugelassen waren, sondern bei Elektrofahrern. Ganze 1,6 Millionen sind nach aktuellen Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbands e.V. (ZIV) inzwischen auf deutschen Straßen unterwegs. Folgt man den Erwartungen der Fahrradindustrie, so könnten es bis 2020 bereits mehr als fünf Millionen sein. Sie werden in großen Teilen der Bevölkerung und insbesondere vor allem in der Generation 40plus nicht nur als Freizeitgerät, sondern zunehmend auch als eigenständiger Verkehrsträger und gesunde und kostengünstige Alternative zum Auto wahrgenommen und genutzt. So ergab eine aktuelle Umfrage der Prüforganisation Dekra, dass mehr als jeder dritte Autofahrer in Deutschland (36 Prozent) über den Kauf eines Elektrofahrrades nachdenkt und 40 Prozent darin eine Alternative für die tägliche Fahrt zur Arbeit sehen.

Infrastruktur hält nicht mit der Entwicklung Schritt

Ohne große Kraftanstrengungen lassen sich mit den inzwischen technisch ausgereiften Elektrorädern Durchschnittsgeschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h (mit normalen Pedelecs) oder 30 bis 35 km/h (mit schnellen S-Pedelecs) erreichen. Damit erschließen sie enorme Potenziale, denn fast die Hälfte der Berufspendler in Deutschland legt auf dem Weg zur Arbeit weniger als 10 Kilometer zurück und nutzt dafür überwiegend das eigene Auto. Zwei Drittel der Pendler in NRW fahren nach Angaben des Statistischen Landesamts IT.NRW mit dem Pkw zur Arbeitsstätte, nur knapp 8 Prozent setzen auf das Fahrrad. Ein entscheidender Hinderungsgrund für die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel ist vor allem

die fehlende oder verbesserungswürdige Infrastruktur. Radwege, auf denen man schnell und sicher ans Ziel kommt, sind nach wie vor Mangelware. Nach den Ergebnissen des Fahrrad-Monitors Deutschland 2013, einer beim SINUS-Institut in Auftrag gegebenen Untersuchung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wollen viele Menschen mehr Rad fahren, sie fühlen sich auf Straßen oder schlechten Radwegen aber nicht sicher genug. Dementsprechend steht der Wunsch an die Politik nach dem Bau bzw. dem Ausbau und der Verbesserung von Radwegen auch an erster Stelle.

Erste Radschnellwege zeigen die Richtung an

Mit der Konzeption, der Planung und dem Bau von Radschnellwegen wird in Deutschland aktuell ein Grundstein gelegt für die Infrastruktur, die Fahrräder und Pedelecs dringend benötigen, wenn sie künftig eine ernst zu nehmende Funktion als Verkehrsträger erfüllen sollen. Bislang sind deutschlandweit acht Radschnellwege in Planung. Ein Anfang und eine gute Basis, um erste Erfahrungen zu sammeln.

Mit insgesamt sechs Radschnellweg-Projekten startet Nordrhein-Westfalen derzeit in die Zukunft. Damit könnten in verschiedenen Regionen NRW in den kommenden Jahren 250 Kilometer überörtliche Radschnellwege entstehen.

Wegbereiter „Radschnellweg Ruhr“

Mit einem bislang deutschlandweit einzigartigen Pilotprojekt setzt Nordrhein-Westfalen Maßstäbe. Im Herzen des Ruhrgebiets soll mit dem rund 100 Kilometer langen „Radschnellweg Ruhr“ eine attraktive Verbindung für den Alltags- und Pendler-Radverkehr zwischen den Städten Duisburg, Mülheim an der

E-Bike-Boom braucht Infrastruktur

Mittelfristig rechnet der Zweirad-Industrie-Verband e. V. (ZIV) mit 600.000 verkauften E-Bikes pro Jahr. 2014 wird der Bestand die Zwei-Millionen-Marke überschreiten. Langfristig ist bei einem geschätzten Anteil von 15 Prozent am Fahrradmarkt mit einem Gesamtvolumen von über 10 Millionen E-Bikes zu rechnen. Davon werden nach Branchenschätzungen ca. 85 bis 95 Prozent der Klasse der Pedelecs und weitere 5 bis 15 Prozent den schnellen S-Pedelecs zuzuordnen sein.

Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Hamm und dem Kreis Unna geschaffen werden. Beteiligt sind unter anderem der Regionalverband Ruhr (RVR), acht Städte und Kreise sowie ausgewählte Planungsbüros. Das vollständige Arbeitspaket umfasst neben der Trassenplanung eine Kosten-Nutzen-Analyse sowie ein Kommunikationskonzept.

Die Idee dahinter: Im Ballungsraum Ruhrgebiet pendeln täglich 1,1 Millionen Menschen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz – die meisten davon von Nachbarstadt zu Nachbarstadt. Die Region hat zwar mittlerweile ein hochwertiges regionales Radwegenetz, dieses ist aber vornehmlich auf den Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichtet. Mit dem geplanten Radschnellweg soll der wachsenden Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel und den technischen Entwicklungen im Bereich Elektroräder Rechnung getragen und ein Teil des Verkehrs auf das Fahrrad verlagert werden. Eine dringende Notwendigkeit, denn bereits jetzt sind die Straßen weitgehend verstopft und nicht nur der Pendlerverkehr nimmt stetig weiter zu.

Bei dem in Deutschland wegweisenden Projekt wurden im Vorfeld in Expertengremien Qualitätskriterien entwickelt, die eine sichere, zügige und störungsfreie Fortbewegung getrennt vom Fußverkehr und auf ausreichend breiten Wegen garantieren sollen. So soll zum Beispiel Überholen und Nebeneinanderfahren immer möglich sein.

In Bezug auf die Streckenführung wurde Wert auf die gute Anbindung zentraler Zielpunkte wie Innenstädte, Universitäten oder Verwaltungen und die Verknüpfung mit dem innerstädtischen Radwegenetz gelegt. Eine Potenzialanalyse zeigte dabei im Vorfeld deutliche Verkürzungen wichtiger Wegstrecken und massive Zeitersparnisse von über 50 Prozent durch eine erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeit, zum Beispiel durch weitgehend kreuzungsfreie Verbindungen und radfreundliche Ampelschaltungen.

NRW-Planungswettbewerb „Radschnellwege“

Bereits im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität wurde das Thema Radschnellwege als eine der zentralen „Bausteine“ identifiziert. Dies war der Anlaß für das NRW-Verkehrsministerium in Kooperation mit der AGFS gemeinsam einen Facharbeitskreis zu bilden und schließlich einen kommunalen Planungswettbewerb

Zahl der Elektroautos weiter auf niedrigem Niveau

2013 wurden in Deutschland 6.050 Elektroautos zugelassen. Damit sind aktuell rund 13.000 Elektroautos unterwegs, davon 1.300 in Nordrhein-Westfalen. Die im Jahr 2009 im Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität definierten Ziele im Hinblick auf die Energie- und Klimapolitik und eine „Neue Mobilität“ scheinen damit in weite Ferne gerückt.

„Radschnellwege“ durchzuführen. Dieser bildet die Grundlage für die weitere Vor- und Ausführungsplanung, die das Land ebenfalls unterstützt. Bei dem Wettbewerb, der auf den folgenden Seiten näher erläutert wird, wurden klare Mindeststandards definiert. So soll ein Radschnellweg nicht an der Stadtgrenze enden und innerorts weitergeführt werden. Radfahrerinnen und Radfahrer müssen auf diesen Strecken gegenüber kreuzendem Verkehr möglichst Vorrang haben. Für die Wettbewerbsteilnahme war zudem eine Kooperation von mindestens zwei benachbarten Städten und Gemeinden erforderlich, um so den regionalen Bezug sicherzustellen.

Die prämierten Vorschläge im Überblick:

- Die StädteRegion Aachen (30 Kilometer)
- Die Region Ostwestfalen-Lippe (36 Kilometer)
- Die Landeshauptstadt Düsseldorf (31 Kilometer)
- Die Städte Köln und Frechen (8,4 Kilometer)
- Die Region Westliches Münsterland (45 Kilometer)

Bei der Finanzierung beschreitet die Landesregierung ebenfalls neue Wege. So hat sie beschlossen, das Straßen- und Wegegesetz NRW im Hinblick auf Radschnellwege so zu ändern, dass in Zukunft Radschnellwege Landesradwege werden, für die (außerhalb von Großstädten > 80 Tsd. Einwohnern) die Baulast, also die Kosten für Bau und Unterhaltung, beim Land liegen.

Auch wenn die Strecke in Köln überschaubar ist: Am Beispiel der wachsenden Metropole lässt sich zeigen, welchen Herausforderungen viele Städte und Gemeinden künftig gegenüberstehen. Bis 2020 wird die Bevölkerung der Stadt, die bereits heute einen Spitzenplatz bei den europäischen Staumetropolen einnimmt, nach Berechnungen der Verwaltung um 50.000 Einwohner zunehmen. Für die neuen Einwohner werden 30.000 bezahlbare neue Wohnungen benötigt, die zudem über eine gute Anbindung an die Innenstadt inklusive Universität verfügen sollen. Denn der Zuwachs kommt vor allem aus der Generation der 18- bis 30-Jährigen. Dazu kommt, dass immer mehr Menschen pendeln. So

Dekra-Umfrage: Pendler sehen E-Bike als Alternative zum Auto

Die Elektro-Revolution könnte laut einer aktuellen Umfrage der Prüforganisation Dekra zuerst auf dem Zweiradmarkt stattfinden. So ergab die Umfrage, dass mehr als jeder dritte Autofahrer in Deutschland (36 Prozent) über den Kauf eines Elektrofahrrades nachdenkt. Am beliebtesten sind die Elektrofahrräder bei den 40- bis 49-Jährigen und den Senioren ab 60 Jahren. 40 Prozent sehen im E-Bike eine Alternative für die tägliche Fahrt zur Arbeit. Fast jeder Zweite (47 Prozent) befürchtet ein höheres Unfallrisiko durch die schnellen und leisen E-Bikes.

fahren inzwischen täglich rund 300.000 Menschen aus Nachbargemeinden zur Arbeit in die Domstadt, vorwiegend mit dem Auto. Ein einzelner Radschnellweg kann hier einen wichtigen Beitrag leisten, um Neubaugebiete im Umland mit der Innenstadt und der Universität zu verbinden und eine ständig verstopfte Verkehrsachse gezielt zu entlasten.

Radschnellweg Frankfurt–Darmstadt

Auch in Hessen ist ein erster Radschnellweg geplant. Auf einer 30 Kilometer langen Route soll er Darmstadt und Frankfurt verbinden. Eine Machbarkeitsstudie wurde inzwischen an die Hochschule Darmstadt vergeben, aus der auch die Initiative für den Radschnellweg kommt. Untersucht werden aktuell zwei Haupttrassen: eine entlang einer Bahnlinie und eine durch besiedeltes Gebiet. Im Herbst dieses Jahres soll die Machbarkeitsstudie fertig sein. Baubeginn für den Radschnellweg, der voraussichtlich in mehreren Teilabschnitten entstehen wird, wäre in drei bis fünf Jahren. Wer die Route nutzt, soll mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von mindestens 20 Km/h ans Ziel kommen. Qualitätskriterien sind auch hier eine Breite von 3 bis 4 Metern, damit

Überholen jederzeit möglich ist, so wenig Kreuzungen oder Ampeln wie möglich, eine hochwertige Beschaffenheit der Fahrbahn sowie eine Beleuchtung – zumindest dort, wo es aus Sicherheitsgründen notwendig ist.

„eRadschnellweg“ in Göttingen

In Göttingen wird aktuell ein Projekt mit dem Namen „eRadschnellweg“ im Rahmen der Schaufensterinitiative Elektromobilität der Bundesregierung umgesetzt. Auf der rund 4 Kilometer langen Route, die zentral durch die Stadt führt und den Universitätscampus mit dem Hauptbahnhof verbindet, sollen Radfahrer, egal ob mit oder ohne Elektrounterstützung, künftig schneller als mit dem Auto vorankommen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden unter anderem Zählstationen eingerichtet, die die Zahl der Radfahrer erfassen und bei Bedarf in die Ampelschaltung eingreifen und der Radspur Vorrang geben. Parallel zum Projekt betreibt die Universität als Co-Partner ein Forschungsprojekt zur Eignung von Elektrorädern für Berufspendler, analysiert die Radwegnutzung und erfasst unter anderem Distanzen, Geschwindigkeiten und Wetterbedingungen. Das Projekt wird mit einer Million Euro vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Stadt und Landkreis beteiligen sich mit 720.000 Euro. Ein erster Teilabschnitt wurde Ende 2013 eröffnet, ein zweiter Teilabschnitt, der die Route komplettiert, soll im Herbst 2014 fertiggestellt werden.

Ausbau von Radschnellwegen ist sinnvoll und nötig

Angeichts der aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen sind die genannten Pilotprojekte natürlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Um nachhaltige und vor allem bezahlbare Mobilität zu gewährleisten, müssen flächendeckend Radschnellwege gebaut und mit einer deutlich besseren und leistungsfähigeren als der herkömmlichen Radweginfrastruktur verknüpft werden. Mit Blick auf die ak-

tuellen Entwicklungen und Zahlen muss wohl niemand befürchten, dass die geplanten Radschnellwege nicht genug Zuspruch finden. Vor allem nicht, wenn man die Vorlaufzeiten bis zur Fertigstellung berücksichtigt. Bis dahin werden beispielsweise E-Bikes aller Voraussicht nach allgegenwärtige und selbstverständliche Transportmittel auch für jüngere Generationen sein. Darauf deuten aktuelle Verschiebungen im Markt sowie Projekte wie die Initiative Velocity Aachen hin, die das Ziel verfolgt, 1.000 Leih-Pedelecs für die Alltagswege Aachener Studenten zur Verfügung zu stellen. Überdies zeigen Beispiele aus dem Fahrradtourismus: Überall dort, wo Radfahrer auf eine gut ausgebaute Infrastruktur treffen, wird auch oft und gerne Rad gefahren. Investitionen in die Infrastruktur lohnen sich. Mit einem jährlichen Umsatz von 1,4 Milliarden Euro nimmt der Radtourismus in NRW bereits heute einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert ein.

Der beste Weg die Zukunft vorauszusagen, ist sie zu gestalten

Für die Zukunft kommt es darauf an, dass die jetzt angestoßenen Radschnellwegprojekte tatsächlich realisiert werden und keine Leuchttürme und Schaufensterprojekte bleiben, sondern den Grundstein legen für den Aufbau einer Infrastruktur, die Fahrräder und E-Bikes dringend benötigen. Ein Anfang ist gemacht, aber es bleibt noch viel zu tun. Ein wichtiges Feld ist dabei neben der Planung die Kommunikation. Hier gilt es noch viel Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit zu leisten. Administrative und politische Entscheider, Bürger, lokale Wirtschaft sowie Verbände und Institutionen müssen von Anfang an in Informations- und Entscheidungsprozesse mit einbezogen werden. Dabei geht es vor allem darum, den Gesamtnutzen zu verdeutlichen. Schließlich geht es nicht um „Fahrrad-Autobahnen“, die als kostspielige Prestigeobjekte für wenige „rasende E-Biker und Rennradler“ gebaut werden, sondern um ein neues Instrument mit vielfältigem Nutzen, der weit über die Entlastung von Verkehrswegen hinaus geht. Viele Experten halten neben einer



Die NRW-Landesregierung setzt Zeichen

In ihrem Grußwort zum Kongress der Fahrradwirtschaft „vivavelo“ am 12./13. Mai 2014 in Berlin schreibt die NRW-Ministerpräsidentin und vivavelo-Schirmherrin Hannelore Kraft:

„Besonders in Ballungsgebieten nimmt die Belastung im und durch den Straßenverkehr weiter zu. Umso wichtiger werden intelligente Alternativen. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen unterstützt sie zum Beispiel mit einem eigenen Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität. Der Radverkehr spielt dabei eine wichtige Rolle. Neben der Entlastung der Straße bietet er schließlich klare Vorteile für die persönliche Gesundheit und für die Stadtentwicklung, für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Unsere neuartigen Radschnellwege werden diese Pluspunkte noch schneller als bisher auf die Straße bringen. Und auch die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW treibt den Ausbau des Radverkehrs unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger weiter voran. (...) Erfreuliche Zahlen vermeldet auch der Radtourismus: Er beschäftigt in Nordrhein-Westfalen mittlerweile 25.000 Menschen und sorgt für einen jährlichen Umsatz von 1,4 Milliarden Euro.“

Energiewende eine Mobilitätswende für nötig. Bis zu der ist es allerdings noch ein langer, mühevoller und auch kostspieliger Weg. Die Förderung einer leistungsfähigen Radverkehrsinfrastruktur für nachhaltige und bezahlbare Mobilität gehört hier eindeutig zu den kostengünstigsten Maßnahmen. Ein wichtiger Schritt ist mit der konzeptionellen Planung und Einführung der ersten Radschnellwege, die die nordrhein-westfälische Landesregierung entschlossen vorantreibt, bereits gemacht.

„Hovenring“ Eindhoven

Für viele steht der futuristisch anmutende „Hovenring“, der auf den gemeinsamen Teil der Ortsnamen Eindhoven und Veldhoven zurückgeht, sinnbildlich für moderne Verkehrsplanung. Der Mitte 2012 offiziell eröffnete „schwebende“ Kreisverkehr wurde wie eine Hängebrücke mit Stahlseilen an einem 70 Meter hohen Pylon aufgehängt und überspannt eine der meist befahrenen Einfallstraßen nach Eindhoven. Zusammen mit den langen Rampen, die die Steigung für Radfahrer gering halten, und einem innovativen Beleuchtungskonzept ist er zu einem imposanten Wahrzeichen der Region geworden.

© Hovenring design: ipv Delft





Vom Fietssnelweg zum SkyCycle

Radschnellwege sind international ein Erfolgsmodell

In Deutschland schlägt Befürwortern von Radschnellwegen in der Diskussion nicht selten schnell ein kalter Wind entgegen. „In Zeiten knapper Kassen muss das wenige Geld für den Bau und den Erhalt von Landesstraßen, Brücken sowie des herkömmlichen Radwegenetzes eingesetzt werden, nicht für Radschnellwege“, heißt es oft aus der Politik und von besorgten Bürgern. Dabei sind Radschnellwege in anderen Ländern bereits seit Jahren, in den Niederlanden sogar schon seit Jahrzehnten, ein Erfolgsmodell. Und zwar nicht nur im Sinne der radfahrenden Minderheit, sondern auch für Autofahrer. Denn Radschnellwege – da sind sich alle Experten einig – können, wenn sie gut geplant, attraktiv und als Teil eines Gesamtkonzepts eingebunden und vernetzt werden, einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens und damit zur Entschärfung von Staufallen leisten oder alternativ das ÖPNV-Angebot in der Fläche gezielt ergänzen.

Weltweite Renaissance des Fahrrads

Regierungen, Städte und Kommunen entdecken inzwischen weltweit das Fahrrad als Verkehrsträger. Viel weniger allerdings als oftmals gedacht aus Umweltschutzgründen oder grüner Überzeugung, sondern meist der pragmatischen Erkenntnis folgend, dass die Philosophie der autofreundlichen Stadt ebenso wie der Ausbau des ÖPNV längst an Grenzen gestoßen ist. Die Urbanisierung als weltweiter Megatrend führt mit dem zunehmenden Individual- und Lieferverkehr zu Problemen, die sich zwar in ihrer Ausprägung, nicht jedoch in den ihnen zugrundeliegenden Mechanismen unterscheiden. Das auf allen Kontinenten zu beobachtende Interesse von Politikern, Verkehrsplanern und renommierten Architekturbüros wie Foster und Partner, die in jüngster Vergangenheit mit ihrem Londoner SkyCycle-Projekt für Aufmerksamkeit und Diskussionsstoff gesorgt

haben, geht einher mit der Erkenntnis, dass das Fahrrad als wichtiges Verkehrs- und Transportmittel nicht nur eine Renaissance verdient hat, sondern diese auch aktiv gefördert werden muss. Entsprechend boomen beispielsweise Fahrradverleihsysteme. Laut Statistiken der Internetseite „The Bike-sharing Blog“ gab es Ende Dezember 2013 weltweit 678 Gemeinden mit aktiven Fahrradverleihsystemen und damit einen Zuwachs von 60 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Inzwischen nicht mehr nur in Europa, das nach wie vor die meisten Systeme verzeichnet, sondern weltweit auf allen Kontinenten und in vielen Metropolen von New York über Mexiko City, São Paulo oder Johannesburg bis hin zu chinesischen Großstädten, die intensiv an der Rückkehr des Fahrrads arbeiten.

Bewährte Verkehrskonzepte weiterentwickelt

Während Deutschland beim Fahrradtourismus und der Verbreitung von E-Bikes mittlerweile europaweit eine Führungsrolle einnimmt, liegt die sonst so innovationsfreundliche Nation beim Thema Fahrradverkehrswege im internationalen Vergleich deutlich zurück. Bereits in den 1980er-Jahren wurde in den Niederlanden die Entscheidung gefällt, schnelle Fahrradrouen zu erproben, um stauanfällige Straßennetze zu entlasten. Nach der erfolgreichen Testphase werden seit 2006 landesweit Radschnellwege in Ballungsräumen geplant und angelegt. Nach dem niederländischen Vorbild finden sich „Fietssnelwege“, „non stop fietsroutes“, „Velobahnen“, „Cykelsuperstier“ und „Cycle Superhighways“ nicht nur in den fahrradfreundlichen Beneluxländern und in Dänemark, sondern auch in der Schweiz, Norwegen, Großbritannien und den Vereinigten Staaten.

Mit den neuen Anforderungen an die Infrastruktur, den räumlichen Gegebenheiten und der individuellen Verkehrssozialisation entstehen inzwischen verschiedenste innovative Konzepte für die schnelle Verbindung per Rad: Breite Radspuren, die Platz zum kommunikativen Nebeneinanderfahren und gefahrlosen Überholen bieten, vom übrigen Verkehr abgetrennte Räume, besondere Beläge, Service-Angebote auf der Strecke, Beleuchtungen oder Überlegungen für überdachte oder mittels Erdwärme beheizte Radwege gehören inzwischen zum Repertoire, um das Radfahren sicher und komfortabel zu machen. Zusätzlich werden die Strecken in der Fläche ausgebaut und bestehende Routen und Abstellanlagen für den zunehmenden Radverkehr ertüchtigt. Dies alles für eine Steigerung des Radverkehrs, den die Stadt Kopenhagen beispielsweise trotz des erreichten hohen Anteils am Modal Split weiter forciert.

First Mover: Fietssnelwege in den Niederlanden

Die Niederlande sind nicht nur Vorbild für eine moderne Radverkehrsinfrastruktur, sondern auch Pionier für Radschnellwege. Dabei ist die Begeisterung der Niederländer fürs Zweirad keineswegs naturgegeben, sondern das Ergebnis rationaler Erwägungen und Ausdruck eines gesamtgesellschaftlichen Willens, Mobilität als wichtige wirtschaftliche und soziale Komponente zu erhalten und darüber hinaus ein sicheres und lebenswertes Umfeld zu schaffen. Auslöser für die Entwicklung in den Niederlanden, die 1971 begann, waren die hohe Anzahl von Verkehrstoten und die Ölkrise 1973. In einem breiten Konsens wurde daraufhin beschlossen, Alternativen für das Konzept der autogerechten Stadt zu schaffen, die Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren und die Lebensqualität zu verbessern. Seit den erfolgreichen

Tests erster Radschnellwege, die in den 1980er-Jahren in Tilburg und Den Haag gebaut wurden, gehören Fietssnelwege zum festen Repertoire niederländischer Verkehrsplaner. Seit 2006 werden im Rahmen des Programms „Fiets filevrij!“ landesweit Radschnellwege in Ballungsräumen geplant und angelegt, um eine Lösung für die täglichen Staus auf bestimmten Strecken zu entwickeln. Ziel ist die Etablierung von „Snelfietsroutes“, die Städte und/oder Arbeitsstätten auf längeren Distanzen (15 bis 20 Kilometer) miteinander verbinden und Radfahrern komfortable Wege und höhere Geschwindigkeiten ohne Stopps ermöglichen. Derzeit gibt es 18 Radschnellrouten, weitere sieben befinden sich im Bau. Forschungen zum Radschnellweg Leiden–Den Haag haben laut „Fiets filevrij!“ gezeigt, dass die die Fahrradnutzung dort um 25 Prozent zugenommen hat. Über 25 Prozent der Berufspendler fahren hier mit dem Fahrrad zur Arbeit. Die Hälfte legt dabei Distanzen bis zu 5 Kilometer zurück, 25 Prozent bis zu 10 Kilometer, 10 Prozent bis zu 15 Kilometer und weitere 15 Prozent sogar mehr als 15 Kilometer. Für die zukünftige Entwicklung hat Fiets filevrij! eine Agenda für das Jahr 2025 aufgestellt, in der ein nationales Netz mit 675 Kilometern neuer Radschnellwege und einem Gesamtvolumen von 700 Millionen Euro geplant wird. Einige Provinzen und Regionen haben bereits ihre Unterstützung für den Ausbau der ersten 200 Kilometer zugesagt.

Mehr Informationen:
www.fietsfilevrij.nl

Dänemark: Cykelsuperstier rund um Kopenhagen

Eine ganz ähnliche Entwicklung wie in den Niederlanden findet sich auch in Dänemark. Nicht die Diskussion um das „richtige“ Verkehrsmittel bestimmt hier seit den 1980er-Jahren die Politik, sondern

der Wille, Städte wieder lebenswerter und damit attraktiver zu machen – vor allem für qualifizierte Arbeitnehmer, renommierte Unternehmen und junge Familien. Für die Bewohner von Kopenhagen ist das Fahrrad inzwischen aus ganz praktischen Erwägungen heraus selbstverständlich die erste Wahl. So betrug im Jahr 2010 der Fahrradanteil am Modal Split 36 Prozent. Die Beliebtheit des Fahrrads, darauf weisen die Planer hin, ist allerdings keineswegs ein Selbstläufer, sondern das Ergebnis einer ganzheitlichen Planung, die Infrastrukturen für den ruhenden und fließenden Verkehr und eine Vielzahl flankierender Maßnahmen, unter anderem auch im kommunikativen Bereich, mit einschließt.

Der hohe Anteil an Radfahrern bringt für Kopenhagen inzwischen auch Probleme. Denn in den Hauptverkehrszeiten kommt es zu regelrechten Staus auf den Radwegen. Den damit verbundenen Aufgaben stellt sich die Kommune nach eigener Aussage aber gerne. Denn die Ziele sind klar gesetzt: Bis 2015 soll der Fahrradanteil am Modal Split auf 50 Prozent steigen. Darüber hinaus sollen sich die Kopenhagener auf dem Fahrrad sicher fühlen. 2010 sagten dies 67 Prozent, 2015 sollen es 80 Prozent sein. Zum Vergleich: Laut Fahrrad-Monitor 2013 des BMVI fühlt sich in Deutschland nur die Hälfte der Radfahrer im Straßenverkehr sicher.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, ist ein Netz von insgesamt 26 zum Teil bereits im Bau befindlichen Radschnellwegen, sogenannten „Cykelsuperstiers“, geplant, die insgesamt eine Länge von 300 Kilometern aufweisen sollen. Sie führen radial vom Zentrum aus in den Großraum Kopenhagen und verbinden die Innenstadt in einem Entfernungsbereich von ca. 7 bis 15 Kilometern mit den Wohngebieten, aus denen ca. 100.000 Menschen einpendeln – derzeit überwiegend (85 Prozent) noch nicht mit dem Rad.

E-Bike-Markt wächst exponentiell

Nicht nur in Europa und Asien sind Pedelecs auf dem Vormarsch. So prognostiziert der Electric Bikes Worldwide Report für 2015 eine Stückzahl von 40 Millionen verkauften Elektrorädern sowie für 2025 weltweit jährliche Elektrofahrrad- und E-Scooter-Verkäufe von 130 Millionen Einheiten. Für 2050 schätzt Hannes Neupert vom deutschen Verein ExtraEnergy weltweit 250 Millionen verkaufte Pedelecs pro Jahr.

Nach ihrer Fertigstellung werden sie die Anzahl der Radverkehrsanlagen um 30 Prozent anwachsen lassen und genügend Kapazität für 15.000 zusätzliche Radfahrer bieten.

Als landesweit erster Radschnellweg wurde im April 2012 die Route C99 zwischen der Innenstadt und dem 22 Kilometer entfernten Vorort Albertslund in Betrieb genommen. Wesentliche Ziele der neuen Verbindungen sind neben der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit, die zum Beispiel durch Grüne-Welle-Schaltungen für Radfahrer erreicht wird, wenn diese mindestens 20 km/h schnell fahren, die Sicherheit und der Komfort. Entlang des C99 wurden so zum Beispiel alle 1,6 Kilometer Servicestationen mit Luftpumpen errichtet und vor den Ampeln Haltegriffe und Trittbretter für Radfahrer angebracht.
Mehr Informationen:
www.cykelsuperstier.dk



London: Cycle Superhighways

Mit seinen Trassen über den historischen Eisenbahnlinien soll der SkyCycle zehn High-Speed-Routen auf einer Gesamtstreckenlänge von 220 Kilometern dazu beitragen, schnelle und sichere Verbindungen per Fahrrad in die Innenstadt zu ermöglichen.

© Foster + Partners



► **London: Cycle Superhighways**

Eine der europaweit interessantesten Entwicklungen beim Fahrrad lässt sich inzwischen in London beobachten und erfahren. In der Metropole, in der das Fahrrad jahrzehntelang praktisch keine Rolle spielte, fruchten inzwischen die enormen Anstrengungen, die die Stadt mit der Einführung und dem Ausbau eines Radverleihsystems und der Errichtung einer sicheren Verkehrsinfrastruktur unternimmt. Im Mittelpunkt stehen dabei die sogenannten „Cycle Superhighways“, die hierzulande leider oft irreführend mit dem Begriff „Fahrradautobahnen“ übersetzt werden.

Wie in Kopenhagen sollen diese ausgeschilderten und blau markierten Fahrradrouten radial die äußeren Stadtteile mit der Innenstadt verbinden. Von den insgesamt zwölf Strecken, die bis 2015 gebaut werden sollen, wurden bisher vier Routen eröffnet. Obwohl sich die Standards der Ausführung nicht mit dem der Niederlande oder Dänemarks vergleichen lassen, arbeitet die Stadt intensiv an Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. So wurde die Radverkehrsführung an vielen Kreuzungen überarbeitet, Toter-Winkel-Spiegel und zusätzliche Signalanlagen installiert und aufgeweitete Radaufstellflächen vor Ampeln markiert. Londons Bürgermeister Boris Johnson wirbt damit, dass mehr Radfahrer in der Metropole letztlich ein Vorteil für alle seien: Weniger Staus, weniger Smog, mehr Sitzplätze in der U-Bahn und eine Stadt, die sich mehr den Menschen als den Fahrzeugen zuwendet, sind dabei seine zentralen Argumente, die ihm viel Zustimmung in der Bevölkerung einbringen. Ziel der Maßnahmen, die in den kommenden Jahren ein Gesamtvolumen von fast einer Milliarde Euro erreichen sollen, ist dabei nicht nur, den Radverkehrsanteil bis 2026 gegenüber dem Jahr 2000 um 400 Prozent zu steigern, sondern auch London insgesamt zu einer lebenswerteren und angesichts einer in den kommenden zehn Jahren zu erwartenden zwölfprozentigen Bevölkerungszunahme weiterhin führenden Metropole zu entwickeln.

In diesem Zusammenhang ist auch das spektakuläre SkyCycle-Projekt zu sehen, das ein Team rund um den Visionär und Star-Architekten Sir Norman Foster entwickelt hat und das gleichermaßen Phantasien und Diskussionen anregt. Das Projekt ist als Ergänzung zu einer neuen Infrastrukturplanung zu sehen, die Flug- und Zugverkehr ausbauen und auf den neuesten Stand bringen soll. Mit seinen Trassen über den historischen Eisenbahnlinien soll der SkyCycle mit zehn High-Speed-Routen auf einer Gesamtstreckenlänge von 220 Kilometern dazu beitragen, schnelle und sichere Verbindungen per Fahrrad in die Innenstadt zu ermöglichen. Auch die Kosten sind revolutionär: Allein für den ersten Bauabschnitt von 6,5 Kilometern Länge veranschlagen die Planer nach Medienberichten rund 240 Millionen Euro. Dafür sind allerdings auch die „Aussichten“ phantastisch: Fast sechs Millionen Menschen leben in der Nähe des vorgeschlagenen Netzwerks, die Hälfte davon nicht weiter als 10 Minuten von einem der 200 avisierten Einstiege entfernt. Jede Route soll eine Kapazität von 12.000 Radfahrern pro Stunde erreichen. Die Fahrtzeit soll maximal 29 Minuten betragen.

Mehr Informationen:

www.tfl.gov.uk

www.fosterandpartners.com

DER WETTBEWERB

Rückblick auf den Planungswettbewerb

Radschnellwege sind ein neues Netzelement in der Verkehrsplanung. Aufgrund ihrer baulichen Ausführung sind sie besonders dazu geeignet, den Ansprüchen modernen Radverkehrs in Bezug auf Leistungsfähigkeit, Fahrkomfort und Sicherheit gerecht zu werden. Dabei erweitern sie nicht nur den Aktionsradius Rad fahrender Verkehrsteilnehmer um ein Vielfaches, sondern sind sowohl regional als auch kommunal eine wirksame Alternative zum Pkw im Ausbildungs- und Arbeitsverkehr.

Ausgehend von diesen Überlegungen initiierten das Land NRW und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) einen Planungswettbewerb, um Radschnellwege in Zukunft verstärkt in der kommunalen Planung zu etablieren.

Mit „Nahmobilität 2.0“ fing alles an

Die Wurzeln des Planungswettbewerbs Radschnellwege reichen bis in das Jahr 2010 zurück. Damals begann die AGFS den neuen Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ zu entwickeln. Fast gleichzeitig fanden im Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalens (damals MWEBWV) Überlegungen statt, den „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ aus dem Jahr 1999 fortzuschreiben bzw. neu zu entwickeln, da fast alle Förderziele erreicht worden waren. Unter Beteiligung aller Ressorts wurde der „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ auf der Basis von Nahmobilität 2.0 erarbeitet und im Jahr 2012 veröffentlicht. Den Kern des Aktionsplans bilden zehn Förderbausteine, in denen sich die strategischen Handlungsfelder widerspiegeln. Dort heißt es:

„Radschnellwege erfüllen in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion

hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr insbesondere in hoch verdichteten, urbanen Räumen. Mit der Realisierung dieser neuen Trassen ergeben sich viele offene Fragen hinsichtlich der Ausgestaltung der Infrastruktur in Strecke und Knotenpunkten, der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit. Das MWEBWV und die AGFS installieren gemeinsam einen Facharbeitskreis, der diese Fragen klärt und für die kommunale Verkehrsplanung aufbereitet. Begleitend wird ein kommunaler Planungswettbewerb Radschnellwege durchgeführt und entsprechende Pilotprojekte realisiert.“

Im Frühjahr 2012 begann der Facharbeitskreis, bestehend aus bundesweit anerkannten Fachleuten der kommunalen Planung, privaten Planungsbüros, Vertretern von Verbänden sowie den zuständigen Experten aus dem Verkehrsministerium, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und den Bezirksregierungen, mit seiner Arbeit. Zielsetzung war es, Radschnellwege als neues und wichtiges Führungselement in Politik und Planung zu etablieren, die planerischen Rahmenbedingungen zu klären und den geplanten Planungswettbewerb der Landesregierung vorzubereiten. Die Idee „Radschnellwege“ wurde weiterentwickelt, indem

- der aktuelle Sachstand Radschnellwege diskutiert,
 - Qualitätsstandards zur Führung und Anlage von Radschnellwegen entwickelt und
 - die inhaltliche und formale Ausgestaltung von regionalen Planungswettbewerben zur Realisierung von Radschnellwegen festgelegt wurden.
- Um alle wichtigen Aspekte des Themas Radschnellwege vertiefen zu können, wurden mehrere Arbeitsgruppen gebildet:
- Die AG Finanzierung/Trägerschaft beschäftigte sich mit der Frage, wie die Förderung/Finanzie-

rung von Radschnellwegen ausgestaltet werden muss und in welcher Höhe zukünftig Finanzierungsmittel notwendig sind.

- Die AG Infrastruktur grenzte den Begriff „Radschnellweg“ ein und diskutierte über den Unterschied von Netz- und Infrastrukturelement. Darüber hinaus wurden die einzelnen Führungselemente sowie allgemeine Qualitätskriterien für Radschnellwege festgelegt.
- In der AG Planungswettbewerb wurden die organisatorischen Rahmenbedingungen für den geplanten Wettbewerb erörtert.
- Die AG Straßenverkehrsrecht befasste sich mit der straßenverkehrsrechtlichen Behandlung von Radschnellwegen, ihrer Verkehrs- bzw. Netzbedeutung sowie der Markierung und Beschilderung.

Aufbauend auf den Ergebnissen aus den vier Arbeitsgruppen und dem übergeordneten Arbeitskreis wurde der Planungswettbewerb entwickelt.

Die Voraussetzungen des Planungswettbewerbs

Am 23. Januar 2013 wurde der Planungswettbewerb offiziell vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWVS) ausgelobt. Wie schon bei der Vorbereitung kooperierte das MBWVS auch bei der Durchführung des Wettbewerbs eng mit der AGFS. Bis zum 22. Juli 2013 hatten alle Städte und Gemeinden in NRW die Gelegenheit, sich mit ihren Konzepten zu bewerben.

Das Ziel war es, fünf Konzepte für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen zu finden, deren Planungen durch eine Förderung des Landes als Modellprojekte umgesetzt werden könnten. Die fünf Preisträger sollten nach Möglichkeit aus verschiedenen Landesteilen kommen, um Konzepte aus Räumen mit un-

terschiedlicher Struktur und Topografie präsentieren zu können. Dabei wurden in erster Linie regionale Radschnellwege gesucht, jedoch mit der Maßgabe einer Fortführung in bzw. durch die Kommune.

Der Wettbewerb wurde offen durchgeführt. Die einzelnen Projekte mussten jedoch zwei Voraussetzungen erfüllen, um erfolgreich am Wettbewerb teilnehmen zu können:

1. Die im Facharbeitskreis Radschnellwege festgelegten Mindeststandards für Radschnellwege sollten von den geplanten Projekten erfüllt werden.
2. Es mussten mindestens zwei Kommunen miteinander kooperieren, um den regionalen Bezug sicherzustellen.

Kriterien für den Gewinn

Um als Gewinner des Planungswettbewerbs in Betracht zu kommen, mussten die Bewerber ein ausgereiftes und „belastbares“ Konzept für die Planung und den Bau eines regionalen Radschnellweges ausarbeiten. Als „belastbar“ galt ein Wettbewerbsbeitrag, wenn

- eine Potenzialabschätzung erfolgt war,
- alternative Routenführungen berücksichtigt worden waren,
- beispielhafte Querschnittsentwürfe für die hauptsächlich verwendeten Führungselemente präsentiert und
- beispielhafte Knotenpunkt-Lösungen erarbeitet wurden,
- eine grobe Kostenschätzung sowie
- erste Abschätzungen für die Machbarkeit erfolgt waren.

Zusätzlich galt es, in einer kurzen schriftlichen Ausarbeitung die Notwendigkeit des Radschnellweges darzulegen und insbesondere die Bedeutung für den Alltagsradverkehr aufzuzeigen.

Die Anforderungen im Überblick

Die eingereichten Wettbewerbsbeiträge sollten

- vorrangig regionale Verkehrsbeziehungen abbil-

den, die mit dem Fahrrad auf Radschnellwegen abgewickelt werden können,

- die Einbindung und den Abgleich des Konzeptes mit den anderen Verkehrsträgern berücksichtigen;
- die Verknüpfungen zum ÖPNV inklusive der Einbindung von Bahnhöfen ebenso thematisieren wie eine konfliktfreie Führung des Fußgängerverkehrs und die Lösung der Problematik „ruhender Kfz-Verkehr“ entlang der Streckenführung;
- Strecken auswählen, die nur in Ausnahmefällen, die vorher angemeldet werden mussten, kürzer als 5 Kilometer sein durften;
- nicht nur für die zwischenörtlichen Abschnitte, sondern auch für die innerorts geführten Radschnellwege Lösungen entwickeln.

Insgesamt mussten die verschiedenen Infrastrukturelemente, die bei der Streckenführung zum Einsatz kamen, den definierten Ansprüchen des Landes an Radschnellwege gerecht werden.

Neben Streckenplanung und Potenzialabschätzung stellte die Öffentlichkeitsarbeit einen weiteren Schwerpunkt des Wettbewerbs dar. Aufgabe der Teilnehmer war es hier, ein Kommunikationskonzept zur Vermarktung der Radschnellwege zu entwickeln, um eine ausreichende Auslastung zu gewährleisten und die notwendige Akzeptanz bei den Nutzern und politisch Verantwortlichen zu schaffen.

Insgesamt wurden also sehr hohe Ansprüche an die Beiträge zum Planungswettbewerb gestellt. Dies war nötig, um die Realisierbarkeit der Projekte nach einem späteren Gewinn des Wettbewerbs gewährleisten zu können. Die Gestaltung des Verfahrens nach dem Grundsatz Qualität vor Quantität schlug sich auch in der Anzahl der Teilnehmer nieder: Insgesamt bewarben sich neun Projektträger für den Wettbewerb. Von diesen neun zog ein Interessent seine Bewerbung zurück und reichte keine weiteren Unterlagen ein, sodass zuletzt acht Projektideen um die fünf Auszeichnungen konkurrierten.

Der Preis

Das MBWSV stellt für die prämierten Projekte eine Landesförderung in Höhe von 80 Prozent bis zur Umsetzung der Maßnahme bereit. Diese wird in der ersten Stufe für eine vertiefende Machbarkeitsstudie, in der zweiten Stufe für die Ausführungsplanung gewährt. Begrenzt wird die Förderung dadurch, dass nur die Streckenteile der Radschnellwege gefördert werden, die auf dem Landesgebiet von NRW liegen. Jede Förderstufe ist mit der Einreichung eines Antrags an die zuständige Bezirksregierung durch die jeweils federführende Kommune verbunden. Zusätzlich zu diesem Förderantrag müssen die Projektträger für jede Förderstufe auch die politische Bereitschaft der beteiligten Kommunen, das Projekt realisieren zu wollen, dokumentieren.

Sorgfältige Auswertung durch eine Fachjury

Die Entscheidungsfindung erfolgte in zwei Stufen: Nachdem die interessierten Kommunen ihre Bewerbung für den Wettbewerb über das Online-Tool competitionline digital bei der Geschäftsstelle der AGFS abgegeben hatten, wurden die einzelnen Beiträge an das externe Aachener Planungsbüro „Verkehrskonzept“ weitergeleitet. Dort erfolgte die Vorprüfung der eingereichten Unterlagen auf Vollständigkeit. Die Wettbewerbsbeiträge, bei denen Angaben oder Unterlagen fehlten oder die Mängel aufwiesen, bekamen über den Einsendungsschluss hinaus weitere vier Wochen Zeit, um ihre Unterlagen zu vervollständigen. Nach Ablauf dieser vier Wochen erfolgte eine weitere Prüfung der Bewerbungen, bei der keines der acht Projekte beanstandet wurde. Die Unterlagen wurden daraufhin den Jury-Mitgliedern zur Vorbereitung ihrer Entscheidung übergeben, die schließlich auf der finalen Sitzung am 14. Oktober 2013 getroffen wurde. Die feierliche Bekanntgabe der fünf Gewinner des Planungswettbewerbs erfolgte am 20. November 2013 im Rahmen eines Festakts in Düsseldorf durch Verkehrsminister Michael Groschek.

Die Jury

Martin Aufsfeld
*Förderung des kommunalen Straßenbaus,
Bezirksregierung Köln*



Dr. Jürgen Götttsche
*Verkehrsplaner,
Stadt Marl*



Ulrich Burmeister
*Gruppenleiter für nachhaltige, klimagerechte
Stadt-, Flächen- und Regionalentwicklung
im Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes NRW*



Thomas Kiel
*Verkehrsreferent,
Deutscher Städtetag*



Dr. Markus Faber
*Referent,
Landkreistag NRW*



Peter London
*Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes NRW*



Christine Fuchs
*Vorstand der Arbeitsgemeinschaft fußgänger-
und fahrradfreundlicher Städte,
Gemeinden und Kreise in NRW e.V.*



Ulrich Malburg
*Leiter des Referates für Mobilitätsmanagement,
Nahmobilität, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung
im Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes NRW*



Wolfram Mischer
Verkehrsingenieur,
Bezirksregierung Detmold



Dr. Thomas Rommelspacher
stv. Landesvorsitzender des
Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs
(ADFC) NRW



Prof. Dr. Iris Mühlenbruch
Professorin für Verkehrswesen,
Hochschule Bochum



Michael Storp
Dipl.-Ing. im Bereich der Förderung
des kommunalen Straßen- und
Radwegebbaus sowie der Nahmobilität
(Dezernat 25),
Bezirksregierung Münster



Wolfgang Netzer
Verkehrsingenieur (Dezernat 25),
Bezirksregierung Düsseldorf



Roland Thomas
Hauptreferent,
Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen



Martin Rentsch
Förderung des kommunalen Straßen- und
Radwegebbaus (Dezernat 25),
Bezirksregierung Arnberg

AUSGEZEICHNETE



PROJEKTE

01

— STÄDTEREGION AACHEN

mit der Strecke Aachen–Herzogenrath und
weiter nach Kerkrade und Heerlen

Radschnellweg StädteRegion Aachen

Der geplante Radschnellweg verbindet mit 19 Kilometer Länge die Stadt Aachen als Oberzentrum mit den Mittelzentren Herzogenrath auf deutscher und Kerkrade auf niederländischer Seite. Über einen Abzweig (11 Kilometer) wird die niederländische Stadt Heerlen als Oberzentrum angebunden.

Im Einzugsbereich von 1 km Luftlinie leben 157.000 Einwohner und befinden sich 94.000 Arbeitsplätze. Eine Abschätzung ergibt etwa 17.500 mögliche Radfahrten/Tag.

Es ist der flexible Einsatz unterschiedlicher Führungsformen vorgesehen. Der Radschnellweg wird an vielen Knoten bevorrechtigt. Klassifizierte Straßen werden überwiegend niveaugleich gequert, innerorts kommen auch Kreisverkehre und lichtsignalgeregelt Knoten zum Einsatz.

Die steigungsarme Verbindung vom Aachener Talkessel ins nördlich gelegene Richterich über einen ehemaligen Bahndamm stellt das Herzstück des Radschnellwegs dar.

Die Investitionskosten werden auf 15 Millionen Euro für die deutsche sowie 6,3 Millionen Euro für die niederländische Seite geschätzt.

PROJEKTBEZEICHNUNG

Radschnellweg StädteRegion Aachen

LÄNGE

30,3 km

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

100

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE KNOTENPUNKTE

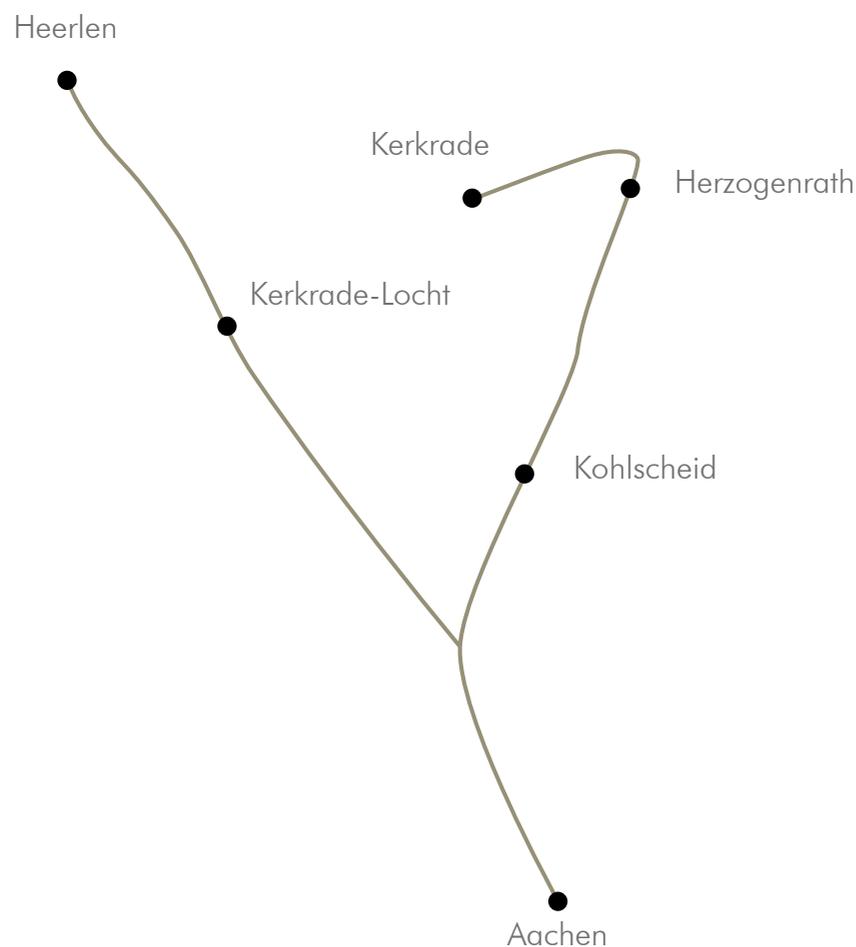
82

BESONDERHEIT

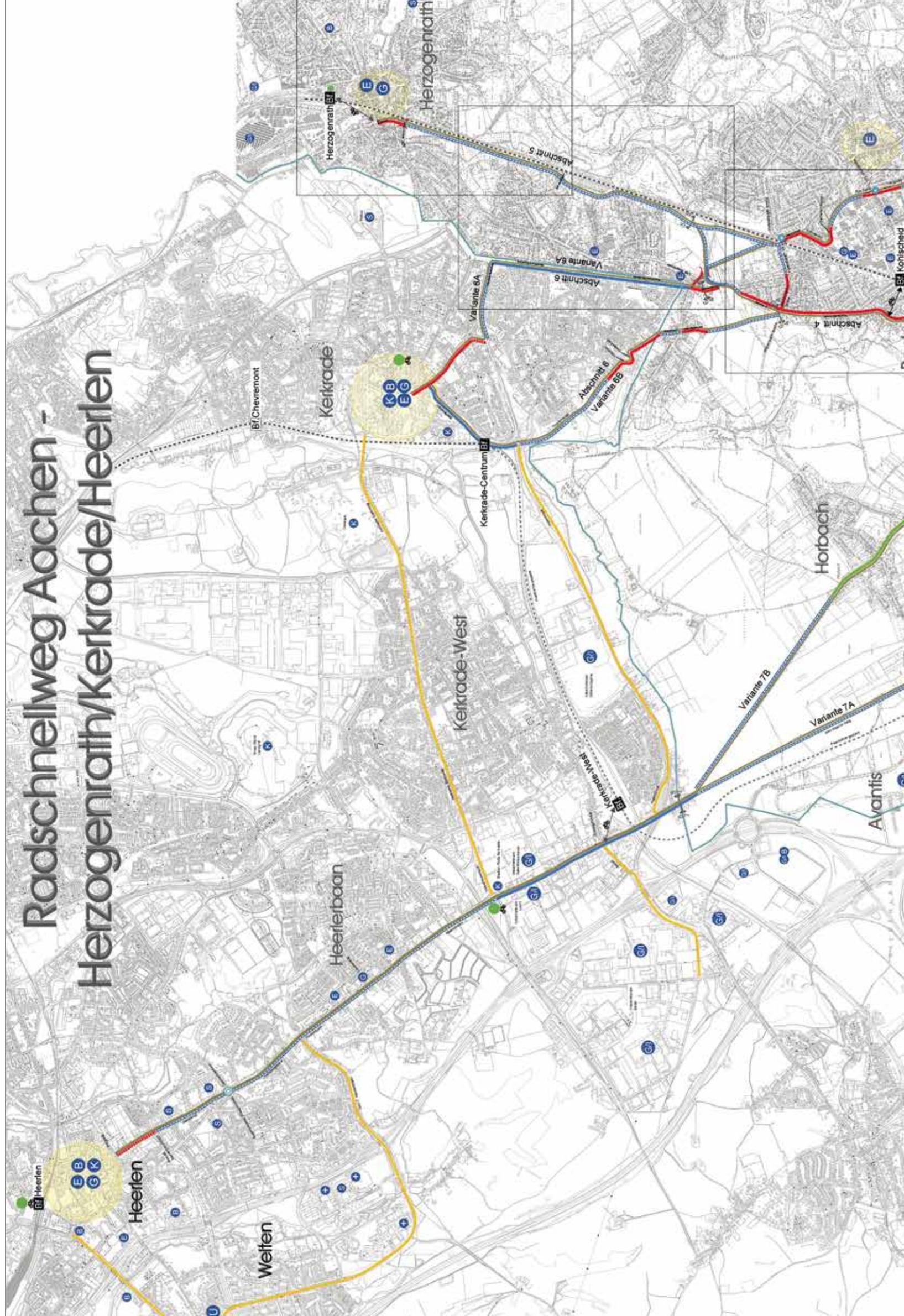
Grenzüberschreitendes Gemeinschaftsprojekt, das durch die RWTH Aachen wissenschaftlich begleitet wird

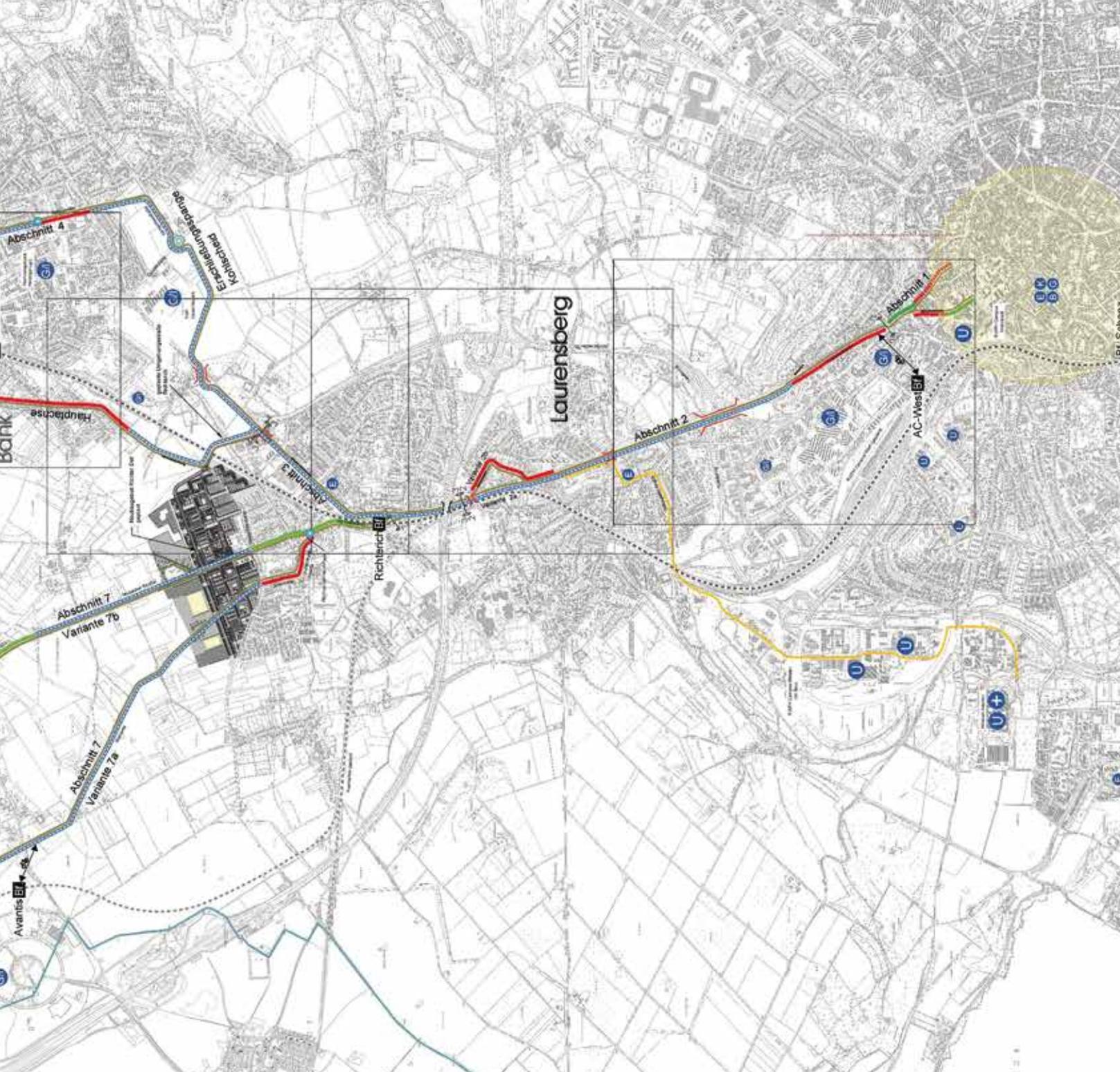
PROJEKTRÄGER

StädteRegion Aachen, Stadt Aachen, Stadt Heerlen, Stadt Herzogenrath, Gemeinde Kerkrade, Parkstad Limburg, Provinz Limburg









Legende:

	Krankenhaus		Landesgrenze
	Schule		Bahnlinie mit Personenverkehr
	Universität		Bahnlinie mit Personenverkehr geplant
	Einkauf		Radfahstreifen/Schutzstreifen
	Gastronomie		Fahrradstraße
	Bürogebäude		Tempo 30-Zone / -Strecke
	Gewerbe/Industrie		Umweltspur (Rad + Bus)
	Kultur		Anbindung/Querverbindung mit hochwertigen Radverkehrsanlagen
	Kreisverkehr neu		Zweirichtungsweg
	Minikreisverkehr neu		Einrichtungsweg beidseitig
	Bahnhof mit Anbindung an Radschnellweg		Bahnhof mit Anbindung an Radschnellweg
	Bahnhof mit Anbindung an Radschnellweg		Brücke/Tunnel neu/vorhanden

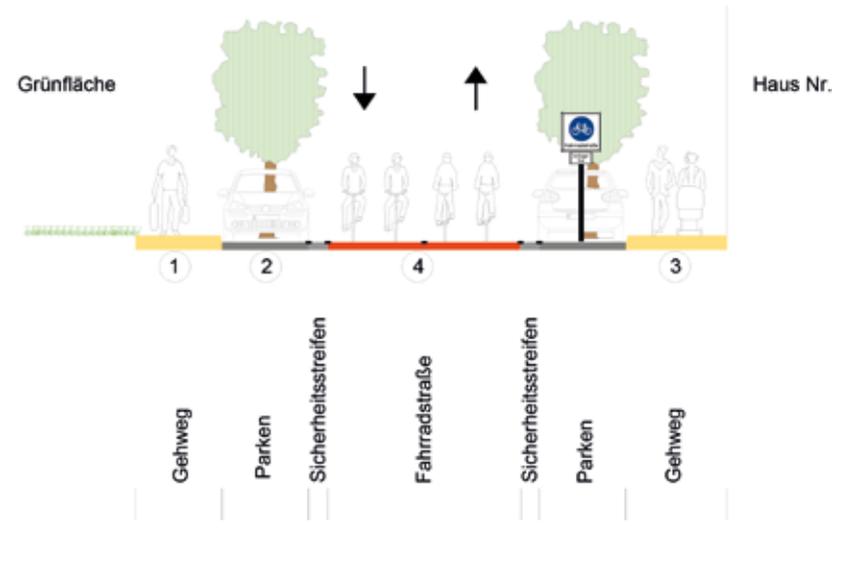
Radschnellweg Aachen – Herzogenrath/Kerkrade/Heerfen
 Planungswettbewerb Radschnellwege des Landes NRW
 Projektnummer 717404

Übersichtslageplan
 M 1:12.500

Knotenpunkt Radschnellweg/Tittardsfeld, Aachen-Richterich



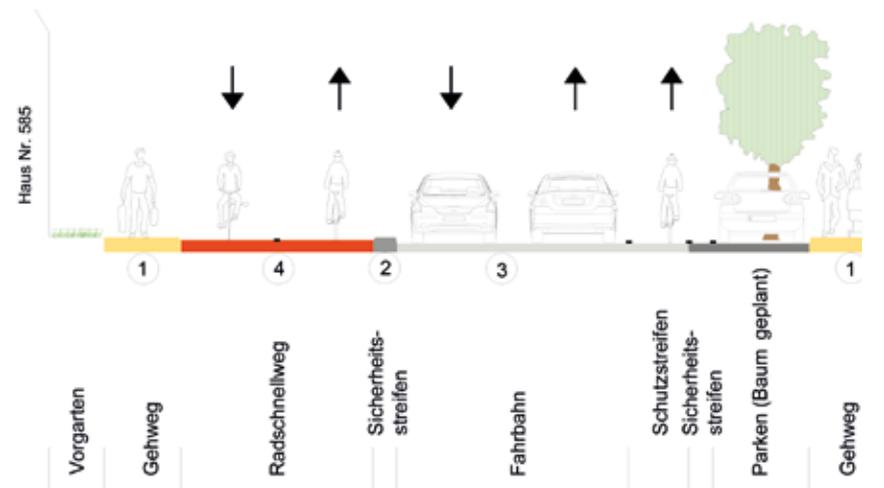
Querschnitt Rütcher Straße, Aachen



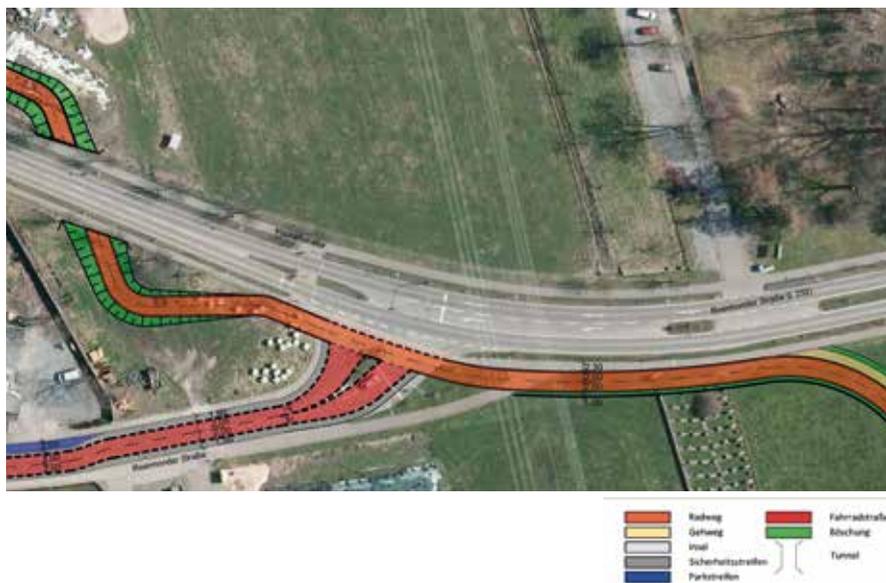
Knotenpunkt Alte Bahn/L 259 Weststraße Kohlscheid



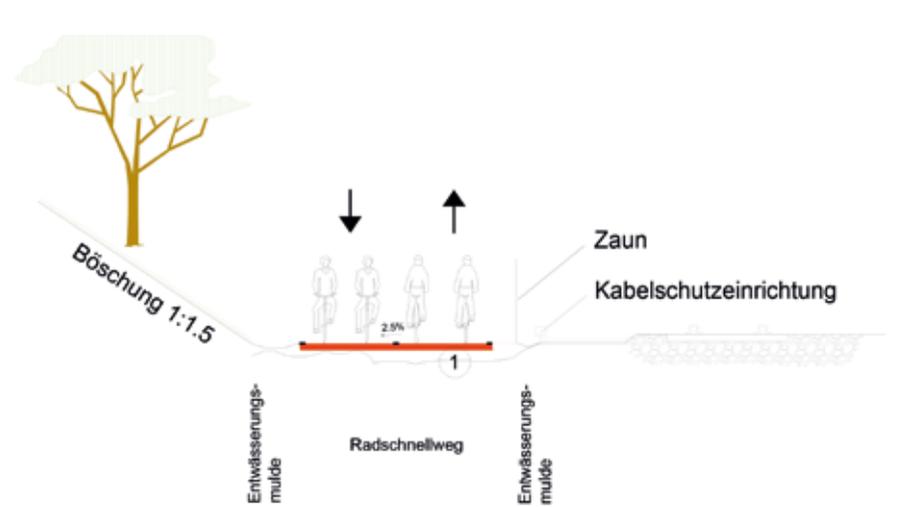
Querschnitt Roermonder Straße, Aachen-Richterich



Knotenpunkt Roermonder Straße/Voccartstraße (L 232)



Querschnitt Bahnstraße Aachen-Düsseldorf, Herzogenrath-Kohlberg



Sehr hohes Potenzial von ca. 6.000 Radfahrten täglich auf der Hauptstrecke nach Herzogenrath



Das Radschnellwegkonzept von Aachen nach Herzogenrath bzw. zu den niederländischen Nachbarn nach Heerlen und Kerkrade hat von der Jury beste Bewertungen erhalten. Es ist sehr anschaulich dargestellt und hat ein hohes Potenzial von ca. 6.000 Radfahrten täglich auf der Hauptstrecke nach Herzogenrath.

Das Konzept zeichnet sich weiterhin dadurch aus, dass der Radschnellweg in der Aachener Innenstadt beginnt, und dass erstmalig von niederländischen und deutschen Kommunen gemeinsam ein Radverkehrsprojekt entwickelt und umgesetzt werden soll. Auch die geplante Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern wie ÖPNV, motorisiertem Individualverkehr und Fußgängerverkehr überzeugt.

AUSGEZEICHNETE



PROJEKTE

02 — OSTWESTFALEN-LIPPE (OWL) mit der Strecke Herford–Löhne–Bad Oeynhausen–Porta Westfalica–Minden

Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe (OWL)

Der Radschnellweg verbindet im Regierungsbezirk Detmold die Städte Herford, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica und Minden mit zusammen 276.000 Einwohnern auf einer Länge von ca. 36 Kilometern miteinander. Mit dem Radschnellweg soll in einem insgesamt eher ländlich strukturiertem Raum eine spürbare Verlagerung vom dominierenden Kfz-Verkehr erreicht werden. Insbesondere bei den Berufspendlern sowie im Ausbildungsverkehr bestehen hier erhebliche Potenziale für eine stärkere Radnutzung. Hinzu kommt die gute Verknüpfung des Radschnellweg-Verlaufes mit dem ÖPNV.

Die Trasse verläuft topografisch weitgehend eben im Zuge von Flusstälern. Innerhalb der Ortslagen sowie um Überlagerungen mit einem teilweise starken Freizeit-Radverkehr zu vermeiden, werden mehrere Varianten der Trassenführung untersucht und bewertet. Kennzeichnend für den Verlauf ist der mehrfache Wechsel zwischen außerörtlichen und innerörtlichen Strecken mit einer entsprechenden Vielfalt der einzusetzenden Infrastrukturelemente.

PROJEKTBEZEICHNUNG

Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe (OWL)

LÄNGE

36,3 km

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

127

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE

KNOTENPUNKTE

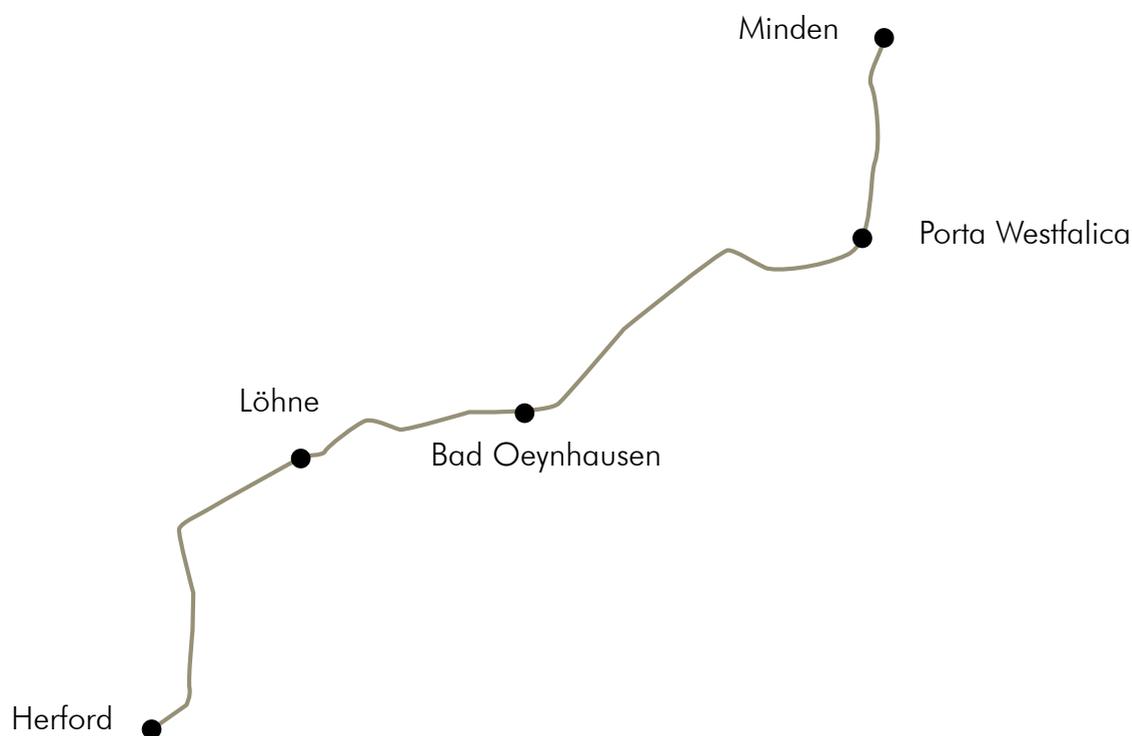
97

BESONDERHEIT

Umnutzung einer jahrelang extrem belasteten innerörtlichen Ortsdurchfahrt (B 61 Bad Oeynhausen) zu einem „Radschnellweg-Boulevard“ mit entsprechender städtebaulicher Integration

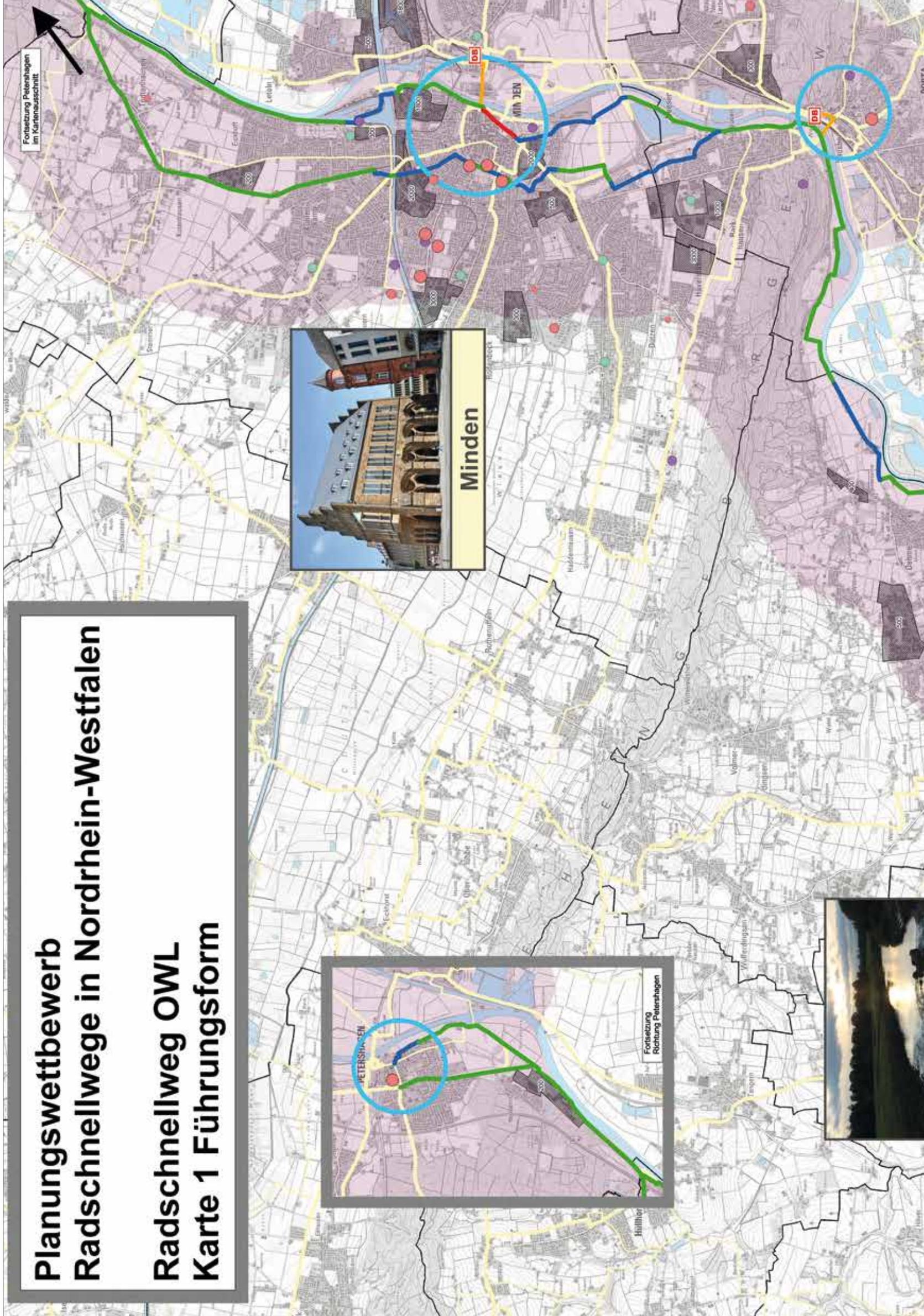
PROJEKTTRÄGER

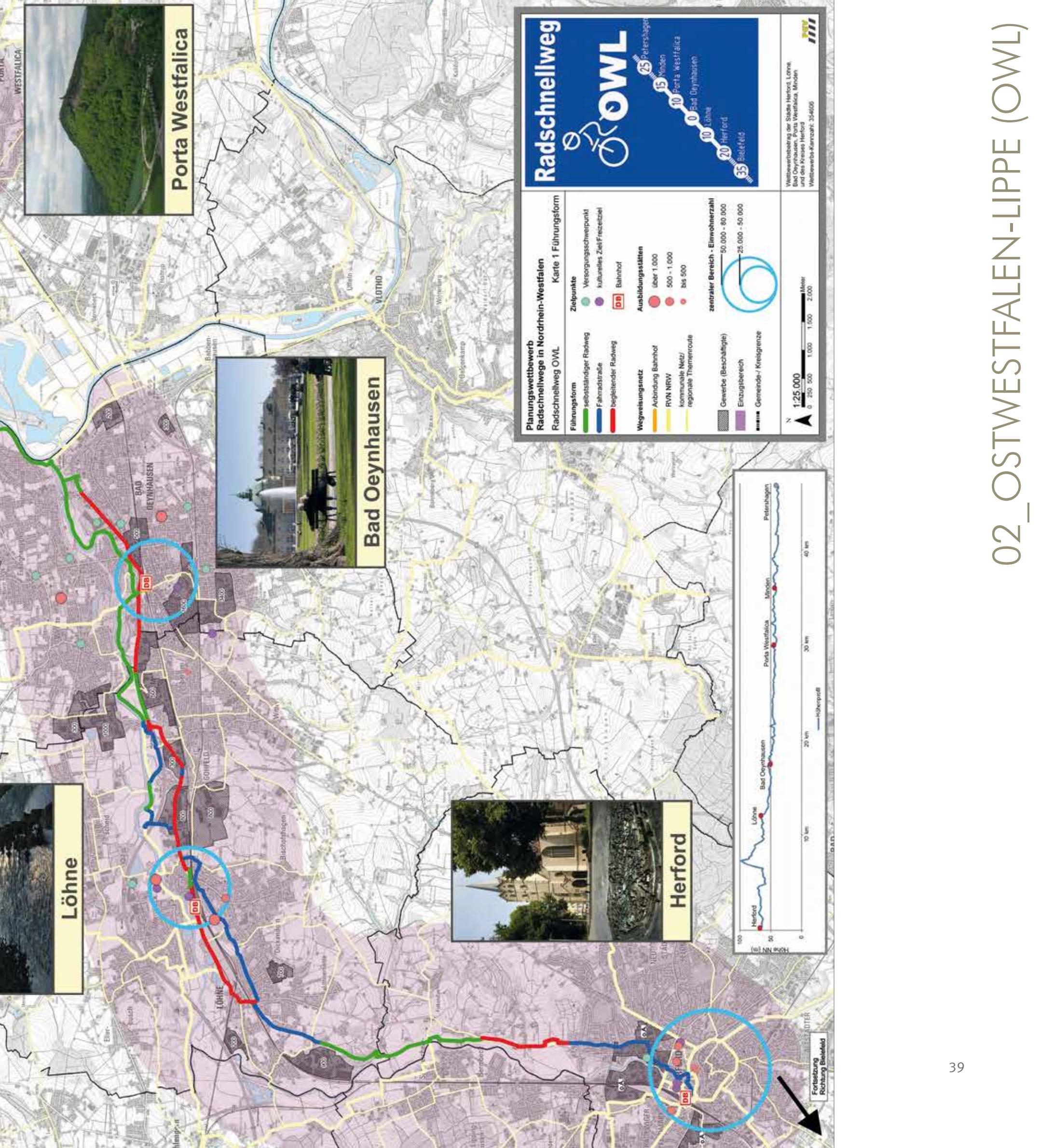
Stadt Bad Oeynhausen, Kreis Herford, Stadt Herford, Stadt Löhne, Stadt Minden und Stadt Porta Westfalica





**Planungswettbewerb
Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen
Radschnellweg OWL
Karte 1 Führungsform**





Löhne

Bad Oeynhausen

Porta Westfalica

Radschnellweg OWL

35 Bielefeld
20 Herford
10 Löhne
0 Bad Oeynhausen
10 Porta Westfalica
15 Minden
25 Petershagen

Planungswettbewerb Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen Radschnellweg OWL

Karte | Führungform

Führungform

- selbstständiger Radweg
- Fahrradstraße
- begleitender Radweg

Zielpunkte

- Versorgungsschwerpunkt
- kulturelles Ziel/Freizeitziel
- Bahnhof

Ausbildungsstätten

- über 1.000
- 500 - 1.000
- bis 500

Wegweisungsnetz

- Anbindung Bahnhof
- RVN NRW
- kommunale Netz/regionale Themenroute

zentraler Bereich - Einwohnerzahl

- 50.000 - 80.000
- 25.000 - 50.000

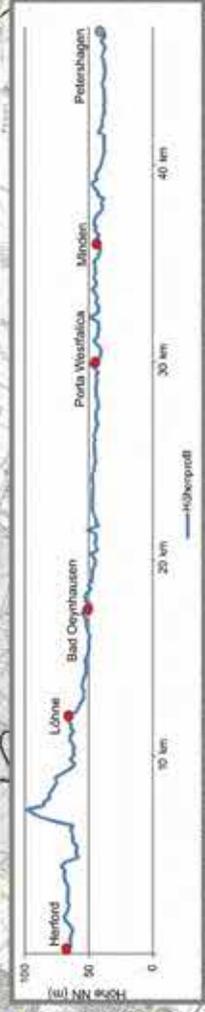
Gewerbe (Beschäftigte)

- Einzugsbereich
- Gemeinde-/ Kreisgrenze

1:25.000

0 250 500 1.000 1.500 2.000 Meter

Westwettbewerb der Städte Herford, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica, Minden und des Kreises Herford
Wettbewerbs-Kennzahl: 35-4/06



Exemplarische Knotenpunkte und Querschnitte

Knotenpunkt Bahnhofstr./Kurfürstenstr., Herford



Querschnitt Mindener Straße



Knotenpunkt Hansastr./Herderstr., Herford



Querschnitt Alter Postweg



Knotenpunkt Überquerung Kanap und Stiftsallee



Querschnitt Weserradweg



Potenzial zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in vorwiegend autoorientiertem ländlichem Raum



Ziel ist es hier, den Radverkehrsanteil in einer eher ländlich strukturierten Region zu erhöhen. Die Städtekette zwischen Minden und Herford mit ihren vielen Siedlungsschwerpunkten und engen Pendlerbeziehungen bietet ausreichend Potenzial (1.500 bis 2.000 Radfahrten täglich) für einen Radschnellweg.

Das Konzept macht deutlich, dass sich Radschnellwege nicht nur für Ballungsräume eignen, sondern gerade auch für den vorwiegend autoorientierten ländlichen Raum.

AUSGEZEICHNETE



PROJEKTE

03 — LANDESHAUPTSTADT DÜSSELDORF

mit der Strecke Neuss–Universität Düsseldorf–
D.-Benrath–D.-Garath–Langenfeld und Monheim

Radschnellweg Landeshauptstadt Düsseldorf

Das Projekt erstreckt sich über zwei räumlich getrennte Abschnitte, die im Vorgriff auf das Gesamtkonzept der Radschnellwege im Verflechtungsraum Düsseldorf / Rhein-Kreis Neuss / Kreis Mettmann realisiert werden.

Es handelt sich um folgende Abschnitte:

– Der Abschnitt Nord führt in einer Gesamtlänge von 14,5 Kilometern von Ratingen–Lintorf über Ratingen, den Flughafen Düsseldorf bis Düsseldorf-Kaiserswerth.

– Der Abschnitt Süd führt in einer Gesamtlänge von 30,7 Kilometern von Neuss über die Universität Düsseldorf, D.-Benrath und D.-Garath sowie von dort in zwei Ästen jeweils in die Nachbarstädte Langenfeld und Monheim.

Beteiligt sind bei diesem Projekt die Städte Ratingen, Neuss, Langenfeld, Monheim und Düsseldorf sowie der Rhein-Kreis Neuss und der Kreis Mettmann.

Beide Teilprojekte weisen über den genannten Raum hinaus und sollen zu einem späteren Zeitpunkt über Duisburg mit dem „Radschnellweg Ruhr“ sowie über Leverkusen mit den Radschnellwegenetz im Raum Köln verknüpft werden.

PROJEKTBEZEICHNUNG

Radschnellweg Landeshauptstadt Düsseldorf

LÄNGE

Nordtrasse: 14,5 km / Südtrasse: 30,7 km

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Nordtrasse:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg

Südtrasse:

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

Nordtrasse: 22

Südtrasse: 83

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE

KNOTENPUNKTE

Nordtrasse: 18

Südtrasse: 59

BESONDERHEIT

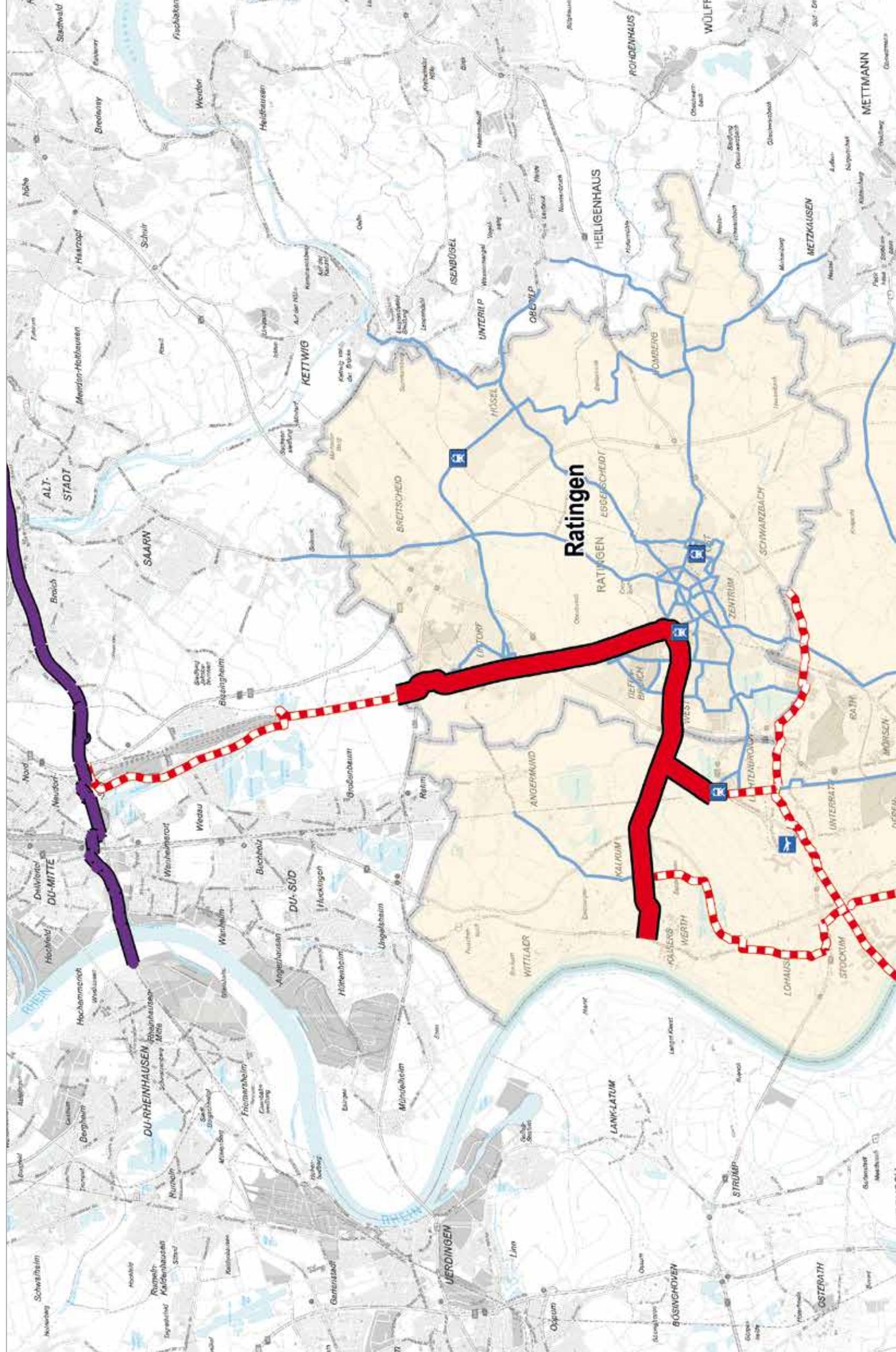
Das Projekt erstreckt sich über zwei räumlich getrennte Abschnitte.

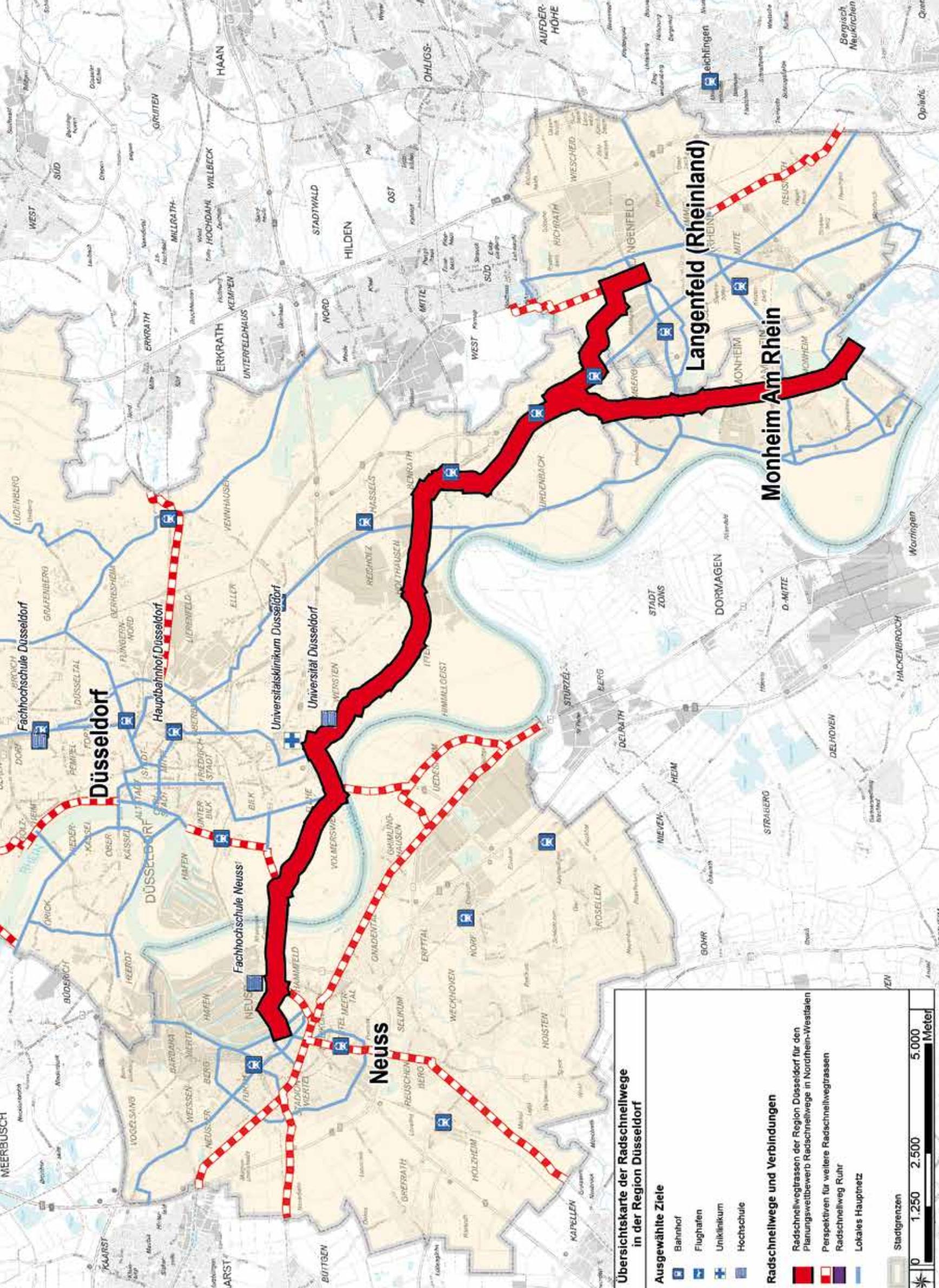
PROJEKTRÄGER

Landeshauptstadt Düsseldorf, Stadt Ratingen, Stadt Neuss, Stadt Monheim am Rhein, Stadt Langenfeld (Rheinland)









**Übersichtskarte der Radschnellwege
in der Region Düsseldorf**

Ausgewählte Ziele

- Bahnhof
- Flughafen
- Uniklinikum
- Hochschule

Radschnellwege und Verbindungen

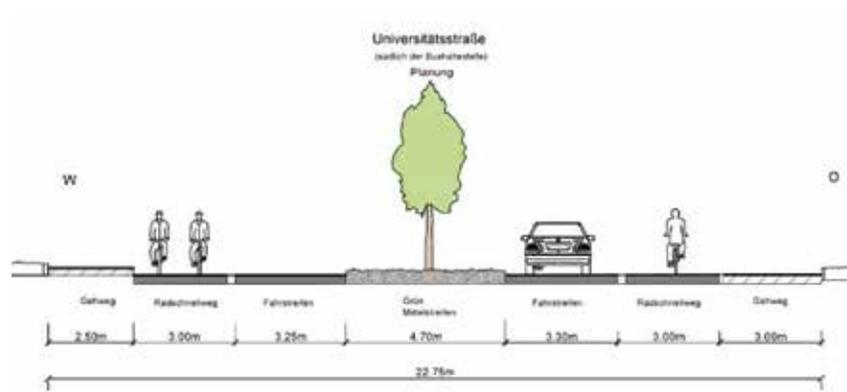
- Radschnellwegtrassen der Region Düsseldorf für den Planungswettbewerb Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen
- Perspektiven für weitere Radschnellwegtrassen
- Radschnellweg Ruhr
- Lokales Hauptnetz

0 1.250 2.500 5.000 Meter

Knotenpunkt Iltterstraße/Münchener Straße



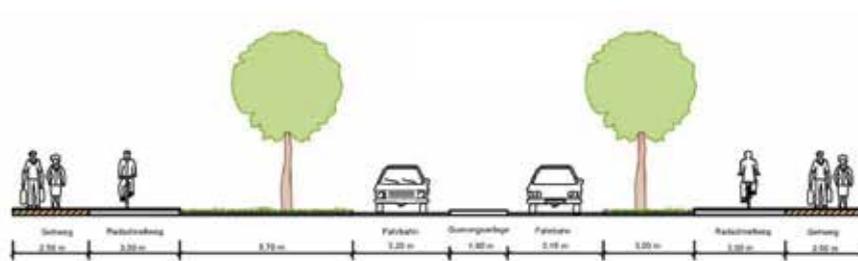
Querschnitt Universitätsstraße



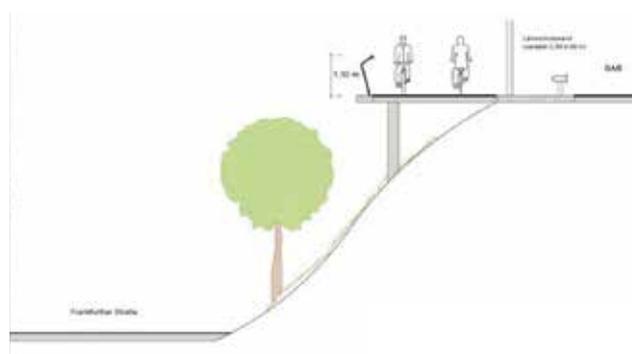
Knotenpunkt Bonner Straße/Münchener Straße



Querschnitt Koblenzer Straße



Querschnitt Anbau an die BAB



In der Südstrecke von Neuss nach Monheim bzw. Langenfeld wurde hohes Potenzial gesehen



Düsseldorf hat zwei Strecken ins Rennen geschickt: zum einen Ratingen–Düsseldorf-Kaiserswerth und zum anderen Neuss–Düsseldorf Uni–Monheim bzw. Langenfeld. Die Jury hat keinen Zusammenhang zwischen den beiden Strecken gesehen und sie deshalb auch getrennt voneinander betrachtet.

Hierbei wurde die Strecke von Neuss nach Monheim bzw. Langenfeld als die mit dem höheren Potenzial (3.000 bis 4.500 Radfahrten) gesehen. Auf dieser sogenannten Südstrecke können die

Radschnellwegestandards besser eingehalten werden.

Die nördliche Trasse von Ratingen nach Düsseldorf konnte die Jury weniger überzeugen. Gründe hierfür waren die relativ geringen Potenziale zwischen Ratingen und Kaiserswerth und das Ende des Radschnellwegekonzeptes an der nördlichen Stadtgrenze von Ratingen (Duisburg). Die für NRW aufgestellten Kriterien für Radschnellwege wurden für die Strecke Ratingen–Kaiserswerth nicht eingehalten.

AUSGEZEICHNETE



PROJEKTE

04 — STADT KÖLN/STADT FRECHEN

mit der Strecke Köln Innenstadt–Universität zu Köln–Köln-Lindenthal–Gewerbegebiet Marsdorf (Köln) und Europark (Frechen)–Bahnhof Frechen

Radschnellweg Stadt Köln/Stadt Frechen

Der Radschnellweg verläuft von der Kölner Innenstadt über die Universität zu Köln, den Stadtteil Lindenthal und die Gewerbegebiete Marsdorf (Köln) und Europark (Frechen) bis zum Frechener Bahnhof am Rande der Frechener Innenstadt. Diese Strecke hat eine Länge von 8,4 Kilometern. Sie verkürzt sich gegenüber der heutigen Führung um rund 3 Kilometer, da eine Direktverbindung entlang einer bestehenden Bahnstrecke genutzt werden soll.

Innerorts dominiert die Führung im Zuge bevorzogter Fahrradstraßen, während außerorts separate Führungen vorherrschen.

Direkt beteiligt an diesem Projekt sind die Städte Köln und Frechen. Darüber hinaus ist der Radschnellweg aber auch im Kontext des INTAK (InterkommunalerArbeitskreis), dem die Städte Köln, Frechen, Pulheim, Hürth, Wesseling sowie der Rhein-Erft-Kreis angehören, zu sehen.

Das Projekt weist weit über den eigentlichen Raum Köln-Frechen hinaus und ist Teil eines Radschnellwegenetzes aus radialen und tangentialen Verbindungen für die gesamte Region.

PROJEKTBEZEICHNUNG

Radschnellweg Stadt Köln

LÄNGE

8,4 km

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

44

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE KNOTENPUNKTE

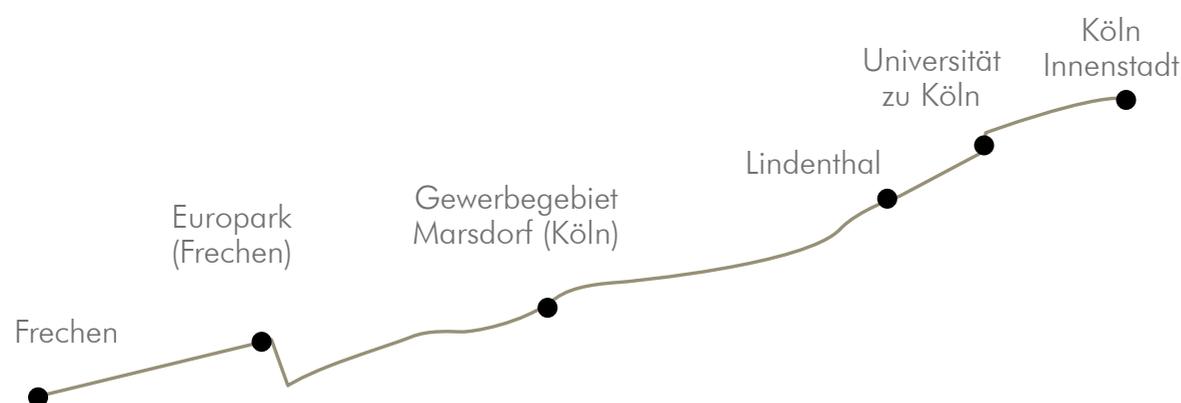
36

BESONDERHEIT

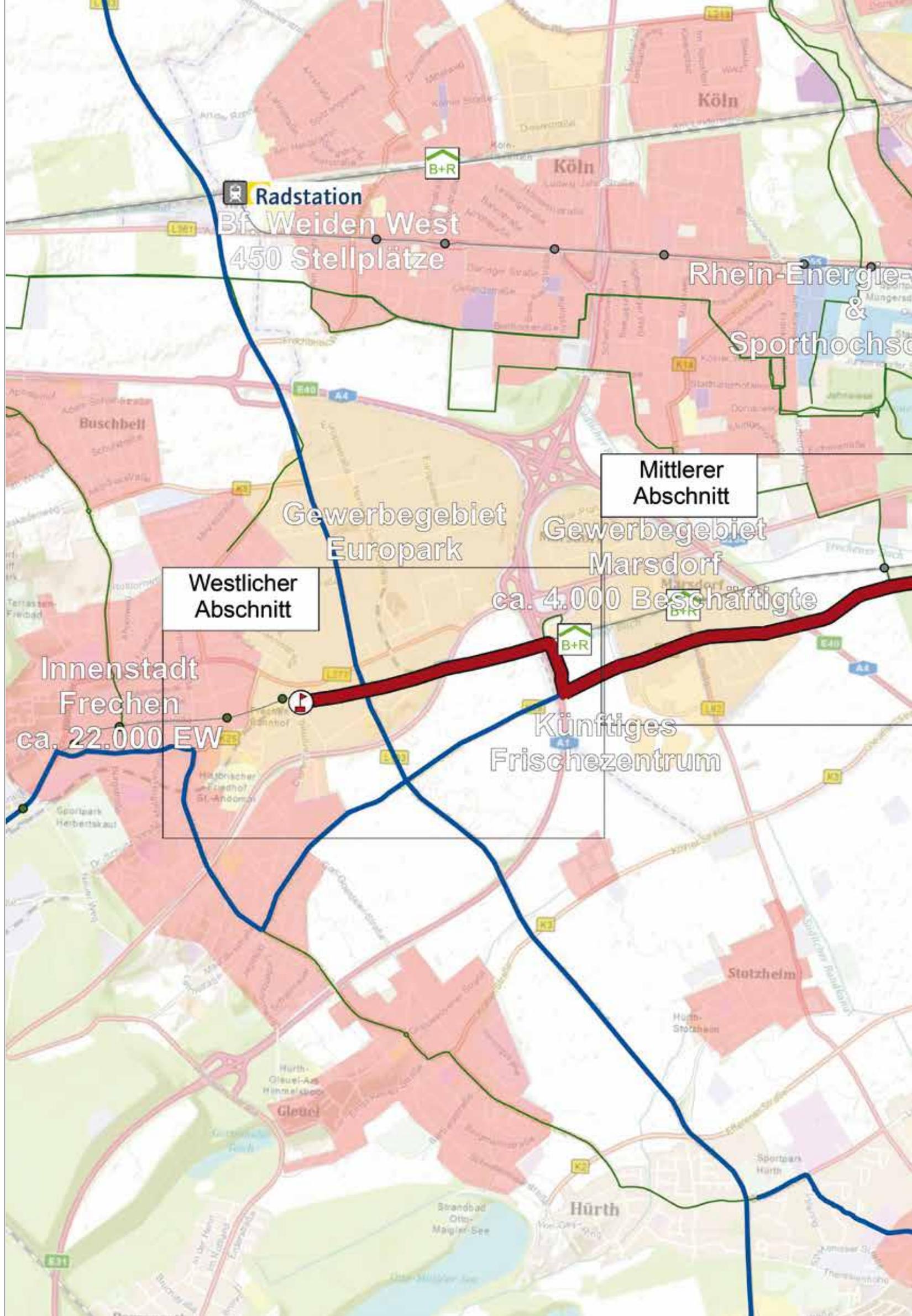
Umbau eines komplexen, lichtsignal-gesteuerten Knotenpunktes zu einem sieben-armigen Kreisverkehr, um den Radverkehr ohne längere Wartezeiten direkt führen zu können

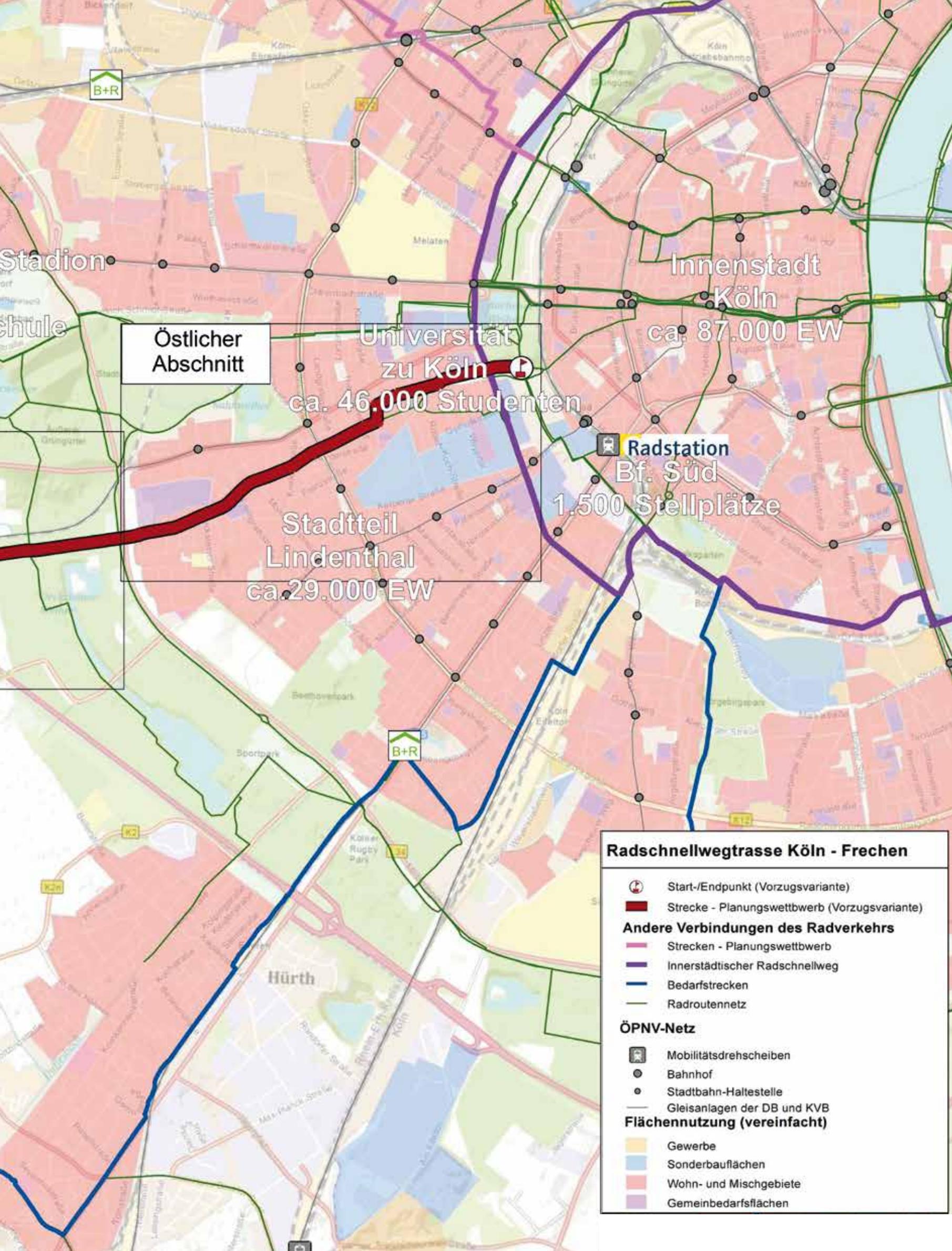
PROJEKTTRÄGER

Stadt Köln, Rhein-Erft-Kreis, Stadt Frechen









Östlicher Abschnitt

Universität zu Köln
ca. 46.000 Studenten

Stadtteil Lindenthal
ca. 29.000 EW

Innenstadt Köln
ca. 87.000 EW

Radstation Bf. Süd
1.500 Stellplätze

Radschnellwegtrasse Köln - Frechen

- Start-/Endpunkt (Vorzugsvariante)
- Strecke - Planungswettbewerb (Vorzugsvariante)

Andere Verbindungen des Radverkehrs

- Strecken - Planungswettbewerb
- Innerstädtischer Radschnellweg
- Bedarfstrecken
- Radroutennetz

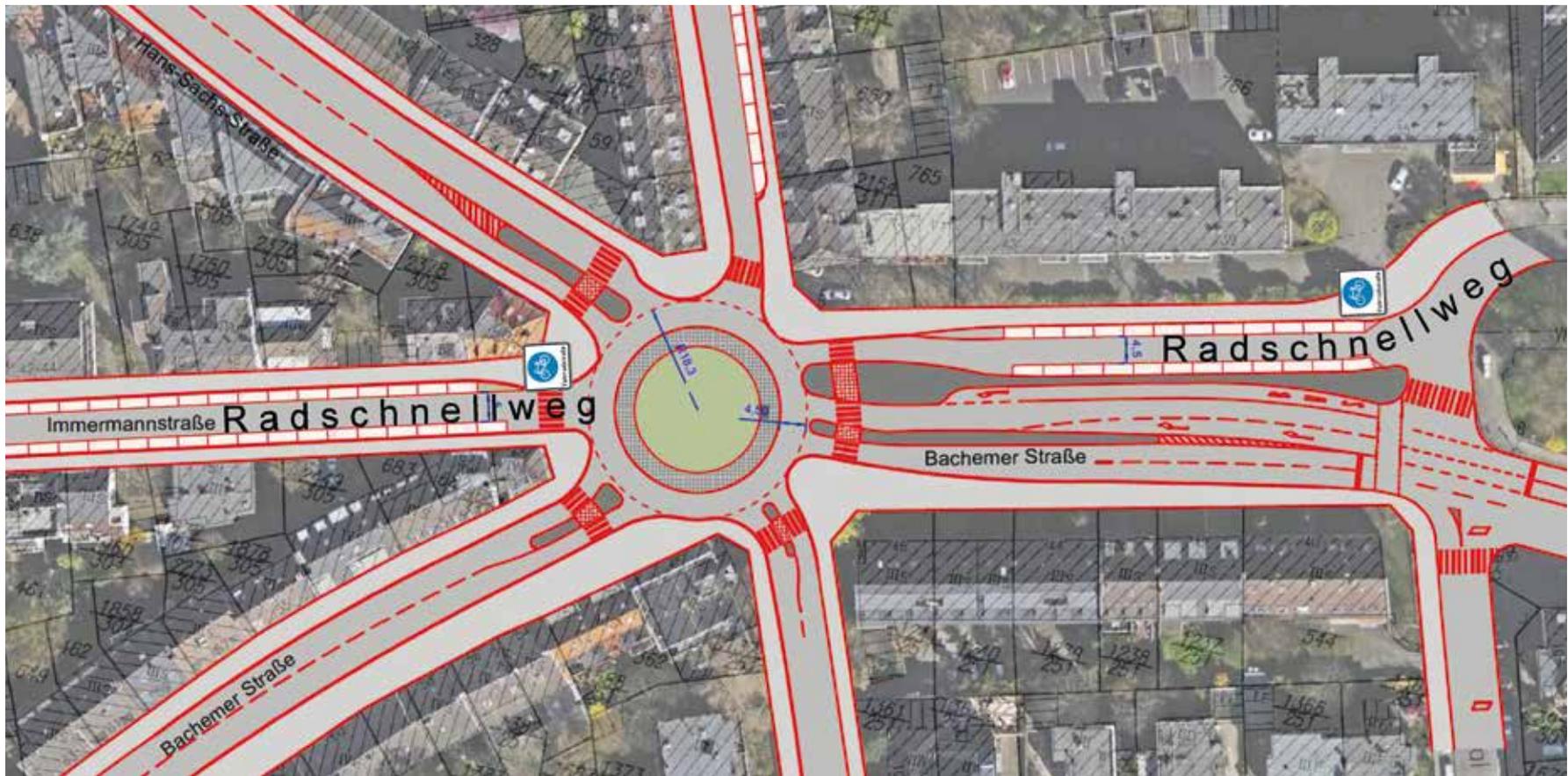
ÖPNV-Netz

- Mobilitätsdrehscheiben
- Bahnhof
- Stadtbahn-Haltestelle
- Gleisanlagen der DB und KVB

Flächennutzung (vereinfacht)

- Gewerbe
- Sonderbauflächen
- Wohn- und Mischgebiete
- Gemeinbedarfsflächen

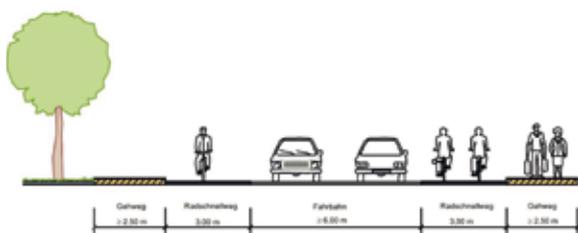
Knotenpunkt Bachemer Straße/Immermannstraße (Umgestaltung eines LSA-Knotens zu einem Kreisverkehrsplatz)



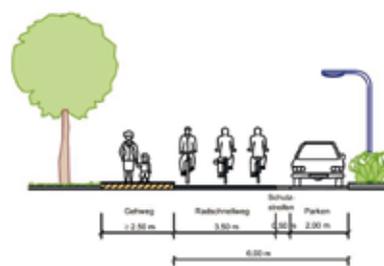
Knotenpunkt Bachemer Straße (Rechts-vor-links-Regelung wird zu vorfahrtgeregelter Trasse mit Bevorrechtigung des Radverkehrs)



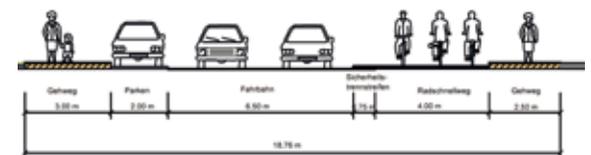
Querschnitt: Musterlösung für Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen; Richtungsführung auf Fahrbahnniveau



Querschnitt: Musterlösung für Verbindungen an Nebenstraßen; Fahrbahnbreite ca. 6 m



Querschnitt Toyota-Allee (Köln-Marsdorf)



Insbesondere die ambitionierte Führung eines Radschnellweges mit zahlreichen Knotenpunkten im innerstädtischen Raum wurde positiv bewertet



Beim Radschnellweg von Köln nach Frechen können alle Radschnellwegestandards eingehalten werden. Hier ist ein hohes Potenzial (2.200 bis 6.300 Radfahrten täglich) zu erwarten.

Von der Jury wurde insbesondere die ambitionierte Führung eines Radschnellweges mit zahlreichen Knotenpunkten im innerstädtischen Raum positiv bewertet. Dazu gehört eine innovative Lösung für einen sechsarmigen Kreisverkehrsplatz.

AUSGEZEICHNETE



PROJEKTE

05 — WESTLICHES MÜNSTERLAND

mit der Strecke Isselburg–Bocholt–Rhede–
Borken–Velen

Radschnellweg Westliches Münsterland

Unter dem Namen Regio.Velo.01 wird im Westlichen Münsterland ein ca. 61 Kilometer langer Radschnellweg geplant. Das Konzept zielt auf eine multifunktionale Nutzung für Verkehrs-, Transport- und Freizeitwecke. Der Regio.Velo.01 erfüllt zwei Grundanforderungen an Radschnellwege: Er bildet zukünftig regional, als Direktverbindung zwischen den Städten und Gemeinden, und lokal, als hochwertiges zentrales Netzelement, das Rückgrat des Radverkehrs in der Region. Netzverknüpfungen mit (über)regionalen Radverkehrsverbindungen bis hin zum F 35 in Twente (NL) sind avisiert.

Die Gesamtkosten betragen ca. 38 Millionen Euro. Die Chance für eine kurzfristige Realisierbarkeit ist sehr gut. Über 60 Prozent der Gesamtstrecke können als baulicher Radweg mit ≥ 4 Meter Breite ausgebildet werden – dies entspricht dem Idealtyp des Radschnellweges.

Bei Realisierung wird davon ausgegangen, dass der Radverkehrsanteil im innerörtlichen Verkehr auf 45 bis 50 Prozent und im zwischenörtlichen Verkehr auf 15 bis 20 Prozent gesteigert werden kann.

PROJEKTBEZEICHNUNG

Regio.Velo.01

LÄNGE

61,0 km Gesamtlänge

45 km geförderter Streckenabschnitt

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

87

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE KNOTENPUNKTE

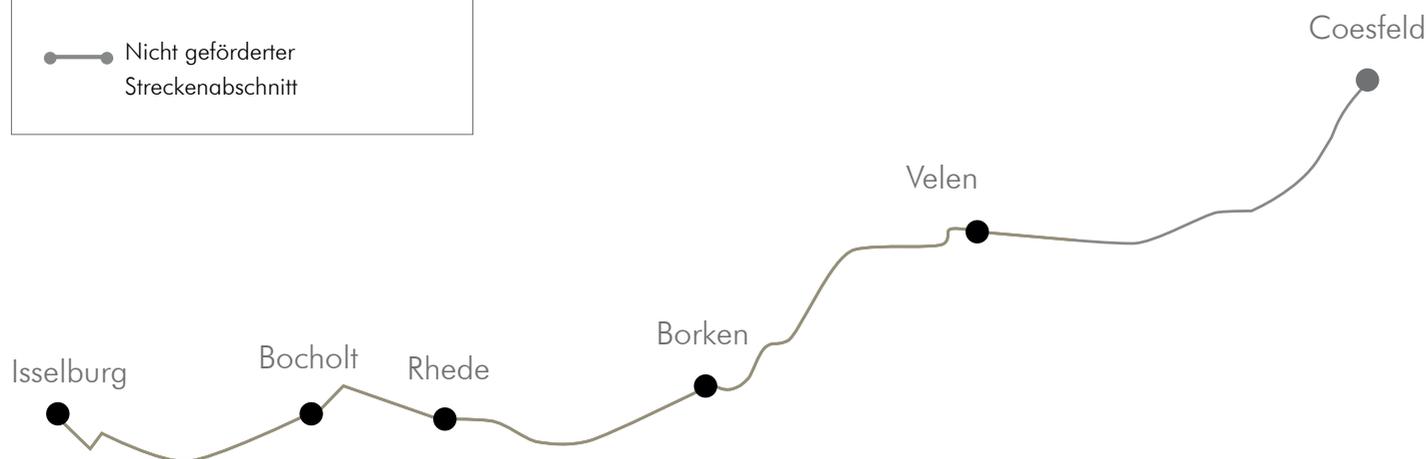
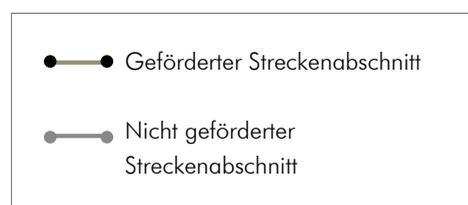
55

BESONDERHEIT

Konzeptansatz, der eine multifunktionale Nutzung des Radschnellweges für Verkehrs-, Freizeit-, Tourismus- und Warentransportzwecke vorsieht

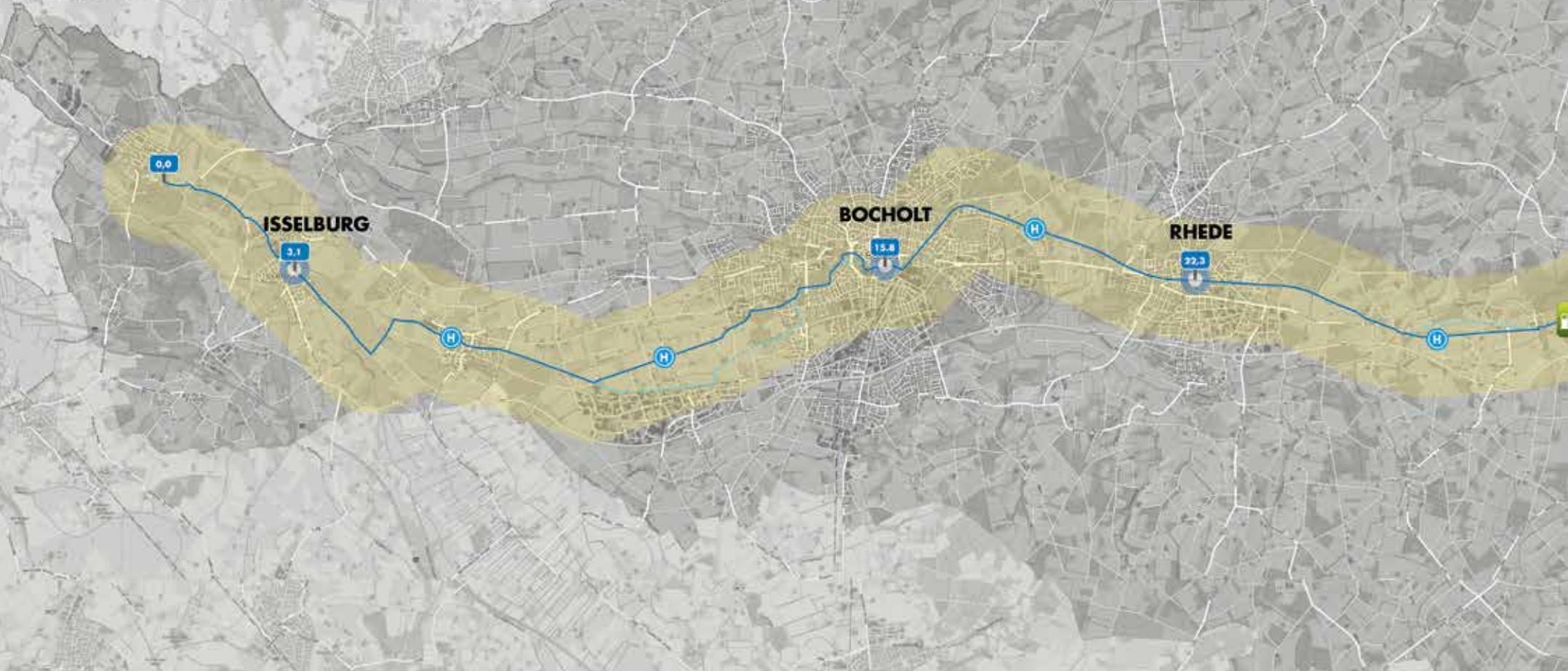
PROJEKTTRÄGER

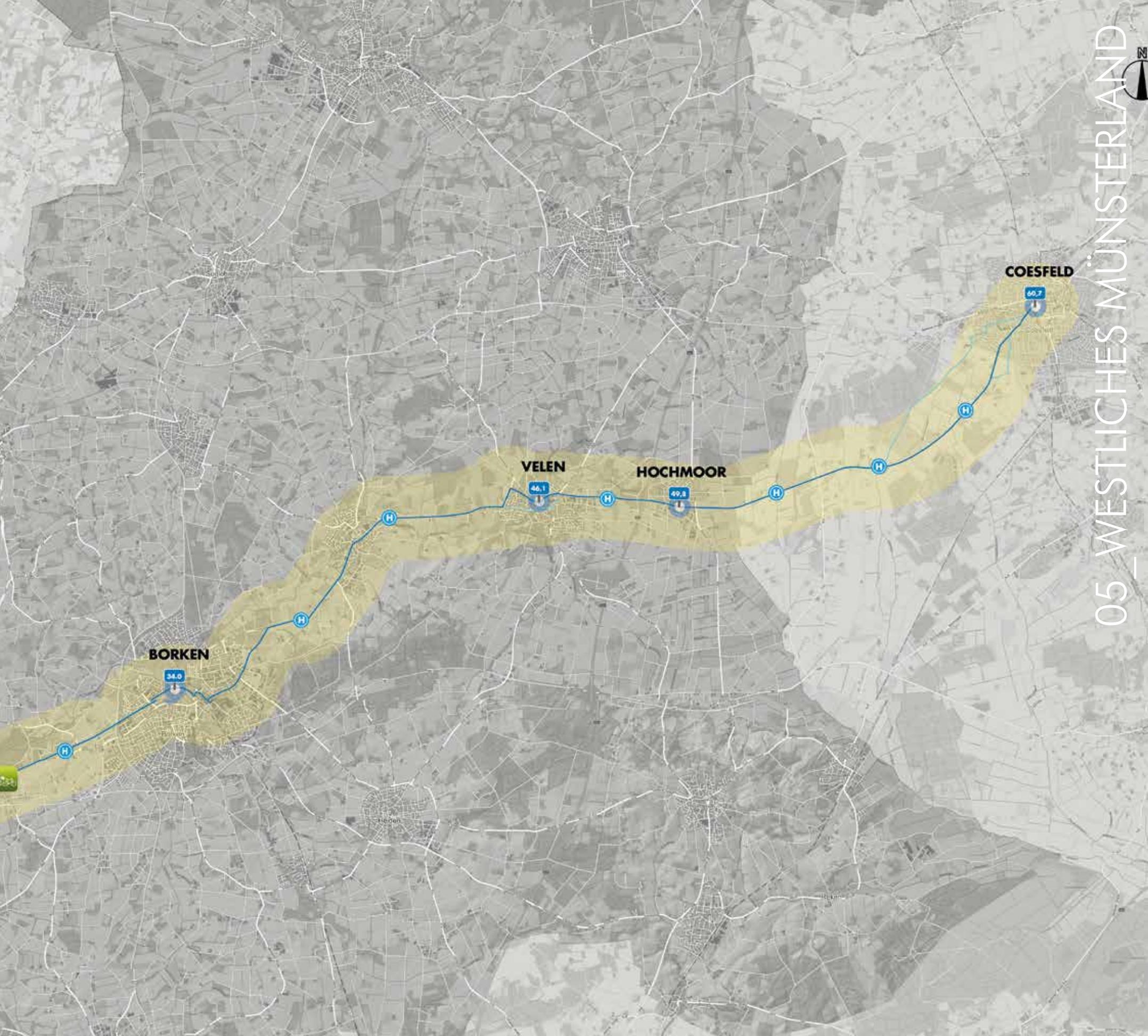
Stadt Rhede, Stadt Isselburg, Stadt Bocholt, Stadt Borken, Stadt Velen, Stadt Gescher, Stadt Coesfeld





REGIOVELO STRECKENVERLAUF





Legende:

-  Route Regio.Velo.01
-  Alternativrouten Regio.Velo.01
-  2 Km Korridor
-  Halteplatz mit Wetterschutz
-  Stadt
-  Kilometrierung
-  Zentraler Rastplatz mit E-Bike-Tankstelle

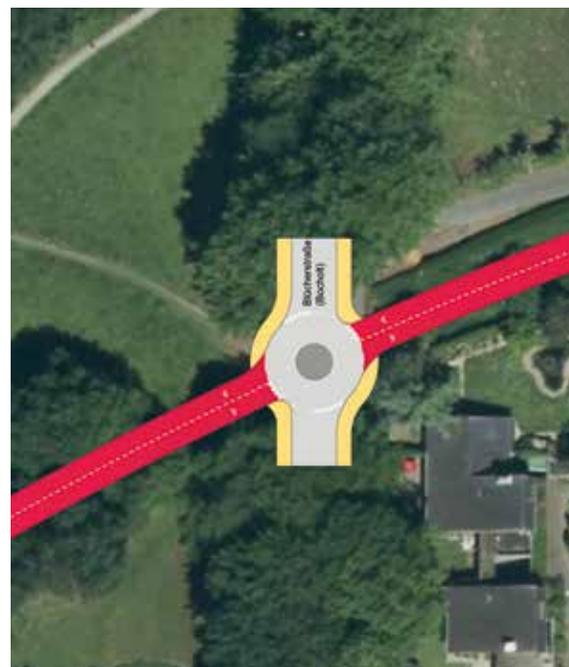
Knotenpunkt Hardtstraße, Rhede



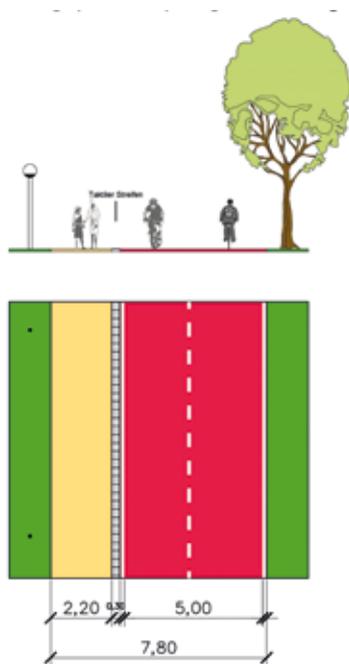
Knotenpunkt Rhedebrügger Straße (K 39), Borken



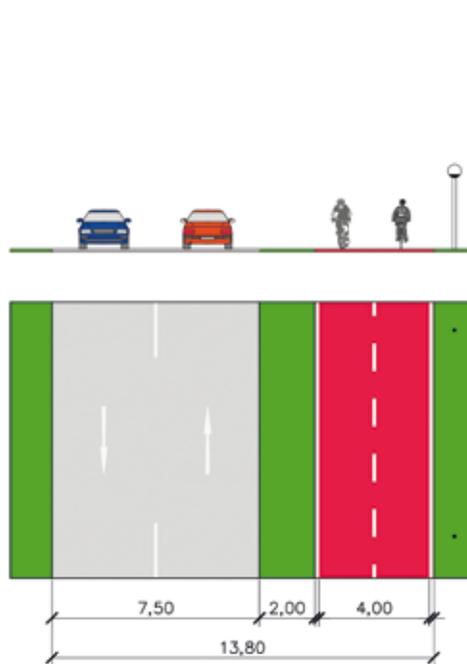
Knotenpunkt Blücherstraße, Bocholt



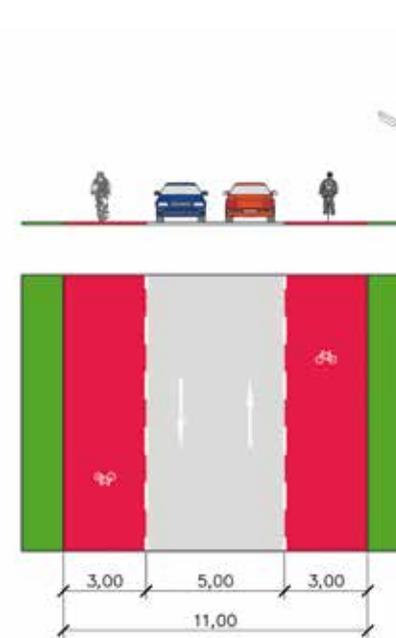
Querschnitt: Selbständig geführter Zweirichtungsrادweg (5,00 m) zzgl. Fußweg



Querschnitt: Straßenbegleitender Zweirichtungsrادweg



Querschnitt: Überbreiter Schutzstreifen



Gute Potenziale auf der Strecke Isselburg–Velen sowie Einbindung in die Regionale 2016 wurden hervorgehoben



Das von der Stadt Rhede eingereichte Konzept konnte die Jury nur zum Teil überzeugen. Der Abschnitt Isselburg–Bocholt–Rhede–Borken–Velen wurde von der Jury als preiswürdig angesehen. Es wurden auf dieser Strecke gute Potenziale festgestellt. Das Kommunikationskonzept sei bereits weit fortgeschritten. Die Einbindung in die Regionale 2016 wurde sehr positiv hervorgehoben, ebenso wie die Idee e-mobile Lastenräder einzusetzen.

Die Jury hat entschieden, den Abschnitt von Velen bis Coesfeld nicht zu prämiieren. Nach Aussagen des eingereichten Konzepts sind die dort möglichen Potenziale mit 200 bis 300 Radfahrten täglich viel zu niedrig für einen Radschnellweg. In den übrigen Abschnitten liegen sie zwischen 1.500 und 4.400 Radfahrten täglich. Die Anbindung nach Coesfeld kann über einen normalen Radweg erfolgen.

ÜBERSICHT DER GEFÖRDERTEN STRECKEN



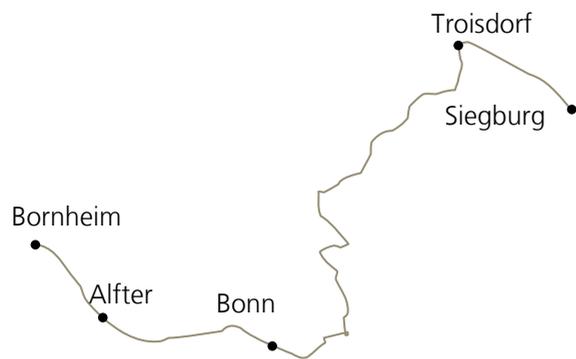
DIE PREISTRÄGER



Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (2. v.r.) und Christine Fuchs, Vorstand der AGFS (1. v.l.), ehren die Preisträger (v.l.): Uwe Zink, StädteRegion Aachen; Bürgermeister Lothar Mittag, Stadt Rhede; Klaus Harzendorf, Stadt Köln; Dr. Stephan Keller, Stadt Düsseldorf; Arnold Reeker, Stadt Bad Salzuflen.

KURZPROFILE DER NICHT GEFÖRDERTEN STRECKEN

Radschnellweg Region Bonn/Rhein-Sieg



PROJEKTBEZEICHNUNG

Radschnellweg Region Bonn/Rhein-Sieg

LÄNGE

27,0 km

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

59

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE

KNOTENPUNKTE

51

BESONDERHEIT

Wissenschaftliche Begleitung durch die Hochschule

Bonn-Rhein-Sieg

PROJEKTTRÄGER

Bundesstadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis,

Gemeinde Alfter, Stadt Bornheim, Stadt Siegburg,

Stadt Troisdorf, Hochschule Bonn-Rhein-Sieg

Radschnellweg Kreis Düren



PROJEKTBEZEICHNUNG

Radschnellweg Kreis Düren

LÄNGE

18,3 km

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

26

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE

KNOTENPUNKTE

5

BESONDERHEIT

Das Forschungszentrum Jülich, der größte Arbeit-

geber der Region, wird das Projekt nach Kräften

unterstützen und in sein betriebliches Mobilitäts-

management integrieren.

PROJEKTTRÄGER

Kreisverwaltung Düren, Stadt Düren,

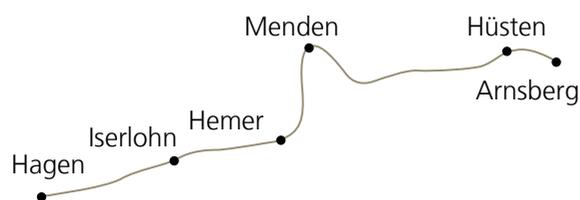
Stadt Jülich, Gemeinde Niederzier, Forschungs-

zentrum Jülich, Rurtalbahn GmbH, Entwicklungs-

gesellschaft indeland mbH, Beteiligungsgesellschaft

Kreis Düren mbH

Radschnellweg Stadt Iserlohn



PROJEKTBEZEICHNUNG

Radschnellweg Iserlohn

LÄNGE

62,6 km

ÜBERWIEGENDE FÜHRUNGSFORM

Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg

ANZAHL DER KNOTENPUNKTE

37

FÜR DEN RADVERKEHR BEVORRECHTIGTE

KNOTENPUNKTE

32

BESONDERHEIT

Fortsetzung der ambitionierten Zusammen-

arbeit für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens

in der Region

PROJEKTTRÄGER

Start Iserlohn, Stadt Arnsberg, Stadt Menden, Stadt

Hemer, Stadt Hagen, Märkischer Kreis, Hochsauer-

landkreis

KURZERLÄUTERUNG

Die Region Bonn/Rhein-Sieg beteiligt sich mit einer 27 Kilometer langen regionalen Radschnellverbindung am Wettbewerb. Diese führt durch fünf Kommunen und erschließt ein Gebiet mit rund 600.000 Einwohnern, drei Hochschulstandorten, zahlreichen ÖPNV-Haltestellen und zwei ICE-Bahnhöfen. Die Route knüpft an die (über)regionalen und kommunalen Netze des Radverkehrs an. Die Region Bonn-Rhein-Sieg ist eine wachsende Region mit hoher Bevölkerungsdichte. Die Ausgangslage ist ideal für

die erfolgreiche Implementierung von Radschnellwegen: Die Verkehrsinfrastruktur mit starker Fahrradnutzung, einem hohen Verkehrsaufkommen im Individualverkehr und öffentlichen Nahverkehr wird hier in idealer Weise ergänzt. Ziel ist die Entwicklung eines zukunftsweisenden Systems mit multimodalen Verknüpfungen an vorhandenen P+R- und B+R-Stationen. Die Kosten belaufen sich auf ca. 8 Millionen Euro. Zur Projektbegleitung und Evaluation ist eine Kooperation mit einer Hochschule vereinbart.

JURY-URTEIL (AUSZUG)

Das Konzept konnte nicht vollständig überzeugen. Die Kriterien für Radschnellwege des Landes NRW werden nicht durchgängig eingehalten. [...] Die Jury sieht auch ein Defizit in Bezug auf die fehlende Anbindung von St. Augustin.

KURZERLÄUTERUNG

Der Kreis Düren investiert seit Jahren gezielt in Verkehrsinfrastruktur, um den Umweltverbund zum bestimmenden Verkehrsträger in seiner Gebietskörperschaft zu machen. Mit ihrem Wettbewerbsbeitrag möchten die Projektpartner insbesondere auf die wachsende Anzahl der schnellen Fahrradfahrer und Pedelecs im Straßenverkehr reagieren und diesen eine sichere und komfortable Verkehrsverbindung zwischen den beiden großen Städten des Kreises bieten. Der projektierte Radschnellweg wird hier mit 18,3 km einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrs-

wende leisten können. Um dieses Ziel zu erreichen, beteiligen sich am Wettbewerbsbeitrag neben den Kommunen Düren, Jülich und Niederzier ebenfalls Mobilitätsdienstleister, kommunale Gesellschaften und mit dem Forschungszentrum Jülich der größte Arbeitgeber des Kreises, der angekündigt hat im Falle einer Verwirklichung des Projektes seinen Bediensteten eine eigene Radschnellwegachse zur Radschnellwegtrasse zwischen Düren und Jülich anbieten zu wollen.

JURY-URTEIL (AUSZUG)

Insbesondere das Kriterium „Bevorrechtigung des Radverkehrs“ wurde sowohl außerorts entlang der Bahnlinie als auch im innerstädtischen Bereich von Düren oftmals nicht erfüllt. Auch wurde die parallele Führung zum öffentlichen Verkehr bemängelt. Hierdurch könnten nicht genug Potenziale für die Nahmobilität erreicht werden.

KURZERLÄUTERUNG

Die Städte Arnsberg, Hemer, Menden, Iserlohn und Hagen sowie der Hochsauerlandkreis und der Märkische Kreis haben sich zum Ziel gesetzt, in den kommenden fünf Jahren die durchgängige, ca. 62 Kilometer lange regionale Radschnellweg-Verbindung von Arnsberg im Hochsauerlandkreis über die Städte des Märkischen Kreises bis in die Metropolregion Ruhr nach Hagen zu realisieren. Die Projektpartner fokussieren damit auf die Etablierung eines Infrastrukturvorhabens mit hoher Strahlwirkung, das hohe Mehrwerte bereitstellt in Hinblick auf ein in-

novatives Alltagsmobilitätsangebot mit großer Erschließungskraft, besonderer Schnelligkeit, hoher Leistungsfähigkeit und adäquater Gestaltung im urbanen und interkommunalen Umfeld. Der Radschnellweg erschließt einen Raum mit einer halben Million Menschen. Neben seiner Bedeutung für den Alltagsverkehr, insbesondere auf mittelgroßen Pendlerdistanzen, übernimmt er wichtige Zubringer- und Verbindungsfunktionen für die regionale Tourismuswirtschaft.

JURY-URTEIL (AUSZUG)

Die dargestellten Pendlerzahlen zwischen den Städten lassen keinen ausreichenden Bedarf im Alltagsverkehr erkennen. Dem Konzept fehlt es zudem an Kreativität und Innovationskraft. Die Mindeststandards für Radschnellwege werden nicht überall eingehalten.

AUSBLICK

Der Radschnellweg in der zukünftigen Verkehrspolitik

Während andere Länder und Regionen in Europa zur Lösung ihrer Verkehrsprobleme bereits seit Jahrzehnten intensiv am Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr arbeiten, gibt es in Deutschland noch erheblichen Nachholbedarf. Bis zur Jahrtausendwende war die Verkehrspolitik hierzulande in einem nahezu statischen System gefangen: Individuelle Mobilität wurde praktisch ausschließlich über die Nutzung des Autos definiert, der ÖPNV spielte eher in den Großstädten eine wichtige Rolle und dem Fuß- und Radverkehr wurde eine zumindest untergeordnete, wenn nicht gar Randfunktion zugeordnet. Diese jahrzehntelange Verkehrspolitik hat zur heute sichtbaren Separation der Räume und Gestaltung der Infrastrukturen für den fließenden und ruhenden Verkehr geführt und gleichzeitig das Bild in den Köpfen der Menschen nachhaltig geprägt. Nicht nur bei Planern und Entscheidern, sondern generell in allen Instanzen unserer Gesellschaft. Bis hin zu Richtern, die z.B. in Schleswig-Holstein 2013 eine generelle Mithaftung von Radfahrern beim Nichttragen eines Helms feststellten (das Urteil wurde im Juni 2014 vom BGH aufgehoben) und in ihrer Begründung dazu anführten, dass der gegenwärtige Straßenverkehr besonders dicht sei, „motorisierte Fahrzeuge dominieren und Radfahrer von Kraftfahrern oftmals nur als störende Hindernisse im frei fließenden Verkehr empfunden werden“.

Vorausschauende Planung ist Pflicht

Bei einer genaueren Betrachtung der Fakten stellt man schnell fest, dass die aus der Vergangenheit tradierten Vorstellungen und Lösungsansätze weder den Anforderungen an eine vorausschauende Planung und Umsetzung genügen noch die veränderten Rahmenbedingungen, Bedürfnisse und das sich ändernde Mobilitätsverhalten berücksichtigen. Die vorhergehenden Betrachtungen haben deutlich ge-

macht, dass das Land Nordrhein-Westfalen mit der Planung und Umsetzung der ersten Radschnellwege auf dem richtigen Weg ist. Trotzdem sind diese Projekte natürlich nur ein erster Schritt. Denn der Nachholbedarf ist groß und die künftigen Anforderungen sind hoch. Vor allem die Kommunen müssen im Hinblick auf die Planung und die Kommunikation intensiv mit eingebunden werden. Hier gibt es angesichts vergleichsweise kurzer Wege zwar die höchsten Potenziale, gleichzeitig aber auch die größten Herausforderungen – z.B. wenn es darum geht, Bürgern und Geschäftsleuten zu vermitteln, dass für Radfahrer mehr Räume zur Verfügung gestellt, Flächen für Autos aber beschnitten werden sollen. Zugleich wächst die Notwendigkeit, Finanzmittel bei Bund, Ländern und Kommunen umzuschichten. Angesichts der beschriebenen Investitionsvolumen in Radverkehrswege bei vielen europäischen Nachbarn liegt es auf der Hand, dass beispielsweise mit den vom Bund für den Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen vorgesehenen 80 Millionen Euro für das laufende Jahr keine echten Fortschritte zu erwarten sind. Und auch bei den Kommunen gibt es noch erheblichen Nachholbedarf. So wird in Metropolen wie Kopenhagen, Amsterdam und ab 2015 auch in London fünf- bis zehnmal so viel Geld pro erwachsenem Einwohner und Jahr für den Radverkehr ausgegeben wie bei beispielsweise in Berlin, Stuttgart oder Hamburg.

Mobilität im Umbruch

Hilfreich für die gesamte Planung und Kommunikation, nicht nur in Bezug auf Radschnellwege, ist die Erkenntnis, dass sich heute das gesamte Mobilitätssystem in einer fundamentalen Umbruchphase befindet. Der Ruf und die Forderung nach „neuer“, bzw. „urbaner Mobilität“ resultiert dabei nicht nur aus dem Tatbestand, dass die Kapazitäten der klas-

sischen regionalen wie vielerorts auch kommunalen Verkehrsinfrastruktur erschöpft sind. Vielmehr setzt sich inzwischen die Erkenntnis durch, dass auch Klima- und Umweltschutz, Urbanisierung, Ressourcenknappheit, Demografie und nicht zuletzt ein neues Gesundheitsverständnis einen Mobilitätswandel nicht nur wünschenswert, sondern zwingend erforderlich machen.

Dabei geht es keineswegs um Utopien, sondern um einen sichtbaren und messbaren gesellschaftlichen und technologischen Wandel, der sich in einem neuen Verständnis der Stadt als urbanem Lebensraum sowie in einem veränderten Mobilitätsbewusstsein ausdrückt und sich insbesondere in größeren Städten heute deutlich manifestiert. Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamts besaßen zum Jahresanfang 2013 beispielsweise fast ein Drittel (30 Prozent) der Haushalte in großen Städten (ab 500 000 Einwohnern) keine Autos oder Motorräder, sondern ausschließlich Fahrräder. Im Jahr 2003 hatte deren Anteil noch bei 22 Prozent gelegen – acht Prozentpunkte unter dem heutigen Anteil. Gerade die nachwachsende Generation in den Städten hat inzwischen ein pragmatisches und nutzenorientiertes Verhältnis zum Auto, das für sie nur noch ein Verkehrsträger unter vielen ist. Entsprechend boomen Carsharing, ÖPNV und das Fahrrad. Viele gut ausgebildete junge Menschen setzen auf smarte Mobilität und die intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern. Hochwertige Falträder sind das passende Accessoire für diese Klasse der multimodalen Vorreiter, und teure Räder im Retrostil sind ebenso imagebildend wie Lastenräder für mehrere Tausend Euro, die nicht nur einen praktischen Nutzwert, sondern auch einen Mehrwert als neue Statussymbole einer urbanen Mittelschicht bieten.

Beschleunigungsfaktor Technik

Treiber dieser Entwicklung sind aber nicht nur die Menschen selbst, sondern vor allem auch neue technische Entwicklungen und Angebote. Im Fernreiseverkehr ist man heute mit dem ICE fast immer schneller und vor allem komfortabler unterwegs als mit dem Auto. Wenn es um preisbewusstes Reisen geht, ergänzen Fernbusse das Angebot. Und vor Ort kann man verschiedenste attraktive Car- und Bike-sharing-Modelle nutzen, die von starken Akteuren wie Daimler mit car2go, BMW mit DriveNow und der Deutschen Bahn mit Flinkster und Call a Bike vorangetrieben und ausgebaut werden. Viele dieser Angebote, die inzwischen hervorragend angenommen werden, sind ohne eine Vernetzung, günstige Pauschalen, automatisierte Pay-per-Use-Abrechnung, GPS-Ortung und Buchung per Smartphone u.v.a.m. heute gar nicht mehr möglich.

Gleiches gilt auch für die e-mobilen Fahrräder: Erst die verbesserte Leistung der modernen Lithium-Ionen-Akkus in Verbindung mit fallenden Preisen hat vor wenigen Jahren für einen Boom gesorgt. Viele Experten sehen Elektroräder heute erst am Anfang zu einem Durchbruch im Massenmarkt. Modernste Technik, die vom Handy bekannte Funktionen und Fitnessapplikationen integriert, attraktive Designs, sportliche Räder und vielfältige Zusatzangebote vom Leasing bis zur Rundum-Versicherung mit Mobilitätsgarantie sollen neue Kundengruppen begeistern. Schon heute lässt sich feststellen, dass sich damit auch das Mobilitätsverhalten ändert. Pedelecs werden erfahrungsgemäß im Schnitt öfter und für längere Strecken eingesetzt. Auch in Regionen, in denen die Nutzung von Fahrrädern aufgrund topografischer Gegebenheiten fast ausschließlich Rad-sportlern vorbehalten war, erlebt das Fahrrad durch die Elektrounterstützung in der Alltagsmobilität

aktuell eine nur von wenigen für möglich gehaltene Renaissance.

Die Basis bleibt eine durchdachte Infrastruktur

Ein verändertes Mobilitätsbewusstsein, Produktinnovationen, eine hohe Marktdynamik, neue Kooperationsmodelle bei den Mobilitätsanbietern und vor allem Radverkehr als „Treiberthema“ markieren den Übergang zu einer neuen Mobilität. Grundlage und elementare Bedingung für Mobilität heute und morgen ist und bleibt allerdings weiterhin eine funktionale und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Im Fokus heutiger wie zukünftiger Verkehrsplanung steht deshalb die drängende Frage, inwieweit die bestehende klassische, primär auf die Belange des privaten benzingetriebenen Pkw ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur in eine andere, „urbane Gesamtform“ umgestaltet werden kann. Eine Verkehrsinfrastruktur, die eben nicht fast monofunktional ist, sondern vielfältige Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthalt, Gesundheit, Lebensqualität, Barrierefreiheit, Ökologie und Nachhaltigkeit verwirklicht und für einen Ausgleich sorgt. Eine bewegungsaktivierende Infrastruktur, die über ihre spezifische Ausgestaltung und Dimensionierung hinaus vielfältige urbane Nutzungen zulässt und wirksame Anreize für eine gleichzeitig nachhaltige und gesunde Nahmobilität bietet.

Kernaufgabe der kommunalen Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist damit eine TRANSFORMATION der bestehenden öffentlichen Räume und Wege. Ziel ist die Realisierung von lebendigen, „humanen“ Straßen und Plätzen, die sich wieder neu am „Maßstab Mensch“ orientieren und gemeinschaftlich von allen Verkehrsmitteln genutzt werden können.

Im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ sowie in der AGFS-Fachbrochure „Nahmobilität 2.0“ ist dieser Perspektivenwechsel mit dem Leitbild „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ ausführlich beschrieben. In beiden spielen Radschnellwege strategisch eine wichtige Rolle.

Schlussbetrachtung

Regionale und kommunale Radschnellwege – beide Netzelemente sind unabdingbar, wenn es um die Zukunftsmobilität geht. Radschnellwege sind ein expliziter Baustein im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Sie erfüllen in besonderer Weise die Ansprüche an modernen Radverkehr – direkt, schnell, massentauglich, sicher und kompatibel für eine e-mobile Radverkehrsnutzung. Mit beiden Netztypen werden neue Reichweiten, neue Räume, neue Zielgruppen und damit neue Potenziale erschlossen. Die regionalen Radschnellwege sind nicht nur eine willkommene Zusatzoption für Tourismus-, Freizeit- und Sportradler, sondern auch ein attraktives Angebot für den Berufspendler, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Neue Angebote aus der Industrie und die weiter steigende Nachfrage nach e-mobilen Fahrrädern für die schnelle und kostengünstige individuelle Mobilität auch auf mittleren Entfernungen werden den Umstieg unterstützen und beschleunigen.

Regionale Radschnellwege müssen jedoch – um die „Qualität des Verkehrsablaufs“ nicht nur zwischen, sondern auch in besonderer Form in den Kommunen selbst zu gewähren – eine adäquate Fortführung finden. Kommunale Radwege sind dabei nicht nur aus Gründen der Führungskontinuität wichtig, sondern sie haben darüber hinaus eine eigenständige Funktion als Hauptträger und Rückgrat des

kommunalen Radbinnenverkehrs. Diese Aussage bezieht sich im Wesentlichen auf Mittel- und Großstädte: In hoch verdichteten, urbanen Räumen übernehmen sie eine strategisch wichtige Aufgabe mit Blick auf die Führung, Bündelung, Beschleunigung und Attraktivierung von massenhaftem Radverkehr. Maßgebend für die Mindestlänge kommunaler Radschnellwege ist jeweils die lokale Funktion und Netzstruktur.

Von allen Netz- und Infrastrukturelementen bieten Radschnellwege den größten Mehrwert. In der Radverkehrsplanung, aber auch für die Gesamtmobilität. Sie sind multifunktional und gleichermaßen nutzbar für Pendler-, Einkaufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Tourismusverkehre. Sie erweitern sehr wesentlich in Stadt und Umland die Multimobilität, z.B. als Zubringer zum ÖPNV. Weitere Potenziale sind sicher auch – eher im kommunalen Raum – im Lastentransport mit Fahrrädern zu erwarten. Zielführend für die Zukunftsmobilität in Stadt und Region ist sicherlich eine Netzverknüpfung regionaler und kommunaler Radschnellwege. Dies würde die Nutzung aller Voraussicht nach deutlich steigern und einen großen Anreiz zum Umstieg auf das Zweirad setzen – selbst für bislang wenig radaffine Bevölkerungsgruppen.

Die Führung, Dimensionierung, Ausgestaltung, avisierte Bevorrechtigung und insbesondere die städtebaulich verträgliche „Implementation“ von Radschnellwegen in bestehende Straßenräume ist eine neue Herausforderung für die kommunale Verkehrsplanung. Dabei gilt es nicht nur, die spezifischen Planungsparameter und Qualitätskriterien für Radschnellwege zu erfüllen, sondern gleichzeitig einen städtebaulich und verkehrlich verträglichen Ausgleich mit den Raum- und Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsträger zu finden. Neue Anforderungen stellen sich ebenfalls an die Ausgestaltung von Knotenpunkten und an die Verkehrsregelung für bevorrechtigte Radverkehre. Hier sind sicherlich noch viele offene Fragen zu klären. Insofern wird die Pla-

nung und Umsetzung der im Landeswettbewerb prämierten Radschnellwegprojekte sehr hilfreich sein. Schließlich: Die Realisierung von Radschnellwegen bewegt sich, was die Baukosten, die verkehrspolitische Bedeutsamkeit und die „Eingriffstiefe“ anbelangt, in einer Größenordnung, die über die klassische Planungs- und Bürgerbeteiligung hinausgeht. Administrative sowie politische Entscheider, Bürgerschaft, Wirtschaft etc. sollten in einen nach Möglichkeit der Planung vorangestellten Informations- und Entscheidungsprozess mit einbezogen werden.

Kommunikation hat hier die spezielle Aufgabe, die besondere Funktion, den multifunktionalen Nutzen der Nahmobilität – hier im Besonderen der Radschnellwege – im Gesamtsystem der Mobilität zu verdeutlichen, alte Denkmuster zu hinterfragen und aufzulösen und für die planerische und kostenmäßige Akzeptanz der infrastrukturellen Veränderung zu werben. Ebenso gilt es, den „Return on Investment“, d.h. den persönlichen und gesellschaftlichen Nutzen und Gewinn über die Mobilität hinaus (Umwelt, Klima, Gesundheit etc.) darzustellen. Dies sind die Voraussetzungen, um mit den Beteiligten statt in eine Problemdebatte in eine konstruktive und die Zukunft gestaltende Diskussion einzutreten. Die AGFS hat diesen Kommunikationsprozess bereits eingeleitet.

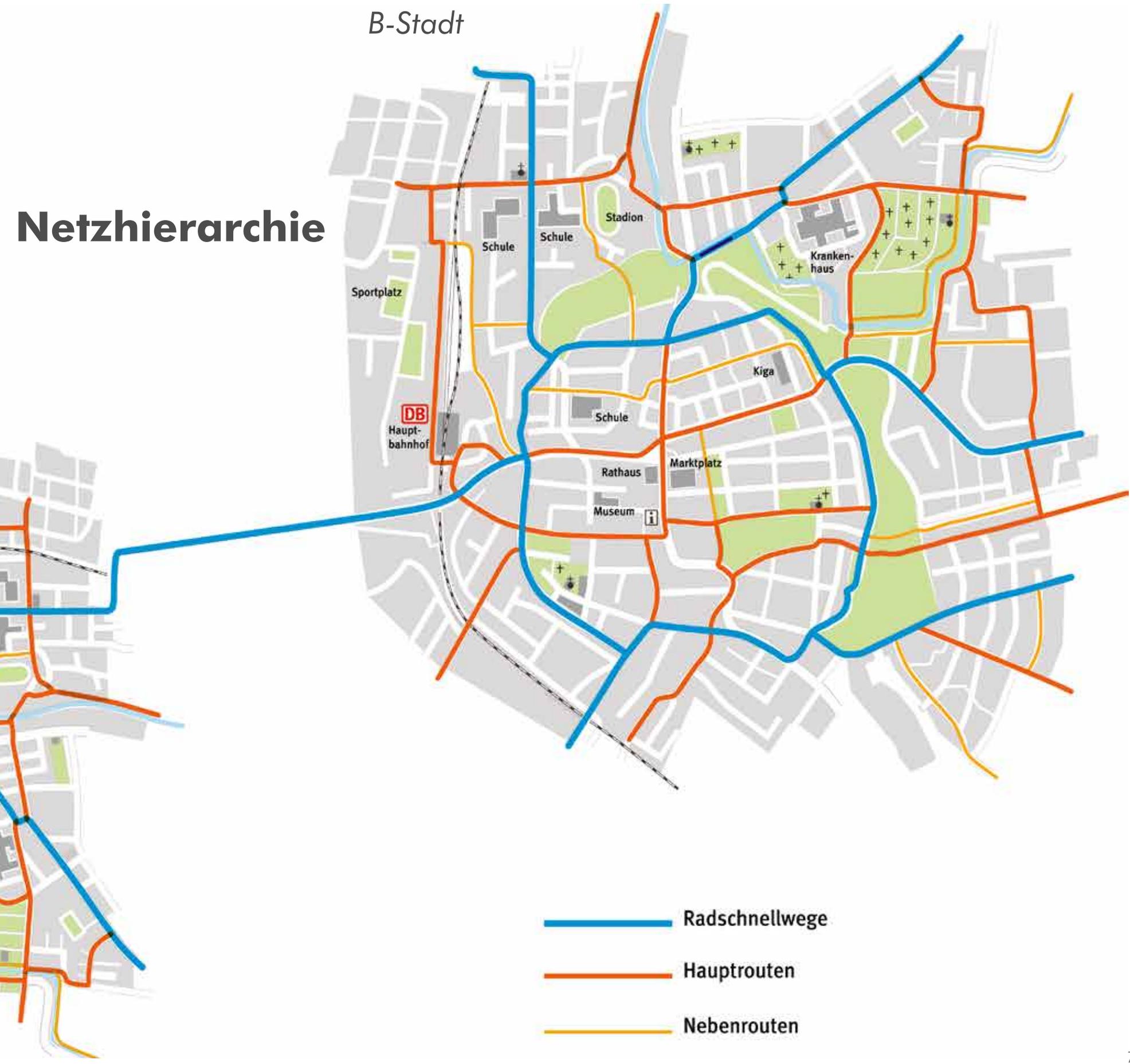
Die neue

A-Stadt



Netzhierarchie

B-Stadt







Impressum

Herausgeber



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld

mit freundlicher Unterstützung von

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

und



© Köln, August 2014

Auflage

1.000 Stück

Konzeption, Redaktion und Gestaltung

P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität
www.p3-agentur.de

Druck

Heider Druck GmbH

Papier

Profimatt FSC® Mix credit



Papierprodukt mit dem FSC®-Siegel aus verantwortungsvoll bewirtschafteten Quellen

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit wurde in diesem Magazin teilweise auf eine geschlechtsspezifische Ansprache verzichtet. Es sind selbstverständlich vorurteilsfrei Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen.

Bildquellen

AB Stadtverkehr GbR, Seiten 46, 47, 48

Endermann Photography, Seiten 1, 67

Foster + Partner, Seite 18

FSG777 / freeimages.com, Seite 78

Heb / wikimedia.org, Seite 53

Hovenring Design: ipv delft, Seite 14

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG, Seiten 30, 31, 32

nilshaim / photocase.de, Seite 10

PGV Planungsgemeinschaft Verkehr, Seiten 38, 39, 40

Planerbüro Südstadt, Seiten 61, 62, 63, 64

Stadt Bad Oeynhausen, Seite 37

Stadt Köln, Amt für Straßen- und Verkehrstechnik, Seiten 54, 55, 56

Stadt Düsseldorf, Seite 45

WSM Stadtmobiliar / GFA-Marketing, Seite 7

Ziko van Dijk / wikimedia.org, Seite 29

Quellennachweis/Weiterführende Literatur

Nahmobilität 2.0, Seiten 6, 8, 9, 22, 75

Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität, Seiten 1, 12, 22, 75