

Radschnellwege – sinnvolle Investition oder purer Unfug?

Liebe Leserinnen und Leser,

Als mich die Redaktion der Fachzeitschrift „Straßenverkehrstechnik“ gebeten hat, ein Themenheft zusammenzustellen, gingen mir viele aktuelle verkehrspolitische und verkehrsplanerische Aufgabenstellungen durch den Kopf. Überraschenderweise war ein Thema dabei, das „viele Aspekte unter einen Hut bringen“ kann. Warum gerade die Planung und Realisierung von Radschnellwegen?

- **E-Mobilität:** Die Zielzahl von 1,0 Mio. E-Autos auf den Straßen ist noch nicht erreicht – mehr als 2,0 Mio. E-Bikes bzw. Pedelecs wollen aber bereits von ihren NutzerInnen schnell bewegt werden. Radschnellwege verkürzen signifikant Reisezeiten in gewünschten Entfernungsbereichen zwischen 5 und 20 km und bieten gerade in Ballungsräumen die Möglichkeit, mit dem Rad oder Pedelec hoffentlich sicherer und sogar schneller am Ziel zu sein als mit dem E-Auto.
- **Autonomes Fahren:** Sollte es tatsächlich gelingen, das Autofahren ohne eigene Aktivität zu ermöglichen, besteht die Gefahr der Entwicklung zu einer technikorientierten, trägen und müden Gesellschaft. Wir werden mit unseren Smartphones bei der Bewegung im Verkehrsraum schon jetzt als „Kopfrunter-Generation“ bezeichnet – beim Radfahren auf Radschnellwegen schnell der Kopf unweigerlich nach vorne und die Beine strampeln der Fitness entgegen.
- **Staureduzierung:** Die realisierten Radschnellwege in den Niederlanden wurden aus einem Straßenbaupf finanziert, der dem Zweck der Staureduktion auf Autobahnen dient. Durchgeführte Evaluationen zeigen, dass dieses Ziel auch tatsächlich erreicht wurde.
- **Finanzierung der Infrastruktur:** Die Investitionskosten für Radschnellwege werden mit 0,5 bis 2,0 Mio. Euro pro km beziffert. Hätte man die bisher angefallenen Kosten des neuen Berliner Flughafens BER in Höhe von mehr als 4 Mrd. Euro für den Radverkehr verwendet, würden jetzt rd. 2.000 bis 8.000 km Radschnellwege existieren. Zugegeben: es ist ein unrealistisches Beispiel, aber grundsätzlich ist alles eine Frage der Prioritäten.
- **Marode Brücken und bröckelnde Tunnel:** Sie sind ein Kostentreiber von Radschnellwegen. Gerade wenn alte Bahntrassen genutzt werden, fällt die Sanierung dieser Kunstbauwerke sehr ins Gewicht.
- **HBS:** Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) sind für Anlagen des Radverkehrs nach Kapitel 8 des neuen Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen von der Störungsrate abhängig. Ist die Bewegungsfreiheit durch andere Radfahrende dauernd eingeschränkt und müssen ständige Änderungen der Fahrlinie oder Geschwindigkeitsänderungen vorgenommen werden, ist QSV E zu verzeichnen. Radschnellwege können zügiges und komfortables Radeln fördern. Es bleibt allerdings zu hoffen, dass selbst bei empfohlenen Breiten von 4,00 m für den Zweirichtungsverkehr auch in Ballungsräumen bei zu erwartenden hohen Radverkehrsmengen mindestens QSV D erreicht wird.
- **Kommunikation und Partizipation:** Tue Gutes und rede darüber – möglichst schon, bevor du es tust! Bürger und Entscheidungsträger mitzunehmen, ist bei keiner Planung einfach. Auch Planungen von Radschnellwegen erfordern maßgeschneiderte



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Jürgen Gerlach

Bergische Universität Wuppertal
Straßenverkehrsplanung
und -technik

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

Kommunikationskonzepte, um Widerständen bei Eingriffen in den Straßenverkehr oder den Naturraum zu begegnen.

- **Mauteinführung:** Der erste Radschnellweg der Welt war mautpflichtig! Momentan sind wir in der guten Situation, dass höchstens über eine Pkw-Maut, nicht über eine Rad-Maut diskutiert wird. Auch der Transitverkehr wird neben den Berufspendlern die Radschnellwege bis auf Weiteres „kostenfrei“ (steuerfinanziert) benutzen können.

Diese und andere aktuelle Aspekte rund um das Themenfeld Radschnellwege finden Sie in dem vorliegenden Heft. Dabei wird deutlich, dass Investitionen in Radschnellwege kein Unfug, sondern gut angelegt sind. Im ersten Beitrag werden Entwicklungen und bislang gewonnene Erfahrungen bei der Planung und Nutzung von Radschnellwegen in vier Ländern – u. a. basierend auf bislang 18 realisierten Radschnellstrecken in den Niederlanden – aufgezeigt. Der zweite Beitrag behandelt die aktuelle Diskussion um Qualitätskriterien für Radschnellwege und insbesondere das breite Spektrum an möglichen Führungsformen und Knotenpunkttypen. Im dritten Beitrag geht es um Machbarkeitsstudien und Nutzen-Kosten-Analysen von Radschnellwegen. Der vierte Beitrag rundet die fachlich geprägten Aspekte mit dem wohl eher pragmatischen Beispiel des Radschnellweges auf der ehemaligen Nordbahntrasse in Wuppertal ab.

Erlauben Sie mir an dieser Stelle ein paar persönliche Worte: Nachdem mein bisheriges Fahrrad seinen 20. Geburtstag feiern durfte, war nun doch Zeit für ein neues Rad. Die nicht leichte Wahl zwischen E-Unterstützung und reinem Muskelantrieb fiel (noch) auf ein Fahrrad, bei dem die potenziellen Stromkosten durch Vitamin- und Kohlenhydratzufuhr kompensiert werden müssen. Dennoch war ich erstaunt, wie leichtgängig ein Rad moderner Machart sein kann und wie schnell ich zumindest auf flacher Strecke mehr als 20 km/h erreichen kann. Nun würde ich diese Geschwindigkeit auch gerne ohne hohe Störungsrate und insbesondere ohne ständiges Anhalten an Überquerungsstellen und Knotenpunkten, die mit der Vorfahrtregelung oder der Signalsteuerung den Kfz-Verkehr bevorzugen, öfter als bisher und sicher ausfahren können. Darum „augenzwinkernd“ meine Bitte: Seien Sie doch so nett und erfüllen Sie mir bitte diesen Wunsch!

Ihr