

Standpunkt

Radschnellwege

Mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs stellt sich vermehrt die Frage, ob die Radverkehrsinfrastruktur den Anforderungen der Nutzer hinsichtlich einer schnellen Fortbewegung noch gerecht wird. Als zukunftsfähige Lösung werden „Radschnellwege“ propagiert, die in den Niederlanden ihre Bewährungsprobe längst bestanden haben. In Deutschland gibt es derzeit nur wenige durchgängig realisierte Radschnellwege (z.B. „eRadschnellweg Göttingen“, „Nordbahntrasse Wuppertal“), wohl aber ist die Diskussion um Standards, Potenziale und Einsatzgrenzen im vollen Gange.

Planerische Anforderungen

Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die wichtige Quell- und Zielbereiche des Radverkehrs über größere Entfernungen miteinander verknüpfen. Sie sollen ein sicheres, zügiges und attraktives Fahren ermöglichen. Als Führungsform im Außerortsbereich bietet sich der „getrennte“ Geh- und Radweg an, der straßenbegleitend oder selbständig (z.B. auf ehemaligen Bahntrassen) geführt werden kann. Innerorts kommen Ein- und Zweirichtungsradswege sowie Radfahrstreifen in Frage. Gleiches gilt für Fahrradstraßen, sofern diese an den Knotenpunkten bevorrechtigt werden können.

Radschnellwege müssen hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, Ausgestaltung, Netzverknüpfung und Ausstattung erfüllen. Sie sollen ein Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern und gleichzeitig das Überholen durch einen Dritten ermöglichen. Daher ist eine Mindestbreite von 3 m im Einrichtungsverkehr bzw. von 4 m im Zweirichtungsverkehr anzustreben. Die Mindestlänge sollte 5 km betragen, um auch für Pendler interessant zu sein. Dazu gehört auch, dass inklusive der Zeitverluste an Ampeln durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten von mindestens 20 km/h erreicht werden können. Innerorts ist dies nur über eine weitgehend störungsfreie Führung über die Knotenpunkte hinweg (z.B. durch spezifische LSA-Programme, Brücken, Unterführungen) möglich. Weitere Qualitätsanforderungen betreffen den Fahrbahnbelag, die Separation von Fußgängern und Radfahrern über einen Trennstreifen sowie die Einbindung in die örtliche Radverkehrswegweisung. Aus betrieblicher Sicht stellt zumindest für den Innerortsbereich die Beleuchtung des Weges ein elementares Qualitätskriterium dar.

Verkehrliche Anforderungen

Radschnellwege kommen aufgrund der hohen Baukosten (je nach Zahl der Brücken, Unterführungen und Tunnel 0,5 bis 2 Mio. Euro/km) nur dort in Frage, wo starke Quell-Ziel-Beziehungen im Radverkehr bestehen und ein hohes Verkehrsaufkommen (mind. 2.000 Radfahrer pro Tag) erzeugt werden kann. Idealerweise sollten daher im nahen Einzugsbereich große Arbeitsplatzschwerpunkte, Einkaufszentren, Gewerbegebiete und Hochschulen vorhanden sein. Letztere sind vorteilhaft, weil Studenten noch nicht an das Auto als alleiniges Verkehrsmittel gewöhnt sind und Hochschulstädte politisch traditionell eine hohe Affinität zum Radverkehr aufweisen.

ADAC-Standpunkt

Der ADAC sieht Radschnellwege als geeignete Maßnahme an, um Berufspendler auf Distanzen von 5 bis 15 Kilometer zum Umstieg vom Auto bzw. überfüllten ÖPNV auf das Fahrrad (insbesondere Pedelec) zu motivieren.

Als Einsatzort kommen daher vor allem Stadt-Umland-Relationen in Frage, in polyzentrischen Ballungsräumen auch Stadt-Stadt-Verbindungen. Räumlich sollten Radschnellwege im selben Korridor geführt werden, wie die Straßen und Schienenwege, die es zu entlasten gilt.

Innerstädtisch dürfte Radschnellwege wegen der starken Flächenkonkurrenzen und häufigen Störungen durch Knotenpunkte meist nur mit hohem Aufwand oder durch Reduzierung der Standards zu realisieren sein. Günstiger sehen die Realisierungschancen außerorts aus. Aufgrund der im Vergleich zu konventionellen Radwegen hohen Kosten ist sorgfältig zu prüfen, ob dort genügend Radverkehr generiert werden kann.