

Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege am 18.09.2015 beim Regionalverband Ruhr in Essen



	Programm	
10.30 Uhr	Begrüßung und Einführung <i>Maria T. Wagener, Regionalverband Ruhr</i>	
10.40 Uhr	<u>Radschnellwege – Regionale Projekte</u> Radschnellverbindungen in München und Umland – Potentialanalyse <i>Birgit Kastrup, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München</i> Planung von Radschnellverbindungen in der Region FrankfurtRheinMain <i>Renate Krause, Regionalverband FrankfurtRheinMain</i> Radschnellwegekonzeption für die Metropolregion Hamburg <i>Oliver Mau, Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg</i> Machbarkeitsstudie Radschnellweg Rhein-Neckar <i>Klemens Gröger, Verband Region Rhein-Neckar</i>	
12.00 Uhr	Diskussion zu den regionalen Projekten	
13.00 Uhr	Mittagspause	
14.00 Uhr	<u>Radschnellwege im interdisziplinären Kontext</u> Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning (CHIPS) <i>Sjors van Duren, Provincie Gelderland</i> Information und Kommunikation: Das Thema Radschnellwege im Fahrradportal <i>Doris Reichel, Deutsches Institut für Urbanistik</i>	
14.40 Uhr	Diskussion	
15.30 Uhr	Berichte aus den Ländern, Regionen und Kommunen Radschnellweg Ruhr – Vom Infrastrukturprojekt zum Innovationsband	
16.00 Uhr	Bilanz und Ausblick	

Bericht

zum Bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege am 18.09.2015 in Essen

Der Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege fand am 18.09.2015 beim Regionalverband Ruhr in Essen zum 5. Mal statt. Regionale Radschnellwegeprojekte in Deutschland sowie Radschnellwege im interdisziplinären Kontext waren die Themenschwerpunkte dieser Veranstaltung.

Radschnellwege – Regionale Projekte

Frau Birgit Kastrup stellte die Potenzialanalyse für Radschnellwegeverbindungen in **München und Umland** vor. Untersucht und analysiert wurden Einwohnerschwerpunkte einschließlich Prognose, Arbeitsplatzzahlen und -schwerpunkte, Standorte weiterführender Schulen und Hochschulen sowie Pendlerbeziehungen. Aufgrund der Ergebnisse der Potenzialanalyse konnte bestimmt werden, wo und welche Radschnellwegeverbindungen in München und Umland sinnvoll sind.

In der **Region FrankfurtRheinMain** wurde ebenfalls eine Potentialabschätzung zur Ermittlung eines geeigneten Radschnellwegenetzes durchgeführt. **Frau Renate Krause** erläuterte die Vorgehensweise und stellte anschließend die Ergebnisse der soeben erschienenen Machbarkeitsstudie zur ausgewählten Pilotstrecke Frankfurt-Darmstadt vor.

Im Juni 2014 hat die **Metropolregion Hamburg** das Leitprojekt „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ initiiert. **Herr Oliver Mau** stellte die Projektstruktur vor und erläuterte insbesondere als Teilprojekt die Erarbeitung eines regionsweiten Radschnellwegekonzepts, in dessen Folge Korridore für potentielle Radschnellwege identifiziert werden sollen.

Eine Machbarkeitsstudie zu einem Radschnellweg entlang des räumlichen Korridors von Heidelberg über Mannheim, Ludwigshafen bis nach Schifferstadt wird Grundlage für die Entwicklung einer Referenzroute in der **Region Rhein-Neckar** sein. **Herr Klemens Gröger** stellt dar, wie der Verband Region Rhein-Neckar als Moderator diesen Prozess begleitet und alle beteiligten Akteure zusammenführt.

Anschließende Fragen, Statements und Diskussion am Vormittag

Nach den Vorträgen wurden mit Frau Kastrub, Frau Krause, Herrn Mau und Herrn Gröger im Plenum insbesondere folgende Fragestellungen diskutiert:

- Welche Qualitätsstandards sollen für Radschnellwege in Deutschland gelten?
- Welche Effekte bringen Radschnellwege für den ÖPNV? (Konkurrenz oder Entlastung)
- Welche Unterstützung bieten die jeweiligen Landesministerien bei den Radschnellwegen?
- Bei drei der vorgestellten Projekte wurden zu Beginn z.T. ausführliche Analysen erstellt, bei einem Projekt nicht. Was waren die Gründe für die jeweilige Vorgehensweise?

- Wurden begleitend zu den Projekten repräsentative Befragungen durchgeführt?
- Welche Rolle nimmt die jeweilige Region bei Radschnellwegen ein?
- Wie sieht die Finanzierung bei der Entwicklung und Realisierung der Radschnellwegprojekte aus?
- Wie werden die Nutzungsbedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern berücksichtigt?

1. Welche Qualitätsstandards sollen für Radschnellwege in Deutschland gelten?

Das Planungs- und Gestaltungshandbuch ist ein wesentlicher Bestandteil der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Machbarkeitsstudie zum RS1 in der Metropole Ruhr. (siehe Machbarkeitsstudie RS1 S.172 – 229). Zur Gestaltung der Infrastruktur im Spannungsfeld zwischen der Einbindung in den Stadt- und Landschaftsraum und den Anforderungen der STVO werden dort innovative und qualitätsvolle Lösungen, Qualitätskriterien und Empfehlungen beschrieben, die sowohl für das Land NRW als auch bundesweit Impulse für Radschnellwege geben sollen.

Bereits in den Vorträgen wurde deutlich, dass bei der Entwicklung der vorgestellten Projekte **unterschiedliche Standards und Kriterien** angesetzt wurden. In der Plenumsdiskussion wurden folgende **unterschiedliche Positionen** vorgetragen:

Einerseits wurden die aktuell veröffentlichten Standards der FGSV, des Landes NRW und der Machbarkeitsstudie zum RS1 herausgestellt.

Grundsätzlich sollten Radschnellwege in Deutschland so definiert werden, dass diese Qualitätsstandards angewandt und umgesetzt werden. U.a. wurde am Beispiel der Fahrbahnbreite ausgeführt, dass ein Unterschreiten der erforderlichen vier Meter bei einem Radschnellweg grundsätzlich nicht erfolgen sollte. Allenfalls im Einzelfall an Engstellen könnten Ausnahmen bzw. Abweichungen von o.g. Qualitätsstandards möglich sein.

Demgegenüber wurde von anderer Seite argumentiert, dass bei der Entwicklung eines Radschnellweges der Nutzersicht Vorrang vor der Planersicht einzuräumen ist. Als Kriterien, die dann Standards beeinflussen, wurden u.a. unfallfreies Ankommen, Berücksichtigung der Bedürfnisse und Interessen aller Nutzergruppen (Nutzerkonkurrenz), die jeweiligen Einzugsbereiche eines Radschnellwegs (Stadt/ Land) sowie die potentielle Inanspruchnahme der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer genannt.

Es wurde auf einen eher pragmatischen Ansatz verwiesen, der sich an Nutzerbelangen, Eigentumsverhältnissen, finanziellen Rahmenbedingungen und vor allem an relativ zeitnahen Umsetzungsmöglichkeiten orientiert. Dabei erscheint bei der Festlegung von Standards eine Orientierung an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) genauso hilfreich zu sein. Eine 2-Meter-Breite in Einwegrichtung wie eine 3-Meter-Breite in Zweiwegrichtung könnte danach für einen Radschnellweg ausreichen.

2. Welche Effekte bringen Radschnellwege für den ÖPNV? (Konkurrenz oder Entlastung)

Grundsätzlich werde der ÖPNV durch Radschnellwege in den Kernbereichen eher entlastet, als dass dadurch ein Konkurrenzverhalten entsteht. Insbesondere in den Spitzenzeiten ergeben sich ökonomische Effekte für den ÖPNV.

In **München** wie in **FrankfurtRheinMain** wird zzt. über die Kapazitäten des ÖPNV und die Probleme der Überlastung in Spitzenzeiten diskutiert. Dabei werden Radschnellwege als eine mögliche Alternative bei der Lösung dieser Probleme angesehen.

In **Hamburg** gibt es zu dieser Fragestellung erste Ansätze einer Diskussion, allerdings wird diese noch sehr zurückhaltend geführt.

Im **Raum Rhein-Neckar** steht das Thema Entlastung des ÖPNV weniger im Vordergrund der Diskussionen. Die Diskussion wird insbesondere hinsichtlich Klima und Umwelt geführt. Radschnellwege werden als Möglichkeit zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs gesehen.

3. Welche Unterstützung bieten die jeweiligen Landesministerien bei den Radschnellwegen?

In der **Region Rhein-Neckar** wurde das Radschnellwegeprojekt bisher nicht durch die Länder unterstützt.

Im Raum **FrankfurtRheinMain** wurden Fördermittel für die Machbarkeitsstudie zur Verfügung gestellt.

In **Hamburg** war, abgesehen von der Planungsgruppe, die Unterstützung bisher sehr überschaubar. Dieses scheint sich jedoch nun zu ändern. Die Stadt Hamburg stockt u.a. die Abteilung Radverkehr personell auf.

In **Bayern** ist vor ca. einem Jahr eine Abteilung Nahmobilität gegründet worden. Auf der inhaltlichen Ebene ist deren Unterstützung sehr groß. Finanziell wird aktuell der Raum Erlangen-Nürnberg unterstützt. Es wird angestrebt, dass eine solche Unterstützung bald auch für das Projekt im Raum München erfolgen wird.

In **Nordrhein-Westfalen** unterstützt die Landesregierung grundsätzlich Radschnellwegprojekte. Die Landesregierung plant, das Straßen- und Wegegesetz des Landes zu ändern. Unter der neuen Wegekategorie „Radschnellwege des Landes“ fallen diese Strecken dann analog zu den Landesstraßen in die Baulast des Landes. Neben dem Radschnellweg Ruhr RS1 entstehen in fünf weiteren Regionen in NRW überörtliche Radschnellwege.

4. Bei drei der vorgestellten Projekte wurden zu Beginn z.T. ausführliche Analysen erstellt, bei einem Projekt nicht. Was waren die Gründe für die jeweilige Vorgehensweise?

In **Hamburg** ist das Radschnellwegprojekt aus einem Analyseprojekt der TU Hamburg-Harburg entstanden. Die Streckenvorschläge werden nun aus der Region kommen.

In **München** wurde die Auffassung vertreten, dass das Projekt eine belastbare Analyse benötigt. Allerdings wurde ein Mittelweg gewählt: Den Analysezeitraum möglichst kurz gestalten und dann das Projekt schnellstmöglich realisieren. Vergleichbar wurde auch in **FrankfurtRheinMain** verfahren.

In der **Metropolregion Rhein-Neckar** wurde ein gemeinsamer runder Tisch eingerichtet. Mit einem eher pragmatischen Planungs-Ansatz wurde eine hohe Motivation aller Beteiligten erreicht. Statt eines Analyseverfahrens sind die in diesen Gesprächsrunden verfassten Protokolle Grundlage für ein weiteres gemeinsames Handeln.

5. Wurden begleitend zu den Projekten repräsentative Befragungen durchgeführt?

Befragungen wurden als wünschenswert bezeichnet. Da in der Regel die entsprechenden Mittel bei den vorgestellten Projekten nicht vorhanden sind, ist es schwierig diese Methodik anzuwenden.

6. Welche Rolle nimmt die jeweilige Region bei Radschnellwegen ein?

Der **Verband FrankfurtRheinMain** kommuniziert direkt mit den Kommunen, in denen das Projekt geplant und umgesetzt werden soll. Die Kreise sind nicht einbezogen. Dabei ist der Verband Motivator und Moderator.

Im **Raum Hamburg** ist es Aufgabe der Landkreise den Entwicklungsprozess mit den betroffenen Kommunen zu strukturieren und fortzuführen. Der Verband wird bei kreisübergreifenden Angelegenheiten tätig.

In der **Region RheinNeckar** sind alle, die unmittelbar oder mittelbar von dem Projekt betroffen sind, einbezogen worden. Das gilt auch für die Kreise. Der Verband übernimmt die Rolle als Motivator und als Moderator.

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum **München** sieht seine Rolle vor allem in der Moderation des Prozesses.

In **Nordrhein-Westfalen** arbeiten beim Radschnellweg Ruhr RS1 alle Beteiligten auf kommunaler, regionaler und Landesebene eng zusammen. Der **Regionalverband Ruhr** ist hierbei koordinierend und moderierend sowie bei der Umsetzung tätig und kommuniziert das Projekt auf allen Ebenen.

7. Wie sieht die Finanzierung bei der Entwicklung und Realisierung der Radschnellwegprojekte aus?

Für das Projekt im **Raum München** stehen keine speziellen Fördermittel zur Verfügung. Die oberste Baubehörde verweist hier bisher auf die allgemeinen Mittel für den Radwegebau.

Der **Verband Region Rhein-Neckar** nimmt ausschließlich seine Aufgabe als Planungsverband wahr. Die Umsetzung des Projektes liegt bei den betroffenen Kommunen und Kreisen.

Die **Region FrankfurtRheinMain** steht im Dialog mit den zuständigen Ministerien, allerdings liegen noch keine konkreten Ergebnisse vor. Es besteht eventuell die Möglichkeit, Mittel über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu generieren.

In der **Metropolregion Hamburg** sollen 2016 erste Gespräche mit den zuständigen Ministerien zur Finanzierung aufgenommen werden.

Aus dem Plenum wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Radschnellwegen um eine neue Kategorie von Radwegen handelt. Unter diesem Gesichtspunkt ist das Thema Finanzierung daher ebenfalls neu zu betrachten. Es wird dazu ermutigt, diese Thematik in alle übergeordneten Ebenen zu tragen und sieht insbesondere den Bund ebenso in der Pflicht (Radschnellwege sollen zum BVWP angemeldet werden) wie die Länder. Das **Land NRW** prüft im Zusammenhang mit der geplanten Gesetzesänderung die finanziellen Auswirkungen.

8. Wie werden die Nutzungsbedürfnisse von Fußgängern berücksichtigt?

Für den **Raum Hamburg** ist es noch zu früh, diese Thematik zum gegenwärtigen Zeitpunkt näher zu berücksichtigen.

In der **Region FrankfurtRheinMain** ist vorgesehen, Radweg und Fußweg in der Regel getrennt zu gestalten; in Ausnahmefällen ist die gemeinsame Nutzung des Fahrweges möglich.

In **Nordrhein-Westfalen** sollen Radweg und Fußweg ebenfalls getrennt gestaltet werden.

Radschnellwege im interdisziplinären Kontext

Das von **Herrn Sjors van Duren** vorgestellte **Projekt CHIPS** soll die Grundlage für eine neue und attraktive Generation von Radschnellwegeverbindungen und ergänzende Dienstleistungen liefern. Zugleich soll untersucht werden, wie diese zu einer nachhaltigen Raumplanung beitragen können. Die Partner dieses EU-Projektes kommen aus Belgien, Deutschland, England und den Niederlanden.

Frau Doris Reichel stellt das **Fahrradportal** vor und die Bandbreite der Möglichkeiten, die sich für Nutzer zur Information und Kommunikation eröffnen. Das Portal soll einen neuen Auftritt bekommen und wird zzt. überarbeitet.

Anschließende Fragen, Statements und Diskussion am Nachmittag

Nach den Vorträgen von Herrn van Duren und Frau Reichel wurden folgende Themen diskutiert:

1. Bedeutung des Radfahrens als soziale Aktivität.
2. E-Bikes auf Radschnellwegen
3. Fahrradstraßen in den Niederlanden.

1. Bedeutung des Radfahrens als soziale Aktivität

Zwischen dem Radfahren und Autofahren besteht u.a. ein Unterschied darin, dass Radfahren auch eine soziale Aktivität ist. Die Möglichkeit des Nebeneinanderherfahrens und der Kommunikation während des Radfahrens ist in den Niederlanden ein wichtiger Aspekt, der die Attraktivität des Radfahrens erhöht und für viele Radelnde einen Wohlfühlfaktor darstellt.

Für den Bau von Radschnellwegen ist die soziale Aktivität des Radfahrens ein weiteres Argument; deshalb sollte sich dieser Aspekt auch bei der Gestaltung von Radschnellwegen wiederfinden.

2. E-Bikes auf Radschnellwegen

In den Niederlanden werden Radschnellwege u.a. auch für E-Bikes konzipiert und gebaut, deren Geschwindigkeit auf 25 Km/ Std. limitiert ist. Mittlerweile hat sich das Netz von Ladestellen gut verdichtet. Auch viele Arbeitgeber unterstützen grundsätzlich das Radfahren und bieten Ladestellen in ihren Betrieben an. Außerorts liegt der Pedelec-Anteil mittlerweile bei 40% - 50%. Innerorts dagegen haben Pedelecs eine geringere Bedeutung. Die Benutzung von Radschnellwegen durch Speed-Pedelecs ist in den Niederlanden ein

schwieriges Thema. Herr van Duren sieht in den S-Pedelecs eine große Chance für den Zweiradverkehr insgesamt. Allerdings ist eine Mischung von S-Pedelecs mit dem anderen Radverkehr schwierig und wird zzt. in den Niederlanden noch kontrovers diskutiert. Für 2017 ist vorgesehen, für Nutzer/innen von S-Pedelecs die Helmpflicht einzuführen.

Herr Gröger weist darauf hin, dass auch in Deutschland die rechtliche Situation bei der Nutzung von S-Pedelecs auf Radschnellwegen teilweise noch unklar ist. Für die Entwicklung von Radschnellwegen ist es daher wichtig zu klären, welche Rechtsgrundlagen in dieser Angelegenheit zu berücksichtigen sind.

Frau Reichel führt aus, dass sich Radschnellwege und Pedelecs gegenseitig bedingen, zumal die Entwicklung und Effektivität von Batterien und Ladestationen immer besser wird.

3. Fahrradstraßen in den Niederlanden.

Innerorts gibt es in den Niederlanden nur wenig Raum für Radwege, insbesondere für Radschnellwege. Somit kommt der Fahrradstraße innerorts eine wichtige Bedeutung zu. In den Niederlanden ist das Auto nur Gast auf den Fahrradstraßen, Parken ist nicht erlaubt. Diese Situation hat sich jedoch auch erst über einen länger dauernden Bottom-Up-Prozess entwickeln können.

Termine

Der nächste Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege findet am 16.09.2016 Beim Regionalverband Ruhr in Essen statt.
Eine gesonderte Einladung und Tagesordnung gehen vorab zu.

Anlagen

Präsentationen der Referentinnen und Referenten.