

Am 16.09.2016 traf sich der Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege zum 6. Mal beim Regionalverband Ruhr in Essen. Der Bericht über den Tagungsverlauf ist wie folgt geordnet:

- 1) Tagungsprogramm
- 2) Präsentationen der Vorträge von
 - Herrn Tobias Larscheid (Aachen)
 - Herrn Horst Wohlfahrt von Alm (Berlin)
 - Herrn Frank Jülich (Nürnberg)
- 3) Fragestellungen und Diskussionsbeiträge aus dem Plenum nach den Vorträgen von Herrn Tobias Larscheid (Aachen), Herrn Horst Wohlfahrt von Alm (Berlin) und Herrn Frank Jülich (Nürnberg)
- 4) Präsentation des Vortrags von Mr. German Dector-Vega
- 5) Ergänzende Statements von Mr. German Dector-Vega in der Diskussion im Anschluss seines Vortrags
- 6) Präsentationen der Vorträge von
 - Herrn Dankmar Alrutz (Planungsgemeinschaft Verkehr)
 - Herrn Henrik Colmer (Köln)
 - Herrn Ulrich Malburg (MBWSV NRW)
- 7) Anmerkungen von Herrn Wohlfahrt von Alm (Berlin) zum Vortrag von Herrn Alrutz
Diskussion zu Speed-Pedelecs
- 8) Termine und Themen

1) **[Tagungsprogramm](#)**

2) **Präsentationen der Vorträge von**

**[Herrn Tobias Larscheid \(Aachen\):
Radschnellweg Euregio und Bürgerbeteiligung in der Städteregion Aachen](#)**

**[Herrn Horst Wohlfahrt von Alm \(Berlin\):
Konzeptionelle Überlegungen zu Radschnellwegen in Berlin – Ein
Werkstattbericht](#)**

**[Herrn Frank Jülich \(Nürnberg\):
Radschnellwegkonzepte in der Metropolregion Nürnberg](#)**

3) **Fragestellungen und Diskussionsbeiträge aus dem Plenum nach den Vorträgen von Herrn Tobias Larscheid (Aachen), Herrn Horst Wohlfahrt von Alm (Berlin) und Herrn Frank Jülich (Nürnberg)**

Wird sich der Umfang des Straßennetzes für den MIV infolge eines konsequenten Ausbaus der Infrastruktur und Wegeführung von Radschnellwegen bzw. für den Radverkehr insgesamt verringern?

Wie hoch sind die Kosten für einen Kilometer Radschnellweg?

Zu welchem Zeitpunkt eines Radschnellwegeprojektes sollten Bürgerinnen und Bürger beteiligt und einbezogen werden? Welche Erfahrungswerte bei der Bürgerbeteiligung liegen vor?

Wird sich der Umfang des Straßennetzes für den MIV infolge eines konsequenten Ausbaus der Infrastruktur und Wegeführung von Radschnellwegen bzw. für den Radverkehr insgesamt verringern?

Ein Teilnehmer berichtet, dass in Berlin zzt. eine intensive Diskussion über ein Vorrangnetz für den ÖPNV geführt wird, welches einen großen Teil des übergeordneten Straßennetzes Berlins umfasst. Die Berliner Verkehrsbetriebe streben an, im Straßenverkehrsnetz überall dort prioritär behandelt zu werden, wo Straßenbahnen und Busse fahren.

Dieser Gedanke sollte aus seiner Sicht auch auf das Thema Radverkehr übertragen werden. Bislang gingen die Abwägungsprozesse bei der Schaffung von Verkehrsinfrastruktur i.d.R. zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs. Eine Priorisierung des Radverkehrs mit sicheren Radwegeverbindungen und fahrradfreundlichen Ampelschaltungen insbesondere an Hauptstraßen und einem übergeordneten Radwegenetz bestehend aus der Kombination von klassischen Fahrradrouen und künftigen Radschnellwegeverbindungen ist daher anzustreben und mit dem gesamten Straßennetz abzugleichen. Die Realisierung von Vorrangnetzen, die zwar nicht überall deckungsgleich sein können, sollte letztlich dazu führen, dass das durch den MIV genutzte Straßennetz in der Dichte eigentlich zurückgeführt werden müsste.

Allerdings wird von der gesamten Straßenverkehrsfläche kaum ein Rückbau sondern eher eine Umverteilung erfolgen, indem bisher besonders vom Auto genutzte Flächen vorrangig dem Radverkehr zugeordnet werden.

In Nürnberg wird versucht, Straßen mit Überkapazitäten beim MIV für den Radverkehr zurückzugewinnen. Der Rückbau dieser Straßen gestaltet sich oft jedoch als besonders schwierig. Die allgemeine Stimmungslage in der Bevölkerung sowie eine Vielzahl von Einzelinteressen beeinflussen politische Entscheidungsprozesse, die solche Projekte zu sehr großen Herausforderungen werden lassen.

Im Zusammenhang mit dem Radschnellwegeprojekt Ostwestfalen-Lippe wird berichtet, dass ein Rückbau von Straßen aus fördertechnischer Sicht überhaupt nicht vorgesehen ist.

Insgesamt wird festgestellt, dass ein Rückbau von Straßen und eine Entsiegelung von Flächen langfristig gesehen eine Perspektive sein mag. Kurz- und mittelfristig gilt es jedoch, ein Netz von hochwertigen Radschnellwegeverbindungen zu schaffen, das auch bislang passionierte Autofahrer/innen nachhaltig dazu animiert, auf das Fahrrad umzusteigen. Dieses wird sich dann auch messbar in den CO² - Bilanzen auswirken.

Wie hoch sind die Kosten für einen Kilometer Radschnellweg?

Laut Machbarkeitsstudie betragen die durchschnittlichen Kosten für den Radschnellweg in Ostwestfalen-Lippe ca. 600.000 – 700.000 €/ km, was aber auf die eher ländliche Struktur vor Ort zurückzuführen ist. In einigen Abschnitten mit schwierigen Knotenpunkten werden ca. 1 Mio. €/ km veranschlagt.

In der Machbarkeitsstudie zum RS1 betragen die durchschnittlichen Kosten pro Kilometer 1,8 Mio. €.

In Berlin ist noch keine Kostenschätzung erfolgt.

Zu welchem Zeitpunkt eines Radschnellwegeprojektes sollten Bürgerinnen und Bürger beteiligt und einbezogen werden? Welche Erfahrungswerte bei Bürgerbeteiligung liegen vor?

Der Deutsche Städtetag veröffentlichte Ende November 2013 ein sechsseitiges Papier mit „Thesen zur Weiterentwicklung der lokalen Demokratie – Bürgerbeteiligung als Chance begreifen.“ (siehe www.staedtetag.de/fachinformationen/staedtetag/ sowie www.netzwerk-buergerbeteiligung.de)

Ein Teilnehmer berichtet, dass das Thema Bürgerbeteiligung bei den Fachverkehrstagungen des Deutschen Städtetages hohe Priorität hat. Mittlerweile umfasst diese Thematik 30 – 40 % seines derzeitigen Tätigkeitbereichs in Nürnberg. Er weist aber darauf hin, dass es bei Bürgerbeteiligungsverfahren keinen Königsweg gibt. Für ein erfolgreiches Verfahren sind umfassende Information, Kommunikation und vollständige Transparenz wichtige Voraussetzungen. Für die politischen Entscheidungsprozesse ist es heutzutage unumgänglich, die Bürgerinnen und Bürger in die Beteiligungsverfahren einzubinden. Im Rahmen verschiedener Verkehrsprojekte hat der Teilnehmer mit der Durchführung von Workshops, bei denen ausschließlich über Ziele und Ideen gesprochen wurde, sehr gute Erfahrungen gemacht. Diese Form der Bürgerbeteiligung war jedoch nicht auf die Radschnellwegeprojekte übertragbar, da das Interesse für diese Projekte insgesamt noch nicht so groß gewesen ist. Je konkreter der Planungsstand wird, desto größer sind das Interesse und die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, sich beteiligen zu wollen. Bei den verschiedenen Beteiligungsverfahren wurden insbesondere dann, wenn Partizipation auf elektronischem Wege ermöglicht wurde, sehr gute Erfahrungen gemacht.

Der Teilnehmer aus Berlin berichtet, dass nach seiner Erfahrung der Beteiligungsgrad und der Widerstand in der Bevölkerung umso mehr sinkt, je abstrakter das Thema ist; Widerstände dagegen umso heftiger werden können, je konkreter ein Projekt wird (z.B. beim Thema Parken). Es ist daher darauf zu achten, schon sehr frühzeitig über ein Projekt zu kommunizieren, auch wenn das formelle Bürgerbeteiligungsverfahren noch gar nicht eingeleitet worden ist.

Im Plenum besteht Konsens, dass es aufgrund der vielen verschiedenartigen Rahmenbedingungen und Spielräume letztlich jedes Radschnellwegprojekt als Einzelfall zu betrachten ist.

Das Beispiel RS1: Aufgrund der Länge von 101 km beim RS1 wird die jeweils unterschiedliche Herangehensweise bei der Bürgerbeteiligung in seinen Einzelabschnitten noch einmal deutlich. Wo bereits vorhandene Radwegetrassen bestehen, die dann für den Radschnellweg genutzt werden sollen, ist eine Bürgerbeteiligung nicht zwingend erforderlich. Im ländlichen Raum liegt das Beteiligungsbegehren näher bei den Interessenverbänden. In innerstädtischen Abschnitten, bei denen mehrere Alternativen der Trassenführung in der Diskussion sind, sind die unterschiedlichsten Interessenlagen der direkt wie indirekt betroffenen Bürgerinnen und Bürger bei der Entscheidungsfindung abzuwägen. In Dortmund wurde daher z.B. zu drei öffentlichen Veranstaltungen eingeladen, bei denen die einzelnen Projektabschnitte und mögliche Alternativen vorgestellt und diskutiert wurden.

4) Präsentation des Vortrags von Mr. German Dector-Vega: Cycling Superhighways in London

5) Ergänzende Statements von Mr. German Dector-Vega in der Diskussion im Anschluss seines Vortrags

Hat sich der Radverkehrsanteil in London durch die Radschnellwege verändert?

In den äußeren Stadtbezirken Londons liegt der Radverkehrsanteil bei ca. einem, in den inneren Stadtbezirken bei drei bis fünf Prozent. Im Zentrum von London ist der Radverkehrsanteil deutlich auf 15 – 20 % angestiegen.

Argumentation pro Radschnellwege

Mr. Dector-Vega ist der Auffassung, dass Öffentlichkeit und Politik für den Bau und die Akzeptanz von Radschnellwegen überzeugt werden können, indem insbesondere die wirtschaftlichen Argumente betont werden. Der volkswirtschaftliche Nutzen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Bedeutung von Radschnellwegen für die Wirtschaft haben ein deutlich stärkeres Gewicht als Umwelt- und Klimafaktoren.

Bestehen aktuell Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr?

Es bestehen weiterhin Probleme zwischen den beiden Nutzergruppen. Mr. Dector-Vega sieht die dringende Notwendigkeit, Verbesserungen bei der Lösung dieser Problematik herbeizuführen. Dieses gilt vordringlich in den Kreuzungsbereichen. Allerdings hat seine Institution bislang keinen Kontakt zu Interessenverbänden, die sich besonders für eine Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur engagieren.

Welche Bedeutung haben Urban Space und Architektur?

In London sind Architekten bei Radwegekonzepten in der Stadtgestaltung intensiv eingebunden. Mit Radschnellwegen soll eine neue Lebensqualität geschaffen werden. Diese gelingt nur durch die Einbeziehung der Quartiere. Dieser Ansatz wird sehr stark vom Bürgermeister von Greater London unterstützt.

Sponsoring und Unterstützung von Radschnellwegen

Die private Barclays Bank hat den Bau von Radschnellwegen in Millionenhöhe unterstützt. Darüber hinaus wird bei der Erstellung neuer Wohngebiete versucht, Immobilienentwickler zu gewinnen, sich finanziell bei der Radverkehrsinfrastruktur zu beteiligen.

6) Präsentationen der Vorträge von

[Herrn Dankmar Alrutz \(Planungsgemeinschaft Verkehr\):
Straßenverkehrsrechtliche Fragestellungen zu Radschnellwegen](#)

[Herrn Henrik Colmer \(Köln\): Mit System zum Erfolg –
Radverkehrserhebungen in Köln und deren Nutzen für die Planung](#)

[Herrn Ulrich Malburg \(MBWSV NRW\):
Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes NRW](#)

7) Anmerkungen von Herrn Wohlfahrt von Alm (Berlin) zum Vortrag von Herrn Alrutz

Werden straßenbegleitende Radschnellwege mit dem Verkehrszeichen für Radwege ausgeschildert, dann ist aus Berliner Sicht die Benutzungspflicht dieser Wege trotzdem nicht zwingend gelöst, da es dafür zu viele Ausnahmeregelungen gibt. Erfahrungen zeigen, dass in Berlin Rechtsanwälte sehr schnell gegen die Benutzungspflicht von Radwegen klagen und i.d.R. auch vor Gericht damit Erfolg haben.

Daher sieht Herr Wohlfahrt von Alm dieses Zeichen zur Benutzungspflicht als nicht geeignet an. Er plädiert eher dafür, über ein nicht amtliches Verkehrszeichen nachzudenken.

Herr Wohlfahrt von Alm begrüßt, dass in Nordrhein-Westfalen Radschnellwege auf die Ebene der Landesstraßen angehoben wurden.

Beim Thema Fahrradstraßenvorfahrtsregelung regt er an, die Vorfahrt bei bisheriger Rechtsvor-Links Regelung mit dem Verkehrszeichen 301 (einmalige Vorfahrt) neu zu regeln und bei Radschnellwegen das Verkehrszeichen 306 (Vorfahrt Hauptstraße) zu nutzen.

Herr Alrutz bestätigt, dass das Problem bei der Radwegebenutzungspflicht noch gelöst werden muss.

Er weist darauf hin, dass das Verkehrszeichen 306 in Tempo-30-Zonen zzt. nicht zulässig ist.

Für und Wider von Speed-Pedelecs auf Radschnellwegen

Die Tendenz zum Umstieg vom Auto auf ein Speed-Pedelec ist steigend und die Fahrradindustrie richtet sich entsprechend darauf aus. Wenn dieser Trend zum Umstieg auf ein klimafreundliches Verkehrsmittel gefördert werden soll, sollte geprüft werden, ob Speed-Pedelecs auf Radschnellwegen zugelassen werden können.

Herr Alrutz verweist auf die bestehende Rechtslage, wonach Speed-Pedelecs nicht auf Radschnellwegen fahren dürfen. Zzt. wird diese Frage in den Niederlanden sehr stark diskutiert und es ist nicht abzusehen, zu welchen Ergebnissen diese Diskussion führen wird.

Nach Auffassung von Herrn London (MBWSV-NRW) sieht ein Speed-Pedelec auf den ersten Blick zwar aus wie ein Fahrrad, ist jedoch wegen seiner hohen Motorleistung eindeutig als KFZ einzustufen. Abgesehen von Profis können die meisten Menschen aus eigener Kraft ohne motorische Unterstützung gar nicht 40 – 45 km/Std. schnell fahren.

Wenn Speed-Pedelecs für Radschnellwege frei gegeben würden, müsste dieses auch für Roller gelten. Dieses wäre ein deutlich anderes Geschwindigkeitsniveau. Dafür werden Radschnellwege aber nicht gebaut.

8) Termine und Themen

Der nächste Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege soll am 15.09.2017 beim Regionalverband Ruhr in Essen stattfinden.

Von Teilnehmenden des Arbeitskreises wurde vorgeschlagen, auf der nächsten Tagung nach Möglichkeit folgende Themen zu berücksichtigen:

- Oberflächenbeläge auf Radschnellwegen
- Radschnellwege in Fahrradstraßen