

Am 15. September traf sich der Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege zum 7. Mal beim Regionalverband Ruhr in Essen. Der Bericht über den Tagungsverlauf ist wie folgt geordnet:

- Tagungsprogramm
- Präsentation des Vortrags von Frau Kathrin Hager
- Fragen und Statements im Anschluss an den Vortrag von Frau Kathrin Hager
- Präsentationen der Vorträge Herrn Michael Öhmann, Herrn Ulrich Malburg und Frau Ulla Bauer
- Fragen und Statements im Anschluss an die Vorträge von Herrn Michael Öhmann, Herrn Ulrich Malburg und Frau Ulla Bauer
- Präsentation des Vortrags von Herrn Winfried Sagolla
- Fragen und Statements im Anschluss an den Vortrag von Herrn Winfried Sagolla
- Präsentation des Vortrags der Herren Vincenzo Trevisan und Frank Joneit
- Berichte aus den Kommunen, Regionen und Ländern

Tagungsprogramm

[Präsentation des Vortrags von Frau Kathrin Hager, Velokonferenz Schweiz:](#)

[Veloschnellrouten in der Schweiz](#)

Fragen und Statements im Anschluss an den Vortrag von Frau Kathrin Hager

Die Erfahrungen in Deutschland haben gezeigt, dass sich das Einfärben der Oberflächen und das Markieren von Radwegen bewährt haben. Warum wird das Markieren und Einfärben der Oberflächen von Radwegen in der Schweiz nicht angewandt?

Aus gestalterischen Gründen wird in der Schweiz zzt. von Stadtplanern*innen noch mehrheitlich die Auffassung vertreten, dass solche farblichen Markierungen und Kennzeichnungen das Stadtbild zu sehr verändern würden. In Altstadtbereichen, insbesondere in historischen Stadtkernen ist diese Ansicht noch nachvollziehbar. Darüber hinaus sollte diese Auffassung jedoch überdacht werden.

In Baden-Württemberg werden zzt. Qualitätsstandards und Musterlösungen zu Radschnellwegen erarbeitet. Wie in den Niederlanden wird die rote Einfärbung von Radschnellverbindungen auch in Baden-Württemberg angestrebt. In den Niederlanden besteht der Belag aus einem komplett rot eingefärbten Asphalt. Diese Einfärbung erfolgt in so großen Asphaltmengen, dass dadurch kostengünstiger produziert werden kann und der finanzielle Mehraufwand vertretbar erscheint. In Deutschland wären die Kosten doppelt so hoch, da solche Beläge als Sonderanfertigung hergestellt werden.

Was versteht man in der Schweiz unter einem E-Bike?

Es gibt in der Schweiz die langsamen E-Bikes, die bis zu 25 Stundenkilometer fahren. Dafür ist kein Nummernschild erforderlich.

Schnelle E-Bikes, die mit Tretunterstützung bis zu 45 km/ Std. fahren, benötigen eine Zulassung und ein Nummernschild. Zudem gilt hier eine Helmpflicht.

Beide Modelle sind in der Schweiz auf allen Radwegen zugelassen.

Welche Regeln gelten beim Befahren einer Velostraße/ Fahrradstraße?

Die Regel des Rechts-vor-Links Verkehrs ist aufgehoben. Das Radfahren nebeneinander ist nicht erlaubt. In Ausnahmen wird durch ein besonderes Schild ein Nebeneinanderfahren gestattet, soweit dadurch andere Verkehrsteilnehmer*innen nicht behindert werden. Dieses ist zunächst ein Kompromiss, in der Hoffnung, dass sich das Nebeneinanderfahren im Laufe der Zeit durchsetzen wird.

Präsentationen der Vorträge von

[Herrn Michael Öhmann, Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg:](#)

[Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg](#)

[Herrn Ulrich Malburg, Ministerium für Verkehr, Nordrhein-Westfalen:](#)

[Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen: von der Vision zur Umsetzung](#)

[Frau Ulla Bauer, Stadt Osnabrück:](#)

[Anschub durch den Klimaschutz: Radschnellweg Osnabrück-Belm](#)

Fragen und Statements im Anschluss an die Vorträge von Herrn Michael Öhmann, Herrn Ulrich Malburg und Frau Ulla Bauer

Gibt es zwischen den Bundesländern Unterschiede bei der Unterhaltung von Radschnellverbindungen? Wie wird die Unterhaltung zukünftig geregelt sein?

In Nordrhein-Westfalen ist die Unterhaltung durch gesetzliche Regelung fest vorgegeben. Ist der landeseigene Straßenbetrieb StraßenNRW Straßenbaulastträger, dann ist StraßenNRW für die Unterhaltung der Radschnellwege verantwortlich. Ist bei einer Ortsdurchfahrt die Kommune Baulastträger, dann ist die Kommune für die Unterhaltung zuständig.

Nach derzeitiger Planung ist in Baden-Württemberg vorgesehen, ähnlich wie in Nordrhein-Westfalen vorzugehen. Das entsprechende Gesetz ist aber noch nicht geändert worden. In Baden-Württemberg gibt es allerdings keinen Landesbetrieb Straßen vergleichbar Nordrhein-Westfalen.

Auf Nachfrage wird nochmals dargelegt, dass in Nordrhein-Westfalen Straßen NRW auch zukünftig für die Planung von Radschnellwegen zuständig ist. Aus Kapazitätsgründen sind in einigen Fällen Planungsvereinbarungen mit den Kommunen geschlossen worden. Die

Kosten für die von den Kommunen erbrachten Planungsdienstleistungen werden vom Land in voller Höhe erstattet.

Gibt es Überlegungen und Kriterien für neue Radschnellwegeprojekte in Nordrhein-Westfalen?

Mit den derzeit laufenden sieben Projekten bei einem Investitionsvolumen von insgesamt 370 Mio. € und einer Gesamtstreckenlänge von 270 km ist aus Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen der Bedarf zunächst gedeckt. Zzt. sind keine weiteren Projekte geplant. Sollten von kommunaler Seite neue Projekte entwickelt werden, dann sollten die jeweiligen Kommunen den Landesbetrieb Straßen NRW kontaktieren. Projekte, deren Potentialanalyse weniger als 2000 Radler/ Tag prognostiziert, werden allerdings kaum aussichtsreich sein.

Angenommen, einem Projekt wird im Rahmen einer Art Vorstudie durch eine Potentialanalyse eine ausreichend fundierte Basis bescheinigt; würde das Land NRW dann auch eine Machbarkeitsstudie finanzieren?

Eine Machbarkeitsstudie wird nicht finanziert. Machbarkeitsstudien wurden in der Vergangenheit nur ausnahmsweise im Rahmen eines Wettbewerbs gefördert.

Bei den Projektkosten gibt es teilweise deutliche Unterschiede zwischen den in der Vorstudie prognostizierten Kosten und den in der Machbarkeitsstudie angegebenen Kosten. Wie ist diese Diskrepanz zu erklären? Gibt es Erfahrungswerte?

Im Rahmen eines Grobkonzepts erfolgt eine erste Kostenschätzung; die Kostenschätzung der daraufhin erarbeiteten Machbarkeitsstudie ist dann schon genauer. Die Erfahrungen beim RS1 zeigen, dass die Kosten in der Konzeptstudie zunächst mit 101 Mio. € veranschlagt wurden, die Machbarkeitsstudie weist schon Kosten in Höhe von 184 Mio. € aus.

Nach endgültiger Fertigstellung des RS1 mag die Endsumme vielleicht noch ganz anders lauten. Als Gründe wurden u.a. angeführt:

Entgegen der Ursprungsplanung sind Trassenänderungen vorgenommen worden.

Im Laufe des Projekts haben die Beteiligten mit zunehmender Erfahrung, positiver Resonanz und breiter Unterstützung frühere Ansätze noch einmal überdacht, revidiert und zugunsten optimaler, effektiverer und sicherer Lösungen ersetzt. Solche Änderungen können allerdings auch den Kostenrahmen verändern.

Beim RS1 wurde zum ersten Mal eine ausführliche, umfangreiche und fundierte Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt. Diese ist von einem Büro erstellt worden, welches die gleichen wissenschaftlichen Kriterien angelegt hat, die beim Straßenbau üblich sind. Daher ist diese Nutzen-Kosten-Analyse genauso gut und genauso belastbar wie vergleichbare Analysen, die zur Förderung von Straßenbau - oder einer Stadtbahnbaumaßnahmen erforderlich sind.

Ursprünglich war die Fertigstellung des RS1 zum 100 jährigen Jubiläum des Regionalverbandes Ruhr 2020 avisiert. Wann wird die gesamte Strecke von Hamm bis Duisburg durchgehend befahrbar sein?

Aufgrund der Erfahrungen und der zeitlichen Abläufe mit den ersten Planungen, die den gleichen plan- und baurechtlichen Kriterien für Verfahren im Straßenbau unterliegen, wäre eine Fertigstellung dieses über 100 km langen Projektes im Jahr 2025 schon erfreulich zu nennen.

Wann wird der erste Radschnellweg mit den entsprechenden Qualitätsstandards in Baden-Württemberg erlebbar sein?

In Freiburg bestehen bereits die sogenannten Radvorrangrouten. Diese erfüllen zwar nicht ganz die hohen Qualitätsstandards von Radschnellwegen, sind aber vom Grundsatz her diesen vergleichbar.

In Mannheim ist die Erstellung der Machbarkeitsstudie sehr weit fortgeschritten. Hierzu wird es noch ein Update nach den neuen Qualitätsstandards geben und dann beginnt der Bau. Was die Baulastträgerschaft des Landes Baden-Württemberg betrifft, werden die entsprechenden Gespräche mit den Regierungspräsidien und den Akteuren vor Ort bereits geführt.

Der Spatenstich für die Radschnellverbindung bei Böblingen soll wahrscheinlich noch 2017 erfolgen. Dieser Radschnellweg wird voraussichtlich bereits im Laufe des Jahres 2018 befahrbar sein.

Die Machbarkeitsstudien für die anderen Radschnellverbindungen sind noch in der Erarbeitung, so dass für diese Projekte derzeit noch keine zeitlichen Aussagen möglich sind.

Schnelle Radwegeverbindungen sind - insbesondere in den verdichteten Bereichen - maßgeblich von der Schaltung der Licht-Signal-Anlagen (LSA) / Grüne Welle abhängig. Wie soll der Faktor Schnelligkeit bei den vorgestellten Projekten gewährleistet werden?

In Baden-Württemberg werden all die verschiedenen Knotenpunkte erfasst, an denen Zeitverluste entstehen, darunter auch die entsprechenden LSA. Solche Punkte beeinträchtigen natürlich die Qualität einer Radschnellverbindung. Es muss eruiert werden, ob sich eine andere Lösung anbietet; ggfs. müssen die LSA anders programmiert werden. Welche Variante letztlich gewählt wird, entscheidet sich dann meist bei der konkreten Planung.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten gibt es auf der ausgewählten Strecke Osnabrück – Belm nur wenige solcher neuralgischer Punkte. Einer dieser Punkte besteht in Belm selbst. Dort führt die Bundesstraße mitten durch den Ort. Wenn die Umgehungsstraße fertiggestellt ist, wird die Brauerstraße zur Kreisstraße. Es gibt die Überlegung, dann die LSA-Schaltungen so zu programmieren, dass die geplante Zubringerfunktion ohne große Zeitverluste befahren werden kann; alternativ kann aber auch ein Kreisell die Lösung sein. Insgesamt bestand für diese Radschnellwegeverbindung der Ansatz, für den Radverkehr eine möglichst konstante Reisegeschwindigkeit zu gewährleisten. Dieses war mit ein Grund für die Auswahl des vorgestellten Streckenverlaufs. Die beiden anderen untersuchten Trassen hatten zu viele Knotenpunkte mit zu starkem Autoverkehr.

Für den Verlauf der Strecke galten grundsätzlich die Kriterien „kreuzungsfrei“ oder „möglichst bevorzugt“. In den vorwiegend innerstädtischen Bereichen müssen die LSA dann entsprechend eingestellt sein.

[Präsentation des Vortrags von Herrn Winfried Sagolla, Stadt Dortmund:](#)

[Radschnellwege in Fahrradstraßen](#)

Fragen und Statements im Anschluss an den Vortrag von Herrn Winfried Sagolla

Welche Bevorrechtigungsregelungen gelten für den Fahrradverkehr bei der Wegeführung eines Radschnellweges durch Fahrradstraßen?

Führt ein Radschnellweg durch eine Fahrradstraße, sollte die Vorfahrtsberechtigung generell den Nutzern*innen des Radschnellweges vorbehalten sein.

Wie erfolgt die Markierung eines RSW durch blaue Linien bei der Wegeführung durch Fahrradstraßen?

Die blaue Markierung ist eine Vorgabe des Landes NRW für alle Straßenverkehrsbehörden. Diese Regelung wurde im Vorfeld mit der obersten Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und soll nun auch in den Planungsleitfaden des Landes NRW aufgenommen werden. Dieser Leitfaden soll voraussichtlich Ende des Jahres 2017 erscheinen.

Die blaue Markierung ist entlang der Ränder/ Bordsteine von Fahrradstraßen vorgesehen. Da parkende Autos die Kenntlichkeit verdecken können, wird angeregt, die blauen Linien in größerem Abstand von den Rändern aufzutragen, ggfs. sogar ganz in die Mitte zu verlegen.

Welche Zielkonflikte werden in Fahrradstraßen gesehen?

Beim Thema Radschnellweg und Fahrradstraße bleiben aufgrund unterschiedlicher Interessenlagen, Gewohnheiten und Bedürfnisse der Nutzer*innen, Anlieger*innen und Anwohner*innen sowie anderer Verkehrsteilnehmenden Zielkonflikte. Die von den Teilnehmenden genannten Beispiele machen nochmals deutlich, welche Kompromissfähigkeit und Kreativität manchmal erforderlich ist, um zu eine von allen Beteiligten akzeptierte Lösung zu finden.

[Präsentation des Vortrags von Herrn Vincenzo Trevisan, Regionalverband FrankfurtRheinMain](#)

[Präsentation des Vortrags von Herrn Frank Joneit, Regionalverband Ruhr](#)

Berichte über die CHIPS-Projekte und die Cycle Highway Academy

Zu diesem Tagesordnungspunkt gab es im Anschluss an die Vorträge keine weiteren Fragen oder Statements.

Besondere Herausforderungen

Hierzu gab es aus dem Plenum keine Wortmeldungen.

Berichte aus den Kommunen, Regionen und Ländern

Irritationen bestanden zunächst bei der Verwendung der Begriffe Radschnellverbindung vs. Radschnellweg. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat den Begriff Radschnellverbindung als Gattungsbezeichnung gewählt, um zu zeigen, dass es sich dabei nicht nur um ein Infrastrukturelement handelt, das am Ortseingang endet, sondern ausdrücklich in der Stadt weitergeführt wird. Als Beispiele werden die Stadt Göttingen sowie der eindrucksvolle Vortrag von Herrn Sagolla aus Dortmund angeführt. Von ministerieller Seite wurde dargelegt, dass der planerische Begriff Radschnellverbindung zwar in den

Gesetzestexten verwandt wird, der marketingorientierte Begriff Radschnellweg jedoch weiterhin in der gesamten Bundesrepublik Deutschland gebräuchlich ist.

Kommunikation, Identifikation, Integration

Verschiedene Teilnehmende äußerten eine gewisse Ungeduld darüber, wie sich die Radschnellwegeprojekte entwickeln und realisiert werden. Zwar ist festzustellen, dass - verglichen mit den Anfängen – die Zahl der Akteure, die sich mit der Thematik Radschnellverbindungen auseinandersetzen, prozentual deutlich gewachsen ist; trotzdem wurde für die Zukunft wesentlich mehr Dynamik bei der Machbarkeitsprüfung, der Planung und der Realisierung von Radschnellwegen eingefordert.

Dazu bedarf es u.a. auch einer offensiven Kommunikationsstrategie, die über den Mobilitätsfaktor hinaus umwelt-, gesundheits-, wirtschafts- und städtebaupolitische Aspekte einbezieht sowie mit weiteren gesellschaftlich relevanten Themen einen ganzheitlicheren Ansatz verfolgt. Zudem ist der Dialog mit den Anliegern vor Ort zu führen, deren alltagsbezogene spezifische Interessenlagen in ihrer Gesamtheit nicht unerhebliche Widerstände hervorrufen können.

Weiterhin wurde der Wunsch geäußert, kreativer bei der Visualisierung von Radschnellwegeprojekten vorzugehen und diese bereits mit Baubeginn sukzessive zu bespielen. Zum Corporate Design wurde angeregt, dieses bundesweit so zu gestalten, dass - wie bei der Autobahn – alle einen Radschnellweg auch umgehend als solchen identifizieren.

Standards

Kontrovers wurde wieder einmal zum Thema Standards für Radschnellwege diskutiert. Mehrheitlich wurde darauf hingewiesen, dass - bei aller Flexibilität, die aufgrund örtlicher Gegebenheiten teilweise erforderlich sein mag - die Qualitätsstandards mit dem Anspruch, eine Premiuminfrastruktur für Radschnellwege zu schaffen, erfüllt und umgesetzt werden sollten.

Demgegenüber wurde argumentiert, dass - bevor zu hohe Standards den Bau von Radschnellwegen gefährden oder gar verhindern - auch Abstriche bei der Qualität gemacht werden können. Seitens der Vertreter aus den Ministerien ist kommuniziert worden, dass mit der Förderung von Radschnellverbindungen die Anwendung und Einhaltung entsprechend hoher Standards verbunden ist.

ADFC

Die Vertreterin des Bundesverbandes und der Vertreter des Landesverbandes NRW des ADFC sprechen sich für hohe Qualitätsstandards für Radschnellwege aus und weisen nochmals auf deren Bedeutung hin. Der ADFC hat sich auch sehr für die finanzielle Unterstützung durch den Bund in Höhe von jährlich 25 Mio. € eingesetzt. Es wird angeregt, bei der Entwicklung von Radschnellwegeprojekten frühzeitig an die Zuwegung aus den Quartieren und Stadtteilen zu denken und diese Überlegungen in den gesamten Planungsprozess mit einzubeziehen.

Aus dem Kreis der Teilnehmenden wird angemerkt, dass von der Bundes- und Landesebene des ADFC Radschnellwegeprojekte zwar grundsätzlich unterstützt werden; vor Ort jedoch wird von lokalen ADFC-Vertretungen oft die Meinung vertreten, die kommunale Radinfrastruktur habe eindeutig Vorrang und melden gegenüber den von ihnen sogenannten „Luxusprojekte“ große Bedenken an.

Weitere Themenwünsche für nachfolgende Tagungen

- Kommunikationsstrategien und deren Umsetzungen
- Dialog mit den Landwirtschafts- und Naturschutzverbänden
- Flächenverbrauch vs. Umnutzung bestehender Flächen (Auto) für Radverkehr
- Netzintegration/ Zuwegungen-Knotenpunkte-ÖPNV/ Mieträder/ Digitalisierung
- Sicherheit und unterschiedliche Geschwindigkeiten auf Radschnellwegen/ Steuerung des Radverkehrsflusses durch Lichtsignalanlagen
- Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsgruppe bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu „Hinweisen für Radschnellwege“
- Oberflächenbeläge für Radschnellwege

Schwerpunkte der Radinfrastrukturplanung beim Regionalverband Ruhr (RVR)

- Entwicklung eines alltagstauglichen regionalen Radwegenetzes

Gemeinsam mit den 53 Mitgliedskommunen entwickelt der RVR zzt. ein alltagstaugliches, regionales Radwegenetz. Aufbauend auf dem bestehenden regionalen Radwegenetz mit über 1200 km soll ein qualifiziertes, hierarchisch strukturiertes und für Pendler attraktives Netz entwickelt werden. In drei teilregionalen Arbeitskreisen werden die verschiedenen Routenvarianten unter Einbeziehung der geplanten Radschnellwege zusammen mit den Kommunen beraten und abgestimmt. Im Laufe des nächsten Jahres soll dann ein gemeinsamer Vorschlag vorgestellt werden.

- RS1

In dem Portal www.radschnellwege.nrw/ wird jeweils der aktuelle Bau- und Planungsstand des RS1 abgebildet.

- Radschnellverbindung Mittleres Ruhrgebiet

Die Machbarkeitsstudie ist zum großen Teil fertiggestellt. Zzt. wird die Nutzen-Kosten-Analyse erarbeitet.

- Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept

Aktuell erarbeitet der RVR für die Region ein Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept, in dem der Radverkehr ein wichtiger Baustein sein wird.

Termin der nächsten Sitzung des Bundesweiten Arbeitskreises Radschnellwege

Freitag, 14. September 2018 beim Regionalverband Ruhr in Essen