Radschnellwege

Zielsetzung
- Attraktivitätssteigerung
- Emissionen reduzieren
- Erreichbarkeiten verbessern
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Reisezeit optimieren

Zielgruppe
- Auszubildende
- Beschäftigte
- Erwachsene
- Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer
- Pendler

Fahrtzweck
- Ausbildung/Studium
- Beruf
- Besuch
- Freizeit
- Schule
- Urlaub

Verkehrsmittel
- E-Bike/Pedelec
- Fahrrad

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten
- Fallen an

Quelle: Bildkraftwerk / Laurin Schmid

Was ist ein Radschnellweg?

Radschnellwege sind qualitativ hochwertige Radverkehrsverbindungen zwischen Kommunen und vom Autoverkehr in der Regel baulich getrennt. Sie ermöglichen durch direkte, kreuzungsfreie und steigungsarme Verkehrsführungen, längere Distanzen mit dem Rad komfortabler zurückzulegen. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit kann so erhöht werden, da Radfahrerinnen und Radfahrer aufgrund der hindernisfreien Führung weniger anhalten und warten müssen. Das wiederum erhöht die Attraktivität des Radfahrens im Alltagsverkehr, bei dem der Zeitfaktor entscheidend ist. Die Bevölkerung und insbesondere Berufspendlerinnen und -pendler sollen so zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad bewegt werden. Zusätzlich zeichnen sich Radschnellwege durch extra breite Fahrbahnen, hochwertige Belagsqualität, Servicestationen mit Luftpumpen und überdachte Rastplätze aus.

Welche Vorteile bietet ein Radschnellweg?

Radschnellwege vergrößern das Erschließungspotenzial von Fahrrädern, Pedelecs sowie E-Bikes und ermöglichen schnellere, sicherere und attraktivere Raddirektverbindungen entlang ihres Verlaufs (beispielsweise auf Schulwegen entlang von Landstraßen). Insbesondere Personen, die in der Nähe von Radschnellwegen wohnen und keinen privaten PKW besitzen profitieren an dieser Stelle. Der Ausbau von Radschnellwegen hat außerdem großes Potenzial, um Hauptverkehrsachsen, sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene, zu entlasten. Zum einen kann die Staugefahr auf hochfrequentierten Straßen verringert werden, zum anderen verbessert der Verlagerungseffekt vom MIV auf das Fahrrad den ökologischen Fußabdruck und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Zudem kann die Lärmbelästigung für straßennahe Wohnsiedlungen vermindert werden. Auch in ländlichen Räumen können Radschnellwege einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs in der Fläche leisten, insbesondere für die Stadt-Umland-Relationen im Umfeld von Klein- und Mittelstädten.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Aufgrund des langfristigen Planungs- und Umsetzungszeitraums sowie der hohen Komplexität von infrastrukturellen Maßnahmen bietet sich der Aufbau einer internen Arbeitsgruppe zur Koordinierung der Projektarbeit an. Der Ausbau von Radschnellwegen sollte im Kontext der übergeordneten Mobilitätsstrategie und gemeindeübergreifend erfolgen. Zunächst sind geeignete rechtliche, finanzielle und planerische Instrumente zu identifizieren, die für die Umsetzung zur Verfügung stehen. Durch geeignete Bestandsanalysen der vorhandenen Infrastrukturen, Verkehrsströme und Nachfragepotenziale kann der Status quo detailliert erfasst werden. Zudem bieten sich Workshops mit gemeindeinternen und -externen Stakeholdern an, um die Anforderungen an zukünftige Radschnellwege zu definieren und potenzielle Widerstände abzubauen. Die interkommunale Zusammenarbeit besitzt dabei eine besondere Bedeutung für die gemeindeübergreifende Konzeption und Integration der Radschnellwege. Durch die Auswertung von erfolgreichen Projekten und die Kontaktaufnahme mit den Beteiligten können weitere Erkenntnisse über Umsetzungshemmnisse und Erfolgsfaktoren gesammelt werden. Auch hinsichtlich der Finanzierung gilt es, verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten, wie Förderprogramme oder Sponsoren, frühzeitig einzubeziehen. In der nächsten Phase gilt es, ein spezifisches Radschnellwegekonzept zu entwickelen, welches die Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigt und einzelne Umsetzungsschritte und Verantwortlichkeiten detailliert festlegt. Die Planung, Umsetzung und Eröffnung der Radschnellwege sollten zudem durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit der Beteiligten begleitet werden, um die Bekanntheit und Akzeptanz zu erhöhen. Die durchschnittlichen Baukosten pro Kilometer Radschnellweg belaufen sich auf 0,5 bis 2 Millionen Euro.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Der Ausbau von Radschnellwegen stellt hohe Anforderungen an die Finanzierung und die rechtlichen Rahmenbedingungen. Aus Sicht der Kommunen sind daher insbesondere auskömmliche Förderprogramme und ein ausreichender rechtlicher Handlungsspielraum (beispielsweise bei der Ausweisung von Fahrradstraßen) durch den Bund und die Länder sicherzustellen, um die Umsetzung von Ort zu ermöglichen. Der Austausch über gute Lösungen und die Handlungsmöglichkeiten der jeweils beteiligten Akteure kann dafür durch Wettbewerbe und Netzwerke gefördert werden. Vor allem in den Wintermonaten und in niederschlagsreichen Perioden kann die Nutzung des Radschnellweges rückläufig sein. Um eine möglichst ganzjährige Nutzung zu gewährleisten, bedarf ein Radschnellweg neben der regelmäßigen Instandhaltung auch eines Winterdienstes, der die Befahrbarkeit sicherstellt. Aufgrund der hohen durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf Radschnellwegen und dem Flächenbedarf kann die Integration von Radschnellwegen in bestehende Verkehrsstrukturen schwierig sein. Dabei ist unter anderem die Sicherheit weiterer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, wie Fußgängerinnen und Fußgänger, sicherzustellen. Weiterhin kann es insbesondere in verdichteten Gebieten (häufig dem Quell- oder Zielort) zur Konkurrenz um Flächen mit anderen Verkehrsformen kommen. Die Umwidmung der notwendigen Flächen für einen Radschnellweg kann daher vor Ort zu Widerständen führen, beispielsweise wenn Parkplätze entfallen oder die MIV-Infrastruktur verkleinert werden soll. Aus ökologischer Sicht können sich Widerstände gegen Radschnellwege formieren, da der Bau einen nicht unerheblichen Eingriff in die Natur darstellt, beispielsweise durch die Versiegelung von Flächen für die Fahrbahn. Entsprechende Bedenken sollten daher frühzeitig adressiert und im Rahmen von Beteiligungsprozessen Lösungen erarbeitet werden. Weiterhin können rechtliche Schwierigkeiten auftreten, da ähnlich wie beim Straßenbau auch Grundstücks- und Bebauungsrechte benötigt werden.

Weitere Maßnahmen

Attraktivitätssteigerung der Pedelec-Nutzung (https://www.mobilikon.de/massnahme/attraktivitaetssteigerung-der-pedelec-nutzung)
Bahnradweg (https://www.mobilikon.de/massnahme/bahnradweg)
Bike and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/bike-and-ride-anlagen)
Bikesharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/bikesharing)
Fahrradstreifen (https://www.mobilikon.de/massnahme/fahrradstreifen)
Firmenrad (https://www.mobilikon.de/massnahme/firmenrad)
Ladepunkte für Pedelecs/E-Bikes (https://www.mobilikon.de/massnahme/ladepunkte-fuer-pedelecse-bikes)
Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖV (https://www.mobilikon.de/massnahme/mitnahmemoeglichkeiten-von-fahrraedern-im-oev)
Mobilitätsstationen (https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen)
Radverkehrstraining (https://www.mobilikon.de/massnahme/radverkehrstraining)
Radwegeausbau (https://www.mobilikon.de/massnahme/radwegeausbau)
Wegweisung für Radfahrende und Zufußgehende (https://www.mobilikon.de/massnahme/wegweisung-fuer-radfahrende-und-zufussgehende)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/radschnellweg-frankfurt-darmstadt)

Verwandte Instrumente

Förderung für die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen (https://www.mobilikon.de/instrument/foerderung-fuer-die-verbesserung-der-mobilitaet-laendlichen-raeumen)
Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/gemeindeuebergreifendes-mobilitaetskonzept)
Integriertes Klimaschutzkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-klimaschutzkonzept)
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/integriertes-stadtentwicklungskonzept)
Kommunales Radverkehrskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunales-radverkehrskonzept)
Masterplan Nahmobilität (https://www.mobilikon.de/instrument/masterplan-nahmobilitaet)
Pendlerkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/pendlerkonzept)
Planfeststellungsverfahren (https://www.mobilikon.de/instrument/planfeststellungsverfahren)
Regionales Entwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-entwicklungskonzept)
Regionales Radverkehrskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-radverkehrskonzept)
Regionalplan (Regionaler Raumordnungsplan) (https://www.mobilikon.de/instrument/regionalplan-regionaler-raumordnungsplan)
Tourismuskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/tourismuskonzept)
Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030 (https://www.mobilikon.de/instrument/verwaltungsvereinbarung-radschnellwege-2017-2030)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Bedarfsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bedarfsanalyse)
Einbindung in Netzwerke (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/einbindung-netzwerke)
Erreichbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse)
Interkommunale Zusammenarbeit (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/interkommunale-zusammenarbeit)

Kosten-Nutzen-Analyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/kosten-nutzen-analyse)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)
Stakeholderworkshop (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/stakeholderworkshop)

Quellen

Bezirksregierung Münster, 2014: Mobilität im ländlichen Raum - Zukunftsperspektiven. Münster.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2017: Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 - 2030. Berlin.

Deutscher Landkreistag, 08.01.2020: Den Radverkehr als Teil der Mobilitätswende auch in der Fläche voranbringen. Zugriff: https://www.landkreistag.de, Positionen [abgerufen am 22.12.2023].

Staatsministerium Baden-Württemberg, 31.05.2019: Erster Radschnellweg des Landes freigegeben. Zugriff: http://www.baden-wuerttemberg.de, Service, Presse, Pressemitteilungen [abgerufen am 22.12.2023].

Umweltbundesamt (UBA), 2019: Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Zugriff: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/oekologische-oekonomische-... [abgerufen am 22.12.2023].