



AGFK

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.



ZÜGIG UND SICHER PER RAD IN BAYERN UNTERWEGS

Informationsbroschüre
zu Radschnellwegen

Inhaltsverzeichnis

- 3** Grußwort
- 4** Überblick:
Auf der Erfolgsspur
- 6** Chancen und Nutzen:
Ohne Stau zum Ziel
- 8** Fragen und Vorurteile:
Alles andere als eine Autobahn
- 10** Best practice:
Radschnellwege im In- und Ausland
- 14** Technische Standards:
Was macht einen Radschnellweg aus?
- 18** Projekte für Radschnellwege in Bayern
- 22** Fördermöglichkeiten bei Bund und Land
- 23** Mehr Wissen / Impressum
- 24** Ausblick

Bitte beachten Sie: Die Illustrationen auf der Titelseite und im Inneren sind Prinzipdarstellungen. In der Praxis werden zusätzliche Verkehrszeichen und Markierungen angeordnet sowie Bodenindikatoren zur Barrierefreiheit installiert. Einige Fotos zeigen Radschnellwege in anderen Bundesländern oder im Ausland. Hier weisen wir bei den Bildunterschriften darauf hin, wenn Regelungen von denen in Bayern abweichen.

Sehr verehrte Leserin, sehr verehrter Leser

Bayern steigt aufs Rad. Das Fahrrad ist das CO₂-neutralste, kostengünstigste und gesundheitsförderndste Verkehrsmittel. Ein hoher Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für mehr Lebensqualität in Städten, Gemeinden und Landkreisen.

Radschnellwege sind ein wichtiger Teil für die Lösung von Verkehrsproblemen. Sie machen den Radverkehr attraktiver und tragen zum Klimaschutz bei. Das Interesse an der Einrichtung von Radschnellwegen ist enorm. Radschnellwege sind daher eine zeitgemäße Maßnahme, ermöglichen zügiges, sicheres und bequemes Vorankommen und schaffen auch im Stadt-Umland-Verkehr attraktive Alternativen, da mit den Pedelecs auch größere Entfernungen problemlos zurückgelegt werden können. Für die Realisierung eines Radschnellweges wird allerdings eine hohe Radverkehrsdichte bzw. ein hohes Potential an Radverkehr vorausgesetzt, sodass eine solche große Infrastruktur nicht überall zum Tragen kommen kann. Dort, wo ein Radschnellweg realisiert werden kann, können Pendelnde zum Umstieg auf das Rad bewegt werden.

Mit „Zügig und sicher per Rad in Bayern unterwegs – Informationsbroschüre zu Radschnellwegen“ wollen wir Ihnen eine Publikation an die Hand geben, welche sowohl die breite Öffentlichkeit als auch die Kommunalpolitik und die Fachleute in den Verwaltungen über Radschnellwege, deren Funktion und deren Nutzen informiert. Hier geht es nicht nur darum, Vorteile zu erläutern, sondern auch Bedenken aufzugreifen und sachlich damit umzugehen. Mit der Broschüre wollen wir den Einstieg in das Thema erleichtern und eine solide Wissens- und Arbeitsgrundlage schaffen, auf Basis deren das Thema Radschnellwege weiter vorangebracht und gefördert werden kann.

Bei Radschnellwegen handelt es sich um übergreifende Verkehrsprojekte. Hier zeigt sich, welche Bedeutung bereits gewachsene Strukturen haben und was eine gute interkommunale Zusammenarbeit bewirken kann. Mit Radschnellwegen wird ein weiteres wichtiges Thema angestoßen, mit dem wir zukünftig zuversichtlich den Radverkehr fördern können. Lassen Sie es uns gemeinsam angehen.

Matthias Dießl

Vorsitzender der AGFK Bayern e.V.,
Landrat des Landkreises Fürth



Matthias Dießl ist Landrat des Landkreises Fürth und 1. Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.

Auf der Erfolgsspur

Radschnellwege bringen Pendelnde zügig zum Ziel

Bayern steigt aufs Rad. Laut „Fahrrad-Monitor“ von 2021 besitzen fast 80 Prozent der bayerischen Haushalte ein Rad, zwei Drittel der Befragten nutzen es zumindest mehrmals im Monat. Pedelecs haben in der Beliebtheitskala das Auto vom ersten Platz verdrängt. Ihr Anteil wächst. Weil mit den „Elektrischen“ auch größere Distanzen bequem zurückgelegt werden können, wird das Fahrrad nicht nur in der Freizeit, sondern auch für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Uni oder Schule immer beliebter. Und damit wächst der Bedarf an neuen Radschnellwegen, die ein zügiges, sicheres und bequemes Vorankommen ermöglichen.

In den Niederlanden wurden die ersten „Fietssnelwegen“ (Radschnellwege) schon in den 1970er Jahren geplant und gebaut, inzwischen ist das Netz dort auf fast 400 Kilometer Länge gewachsen. In anderen europäischen Nachbarländern wie Dänemark, Belgien und der Schweiz entstehen breite Radverbindungen, auf denen Radfahrende möglichst direkt und störungsfrei zum Ziel gelangen. In Deutschland fördert der Bund den Bau von neuen Radschnellwegen bis 2030 mit fast 400 Millionen Euro.

Überall im Land entstehen neue Verbindungen. Zu den bekanntesten Projekten gehört der RS1, der Radschnellweg Ruhr. Er soll nach Fertigstellung auf 114 Kilometern Länge von Moers im Westen bis Hamm im Osten die wichtigsten Städte der Metropolregion miteinander verbinden. Auch im Freistaat Bayern gibt es grünes Licht für mehrere Radschnellwege. Konkrete Planungen werden mit finanzieller Unterstützung des Bundes bereits für vier Korridore in den Metropolregionen München und Nürnberg erarbeitet.

Der RijnWaalpad führt von Arnheim nach Nimwegen. Anders als in den Niederlanden wird in Bayern keine ganzheitliche Rot-einfärbung empfohlen, sondern nur eine entsprechende Markierung in Konfliktbereichen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Foto: Philipp Böhme



Der Radschnellweg Ruhr (RS1) führt in Mülheim an der Ruhr über eine ehemalige Eisenbahnbrücke.

Foto: Rupert Oberhäuser / Alamy Stock Foto



Großes Interesse in Bayern

Laut aktuellem „Fahrrad-Monitor“ haben erst drei Prozent der Befragten in Bayern bisher einen Radschnellweg genutzt. Aber das Interesse ist gewaltig: 76 Prozent sprachen sich für die Einrichtung von Radschnellwegen aus. Ein Großteil würde dadurch motiviert, das Rad häufiger auf dem Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte zu nutzen.

Die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verwendet für die neuen Produkte den Begriff „Radschnellverbindungen“, weil diese meist im Verlauf sehr unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs aufweisen. Beim Bund und auch im Freistaat verwendet man den Begriff Radschnellweg. Daran orientiert sich auch diese Broschüre.

Mit der 54. Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2020 wurden erstmals einheitliche grün-weiße Verkehrszeichen eingeführt, die Beginn und Ende eines Radschnellwegs kennzeichnen. In der Straßenverkehrsordnung und dem technischen Regelwerk gibt es bereits Vorgaben für Radschnellwege. Ein Hinweispapier der FGSV, das 2021 überarbeitet wurde, definiert Qualitätskriterien für diese neuen Verkehrsanlagen.

So sollen Radschnellwege in der Regel mindestens fünf, für die Inanspruchnahme einer Bundesförderung zehn Kilometer Länge haben und eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 20-25 km/h ermöglichen. Die Führung soll so sein, dass zwei Radelnde bequem nebeneinander fahren und von einer dritten Person überholt werden können. Wenige Halte tragen zu einem zügigen Vorkommen bei. Wo sich Kreuzungen nicht vermeiden lassen, soll der Radverkehr möglichst Vorrang erhalten. Die Radelnden sind von anderen Verkehrsteilnehmenden, beispielsweise Fußgängern, getrennt. Das erhöht das Sicherheitsgefühl für alle. Eine detaillierte Übersicht zu technischen Standards findet sich ab Seite 14.

Keine Rennstrecken

Das Ziel ist klar: Radschnellwege sollen keine Rennstrecken für Radelnde sein, sie sollen aber durch möglichst gerade Wegeführung und wenige Stopps ein zügiges und sicheres Ankommen gewährleisten. Damit hat man besonders all jene im Blick, die täglich ins Büro, zur Schule oder Hochschule pendeln. Die Vorteile liegen auf der Hand: Radschnellwege können dazu beitragen, dass mehr Menschen aufs Rad umsteigen. Sie entlasten damit nicht nur den Verkehr in den Innenstädten und mindern die Emissionen von Treibhausgasen und Lärm, sie fördern auch die Gesundheit. Studien zeigen, dass schon eine halbe Stunde moderate körperliche Bewegung am Tag das Risiko für verschiedene Zivilisationskrankheiten signifikant verringert. Dazu genügt in der Regel die tägliche Fahrt mit dem Rad oder Pedelec zur Arbeit.



California Cycleway im Jahr 1900.

Aufnahme: Putnam (Firm.) Southern Pacific Railroad Company – Dobbins Collection, Pasadena Museum of History

Der erste Radschnellweg

Kaum zu glauben, aber schon im Jahr 1900 wurde der erste Radschnellweg der Welt eröffnet. Der „California Cycleway“ sollte vom Vorort Pasadena in die Innenstadt von Los Angeles führen. Der auf Stelzen verlaufende hölzerne Fahrweg war beleuchtet und bot Platz für vier Räder nebeneinander. Weil Bahn und Auto bald darauf das Rad verdrängten und die erwarteten Mauteinnahmen ausblieben, wurde nur ein kleiner Teil der geplanten Strecke realisiert und der bereits bestehende Abschnitt des Cycleways bald wieder abgetragen. Später wurde auf der Strecke eine der ersten Autobahnen der USA gebaut.

Ohne Stau zum Ziel

Leistungsfähige Verbindungen sollen zum Umsteigen aufs Rad motivieren

Jeden Morgen gleichen sich die Verkehrsnachrichten: Staus auf den wichtigen Einfahrstraßen. Radschnellwege zwischen den größeren Städten und ihrem Umland können zum Wechsel auf das Rad einladen und somit für Entlastung von Straßennetz und ÖPNV, also ein entspanntes Ankommen sorgen. Und sie bieten weitere Vorteile für Umwelt und Gesundheit.

Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes für 2020 nutzen 68 Prozent der beruflich Pendelnden das Auto. Dabei legen fast 50 Prozent aller Erwerbstätigen nur einen Weg von bis zu zehn Kilometern Länge zurück. Das sind Strecken, die auch gut mit einem Fahrrad zu bewältigen sind – immer häufiger mit elektrischer Unterstützung. Fahrräder sind längst nicht mehr nur auf Kurzstrecken bis zu drei Kilometern die meist schnellere Alternative im Stadtverkehr. Mit der zunehmenden Verbreitung der Pedelecs hat sich der Bewegungsradius ausgeweitet. Mit ihnen können auch Wege deutlich über zehn Kilometern Länge bequem bewältigt werden.

2020 wurde mit fast zwei Millionen verkauften Pedelecs in Deutschland ein neuer Rekord erreicht. Ihr Gesamtbestand ist damit auf mehr als sieben Millionen gestiegen und ein Ende des Booms nicht absehbar. Aus der Kombination dieses gesellschaftlichen Trends mit der Infrastruktur der Radschnellwege wird es auch im Freistaat Bayern möglich, dass in Zukunft deutlich mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Im Jahr 2017 lag der Anteil des Rades als Hauptverkehrsmittel noch bei rund elf Prozent aller zurückgelegten Wege von Tür zu Tür. Ziel ist, einen Radverkehrsanteil von 20 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens bis 2025 zu erreichen.

Radschnellwege bieten viele Vorteile

Doch für mehr Radverkehr und längere Distanzen, die per Rad zurückgelegt werden, bedarf es leistungsfähiger Verbindungen. Deshalb werden in einigen bayerischen Stadtregionen neue Radschnellwege geplant. Sie haben gegenüber den gewöhnlichen Radwegen eine Reihe von Qualitätsvorteilen und sollen eine größtmögliche Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleisten.

- Das häufige Stop-and-go im Stadtverkehr fällt auf Radschnellwegen nahezu weg. Soweit wie möglich verlaufen diese kreuzungsfrei – und dort wo Kreuzungen unvermeidlich sind, sollen Radelnde zumeist Vorfahrt genießen. Innerorts soll so die Wartezeit pro Streckenkilometer maximal 30 Sekunden betragen, außerorts höchstens 15 Sekunden. So gelangt man sehr viel schneller und entspannter ans Ziel.
- Ein guter Belag aus Asphalt oder Beton, eine Streckenführung ohne enge Kurven und möglichst ohne Umwege sowie neue abkürzende Lückenschlüsse mit Brücken und Unterführungen tragen ebenfalls zum besseren Vorankommen bei.
- Im Ein-Richtungsverkehr sind die Fahrbahnen mindestens drei Meter breit. Das bedeutet, dass zwei Radelnde ungestört nebeneinander fahren und ein Dritter sie gefahrlos überholen kann. Wird in zwei Richtungen geradelt, muss die Fahrbahn vier Meter breit sein. Da ist auch für Lastenräder und Fahrradanhänger genügend Platz.
- Radschnellwege sind nicht nur vom motorisierten Verkehr getrennt, sondern auch der Fußgängerverkehr wird grundsätzlich auf eigenen Wegen geführt. Gehwege sollen innerorts eine Mindestbreite von 2,50 Metern haben und durch einen taktilen Streifen oder einen Grünstreifen vom Radschnellweg getrennt sein.
- Um höchstmögliche Sicherheit auch in der kalten und nassen Jahreszeit zu gewährleisten, sollen die neuen Radtrassen regelmäßig gereinigt und ähnlich wie Straßen im Winter geräumt und gestreut werden. Eine gute Beleuchtung sorgt insbesondere innerorts für sicheres Fahren auch in der Nacht.



Berufsverkehr in Kopenhagen.
Foto: Macronomy / Alamy Stock Foto

Entlastungen für Verkehr und Umwelt

Radschnellwege nützen indirekt auch den übrigen Verkehrsteilnehmenden. Denn wenn mehr Pendelnde aufs Rad umsteigen, werden stark strapazierte Straßen und ÖPNV-Netze entlastet. Und jede Fahrt per Rad bedeutet weniger CO₂ in der Atmosphäre, weniger Feinstaub und weniger Lärm in den Städten. Im 2021 veröffentlichten Nationalen Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung wird das Ziel formuliert, bis 2030 die durchschnittlich per Rad zurückgelegten Strecken in Deutschland von 112 Millionen Kilometern im Jahr 2017 auf 224 Millionen Kilometer im Jahr 2030 zu verdoppeln. Das könnte zu einer jährlichen Einsparung von drei bis vier Millionen Tonnen klimaschädlichem Kohlendioxid führen. Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es auch neuer und attraktiver Verbindungen für Radelnde.

Radeln macht gesund und glücklich

Nach Studien fördert regelmäßiges Radfahren die körperliche und geistige Fitness. Bereits 2009 ergab eine Arbeit im Auftrag des Niederländischen Verkehrsministeriums, dass Beschäftigte, die regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit fahren, durchschnittlich einen Tag weniger im Jahr krankgeschrieben sind als Nicht-Radelnde. In Dänemark stellte man 2012 fest, dass Kinder, die per Rad zur Schule fahren, sich im Unterricht besser konzentrieren können. Eine Untersuchung aus Neuseeland von 2018 kommt zu dem Schluss, dass Pendelnde, die per Rad unterwegs sind, glücklicher sind als Nicht-Radelnde. Neben dem zuverlässigen Ankommen und einer moderaten Bewegung wird auch die größere Möglichkeit zum persönlichen Austausch beim Radeln als Glücksfaktor benannt. Empfohlen wird, die Fahrradumgebungen so zu gestalten, dass ein geselliges Fahren nebeneinander möglich wird.

Alles andere als eine Autobahn

Was von gängigen Vorbehalten gegen Radschnellwege zu halten ist

Andere europäische Länder machen schon länger gute Erfahrungen mit Radschnellwegen und auch in ersten Stadtregionen in Deutschland bestätigen sich diese. Doch weil diese noch nicht überall etabliert sind, tauchen viele Fragen und auch manche Vorbehalte auf – in Verwaltungen und Kommunalparlamenten ebenso wie in der breiten Bevölkerung. Wir gehen hier auf die wichtigsten ein.

Radschnellwege sind keine Radl-Autobahnen

Die neuen Verbindungen sind breiter als gewöhnliche Radwege und ermöglichen das Fahren nebeneinander. Doch damit enden auch schon fast die Gemeinsamkeiten mit Autobahnen. Radschnellwege sind nicht unbedingt fürs schnelle Fahren gebaut, sondern um schneller anzukommen. Das ist nur scheinbar ein Widerspruch, denn weil das Warten an Kreuzungen oder Ampeln weitestgehend entfällt, kommt man zügiger voran. Ansonsten aber kann man auf einem Radschnellweg auch kilometerlang gemächlich plaudernd nebeneinander fahren – ohne wildes Geklingel von anderen, die überholen möchten. Das ist ein wesentlicher Unterschied zu einer Autobahn. Und noch etwas unterscheidet den Radschnellweg von einer Autobahn: Sie sind bestens mit anderen Straßen und Radwegen vernetzt, sodass man fast überall eine passende Zu- oder Ausfahrt findet.

Bei Radschnellwegen wird auch auf den Schutz der Fußgänger geachtet

Das (schiefe) Bild von einer Radl-Autobahn mag auch im Kopf haben, wer Beeinträchtigungen für Fußgänger befürchtet. Dabei werden deren Bedürfnisse bei der Anlage von Radschnellwegen von Anfang an mitberücksichtigt. Radschnellwege müssen in Bayern grundsätzlich (anders als zum Beispiel in den Niederlanden) einen begleitenden Fußweg bieten. Das stellt sicher, dass auch bei viel Fußverkehr niemand gezwungen wird, auf den Radweg auszuweichen. Querungshilfen wie Mittelinseln, bei Bedarf auch Fußgängerüberwege, sollen sicherstellen, dass auch zu Fuß Gehende, die unsicher sind, gefahrlos die Radverkehrsanlage überqueren können.

Radschnellwege gehen kaum zu Lasten des Autoverkehrs

Innerstädtische Verkehrsflächen lassen sich nicht beliebig vermehren. Deshalb können für neue Radschnellwege als „Hauptstraßen des Radverkehrs“ auch Parkstreifen entfallen oder Kfz-Spuren umgenutzt werden. Hier müssen in jedem Einzelfall Lösungen gefunden werden, wie der Kfz-Verkehr dennoch fließen kann. Erfahrungen in anderen Ländern zeigen, dass Radschnellwege mittelfristig geeignet sind, um Menschen zum Umsteigen auf das Rad zu bewegen. Damit tragen sie dazu bei, dass die Überlastung von Straßen durch den Kfz-Verkehr verringert wird und es dadurch zu weniger Staus kommt.



Zum Schutz vor zu viel Lichtemissionen in der Nacht sorgen intelligente Systeme dafür, dass Radschnellwege nur dann beleuchtet sind, wenn Radelnde unterwegs sind.

Foto: Philipp Böhme



Nicht um Tempo geht es auf den Radschnellwegen, sondern um entspanntes Fahren und zügiges Ankommen.

Foto: Jörg Thiemann-Linden

Radschnellwege sind kein zu starker Eingriff in die Natur

Ein umfangreiches Prüfverfahren bei der Trassenplanung soll sicherstellen, dass innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens Einwände des Naturschutzes abgewogen werden. Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn für neue straßenbegleitende Radwege außerorts Straßenquerschnitte auf Kosten von Grünflächen verbreitert oder Trassen neu angelegt werden müssen, um neue Brücken oder Unterführungen anzubinden. Werden für einen Radschnellweg Flächen versiegelt, muss für einen Ausgleich gesorgt werden. Damit auch die Tierwelt nachts weitgehend unbehelligt bleibt, gibt es eine durch Lichtfrequenz und Beleuchtungshöhe angepasste Technik. Zudem können Sensoren dazu beitragen, dass die Beleuchtung nur nach Bedarf eingeschaltet wird.

Radschnellwege sind kein teurer Spaß für einige wenige

Radschnellwege sind teurer als „normale“ Radwege. Das liegt an der größeren Breite und höheren Ausstattungsqualität. Durch erforderliche Brücken oder Unterführungen können die Kosten pro Kilometer in manchen Abschnitten über eine Million Euro betragen. Das ist aber nur ein Bruchteil der Kosten für eine Autostraße. Zudem ist auch die intensive Nutzung zu berücksichtigen: Radschnellwege werden vom Bund nur dort staatlich gefördert, wo täglich mindestens 2.000 Radelnde erwartet werden.

Mit dem S-Pedelec auf der Überholspur?

Bei einem normalen Pedelec schaltet der Hilfsmotor aus, sobald eine Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometern erreicht ist. Diese Höchstgeschwindigkeit wird also auch nicht überschritten, wenn man damit auf einem Radschnellweg unterwegs ist. Und die sogenannten S-Pedelecs, die Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h erreichen und nur mit Führerschein sowie Haftpflicht-Kennzeichen gefahren werden dürfen, sind bislang auf Radwegen nicht zugelassen. Das betrifft auch die Radschnellwege.

Mit grüner Welle und spektakulären Aussichten

Radschnellwege im In- und Ausland überzeugen mit intelligenten Lösungen

Die Niederlande gehören zu den Vorreitern bei Radschnellwegen. Ein Beispiel aus dem grenznahen Bereich zu Deutschland zeigt, wie gut das neue Angebot angenommen wird. In Deutschland gibt es rund 100 Projekte in unterschiedlichen Planungsstadien, die fachlich auch als Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten bezeichnet werden. Einige Trassen oder Abschnitte können bereits per Rad „erfahren“ werden, darunter solche mit hohem Erlebniswert oder spektakulären Aussichten.

RijnWaalpad in den Niederlanden

Die Provinz Gelderland hat die beiden Städte Nimwegen und Arnheim (jeweils unter 200.000 Einwohner) sowie die Kommunen dazwischen organisatorisch und finanziell zusammengbracht. Entstanden ist so der 16 Kilometer lange und rund 17 Millionen teure erste Radschnellweg in der Provinz. Er wurde wie andere Radschnellwege kofinanziert aus dem nationalen Autobahnbaubudget – zur Entlastung der Autobahnen. Seit 2015 fertiggestellt, ist das Projekt ein gutes Beispiel für höchste Ausbaustandards: Dazu zählen die verbreiterten Radwege an den Brücken über die beiden Rheinmündungsarme Waal und Rijn, weitere Fuß-Radweg-Brücken und -unterführungen sowie die Fahrradstraßen innerorts. An den Enden des RijnWaalpads sind inzwischen

sternförmig weitere Radschnellwege in die beiden Stadtzentren hinzugekommen.

Die örtliche Bevölkerung wurde schon sehr frühzeitig eingebunden und unter anderem durch einen Wettbewerb zur Namensfindung beteiligt. Eigens entwickelte Apps sowohl für Radfahrende wie für Autofahrende trugen dazu bei, den RijnWaalpad bekannt zu machen. So können mithilfe einer App spielerisch die Farben des Lichts in Unterführungen beeinflusst werden. Positiv wirkte sich die Einbindung lokaler Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen bei der Bewerbung der Route aus. In der gesamten Provinz Gelderland stieg die Zahl der Nutzenden auf Radschnellwegen von 2015 bis 2021 an den Zählstellen um durchschnittlich 37 Prozent.





Zählstelle am eRadschnellweg in Göttingen nahe des Hauptbahnhofs. Blaue Kennzeichnungen der Radwege werden in Bayern mit Verweis auf entsprechende europäische Übereinkommen nicht verwendet. Das Deutsche Institut für Urbanistik weist in einem Fahrradstraßen-Leitfaden darauf hin, dass die Farbe Blau nicht für die Markierung von Fahrradstraßen genutzt werden darf.

Foto: Philipp Böhme

eRadschnellweg Göttingen

Die niedersächsische Metropolregion um Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg war seit 2006 die erste Region in Deutschland, die nach niederländischem Vorbild Radschnellwege konzipierte und in der Regionalplanung verankerte. Das Göttinger Projekt wurde somit im Jahr 2015 der erste umgesetzte Radschnellweg in Deutschland, damals noch kofinanziert aus Bundesmitteln für die Elektromobilität. Er wird zum Teil über Innerortsradwege, zum Teil durch Fahrradstraßen mit Busverkehr geführt und bindet mehrere nördliche Unistandorte sowie die Uniklinik an die Innenstadt und den Bahnhof an. Eine Verlängerung in die südlichen Stadtteile ist in Vorbereitung.

Entlang der vier Kilometer langen Strecke liegen Betriebe und Hochschulstandorte mit zusammen rund 40.000 Pendelnden. Zügiges Fahren wird durch smarte Technik unterstützt. Vor den mit Lichtsignalanlagen geregelten Kreuzungen finden Frequenzmessungen statt. So kann je nach Verkehrsaufkommen eine „grüne Welle“ für den Radverkehr erzeugt werden. Jährlich werden auf der Strecke rund eine Million Radelnde gezählt.

www.goettingen.de



Impressionen vom RijnWaalpad in den Niederlanden. Rote Einfärbungen der Fahrbahn werden in Bayern nur im Bereich von Gefahrenstellen empfohlen.

Fotos: Jörg Thiemann-Linden



RS1:

Radschnellweg im Zentrum von Mülheim mit Rastplätzen und Fahrrad-Aufzug.

Foto: INDEED Photography / Alamy Stock Foto

RS1

LÄNGE: 116 KM

Radschnellweg Ruhr als RS1 für Nordrhein-Westfalen

Das größte Radschnellwegprojekt in Deutschland soll auf mehr als 100 Kilometern Länge in Ost-West-Richtung zehn große Ruhrgebietsstädte zwischen Duisburg und Hamm verbinden. Initiiert vom Regionalverband Ruhr (RVR) wurde es als erstes Radprojekt für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Inzwischen ist das Vorhaben Teil einer regionalen Radnetzplanung mit weiteren Nord-Süd-Radschnellwegen im Ruhrgebiet und soll Richtung Westen nach Moers verlängert werden. Der erste sechs Kilometer lange Abschnitt wurde schon 2015 freigegeben. Seit 2017 wurden in verschiedenen Städten weitere Abschnitte fertiggestellt.

Der RS1 soll nicht nur Wohngebiete mit großen Büro- und Industriestandorten oder Hochschulen verbinden, sondern macht auch das industriekulturelle Erbe der Region „erfahr-

bar“. Er spricht damit Berufspendelnde genauso an wie Freizeitradelnde oder Gäste der Region. Eingebunden in die Trassenführung werden auch ehemalige Bahndämme. Zu den spektakulärsten Abschnitten gehört die Stadtviadukt-Promenade über die Ruhr im Stadtzentrum von Mülheim an der Ruhr, wo neben dem Radschnellweg auch eine innerstädtische Promenade mit Sitzgelegenheiten und Aussichtspunkten entstand.

Ein Corporate-Design-Handbuch soll sicherstellen, dass nicht nur die Beschilderung von Radschnellwegen überall in Nordrhein-Westfalen einheitlich ist, es umfasst auch detaillierte Vorgaben für die Gestaltung von Broschüren, Websites und sogar von Give-aways.

>> www.radschnellwege.nrw

NORDBAHN-TRASSE WUPPERTAL

LÄNGE: 22 KM

Nordbahntrasse Wuppertal

Die reizvolle Route zieht auch Freizeitradelnde an.

Foto: Jörg Thiemann-Linden





Frankfurt am Main – Darmstadt:

Die Route verläuft über weite Strecken entlang der S-Bahn-Achse.

Foto: Jörg Thiemann-Linden

RSV FFM-DARMSTADT

LÄNGE: 30 KM

Radschnellweg Frankfurt – Darmstadt in der Region FrankfurtRheinMain

Der Planungsverband FrankfurtRheinMain hat mehrere Radschnellwegprojekte angestoßen, die sternförmig nach Frankfurt am Main verlaufen sollen. Für die 30 Kilometer lange Achse nach Darmstadt gab es zuerst eine kontroverse Routendiskussion: möglichst direkte Führung zwischen den großen Städten oder größere Einzugsbereiche durch eine bessere Einbindung der dazwischen liegenden Kommunen. Nach einer Abwägung und Entscheidung zur Vorzugstrasse begann die Umsetzung. Ein erster Abschnitt wurde 2019 offiziell eingeweiht, seitdem kommen weitere Teilstücke entlang der S-Bahn-Achse hinzu.

Die Strecke führt in hoher Qualität durch suburbane Wohngebiete sowie Feld- und Waldgebiete. Bemerkenswert sind

das naturverträgliche Beleuchtungssystem mit insektenfreundlichen LED-Solarleuchten, die mit einer intelligenten Bewegungssteuerung versehen sind. Zudem sind insgesamt sieben Servicestationen entlang der Strecke geplant, die überdacht sind und so auch einen Schutz bei starken Regen bieten. Die Projektträgerschaft für den Bau liegt in Händen einer interkommunalen Landschaftsentwicklungsgesellschaft. Zur Unterstützung der Bürgerbeteiligung gibt es eine eigene Website.

>> www.radschnellverbindung-ffm-da.de



Nordbahntrasse in Wuppertal

Die Reaktivierung der durch Wuppertal führenden und teilweise unter Denkmalschutz stehenden Nordbahntrasse wurde zunächst von einem Bürgerverein geplant und mit ersten Maßnahmen bis 2009 auf den Weg gebracht. Seit 2016 ist die 22 Kilometer lange Radpendlerachse über dem Tal der Wupper durchgehend befahrbar. Sie hat in der dicht bebauten und topografisch bewegten Stadt eine neue Fahrradkultur mit hohem Pedelec-Anteil angestoßen. Die ehemals doppelgleisige Bahntrasse, die ausreichend Platz für einen Rad- und Spazierweg bietet, ist mit ihren Viadukten über den Dächern der Stadt und ihren künstlerisch gestalteten Tunneln ein touristisches Highlight geworden – im Netzzusammenhang mit weiteren Bahntrassen-Radwegen im Bergischen Land.

>> www.nordbahntrasse.de

Was macht einen Radschnellweg aus?

Forschungsgesellschaft FGSV definiert die Qualitätsstandards

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) veröffentlichte im Mai 2021 die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV). Das bayerische Arbeitspapier „Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern“ (Stand 2019) entspricht inhaltlich weitgehend dem Arbeitspapier der FGSV bezogen auf die Hinweise zu Radschnellwegen, die mit den Radschnellverbindungen gleichzusetzen sind.

Als grundlegend für Radschnellwege gilt auch in Bayern das Ziel, möglichst geringe Beeinträchtigungen durch Schnittstellen oder gemeinsame Nutzungen mit anderen Verkehrsarten zu erhalten. Das soll dazu beitragen einen durchgehend hohen Standard der Verkehrssicherheit zu erreichen. Eine höhenfreie Führung durch Über- oder Unterführungen soll außerorts bevorzugt eingesetzt werden. Wartezeiten für Radelnde durch Anhalten und Warten sollen möglichst gering gehalten werden – innerorts nicht mehr als 30 Sekunden je Kilometer und außerorts maximal 15 Sekunden je Kilometer.

Ein zweites Planungsprinzip bedeutet, dass der Fußverkehr grundsätzlich getrennt vom Radverkehr geführt wird. Das ist im Straßenraum mit den vorhandenen Gehwegen, auch in Fahrradstraßen, in der Regel schon der Fall. Bei frei geführten Radschnellwegen sollen separate, ausreichend breite Gehwege parallel zur Radverkehrsanlage angelegt werden. Damit werden Nutzungskonflikte von Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamer Fläche vermieden – anders als zum Beispiel auf Flussuferpromenaden oder Parkwegen, wo es auf gemeinsamer Fläche zu gegenseitiger Behinderung kommen kann.

Führungsformen

Als generell geeignet für Radschnellwege sind somit zu unterscheiden:

- ein straßenunabhängiger, vom Gehweg getrennter Radweg,
- ein straßenbegleitender, vom Gehweg getrennter Radweg, der für Ein- oder Zwei-Richtungsverkehr angelegt wird, oder
- eine Führung durch eine Fahrradstraße.

Sofern ein getrennter Radweg nicht möglich ist, können innerorts auch breite Radfahrstreifen zur Führung des Radschnellwegs genutzt werden. Nur in Ausnahmefällen können hingegen Bussonderfahrstreifen für den Radverkehr freigegeben werden.

Bei Mischverkehr in Wohnstraßen oder Tempo-30-Zonen insgesamt soll vorzugsweise eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellwegen sollten grundsätzlich Vorrang gegenüber innerörtlichen Erschließungsstraßen haben. Auch wenn durch ein Zusatzschild Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße erlaubt ist, hat der Radverkehr dort Vorrang.

Qualitätskriterium Breite

Hauptqualitätsmerkmal neben einer störungsfreien Führung ist eine Breite, die das ungestörte Radeln nebeneinander ermöglicht – bei Zwei-Richtungs-Radverkehr auch im Begegnungsfall mit anderen Radfahrenden. Bei einer solchen Breite ist auch das gegenseitige Überholen im Radverkehr möglich – wichtig gerade angesichts einer immer vielfältigeren Fahrradflotte mit Lastenrädern oder Pedelecs.

Radschnellwege im Ein-Richtungsverkehr sind somit mindestens 3 Meter und im Zwei-Richtungsverkehr mindestens 4 Meter breit. Der zusätzliche Sicherheitsabstand zur Fahrbahn und zu parkenden Kfz beträgt innerorts mindestens 0,75 Meter, außerorts muss der Abstand zum schnellen Kfz-Verkehr mindestens 1,75 Meter betragen. Außerorts sollte insbesondere bei Zwei-Richtungs-Radwegen ein Blendenschutz durch eine geeignete Bepflanzung zwischen Radweg und Fahrbahn vorgesehen werden.

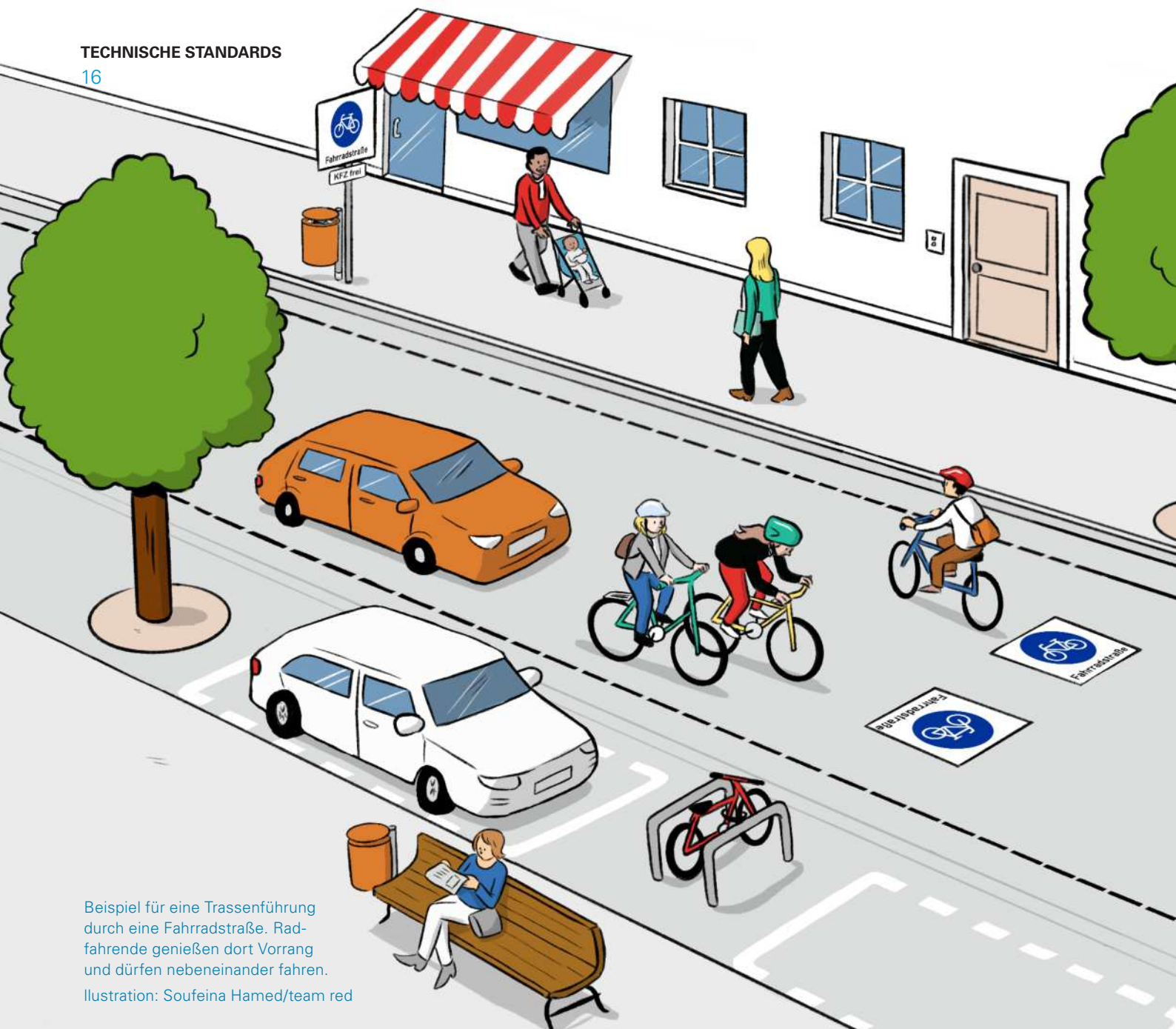


Beispiel für einen außerstädtischen Radschnellweg. Dieser muss im Zwei-Richtungsverkehr mindestens vier Meter breit sein, der davon getrennte Fußweg mindestens zwei Meter.

Illustration: Soufeina Hamed / team red

Alternativen der Routenführung

Im Planungsprozess eines Radschnellwegs muss frühzeitig abgestimmt und entschieden werden, welche der denkbaren Varianten im Korridor den wirksamsten Mehrwert fürs Radnetz verspricht. Dabei besteht typischerweise ein Zielkonflikt: Eine direkte Verbindung zwischen den Zentren der größeren Städte verspricht ein schnelles Vorankommen, die Einbindung der Siedlungsgebiete dazwischen erhöht das Potenzial der Nutzenden. Die gewählte Vorzugsvariante muss auch umsetzbar sein – nicht selten bedarf es dafür einer teuren neuen Brücke über einen Verkehrsweg oder ein Gewässer. Ein solcher Lückenschluss kann zeitaufwendig sein. Bis zur Umsetzung des Bauwerks kann unter Umständen durch eine temporäre „Umleitung“ der übrige Radschnellweg bereits genutzt werden. Ein Leitfaden der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bietet Methoden zur Optimierung der Potenziale und zur ökonomischen Nutzen-Kosten-Bewertung.



Beispiel für eine Trassenführung durch eine Fahrradstraße. Radfahrende genießen dort Vorrang und dürfen nebeneinander fahren.

Illustration: Soufeina Hamed/team red

Der begleitende Fußweg muss innerorts mindestens 2,50 und im Fall einer separaten Anlage außerorts mindestens 2 Meter breit sein. Hinzu kommt ein Streifen zwischen Rad- und Gehweg, möglichst als Grünstreifen. Für Blinde muss er mit dem Langstock taktil erfassbar und am besten auch hell-dunkel-contrastierend für stark Sehbehinderte erkennbar sein.

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist geregelt, dass Radelnde grundsätzlich nebeneinander fahren dürfen. Das gilt ausdrücklich von Beginn an in Fahrradstraßen. Diese müssen eine Mindestbreite von 4 Metern haben. Hinzu kommt ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,75 Meter zu parkenden Autos, um das Unfallrisiko durch sich öffnende Autotüren zu minimieren.

StVO-Beschilderung von Radschnellwegen

Im Jahr 2020 wurden mit der 54. Änderung der Straßenverkehrsordnung (und im November 2021 ergänzt mit der entsprechenden StVO-Verwaltungsvorschrift) die grün-weißen Verkehrszeichen eingeführt, die bundesweit Beginn und Ende eines Radschnellwegs markieren. In der H RSV ist zusätzlich eine grüne Linie als seitliche Begrenzung von Radschnellwegen vorgesehen. Diese informelle Linie muss von den Straßenverkehrsbehörden nicht angeordnet werden, allerdings erwartet der Bund bei Förderungen die Anwendung der HRS V.

Zu den FGSV-Bezeichnungen Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat rund acht Jahre nach einem ersten offiziellen Arbeitspapier im Jahr 2021 ihre grundlegend überarbeiteten Hinweise (H RSV) veröffentlicht. Die Bezeichnung Radschnellverbindung betont die Unterschiedlichkeit der Führungsformen im Zuge einer Route. Bei der Planung und Umsetzung verschiedener Radschnellweg-Projekte in Deutschland hat sich gezeigt, dass mehrere von ihnen nicht den dafür erforderlichen hohen Fördervoraussetzungen und Ausbaustandards entsprechen können – oder nach Abwägung von Nutzerzahlen, Flächenkonkurrenz und Flächenverfügbarkeit auch nicht

immer entsprechen müssen. Deshalb haben einige Bundesländer unter unterschiedlichen Bezeichnungen eine eigene Kategorie für einen gegenüber Radschnellverbindungen (RSV) reduzierten Ausbaustandard eingeführt. Diese werden häufig als Radvorrangrouten (RVR) bezeichnet. Sie sind quasi als mittlerer Standard zwischen Radschnellverbindungen und dem „Basisstandard“ nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) definiert. Bei der geplanten Neufassung der ERA werden diese drei Ausbaustandards durchgängig nebeneinander dargestellt.

Radschnellwege werden in einigen Bundesländern bereits durch grünen Beistrich gekennzeichnet, was in Bayern derzeit nicht vorgesehen ist.

Foto: Jochen Tack / IMAGO



Konkrete Planungen für erste Radschnellwege

Für weitere Projekte in Bayern werden bereits Studien erstellt

Wie in anderen Bundesländern werden auch in Bayern solche interkommunalen Projekte überwiegend auf stadtreionaler Ebene konzipiert; so sind in den Metropolregionen München und Nürnberg mehrere Radschnellwege geplant. Auch in weiteren Teilen des Freistaats laufen bereits Potenzial- und Machbarkeitsstudien. Hier wird sich noch zeigen, was tatsächlich umgesetzt werden kann. Ein Überblick über den Stand Anfang 2022:

Metropolregion München

Im Jahr 2015 wurde durch den Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München eine Potenzialanalyse für Radschnellwege erstellt. Insgesamt wurden dabei 14 Korridore für Radschnellwege sowie drei mögliche Ergänzungen ermittelt, die sternförmig aus dem Umland ins Münchner Stadtzentrum führen.

Am konkretesten vorangeschritten sind die Planungen für den Korridor zwischen dem Altstadtring und **Garching** bzw. **Unterschleißheim**. Für die konkrete Planung der 23 Kilometer langen Verbindung gab der Bund eine Förderzusage in Höhe von 2,3 Millionen Euro. Erwartet werden auf einzelnen Abschnitten bis zu 15.000 Radfahrende täglich. Im Stadtgebiet von München soll im Jahr 2022 der Bau eines ersten Abschnitts beginnen, im Landkreis München starten voraussichtlich auch ab 2022 erste Bauarbeiten.

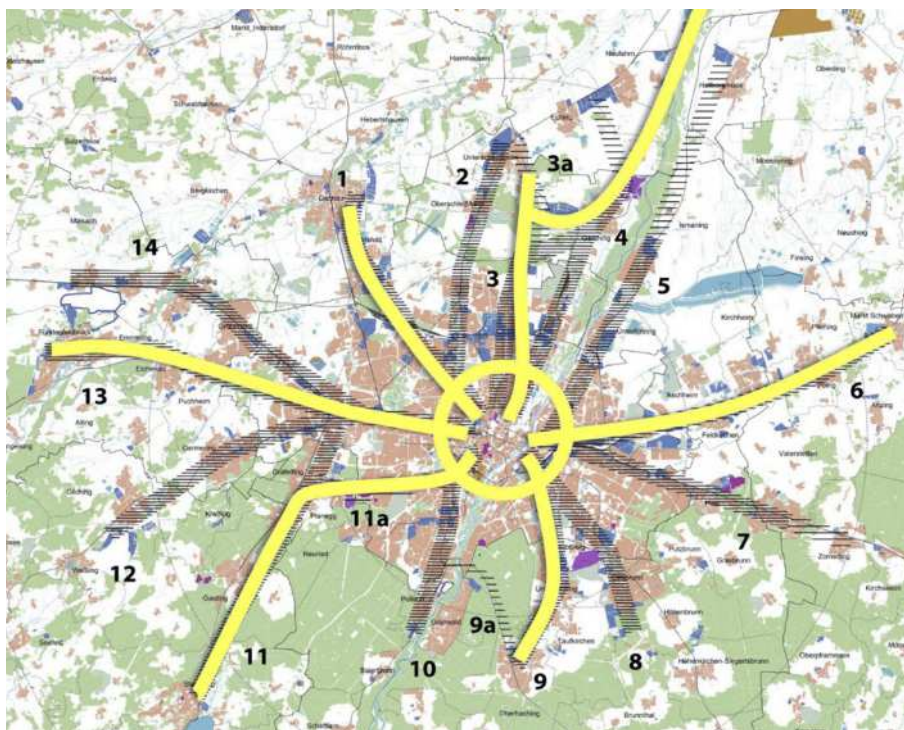
In Abstimmung mit den umliegenden Landkreisen wurden weitere fünf sternförmig vom Münchner Altstadtring wegführende Korridore für tiefergehende Planungen ausgewählt. Diese führen nach Dachau, Markt Schwaben, Oberhaching,

Starnberg und Fürstenfeldbruck. In Machbarkeitsstudien wurden für sechs Radschnellwege die besten Streckenführungen festgelegt, einzelne Maßnahmen, zu erwartende Kosten und Umsetzungshemmnisse aufgezeigt.

Für die knapp 20 Kilometer lange Verbindung zwischen München und **Dachau** wurde die Machbarkeitsstudie erarbeitet. Der Radschnellweg soll von München über Karlsfeld nach Dachau führen.

Eine weitere Machbarkeitsstudie wurde für die rund 25 km lange Radiale zwischen München und **Markt Schwaben** erstellt. Sie ergab, dass die geplante Route technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist. Im nächsten Schritt ist die konkrete Planung erforderlich; hierfür hoffen die beteiligten Kommunen und Landkreise auf eine Förderung durch den Bund.

In einer Machbarkeitsstudie für die 16 Kilometer lange Verbindung zwischen München und **Oberhaching** über Unterhaching und Taufkirchen wurde die geeignetste Routenführung ermittelt. Auf mehr als 90 Prozent der Strecke ließen



Metropolregion München

In einer Potenzialanalyse des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München von 2015 wurden 14 Korridore ermittelt, für die sechs gelb markierten wurden später Machbarkeitsstudien erstellt.

Quelle: © RIS Regierung von Oberbayern, Stand 08/2014; Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV); Kartengrund: Bayerische Vermessungsverwaltung



Metropolregion Nürnberg

In der Machbarkeitsstudie 2017 wurden die grün markierten Korridore ausgewählt.

Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, im Auftrag der Stadt Nürnberg erstellt von Planersocietät, Planungsbüro VIA und Planungsbüro dtp.

sich danach die Kriterien eines Radschnellwegs realisieren, jedoch ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis gering.

Auch die Machbarkeitsstudie für die fast 30 Kilometer lange Relation zwischen Münchner Zentrum und **Starnberg** über Planegg und Gauting kam zu einem positiven Ergebnis. Auf 87 Prozent der Strecke kann der hohe Standard von Radschnellwegen umgesetzt werden, der Nutzen-Kosten-Faktor ist hoch. Zu den Baukosten von geschätzten 53 Millionen Euro trägt unter anderem eine neue Brücke über die Würm bei Planegg bei.

Für die Relation zwischen München und **Fürstenfeldbruck** müssen noch Details zur genauen Routenführung geklärt werden. Abhängig ist die Umsetzung eines Radschnellwegs auch vom geplanten Ausbau der S-Bahnstrecke. Das dritte Bahngleis soll dort frühestens 2030 fertiggestellt sein.

Ermittelt wurden angesichts der zahlreichen tangentialen Pendlerströme auch die Potenziale für einen **Radschnellverbindungsring**, der kreisförmig um das Münchner Zentrum verlaufen würde. Dieser soll zur besseren Vernetzung der geplanten Radschnellwege beitragen, kann selbst aber nicht im hohen Radschnellwegstandard entstehen.

Metropolregion Nürnberg

Sieben Korridore für Radschnellwege in der Metropolregion Nürnberg wurden bereits 2017 in einer regionalen Studie untersucht. Die ersten drei Routen können mit finanzieller Förderung des Bundes bereits konkret geplant werden. Baubeginn könnte 2025 sein.

Ein rund 14 Kilometer langer Radschnellweg soll das Zentrum Nürnbergs mit den westlich gelegenen Städten **Stein**, **Oberasbach** und **Zirndorf** verbinden. Zur Querung des

Rednitztals muss eine neue Radwegebrücke gebaut werden. Teile der Route sollen auf der Trasse der 1986 eingestellten Bibertbahn geführt werden. Laut Machbarkeitsstudie können 94 Prozent der Strecke nach den Kriterien für Radschnellwege ausgebaut werden. Der Bund fördert die konkreten Planungen mit mehr als 1,8 Millionen Euro.

In ähnlicher Höhe wird die konkrete Planung für den knapp 13 Kilometer langen Radschnellweg zwischen **Erlangen** und **Herzogenaaurach** gefördert. Für das Stadtgebiet Erlangen rechnet man mit täglich bis zu 20.000 Nutzenden, im weiteren Verlauf bis Herzogenaaurach immerhin noch mit 4.000. Neben den Stadtzentren sollen auch wichtige Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte angebunden werden. Laut Machbarkeitsstudie können auf 91 Prozent der Strecke die Kriterien für Radschnellwege eingehalten werden.

Ein knapp 16 Kilometer langer Radschnellweg soll vom Nordring in **Nürnberg** bis ins Zentrum von **Erlangen** führen. Er soll in Erlangen an den geplanten Radschnellweg nach Herzogenaaurach angebunden werden. In Nürnberg entsteht über das innerstädtische Radwegenetz eine Verbindung zum Radschnellweg Richtung Stein, Oberasbach und Zirndorf. Für die Planung bewilligte das Bundesverkehrsministerium Ende 2021 eine Förderung von 1,1 Millionen Euro.

Betrachtet wurden in der regionalen Studie auch die Korridore von Nürnberg nach **Lauf an der Pegnitz** und **Schwabach**. Dort gibt es noch Bedenken von Anliegerkommunen an dem gesamten Projekt oder an der Routenführung. Die Überlegungen für Radschnellwege zwischen **Nürnberg**, **Fürth** und **Erlangen** fließen in die Planungen für einen 60 Kilometer langen **Metropolradweg** ein, der von Bamberg bis Nürnberg überwiegend entlang des Main-Donau-Kanals verlaufen soll. Hierfür wird mit Unterstützung des Bundes eine Machbarkeitsstudie erstellt.

Aschaffenburg

Über die Landesgrenze hinweg soll die Verbindung zwischen Aschaffenburg und Hanau Anschluss an das entstehende Radschnellwegenetz in der Region FrankfurtRheinMain finden. Hierfür wird bis Februar 2023 mit allen betroffenen Städten, Gemeinden und Landkreisen die Machbarkeitsstudie bearbeitet. Der Untersuchungskorridor für eine „Grobtrasse“ als Vorzugsverbindung orientiert sich an der Bahnverbindung und dem MainRadweg. Bereits 2019 wurde die Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg von Aschaffenburg durch das Aschafftal bis Hösbach erstellt. Mit Blick auf die künftige Verbindung wurden bereits die Deutsche Straße und die Deschstraße in Fahrradstraßen umgewandelt. Eine neue Zählstelle an der Deutschen Straße soll die künftige Entwicklung des Radverkehrs messen, wenn der Radschnellweg sukzessive von Stadt und Landkreis umgesetzt wird. Im nächsten Schritt soll im Frühjahr 2022 eine Vorfahrtsregelung für die Fahrradstraße eingeführt werden.



Neue Zählstelle an der Fahrradstraße „Deutsche Straße“ in Aschaffenburg.

Foto: M. Schmerbauch / Stadt Aschaffenburg

Rosenheim

Für den Stadt- und Umlandbereich Rosenheim (SUR) wurde bereits 2018 die Machbarkeitsstudie erstellt. Eine West-Ost-Trasse von Bad Aibling über Rosenheim bis Stephanskirchen erwies sich dabei grundsätzlich als ausbau- und förderwürdig. Mitte 2021 haben die betroffenen Kommunen eine Vereinbarung getroffen, um für Planungsmittel einen Förderantrag beim Bundesverkehrsministerium zu stellen und danach mit der konkreten Planung der Verbindung zu beginnen.

Regionalverband Donau-Iller

Im Auftrag des Regionalverbands Donau-Iller entstand 2020 die Potenzialstudie für verschiedene Routen rund um Neu-Ulm/Ulm und Memmingen. Das größte Potenzial wurde für einen möglichen Radschnellweg auf bayerischem Gebiet von Neu-Ulm über Senden und Vöhringen Richtung Illertissen ermittelt. Auf dem knapp zehn Kilometer langen Abschnitt von Neu-Ulm nach Senden rechnet man mit mehr als 3.000 Nutzenden täglich. Mehr als 2.000 Radelnde am Tag erwarten die Planer auf der über die Landesgrenze verlaufenden Route von Ulm bis Elchingen und knapp 2.000 auf einer östlichen Route zwischen Neu-Ulm und Nersingen. Beide Strecken sind mehr als zehn Kilometer lang und wären somit für einen Radschnellweg grundsätzlich geeignet. Rund 12.000 Nutzende werden für die gut drei Kilometer lange Trasse in den Zentren von Ulm und Neu-Ulm erwartet. Im nächsten Schritt sind Machbarkeitsstudien vorgesehen.



Potenzialanalyse des Regionalverbands Donau-Iller. Für den rot markierten Korridor entsteht 2022 eine Machbarkeitsstudie, die blau markierten Routen wurden für weitere Untersuchungen vorgeschlagen.

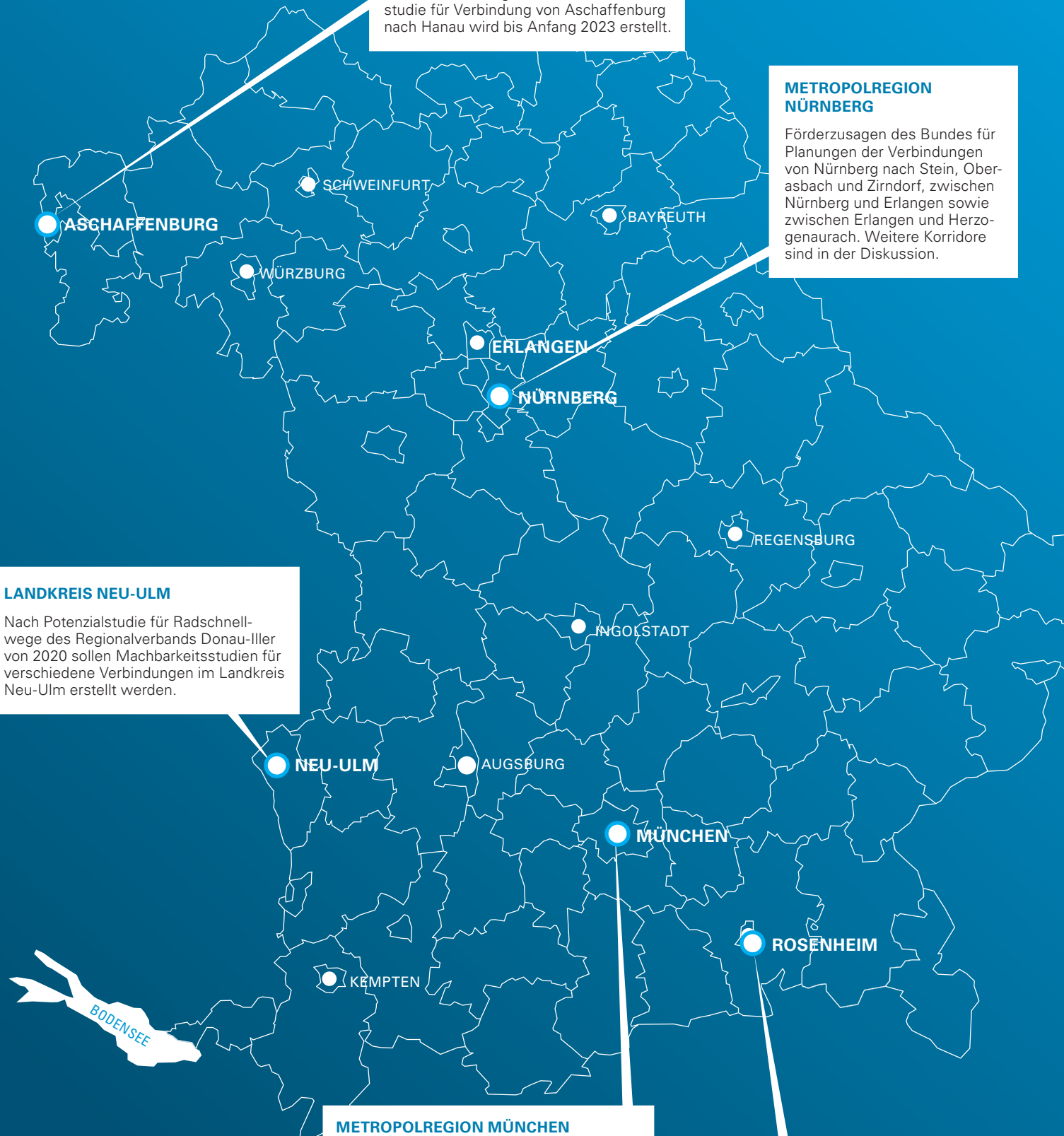
Quelle: Regionalverband Donau-Iller

**STADT UND LANDKREIS
ASCHAFFENBURG**

Machbarkeitsstudien für Radschnellweg von Aschaffenburg durch das Aschafftal nach Hösbach liegt vor, Machbarkeitsstudie für Verbindung von Aschaffenburg nach Hanau wird bis Anfang 2023 erstellt.

**METROPOLREGION
NÜRNBERG**

Förderzusagen des Bundes für Planungen der Verbindungen von Nürnberg nach Stein, Oberasbach und Zirndorf, zwischen Nürnberg und Erlangen sowie zwischen Erlangen und Herzogenaurach. Weitere Korridore sind in der Diskussion.



LANDKREIS NEU-ULM

Nach Potenzialstudie für Radschnellwege des Regionalverbands Donau-Iller von 2020 sollen Machbarkeitsstudien für verschiedene Verbindungen im Landkreis Neu-Ulm erstellt werden.

METROPOLREGION MÜNCHEN

Machbarkeitsstudien wurden für sechs Radschnellverbindungen erstellt. Konkrete Planungen für den Korridor zwischen München und Garching bzw. Unterschleißheim werden mit Förderung des Bundes erarbeitet.

LANDKREIS ROSENHEIM

Kommunale Vereinbarung zur Planung eines Radschnellwegs von Bad Aibling über Rosenheim bis Stephanskirchen wurde im Jahr 2021 getroffen.

Auch in verschiedenen anderen Gemeinden und Regionen wird bereits über die Anlage von Radschnellwegen diskutiert.

Bund und Freistaat sorgen für Rückenwind

Bayern kann rund 65 Millionen Euro Bundesmittel für Radschnellwege erwarten

Mit 375 Millionen Euro fördert der Bund bis 2030 den Bau von Radschnellwegen. In der „Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017-2030“ sind die Bedingungen für die Bundesmittel genauer geregelt. Sie werden nach einem bundesweiten Schlüssel auf die Bundesländer verteilt. Der Anteil für Bayern beträgt 16,7 Prozent, das entspricht rund 65 Millionen Euro.

Diese Bundesmittel können für Planung, Neu-, Um- oder Ausbau von Radschnellwegen verwendet werden. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eigenständige oder straßenbegleitende Wege handelt. Wichtige Kriterien sind die Mindestlänge von zehn Kilometern und das Mindestaufkommen von täglich 2.000 Radelnden. Der Bund beteiligt sich mit 75 Prozent, in Ausnahmefällen mit bis zu 90 Prozent der förderfähigen Ausgaben.

Auch Mittel für Beleuchtung und Beschilderung

Die Förderung umfasst auch den Bau von erforderlichen Brücken oder Unterführungen zur höhenfreien Querung von Straßen, Schienen- oder Wasserwegen, die verkehrstechnische Ausstattung einschließlich der Beleuchtung sowie die wegweisende Beschilderung. Dagegen sind zum Beispiel Rastplätze entlang der Strecke aus diesem Programm nicht förderfähig.

Der Eigenanteil der Kommunen oder Länder darf nicht durch andere Förderprogramme des Bundes oder der EU gedeckt werden, möglich sind aber zum Beispiel zusätzliche Förderungen des Landes für die Kommunen. Andere Programme des Bundes, wie zum Beispiel das Sonderprogramm „Stadt und Land“, können nicht für die Planung und den Bau von Radschnellwegen genutzt werden.

Der konkreten Planung eines Radschnellwegs gehen eine Machbarkeitsstudie und Potenzialanalyse voraus. Für die Methodik zur Bestimmung des zu erwartenden Radverkehrsaufkommens und einer darauf aufbauenden Nutzen-Kosten-Analyse hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einen Leitfaden erarbeitet.

Absichtserklärung der Baulastträger

Fallen Machbarkeitsstudie und Potenzialanalyse positiv aus, können die beteiligten Straßenbaulastträger eine Absichtserklärung zur Planung des Radschnellwegs vereinbaren. Auf dieser Grundlage kann für die Planungsleistungen ein formloser Förderantrag bei der zuständigen Bezirksregierung gestellt werden. Darin wird das Projekt näher beschrieben, es werden die Einhaltung der Fördervoraussetzungen erläutert und die voraussichtlichen Kosten benannt. Nach positiver Vorprüfung durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr stellt dieses den Förderantrag beim Bund. Für Fragen zu den Förderanträgen gibt es Ansprechpartner bei den jeweiligen Bezirksregierungen.

Sieben Millionen Euro für vier Projekte

Auf Grundlage von Förderanträgen hat das Bundesverkehrsministerium bis Ende 2021 für die Planung von vier Vorhaben in Bayern positive Förderbescheide im Gesamtumfang von rund sieben Millionen Euro ausgegeben. Das betrifft die Radschnellwege von München nach Garching/Unterschleißheim, von Nürnberg nach Stein, Oberasbach und Zirndorf, von Nürnberg nach Erlangen sowie von Erlangen nach Herzogenaurach.

Langer Vorlauf bis zur Fertigstellung

Die Verwaltungsvereinbarung zur Förderung von Radschnellwegen hat eine Laufzeit von 2017 bis 2030. Ein solch langer Zeitrahmen ist notwendig, da es für die Abstimmungen in den kommunalen Gremien, zwischen den Kommunen und mit Land und Bund, die Planungen, Beteiligungsprozesse und Abstimmungen mit den Grundstückseigentümern oft viele Jahre braucht. Erst nach einem solchen Vorlauf kann der Bau beginnen. So wurden schon 2010 erste Überlegungen für den Radschnellweg an der Ruhr angestellt, 2014 war die Machbarkeitsstudie fertiggestellt, Mitte 2021 waren von den geplanten 115 Kilometer rund 15 Kilometern befahrbar. Für den Münchner Raum wurde bereits 2015 eine Potenzialanalyse erstellt, 2022 soll das erste Teilstück begonnen werden.

Nützliche Adressen, Links und Quellen

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Invalidenstraße 44
D-10115 Berlin
www.bmvi.de

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München
www.stmb.bayern.de

Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern.

Arbeitspapier des StMB – Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Download zusammen mit den Machbarkeitsstudien in den Metropolregionen München und Nürnberg sowie weitere Informationen zur Radverkehrsförderung unter radverkehr.bayern.de/radschnellwege/index.php

Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten – H RSV. Ausgabe 2021 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Gliederung zum Download unter fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/284_1.i.pdf

Radschnellverbindungen – Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse. Veröffentlicht von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), zum Download unter bast.de/DE/Publicationen/Medien/Radwegschnellverbindungen.html

Radschnellverbindungen. Schwerpunktthema des Fahrradportals, u.a. mit Infos zu Fördermöglichkeiten: nrvp.de/17701

Radschnellverbindungen. Themenseite auf der Website des Landratsamts München mit Machbarkeitsstudien und Ergebnissen von Öffentlichkeitsveranstaltungen. Stichwortsuche „Radschnellverbindungen“ unter landkreis-muenchen.de

Radschnellverbindungen. Infoseite der Landeshauptstadt München www.muenchenunterwegs.de/information/radschnellverbindungen-1

Radschnellverbindungen in NRW. Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb.

Ausführliche Empfehlungen zu baulichen Details, auch zu Betrieb und Kommunikation. radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/Leitfaden_Radschnellverbindungen_in_NRW.pdf

Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung aus dem Jahr 2021. Zum Download unter bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf

Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. Sonderveröffentlichung des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIFU) mit Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen und Regelwerken. Download unter <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/582184>

Fahrrad-Monitor Deutschland 2021. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Von SINUS Markt- und Sozialforschung. <https://www.bmvi.de/Fahrrad-Monitor2021>

Informationen zum Radverkehr in Bayern auf der Seite des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, www.radverkehr.bayern.de

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) unterstützt die Schaffung von Radschnellwegen und die Förderung des Radverkehrs in Bayern. Positionspapiere und Stellungnahmen unter agfk-bayern.de

Impressum

Herausgeber:
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK), Karl-Zucker-Str. 2, 91052 Erlangen

V.i.s.d.P: Sarah Guttenberger

Konzept, Text, Redaktion und Gestaltung:
Klaus Klöppel, Colette Schwarte, Jörg Thiemann-Linden, team red Akademie gGmbH, www.team-red.net
Titel-Illustration: Soufeina Hamed/team red

Druck: flyerpilot.de
Stand: 03/2022

Ein Ausblick ...



Radschnellwege machen das Radfahren noch attraktiver. Dabei entstehen auch spektakuläre technische und architektonische Lösungen. Zu den Ikonen der Baukultur für nachhaltige Mobilität gehören die Fahrradbrücke Hovenring im niederländischen Eindhoven (oben links) und die Radschnellweg-Brücke über die Autobahn im Süden von Rotterdam (unten links). Optische Hingucker sind auch die Radschnellweg-Brücken in Bochum (oben rechts) und Helsinki (unten rechts).
Fotos: Jörg Thiemann-Linden



**Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.**

Geschäftsstelle AGFK Bayern
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen

www.agfk-bayern.de

AGFK Bayern e.V. wird gefördert durch:

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

