



**AGFK**

Arbeitsgemeinschaft  
fahrradfreundliche Kommunen  
in Bayern e.V.



# ZÜGIG UND SICHER PER RAD IN BAYERN UNTERWEGS

Radschnellwege auf einen Blick



In vielen Teilen Deutschlands entstehen Radschnellwege. Hier ein Abschnitt der Verbindung von Frankfurt am Main nach Darmstadt, der weitgehend entlang der S-Bahn-Route verläuft.

Foto: Jörg Thiemann-Linden

## Grünes Licht für Radschnellwege

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 Beliebtheitsskala das Auto vom ersten Platz verdrängt. Ihr Anteil wächst. Weil mit den „Elektrischen“ auch größere Distanzen bequem zurückgelegt werden können, wird das Fahrrad auch für den täglichen Weg zur Arbeit immer beliebter. Und damit wächst der Bedarf an neuen Radschnellwegen.

In den Niederlanden wurden die ersten Fahrradschnellstraßen schon in den 1970er Jahren geplant, andere europäische Nachbarländer ziehen nach. In Deutschland fördert der Bund den Bau von neuen Radschnellwegen bis 2030 mit fast 400 Millionen Euro. Auch im Freistaat Bayern gibt es grünes Licht für mehrere Radschnellwege. Konkrete Planungen werden bereits für vier Korridore in den Metropolregionen München und Nürnberg erarbeitet.

Damit hat man besonders jene im Blick, die täglich zur Arbeit, zur Schule oder Hochschule pendeln. 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.

## Ohne Stau zum Ziel

Bayern will erreichen, dass mehr Menschen aufs Rad steigen. Damit Pendelnde längere Distanzen mit dem Rad zurücklegen können, bedarf es gerade in den Ballungszentren leistungsfähiger Verbindungen. Deshalb werden neue Radschnellwege geplant, die eine Reihe von Qualitätsvorteilen haben.

- 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. So gelangt man schneller, entspannter und gefahrloser 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.
- Die Radwege sind breit genug, dass zwei Radelnde ungestört nebeneinander fahren und ein Dritter sie gefahrlos überholen kann. So ist auch für Lastenräder genügend Platz.
- Radschnellwege sind in der Regel vom motorisierten Verkehr getrennt. Gehwege werden möglichst durch einen Grünstreifen oder einen für Blinde taktil erfassbaren Streifen getrennt.
- Um höchstmögliche Sicherheit zu gewährleisten, werden die neuen Radtrassen wie andere Hauptstraßen gepflegt und im Winter gereinigt. Eine gute Beleuchtung sorgt für sicheres Fahren auch in der Nacht.

## 5 Fragen zu Radschnellwegen

**Radschnellwege sind in Deutschland noch neu, deshalb wecken sie nicht nur Begeisterung bei Radelnden, sondern manchmal auch Befürchtungen.**

**Die wichtigsten Fragen:**

### **Sind Radschnellwege die neuen Radl-Autobahnen?**

Radschnellwege sind nicht fürs schnelle Fahren gebaut, sondern um zügiger anzukommen. Weil das Warten an Kreuzungen oder Ampeln weitestgehend entfällt, kommt man schneller an. Radschnellwege sind bestens im Radnetz und mit anderen Straßen verbunden, sodass man fast überall eine passende Zu- oder Ausfahrt findet.

**Sind sie gefährlich für Fußgänger?** Begleitende Fußwege sind in Bayern in der Regel erforderlich. Weil die genügend breit sind, muss auch bei viel Fußverkehr niemand auf den Radschnellweg ausweichen. Querungshilfen wie Mittelinseln oder Zebrastreifen stellen sicher, dass Fußgänger sicher den Radschnellweg überqueren können.

**Gehen sie zu Lasten des Autoverkehrs?** Für neue Radschnellwege in der Stadt können Parkstreifen entfallen oder Kfz-Spuren umgenutzt werden. Hier werden in jedem Einzelfall Lösungen gefunden, wie der Pkw-Verkehr dennoch fließen kann.

**Schaden sie zu sehr der Natur?** Außerorts kann der Bau neuer Radschnellwege Eingriffe in Natur und Landschaft bedeuten oder landwirtschaftliche Flächen beanspruchen. Die Abstimmung mit Naturschutzbehörden stellt sicher, dass Eingriffe möglichst vermieden oder – wo sie unvermeidbar sind – an anderer Stelle ausgeglichen werden.

**Sind sie ein teurer Spaß für wenige?** Radschnellwege sind teurer als „normale“ Radwege. Das liegt an der größeren Breite und besseren Ausstattung, zuweilen auch an neuen Brücken zum Lückenschluss. Doch sie werden auch intensiver genutzt und in Bayern nur dort gefördert, wo mit täglich mindestens 2000 Radelnden gerechnet wird. Zudem liegen die Kosten nur bei einem Bruchteil der Kosten von Autostraßen.

## Was macht einen Radschnellweg aus?

Radschnellwege haben mindestens fünf, bei Nutzung von Bundesförderung mindestens zehn Kilometer Länge und ermöglichen eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 20-25 km/h. Die Verbindungen sollen so gestaltet sein, dass Radelnde möglichst selten halten müssen und zügig ankommen.

Grundlegend ist, dass der Verkehr auf Radschnellwegen weitestgehend ungestört vom Kfz-Verkehr rollen kann, um Wartezeiten für Radelnde auf maximal 30 Sekunden je Kilometer innerorts und 15 Sekunden außerorts zu minimieren. Hierzu tragen auch Brücken oder Unterführungen bei.

Radschnellwege können begleitend zu einer Straße oder unabhängig von ihr verlaufen. Insbesondere innerorts wird ein Radschnellweg häufig durch eine Fahrradstraße geführt. In dieser sind nur Fahrräder zugelassen oder sie haben Vorrang vor Pkw. Wo ein getrennter Radweg nicht möglich ist, werden innerorts auch breite Radfahrstreifen zur Führung des Radschnellwegs genutzt.



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

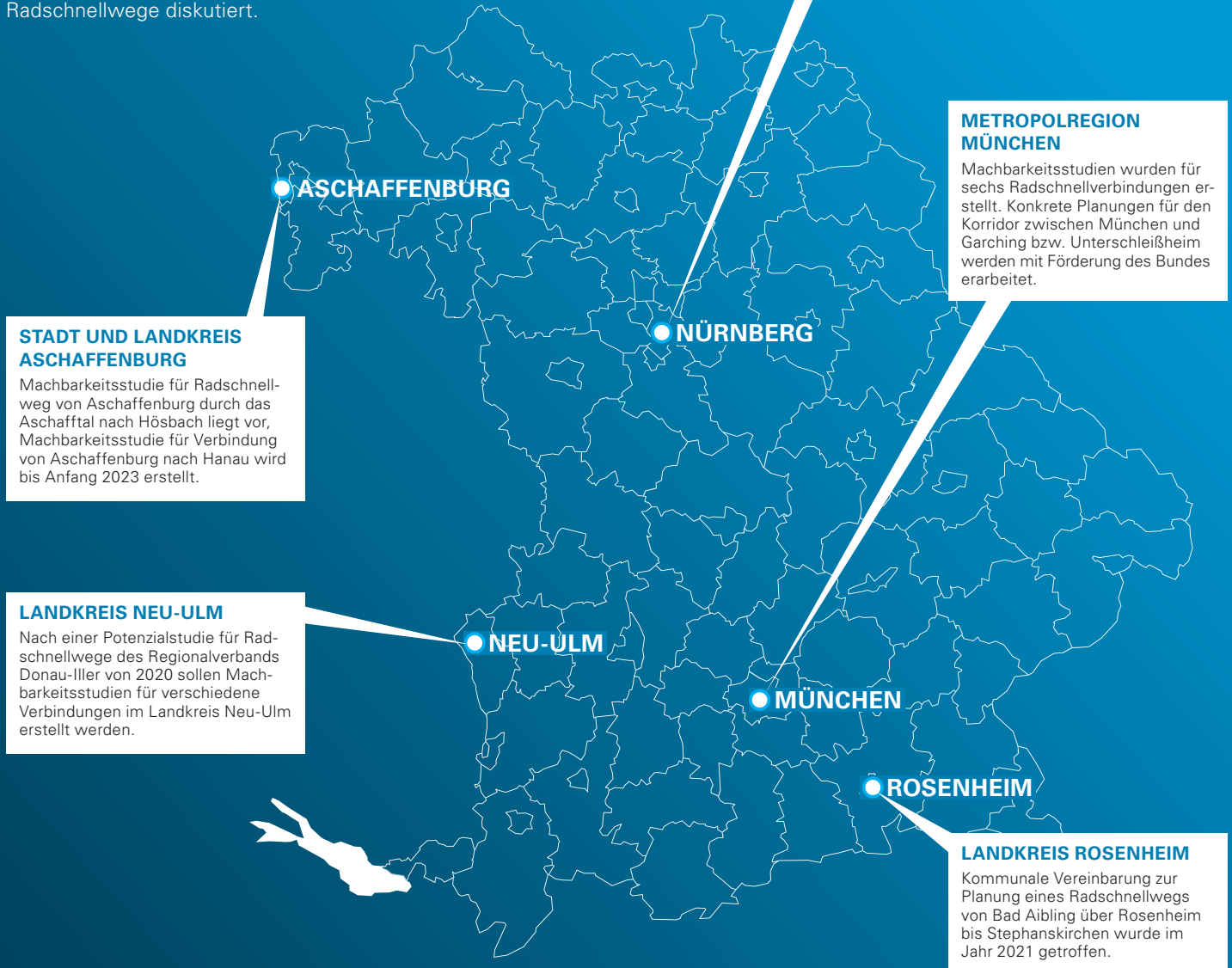
Radschnellwege, auf denen die Fahrt nur in eine Richtung erlaubt ist, sind in der Regel drei Meter breit, für den Verkehr in beide Richtungen vier Meter. Ausreichend breite und vom Radschnellweg getrennte Gehwege erhöhen den Schutz für Fußgänger und Radfahrende.

In der Straßenverkehrsordnung wurde 2020 ein bundes einheitliches grün-weißes Verkehrszeichen eingeführt, das Beginn und Ende eines Radschnellwegs markiert.

# Erste Radschnellwege in Bayern werden bereits im Detail geplant

In verschiedenen Regionen Bayerns sollen Radschnellwege entstehen. Für die konkrete Planung von insgesamt vier Routen gibt es bereits Förderzusagen des Bundes.

Unsere Karte zeigt die wichtigsten Projekte im Freistaat. Auch in anderen Städten und Regionen wird bereits über mögliche Radschnellwege diskutiert.



**STADT UND LANDKREIS ASCHAFFENBURG**  
Machbarkeitsstudie 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.

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

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



## Impressum

Herausgeber:

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

**[www.agfk-bayern.de](http://www.agfk-bayern.de)**

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

Konzept, Text, Redaktion: Klaus Klöppel, Jörg Thiemann-Linden

Gestaltung: Colette Schwarte

Illustrationen: Soufeina Hamed

team red Akademie gGmbH, [www.team-red.net](http://www.team-red.net)

Druck: [flyerpilot.de](http://flyerpilot.de)

Stand: 02/2022

Mehr Infos zum Thema Radschnellwege finden Sie in der  
AGFK-Informationsbroschüre „Zügig und sicher per Rad in Bayern  
unterwegs – Informationsbroschüre zu Radschnellwegen“.