

Universität Trier  
Fachbereich VI - Raum- und Umweltwissenschaften  
Studiengang: Angewandte Humangeographie - Regional-, Standort- und  
Kommunalentwicklung

Executive Summary zur Masterarbeit

## **Das Potential von Radschnellwegen - dargestellt am Beispiel Trier**

von Christoph Meyer

eingereicht am 12.02.2015

---

### **Thematik, Forschungsfragen und Aufbau der Arbeit**

In vielen deutschen Großstädten bzw. Agglomerationen sorgt der vom motorisierten Individualverkehr (MIV) dominierte Berufsverkehr regelmäßig für Überlastungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Staus, lange Wartezeiten und eine zeitaufwändige Parkplatzsuche sind die Folgen. Dabei könnte der Radverkehr einen wichtigen Beitrag leisten die bestehende Infrastruktur des MIV zu entlasten und auch damit verbundene, negative Effekte, wie z.B. Lärm- oder Schadstoffemissionen, zu minimieren. Dennoch wurde von dieser Möglichkeit in der Vergangenheit nur bedingt Gebrauch gemacht, was im Wesentlichen auf die Rolle als wenig alltagstaugliches Verkehrsmittel und die daraus hervorgehenden Rahmenbedingungen für den Radverkehr zurückzuführen ist. Dabei liegt aufgrund der Entwicklungen in der jüngeren Vergangenheit die Vermutung nahe, dass das Fahrrad bzw. der Radverkehr zunehmend auch für den Alltags- bzw. Berufsverkehr an Bedeutung gewinnt, wodurch sich auch neue Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur sowie die Rahmenbedingungen in Form der Verkehrspolitik und Radverkehrsförderung ergeben. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang Radschnellwege, die in mehreren Staaten Europas bereits realisiert wurden, um die Infrastrukturen des MIV, aber auch des ÖV durch Verkehrsverlagerungen zum Radverkehr zu entlasten und gleichzeitig den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Diesbezüglich ergeben sich jedoch deutliche Unterschiede hinsichtlich der jeweiligen Ausgangs- und Rahmenbedingungen sowie der Ausgestaltung von Radschnellwegen, weshalb eine Übertragbarkeit auf die deutschen Gegebenheiten nicht ohne weiteres möglich ist.

Daher sollen im Rahmen dieser Arbeit zunächst die folgenden Fragen geklärt werden:

- Was ist ausgehend von bereits realisierten Radschnellwegen im europäischen Ausland unter dem Begriff "Radschnellweg" zu verstehen und wodurch ergeben sich Unterschiede bei der Ausgestaltung?

- Was ist mit Bezug zu derzeitigen Radschnellwegprojekten in Deutschland unter einem Radschnellweg zu verstehen und wie könnten sich zukünftige Radschnellwegprojekte unter andersartigen Ausgangs- und Rahmendbedingungen auf eine mögliche Radschnellwegdefinition auswirken?
- Welche Realisierungsmöglichkeiten für einen Radschnellweg ergeben sich für das Fallbeispiel Trier unter entsprechend andersartigen Ausgangs- und Rahmenbedingungen?

Zur Beantwortung dieser Fragen wird in Kapitel 2 dieser Arbeit zunächst auf die derzeitigen Gegebenheiten bzw. Ausgangsbedingungen des Radverkehrs in Deutschland eingegangen, die zum einen aus der bisherigen Entwicklung und zum anderen aus den gegebenen Rahmenbedingungen durch die Verkehrspolitik und Radverkehrsförderung hervorgehen und gleichzeitig die Basis für mögliche Radschnellwegprojekte darstellen.

Im anschließenden Kapitel 3 soll zunächst geklärt werden, was unter einem Radschnellweg zu verstehen ist. Dazu werden neben den bereits realisierten Radschnellwegen in den Niederlanden, Dänemark und England auch die jeweiligen Ausgangs- und Rahmenbedingungen berücksichtigt, um vor diesem Hintergrund typische und spezifische Gestaltungsmerkmale herausarbeiten zu können, über die sich Radschnellwege definieren. Im Anschluss daran wird auf aktuelle Radschnellwegprojekte in Deutschland eingegangen, die sich im Hinblick auf ihre Ausgestaltung neben bestehenden Gestaltungsempfehlungen und Regelwerken vorwiegend an den europäischen Beispielen orientieren, sich aber gleichzeitig durch die Ausgangs- und Rahmenbedingungen von diesen unterscheiden. Daraus wird anschließend abgeleitet, was nachzeitigem Stand als Radschnellweg in Deutschland zu verstehen ist, aber auch welche zukünftigen Entwicklungen diesbezüglich vor dem Hintergrund der jeweiligen Ausgangs- und Rahmenbedingungen innerhalb Deutschlands möglich sind.

Mit Bezug darauf soll in Kapitel 4 nähergehend auf das Fallbeispiel Trier eingegangen werden, für das ein Radschnellweg unter Einbezug der standortspezifischen Ausgangs- und Rahmenbedingungen sowie der gesamten Bandbreite an Ausgestaltungsmöglichkeiten von Radschnellwegen in Deutschland geplant wird. Dazu werden die potentiellen Radschnellwegkorridore bzw. Abschnitte zunächst im Rahmen einer Befahrung untersucht und anschließend hinsichtlich ihres Potentials bewertet. Im Anschluss daran wird für die geeignetsten Korridore bzw. Abschnitte eine Kosten- und Fahrzeitenkalkulation durchgeführt sowie Finanzierungs- und Anbindungsmöglichkeiten an das bestehende Radverkehrsnetz aufgezeigt, sodass nicht nur die damit verbundenen Kosten und der Nutzen, sondern auch mögliche Probleme bzw. Risiken ersichtlich werden. Anschließend werden die Ergebnisse

der Radschnellwegkonzeption unter dem Gesichtspunkt der planerischen Machbarkeit zusammengefasst dargestellt und mit in das abschließende Zwischenfazit einbezogen, in dem unter Berücksichtigung der Ausgangs- und Rahmenbedingungen auch auf die derzeitige Machbarkeit eines Radschnellwegs in Trier eingegangen wird.

Im daran anschließenden Kapitel 5 wird auf weitere Schritte zur Realisierung eines Radschnellwegs im Rahmen eines zukünftig möglichen Radschnellwegprojekts in Trier eingegangen, die sich neben dem Projektablauf auch auf damit einhergehende Maßnahmen beziehen. Daraus und aus den Ergebnissen des Kapitels 4 werden anschließend Handlungsempfehlungen für die Durchführung eines Radschnellwegprojekts bzw. die Realisierung eines Radschnellwegs in Trier abgeleitet, die letztlich aufzeigen sollen, welche Möglichkeiten im Rahmen der gegebenen Ausgangs- und Rahmenbedingungen bestehen. Abschließend wird in Kapitel 6 ein Fazit gezogen in dem die Ergebnisse der einzelnen Kapitel zusammengefasst dargestellt und die eingangs formulierten Fragen beantwortet werden.

## **Fazit**

Die Ausgangssituation für Radschnellwege in Deutschland stellt sich vor dem Hintergrund der eingangs näher betrachteten Entwicklungen und Rahmenbedingungen als durchaus heterogen dar. So ist einerseits zwar ein Anstieg des Radverkehrsanteils sowie eine Zunahme der Durchschnittsgeschwindigkeit und Pedelec-Verkaufszahlen zu beobachten, wodurch zunehmend auch längere Wege des Arbeitsverkehrs zurückgelegt und so Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den Radverkehr bewirkt werden können, allerdings ergeben sich gleichzeitig deutliche Unterschiede hinsichtlich der Radverkehrsförderung zwischen den Bundesländern und Kommunen innerhalb Deutschlands. Hinzukommt das geringe Interesse des Bundes am Radverkehr, was nicht nur durch das vergleichsweise geringe Budget für die Radverkehrsförderung und die Unverbindlichkeit des NRVP, sondern auch durch die passive Verkehrspolitik mit dem Ziel der Verkehrsbewältigung und durch den BVWP zum Ausdruck kommt. Daher sind bei der Realisierung von Radschnellwegen in Deutschland nicht nur deutliche standortspezifische Unterschiede, sondern auch eine wenig fahradaffine Rahmgebung hinsichtlich der Verkehrspolitik und Radverkehrsförderung auf Bundesebene zu berücksichtigen.

Mit Blick auf die bereits realisierten Radschnellwege in den Niederlanden, Dänemark und England zeigt sich, dass der Verkehrspolitik und der Radverkehrsförderung neben den räumlichen Gegebenheiten und dem zu erwartenden Nutzerpotential die zentrale Rolle bei der Ausgestaltung von Radschnellwegen zukommt. So wird z.B. in den Niederlanden seit Jahrzehnten eine umfassende Radverkehrsförderung mit Unterstützung der Verkehrspolitik betrieben, aus der Radschnellwege als Premiumprodukt hervorgegangen sind, während

vergleichbare Entwicklungen hinsichtlich der Radverkehrsförderung in Dänemark auf einzelne Kommunen beschränkt blieben und in England überhaupt erst in der jüngeren Vergangenheit festzustellen sind. Bei Letzteren wird dabei vor allem auf die Schaffung eines erschließenden Radschnellwegnetzes bzw. mehrerer Radschnellwege abgezielt, während in den Niederlanden einzelne Abschnitte des bereits gut ausgebauten, vorhandenen Radwegenetzes weiter optimiert und eine entsprechend höhere Ausgestaltungsqualität durch Sonderbauwerke und eine bevorrechtigte Führung auf vornehmlich separaten Wegen realisiert wird. Daran zeigt sich allerdings auch das Problem bei der Definition von Radschnellwegen, die zwar wesentliche Gemeinsamkeiten bei der möglichst direkten, unterbrechungsfreien, eindeutigen und übersichtlichen Führung aufweisen, sich allerdings durch entsprechende Gestaltungsmerkmale bzw. deren Ausgestaltung maßgeblich voneinander unterscheiden.

In dieser Hinsicht ergibt sich in Deutschland und bezüglich der aktuellen Radschnellwegprojekte in NRW, Niedersachsen und Hessen ein vergleichbares Problem bei der Definition von Radschnellwegen. So existiert mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 zwar ein Minimalrahmen für deren Ausgestaltung, allerdings orientiert sich die Mehrzahl der aktuellen Radschnellwegprojekte in Deutschland an der hohen Ausgestaltungsqualität von Radschnellwegen in den Niederlanden sowie den Gestaltungsempfehlungen des Arbeitspapiers "Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen", die sich ebenfalls verstärkt an den Niederlanden und dem Projekt in der Metropolregion Hannover orientieren. Diesbezüglich ist die Einhaltung der hohen Ausgestaltungsqualität bei den aktuellen Radschnellwegprojekten in NRW und Niedersachsen nur durch die verstärkte Förderung durch das Land NRW sowie Forschungsprojekte des Bundes, über die entsprechende finanzielle Mittel für die Realisierung von Radschnellwegen bereitgestellt werden, möglich. Allerdings zeigt sich bereits an den Projekten in der Metropolregion Hannover und des RS 1, dass die Ausgestaltungs-kriterien hinsichtlich der Breite von 4,00 m aufgrund der räumlichen Strukturen nicht immer eingehalten werden können, wohingegen nicht näher auf ein verschiedenartiges Nutzerpotential und entsprechende Anpassungen bei der Breite, wie z.B. in den Niederlanden, eingegangen wird. Da sich in dieser Hinsicht allerdings deutliche Unterschiede bei den Ausgangs- und Rahmenbedingungen innerhalb Deutschlands ergeben, ist im Hinblick auf das Radschnellwegprojekt in der Region Rhein-Main und der niedriger angesetzten Ausgestaltungsqualität mit einer zunehmenden Ausdifferenzierung der Radschnellweggestaltung innerhalb eines gewissen Rahmens zu rechnen, sofern denn entsprechende Projekte realisiert und nicht aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten abgebrochen werden müssen.

Dabei zeigt sich anhand des Fallbeispiels Trier allerdings auch, dass diesbezüglich nicht nur die finanziellen Möglichkeiten, sondern auch die räumlichen Strukturen wie, z.B. die Topographie sowie die Bebauungs- und Siedlungsstruktur, maßgeblichen Einfluss auf die Ausgestaltungsmöglichkeiten ausüben. Dadurch können die derzeit empfohlenen Gestaltungsempfehlungen für Radschnellwege, z.B. bei den Breiten von mindestens 4,00 m oder der getrennten Führung vom Fuß- oder Kfz-Verkehr, in Trier oft nicht eingehalten werden, wobei dies, je nach betrachtetem Abschnitt und dem zu erwartenden Rad- bzw. Fuß- und Kfz-Verkehrsaufkommen, auch nicht als zwingend notwendig erachtet wird, um eine den Gegebenheiten angepasste, hinreichende Ausgestaltungsqualität, z.B. bei der Breite, sicherstellen zu können. Dahingegen stellt die Finanzierung des empfohlenen, beidseitig der Mosel geführten und je nach Ausführung zwischen 14,69 und 20,34 Mio. € teuren Radschnellwegs mit laufenden Kosten von 367.000 bis 509.000 € pro Jahr, eine enorme finanzielle Herausforderung für die Stadt Trier sowie die VG Schweich und Konz dar, die, auch unter Einbezug der derzeitigen Finanzierungsmöglichkeiten, wohl nicht ohne Unterstützung durch das Land RLP oder den Bund zu bewältigen ist. Hinzukommt das derzeit fehlende Bewusstsein hinsichtlich der positiven Effekte durch einen Radschnellweg und der dementsprechend auch fehlende politische Wille, weshalb die Initiierung eines zukünftigen Radschnellwegprojekts in Trier sowie in anderen Städten mit vergleichbaren Rahmenbedingungen, maßgeblich von der Entwicklung der Verkehrspolitik und der damit verbundenen Radverkehrsförderung auf allen politischen Ebenen abhängig ist.