



Radschnellwege: Leitfaden für die Planung
Fachbroschüre der AGFS



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

beim Zukunftsthema Radschnellwege nimmt das Land Nordrhein-Westfalen in Deutschland eine Vorreiterrolle ein – bei der Planung und Umsetzung ebenso wie bei der Konzeption. So hat das NRW-Verkehrsministerium in Kooperation mit der AGFS Anfang 2013 einen Planungswettbewerb ausgelobt. Fünf regionale und überregionale Radschnellwegkonzepte wurden im November 2013 prämiert. Konzeptionell bilden der AGFS-Ansatz „Nahmobilität 2.0“ sowie der darauf aufbauende „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ die Basis. Sie beschreiben erstmals sehr ausführlich die Funktion und Bedeutung von Radschnellwegen.



Gemeinsam mit der NRW-Landesregierung und renommierten Verkehrsexperten sind wir uns sicher, dass regionale und kommunale Radschnellwege als Netzelemente unabdingbar sind, wenn es um Zukunftsmobilität geht. Denn Radschnellwege ermöglichen die Nutzung von Fahrrädern und E-Bikes/Pedelecs als echte Alternative zum Auto – auch über die Kurzstrecke hinaus. Mit ihnen werden neue Reichweiten, neue Räume, neue Zielgruppen und damit neue Potenziale erschlossen.

Welche bedeutsame Rolle das Fahrrad einnehmen kann, zeigen unsere europäischen Nachbarn Niederlande und Dänemark. Dort werden Radschnellwege vor allem als Mittel zur Stauvermeidung seit Jahren erfolgreich eingesetzt und ihr Ausbau mit hohen Investitionssummen massiv vorangetrieben. Radschnellwege – da sind sich alle Experten einig – können, wenn sie gut geplant, attraktiv und als Teil eines Gesamtkonzepts eingebunden und vernetzt werden, einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Pkw-Verkehrsaufkommens und damit zum Umweltschutz und zur Entschärfung von chronischen Staustrecken leisten und das ÖPNV-Angebot in der Fläche gezielt ergänzen.

Für mich sind regionale und kommunale Radschnellwege mit die wichtigsten Instrumente, um in den nächsten Jahren einen Quantensprung beim Radverkehr in NRW zu schaffen. Besonders positiv ist, dass die Planungen der Wettbewerbsgewinner schon begonnen haben und dass für den Radschnellweg Ruhr eine Machbarkeitsstudie mit sehr positivem Ergebnis vorliegt.

Mit dieser Broschüre möchte Ihnen die AGFS eine Orientierungs- und Planungshilfe für den Bau von Radschnellwegen geben. Denn gerade bei neuen Instrumenten in der Verkehrsplanung ist der rechtzeitige und umfassende Wissenstransfer von zentraler Bedeutung für den Erfolg.

Ich hoffe, dass die Broschüre Ihnen aktiv bei der Planung und Umsetzung „Ihres“ Radschnellwegs hilft, und wünsche Ihnen eine informative und inspirierende Lektüre.

Ihre

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christine Fuchs', written in a cursive style.

Christine Fuchs
Vorstand der AGFS



Fahrradstraße



Inhalt

Vorwort	3
Radschnellwege – Funktion und Bedeutung	6
Radschnellwege – eine wichtige Investition in die Zukunft	8
Die neue Netzhierarchie	10
Gestaltungs- und Qualitätskriterien von Radschnellwegen	12
Rückblick auf den Landeswettbewerb Radschnellwege	14
Führungsformen von Radschnellwegen	16
Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt)	17
Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend)	18
Einrichtungsradweg (straßenbegleitend)	19
Radfahrstreifen	20
Fahrradstraße	21
Ohne Service rollt nichts	22
Wichtig für den Erfolg: Kommunikation	24
Schlussbemerkung	28
Impressum/Bildnachweise	30



Radschnellwege – Funktion und Bedeutung

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) definiert Radschnellwege (RSW) als qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen sowohl zwischen Kreisen (überregional), Kommunen (regional) als auch innerhalb städtischer Räume (kommunal). Allen gemeinsam ist, dass sie sich als „Premiumprodukt“ an zentralen Planungsparametern bzw. klar definierten Qualitätskriterien orientieren müssen. Dies sind insbesondere die Leistungsfähigkeit, die Qualität des Verkehrsablaufs, die Dimensionierung (Nebeneinanderfahren und Überholen, Lastentransporte), die Geschwindigkeit (e-mobiler Räder), die Verkehrssicherheit, die Ausbildung der Knotenpunkte, die Trassierungselemente in Lage- und Höhenplan und nicht zuletzt die Servicestationen bzw. -komponenten, die das Radfahren auch über längere Strecken erleichtern – siehe auch die Abbildung „Rastplätze“ auf Seite 23.

Radschnellwege werden in der zukünftigen Mobilität als hochwertiges Netz- und Infrastrukturelement eine strategisch wichtige Funktion sowohl für die Attraktivierung und Potenzialsteigerung des Radverkehrs als auch hinsichtlich der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erfüllen. Es versteht sich von selbst, dass Radschnellwege in der Hierarchie von Radverkehrsnetzen die höchste Kategorie bilden. Radschnellwege bieten die Chance, neue Reichweiten, neue Räume und neue – auch autoaffine – Zielgruppen zu erschließen. Im Stadt-Umland-Verkehr und insbesondere in der Verbindung zwischen zwei oder auch mehreren Kommunen bilden sie zukünftig das Rückgrat des Radverkehrs und sind – wie kein anderes Netzelement – geeignet, den Radverkehr auch bei längeren Wegestrecken entscheidend zu attraktivieren sowie neue Verkehrsanteile zu gewinnen.

So können Radschnellwege zwischen 3 und 15 km zum Teil Verkehrsfunktionen übernehmen, die heute vorzugsweise klassifizierten Straßen hinsichtlich der motorisierten Berufspendler zukommen. Gestützt wird diese opti-

mistische Einschätzung durch den Tatbestand, dass in Deutschland von 30 Millionen Pendlern täglich über 60 Prozent das Auto nutzen, obwohl gut die Hälfte der Pendler auf dem Weg zur Arbeit weniger als 10 km zurücklegt. Gemessen am Maßstab „Zeit“ sind es knapp 49 Prozent, die für den Weg zur Arbeit lediglich 10 bis 30 Minuten brauchen.

Der klassische Denkansatz, der das Fahrrad vorzugsweise auf Kurzstrecken bis 3 km sieht, muss deutlich revidiert werden. Mit Radschnellwegen und der steigenden Nutzung von e-mobilen Rädern vergrößern sich entscheidend die Distanzen, die Einsatzzwecke (Lastentransporte) und die Zielangaben für den Modal Split. Die neuen Chancen und Potenziale, die sich über die Realisierung von regionalen und kommunalen Radschnellwegen ergeben, sind bereits in den Niederlanden und Dänemark ablesbar. Forschungen zum Radschnellweg Leiden–Den Haag in den Niederlanden haben gezeigt, dass die Fahrradnutzung dort um 25 Prozent zugenommen hat. Über 25 Prozent der Berufspendler fahren hier mit dem Fahrrad zur Arbeit. Die Hälfte legt dabei Distanzen bis zu 5 km zurück, 25 Prozent bis zu 10 km, 10 Prozent bis zu 15 km und weitere 15 Prozent sogar mehr als 15 km.

Solche Zuwächse sind auch in Deutschland, auch in Räumen mit einer fahrradunfreundlichen Topografie möglich. Durch die zunehmende Nutzung e-mobiler Fahrräder (Pedelects) – nach Einschätzung des Zweirad-Industrie-Verbands ZIV kann der Markt für Elektroräder in Deutschland mittelfristig auf einen jährlichen Anteil am Gesamtmarkt von über 15 Prozent wachsen – werden u.a. auch neue, bisher nicht fahrradaffine Zielgruppen (wie z.B. motorisierte Berufspendler) angesprochen. Die Kombination aus Radschnellwegen und Pedelects ist nicht nur eine attraktive Alternative für die Berufspendler, auch im Hinblick auf Lastentransporte, Tourismus, Freizeit, Sport und Gesundheit entstehen neue Chancen und Optionen – nicht nur in der Nah-, sondern auch für die Gesamtmobilität.



Ein Radschnellweg in Amsterdam (NL)



Radschnellwege – eine wichtige Investition in die Zukunft

„Radschnellwege erfüllen in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von massenhaftem Radverkehr insbesondere in hoch verdichteten, urbanen Räumen.“ So lautet im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ die Begründung für die Realisierung von Radschnellwegen. Die Notwendigkeit dieser Infrastruktur erklärt sich alleine schon mit dem Tatbestand, dass die heutigen Radverkehrsbedingungen in den Städten kaum „massentauglich“ sind.

Die klassische Radverkehrsförderung mit markierten Radwegen, Rad- und Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Abbiegehilfen, geöffneten Einbahnstraßen etc. stößt bereits heute an ihre Leistungsgrenzen. Und das, obwohl der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und seine Effizienz-, Klima- und Gesundheitspotenziale noch lange nicht ausgeschöpft sind. Der begrenzte Verkehrsraum in Städten und seine Übernutzung durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr auf der einen sowie ein nicht adäquates Raumangebot für einen stetig wachsenden Radverkehr auf der anderen Seite limitieren den Radverkehr auf Dauer. Radfahrer, die sich in ständiger Flächenkonkurrenz mit Autos, mit Fußgängern und mehr und mehr mit sich selbst auf schmalen Verkehrsflächen abquälen müssen, empfinden wenig „Freude am Fahren“. Dies birgt die Gefahr, dass der Radverkehr langfristig stagniert und eine permanente Konfliktsituation mit den anderen Verkehrsmitteln erhalten bleibt – beziehungsweise diese noch weiter zunimmt.

Diese Situation war Anlass für die AGFS, in ihrem neuen Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“, der auch dem Aktionsplan der Landesregierung zugrunde liegt, folgende Fragen zu stellen:

- Sind Dimensionierung, Leistungsfähigkeit und Qualität heutiger (Rad-)Verkehrsanlagen „massentauglich“, um einem stetig wachsenden Radverkehrsaufkommen gerecht zu werden?
- Sind die konventionellen Radverkehrsnetze auch für einen beschleunigten Radverkehr mit Pedelecs geeignet?
- Sind die bestehenden Radverkehrsanlagen für alle demografischen Gruppen und unterschiedlichen Nutzungsansprüche in puncto Kinder- bzw. Seniorenmobilität, Verkehrssicherheit, Kapazität, Geschwindigkeit, Fahrkomfort und Erlebnisqualität nutzbar?

- Schließlich: Ist die heutige Radverkehrsinfrastruktur auch auf Dauer kompatibel für die neuen, größeren Radtypen wie Bakfiets, Cargobikes etc., die zum Kinder- und insbesondere zum Lastentransport eingesetzt werden?

Fragen, die sich alle mit einem klaren Nein beantworten lassen! So zeigt sich täglich in vielen fahrradfreundlichen Mittel- und Großstädten (Münster, Köln, Bonn, Hamburg, Karlsruhe etc.) – trotz proaktiver Radverkehrsförderung –, dass auf zentralen Haupttrouten des Radverkehrs die Kapazitätsgrenzen bereits deutlich überschritten werden – mit den bekannten Folgewirkungen. Weder bauliche oder markierungstechnische Veränderungen noch das Repertoire klassischer Radverkehrsförderung sind geeignet, die strukturellen Defizite der heutigen Radverkehrsinfrastruktur entscheidend zu verbessern. Das Kernproblem „mangelnde Leistungsfähigkeit“ resultiert aus einer über Jahrzehnte „defensiv“ ausgerichteten Netzgestaltung und chronisch unterdimensionierten Radverkehrsanlagen.

Die entscheidenden Schwachpunkte sind in der Regel:

- Kapazität: Nur wenige Strecken und Knotenpunkte der bestehenden Radverkehrsnetze erlauben „Massenverkehr“ (Potenzialausschöpfung).
- Geschwindigkeit: Diese sind nicht kompatibel für schnellen und sportlichen Radverkehr (Effizienz).
- Bemessung: Die Dimensionierung der Streckenelemente berücksichtigt kaum die Anforderungen von Lastenrädern und Kinderanhängern (Transportfähigkeit).
- Fahrkomfort: Die aktuellen Radverkehrsnetze erlauben nur in Ausnahmefällen das Nebeneinanderfahren und bequemes Überholen (Alltagstauglichkeit und Spaßfaktor).
- E-Mobilität: Die heutige Infrastruktur ist aufgrund der Dimensionierung und der fahrgeometrischen Bedingungen nur eine sehr eingeschränkte Option für die E-Mobilität mit schnelleren Fahrrädern (Zukunftsfähigkeit).
- Rahmenbedingungen: Die verkehrlichen Rahmenbedingungen (Signalisierung, Verkehrsregelung, intermodale Schnittstellen, fehlende Ladestationen etc.) sind häufig kontraproduktiv, d.h., sie lassen die Vorteile des Fahrrads als Massenverkehrsmittel nicht zum Tragen kommen (Effizienzpotenziale).

Es ist häufig die Summe der Widerstände und Konflikte – insbesondere bei mittleren bis längeren Distanzen –, die erheblich die Mobilitätsqualität, den Fahrspaß und letztlich auch die Verkehrssicherheit mindern. Genau diese Einschränkungen werden auf Dauer einer stärkeren Nutzung des Fahrrads als urbanem Verkehrsmittel entgegenstehen. Zusammengefasst: Die heutigen infrastrukturellen Bedingungen werden trotz kontinuierlicher Förderung und unbestreitbarer Erfolge schon den aktuellen Kapazitätsansprüchen nur bedingt gerecht, geschweige denn den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen eines modernen, beschleunigten und massenhaften Radverkehrs.

Um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil wesentlich beschleunigten Radverkehrs gerecht zu werden, müssen Netz- und Infrastruktur in der Dimensionierung und Aus-

gestaltung der Fahrwege wesentlich modernisiert werden. Im Grunde bedarf es eines Paradigmenwechsels. Dies bedeutet in der kommunalen Praxis, dass Radverkehr überall dort, wo er gebündelt und massenhaft auftritt, vorzugsweise mit zentralen, durchgängigen und leistungsfähigen Radschnellwegen sicher, effizient und mit dem erforderlichen Fahrkomfort abgewickelt werden muss. Das neue Netz- und Infrastrukturelement „Radschnellwege“ ist analog zur Praxis in der MIV-Planung in Mittel- und Großstädten zu sehen: Durchgangsverkehre und stadtteilübergreifende Verkehre sind zu bündeln und über zumeist leistungsfähige Radialen bzw. vierstreifige innerstädtische Hauptverkehrsstraßen oder sogar sogenannte Stadtautobahnen zu führen. Bildlich gesprochen sind kommunale Radschnellwege also schnelle, effiziente „urbane Fahrradstraßen“ bzw. „Hochleistungsfahrbahnen“ für den massenhaft auftretenden Radverkehr.



Mit einer adäquat dimensionierten Infrastruktur ist auch die Abwicklung von massenhaftem Radverkehr ohne Komfort- und Sicherheitseinbußen für die Nutzer möglich.

Die neue Netzhierarchie

Überregionale, regionale und kommunale Radschnellwege – alle Netzelemente sind unabdingbar, wenn es um die Zukunftsmobilität geht. Radschnellwege sind ein expliziter Baustein im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“. Sie erfüllen in besonderer Weise die Ansprüche an modernen Radverkehr – direkt, schnell, massentauglich, sicher und kompatibel für eine e-mobile Radverkehrsnutzung.

Mit diesen Netztypen werden neue Reichweiten, neue Räume, neue Zielgruppen und damit neue Potenziale erschlossen. Die Radschnellwege sind nicht nur eine willkommene Zusatzoption für Tourismus-, Freizeit- und Sportradler, sondern auch ein attraktives Angebot für den Berufspendler, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Neue Angebote aus der Industrie und die weiter steigende Nachfrage nach e-mobilen Fahrrädern für die schnelle und kostengünstige individuelle Mobilität auch auf mittleren Entfernungen werden den Umstieg unterstützen und beschleunigen.

Überregionale und regionale Radschnellwege müssen jedoch – um die „Qualität des Verkehrsablaufs“ nicht nur zwischen, sondern auch innerhalb den Kommunen selbst zu gewähren – eine adäquate Fortführung finden. Kommunale Radschnellwege sind dabei nicht nur aus Gründen der Führungskontinuität wichtig, sondern sie haben darüber hinaus eine eigenständige Funktion als Hauptträger und Rückgrat des kommunalen Radbinnenverkehrs. Diese Aussage bezieht sich im Wesentlichen auf Mittel- und Großstädte: In hoch verdichteten, urbanen Räumen übernehmen sie eine strategisch wichtige Aufgabe mit Blick auf die Führung, Bündelung, Beschleunigung und Attraktivierung von massenhaftem Radverkehr. Maßgebend für die Mindestlänge kommunaler Radschnellwege ist jeweils die lokale Funktion und Netzstruktur.

Von allen Netz- und Infrastrukturelementen bieten Radschnellwege den größten Mehrwert – in der Radverkehrsplanung, aber auch für die Gesamtmobilität. Sie sind multifunktional und gleichermaßen nutzbar für Pendler-, Einkaufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Tourismusverkehre. Sie erweitern in Stadt und Umland sehr wesentlich die Multimobilität, z.B. als Zubringer zum ÖPNV. Weitere

Potenziale sind sicher auch – eher im kommunalen Raum – im Lastentransport mit Fahrrädern zu erwarten. Zielführend für die Zukunftsmobilität in Stadt und Region ist sicherlich eine Netzverknüpfung regionaler und kommunaler Radschnellwege. Dies würde die Nutzung aller Voraussicht nach deutlich steigern und einen großen Anreiz zum Umstieg auf das Zweirad setzen – selbst für bislang wenig radaffine Bevölkerungsgruppen.

A-Stadt








Die Führung, Dimensionierung, Ausgestaltung, avisierte Bevorrechtigung und insbesondere die städtebaulich verträgliche „Implementation“ von Radschnellwegen in bestehende Straßenräume ist eine neue Herausforderung für die kommunale Verkehrsplanung. Dabei gilt es nicht nur, die spezifischen Planungsparameter und Qualitätskriterien für Radschnellwege zu erfüllen, sondern gleichzeitig einen städtebaulich und verkehrlich verträglichen

Ausgleich mit den Raum- und Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsträger zu finden. Neue Anforderungen stellen sich ebenfalls an die Ausgestaltung von Knotenpunkten und an die Verkehrsregelung für bevorrechtigte Radverkehre. Hier sind sicherlich noch viele offene Fragen zu klären. Insofern wird die Planung und Umsetzung der im Landeswettbewerb prämierten Radschnellwegprojekte sehr hilfreich sein.

B-Stadt



-  Radschnellwege
-  Haupttrouten
-  Nebenrouten



Gestaltungs- und Qualitätskriterien von Radschnellwegen

Resultierend aus der Praxiserfahrung insbesondere niederländischer, aber auch dänischer Städte, lassen sich aus Sicht der AGFS für Radschnellwege zentrale Qualitätskriterien ableiten. Sie sind in den Grundaussagen fast deckungsgleich mit den Aussagen des „Arbeitskreises Radschnellwege“, der dem Landeswettbewerb Radschnellwege vorgeschaltet war. In einigen Passagen wurden sie jedoch hinsichtlich Mindestlänge und Führungsformen modifiziert. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) legt in ihrem neuen „Arbeitspapier – Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ ähnliche Kriterien fest.

Folgende allgemeine Anforderungen und Qualitätskriterien definieren Radschnellwege bzw. Radschnellverbindungen:

- Wünschenswerte Mindestlänge von 5 km (gilt nur für überregionale und regionale RSW)
- Weitestgehende Bevorrechtigung/planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung an Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarm
- Wegweisung nach dem Merkblatt der FGSV zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (in NRW – HBR NRW)
- Innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz etc.)

Radschnellwege sind mit Bevorrechtigung auszugestalten. Es sind von daher auch planfreie Querungen, signalgeregelte Knoten und Vorfahrtsregelungen einzuplanen. Es hängt vom jeweiligen Einzelfall ab, wie die Vorfahrt zu regeln ist. Grundsätzlich ist die Querung von Bundesstraßen und stark belasteten Landesstraßen im Verlauf von Radschnellwegen möglichst zu vermeiden. Sollte dies jedoch notwendig sein, ist außerorts eine planfreie Lösung anzustreben. Alternativ kann eine signalgeregelte Lösung gesucht werden.

Querungsstellen für Fußgänger über Radschnellwege sind möglich. Hierzu dienen lichtsignalgeregelte Furten, Fußgängerüberwege und Querungshilfen. Zur Geschwin-

digkeitsreduktion können vor diesen Querungsstellen sinusförmige Elemente, wie sie in den Niederlanden und in Polen Verwendung finden, eingebaut werden.

Nach der StVO steht derzeit keine eindeutige Beschilderung für Radschnellwege zur Verfügung. Diese soll zukünftig noch entwickelt werden. In der Übergangszeit wird empfohlen, die Zeichen 244.1 bzw. 244.2 (Fahrradstraße Beginn bzw. Ende) mit dem Zusatz „Radschnellweg“ zu verwenden, außer beim Einsatz von Radfahrstreifen.

Die Netz- und Ausbauplanung muss die Leistungs- und Komfortansprüche langsamer wie auch schneller e-mobiler Räder erfüllen und im Regelprofil nach Möglichkeit auch auf eine Option für Lastentransporte mit dem Fahrrad ausgerichtet sein.

Folgende Führungsformen stehen für die Realisierung von Radschnellwegen zur Verfügung (siehe dazu auch ausführlich die Seiten 16 bis 21):

- Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt)
- Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend)
- Einrichtungsradweg (straßenbegleitend)
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraße
- Tempo-30-Zone/-Straße

Die Wahl des Führungselements kann sich nicht alleine nach radverkehrsspezifischen Erfordernissen richten. Bei einer integrierten Verkehrsplanung sind auch die Belange anderer Verkehrsträger abzugleichen und in jedem Fall die städtebaulichen Rahmenbedingungen mit zu berücksichtigen.

Die Anlage von Radschnellwegen und insbesondere deren Führung, Ausgestaltung und „Implementation“ in bestehende Straßenräume ist eine neue Herausforderung speziell für die kommunale Infrastrukturplanung. Radschnellwege können jedoch nur dann ihre systembedingten Vorteile zur Geltung bringen, wenn sie weitestgehend vorfahrtsberechtigt geführt werden. Dies stellt auch neue Anforderungen an die Geometrie und Gestaltung der Knotenpunkte, die Optimierung der Signalanlagen, die Sicherheitsbedingungen für junge und ältere Verkehrsteilnehmer, die begleitenden Servicekomponenten – wie



Wegweisung, E-Lade-Infrastruktur und sichere Abstellmöglichkeiten – sowie nicht zuletzt an die Kommunikation. Vor diesem Hintergrund ist die Realisierung der im Landeswettbewerb ausgelobten Projekte von zentraler

Bedeutung. Hier werden viele derzeit noch offene Fragen zur Realisierung von regionalen und kommunalen Rad-schnellwegen eine Antwort finden.



Die Fahrradbrücke „Cykelslangen“ in Kopenhagen (DK): nicht nur eine Komforttrasse für den Radverkehr, sondern auch städtebaulich eine Bereicherung



Rückblick auf den Landeswettbewerb Radschnellwege

Um in Zukunft vom überragenden Nutzen von Radschnellwegen zu profitieren, initiierten das Land NRW und die AGFS einen Planungswettbewerb, damit Radschnellwege in der kommunalen Planung etabliert werden.

Mit „Nahmobilität 2.0“ fing alles an

Der Ursprung des Landeswettbewerbs Radschnellwege geht auf das Jahr 2010 zurück. Damals begann die AGFS den neuen Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“ zu entwickeln. Fast gleichzeitig fanden im NRW-Verkehrsministerium (MBWSV) Überlegungen statt, den „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ aus dem Jahr 1999 fortzuschreiben bzw. neu zu entwickeln, da fast alle Förderziele erreicht worden waren. Unter Beteiligung aller Ressorts wurde der „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ auf der Basis von „Nahmobilität 2.0“ erarbeitet und im Jahr 2012 veröffentlicht. Zeitgleich wurden, angestoßen durch den ADFC-Landesverband NRW, erste Überlegungen für ein Modellprojekt zur Planung von Radschnellwegen getätigt. Im Arbeitskreis wurde festgelegt, dass die vielen offenen Fragen hinsichtlich der Ausgestaltung der Infrastruktur in Strecke und Knotenpunkten, der Verkehrsregelung und der Verkehrssicherheit in einem gemeinsamen Facharbeitskreis von AGFS und MBWSV geklärt sowie zur Förderung des neuen Netzelementes ein Landeswettbewerb durchgeführt und entsprechende Pilotprojekte realisiert werden.

Der Wettbewerb

Im Frühjahr 2012 begann der Facharbeitskreis mit anerkannten Fachleuten aus Planung, Verbänden und Verwaltung mit seiner Arbeit. Zielsetzung war es, Radschnellwege als neues und wichtiges Führungselement in Politik und Planung zu etablieren, die planerischen Rahmenbedingungen zu klären und den geplanten Landeswettbewerb der Landesregierung vorzubereiten.

Die Idee „Radschnellwege“ wurde weiterentwickelt, indem

- der aktuelle Sachstand zu Radschnellwegen diskutiert,
- Qualitätsstandards zur Führung und Anlage von Radschnellwegen entwickelt und
- die inhaltliche und formale Ausgestaltung von regionalen Planungswettbewerben zur Realisierung von Radschnellwegen festgelegt wurden.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Arbeitskreises wurde der Landeswettbewerb entwickelt und im Januar 2013 offiziell vom MBWSV in Zusammenarbeit mit der AGFS ausgelobt. Alle Städten, Gemeinden und Kreise in NRW hatten bis Ende Juli 2013 die Gelegenheit, sich mit ihren Konzepten zu bewerben.

Das Ziel war es, fünf Konzepte für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen zu finden, deren Machbarkeitsstudien und Ausführungsplanungen durch das Land gefördert werden. Die fünf Projekte sollten nach Möglichkeit aus den verschiedenen Landesteilen kommen, um Konzepte aus Räumen mit unterschiedlicher Struktur und Topografie präsentieren zu können. Dabei wurden in erster Linie überregionale und regionale Radschnellwege gesucht, jedoch mit der Maßgabe einer Führung in bzw. durch die Siedlungskerne.

Der Wettbewerb wurde offen durchgeführt. Die einzelnen Projekte mussten jedoch zwei Voraussetzungen erfüllen, um erfolgreich am Wettbewerb teilnehmen zu können:

1. Die im Facharbeitskreis Radschnellwege festgelegten Mindeststandards für Radschnellwege sollten von den Projekten erfüllt werden.
2. Es mussten mindestens zwei Kommunen miteinander kooperieren, um den regionalen Bezug sicherzustellen.


Kriterien für den Gewinn

Um als Gewinner des Landeswettbewerbs in Betracht zu kommen, mussten die Bewerbungen mehrere Anforderungen erfüllen:

- Abschätzung der Potenziale im Planungsraum
- Berücksichtigung alternativer Routenführungen
- Präsentation beispielhafter Querschnittsentwürfe für die verwendeten Führungselemente und Knotenpunkt-Lösungen
- Grobe Kostenschätzung
- Prüfung der Machbarkeit
- Begründung für das Projekt mit Darstellung der Notwendigkeit des Radschnellweges und der Bedeutung für den Alltagsradverkehr
- Entwicklung eines Kommunikationskonzepts für die Vermarktung des Radschnellweges um eine ausreichende Auslastung und die notwendige Akzeptanz bei den Nutzern und politisch Verantwortlichen zu gewährleisten



Alle zum Landeswettbewerb eingereichten Projekte im Überblick



Damit wurden also sehr hohe Ansprüche an die Beiträge zum Planungswettbewerb gestellt. Dies war nötig, um die Realisierbarkeit der Projekte nach einem späteren Gewinn des Wettbewerbs gewährleisten zu können. Die Gestaltung des Verfahrens nach dem Grundsatz Qualität vor Quantität schlug sich auch in der Anzahl der Teilnehmer nieder: Insgesamt wurden acht Projektideen zum Wettbewerb zugelassen.

Der Preis

Das MBWSV gewährt für die prämierten Projekte eine Landesförderung in Höhe von 80 Prozent für eine vertiefende Machbarkeitsstudie und die Ausführungsplanung. Nach der Vorprüfung der eingereichten Unterlagen durch ein externes Planungsbüro wurden die Unterlagen den Jury-Mitgliedern zur Vorbereitung ihrer Entscheidung überge-

ben, die auf einer gemeinsamen Sitzung am 13. Oktober 2014 getroffen wurde. Die feierliche Bekanntgabe der fünf Gewinner erfolgte am 20. November 2013 im Rahmen eines Festakts in Düsseldorf durch Verkehrsminister Michael Groschek.

Die Gewinner im Überblick

1. Radschnellweg StädteRegion Aachen
2. Radschnellweg Ostwestfalen-Lippe (OWL)
3. Radschnellweg Neuss, Düsseldorf, Langenfeld und Monheim
4. Radschnellweg Stadt Köln/Stadt Frechen
5. Radschnellweg Westliches Münsterland

Alle Informationen zum Wettbewerb und den Gewinnern finden Sie auf der Website der AGFS unter www.agfs-nrw.de.



Führungsformen von Radschnellwegen

Im Arbeitskreis Radschnellwege haben das Land NRW und die AGFS fünf Führungsformen und die dazugehörigen Mindestmaße für Radschnellwege definiert. Wie dies in der Planungspraxis umgesetzt werden kann, zeigen die

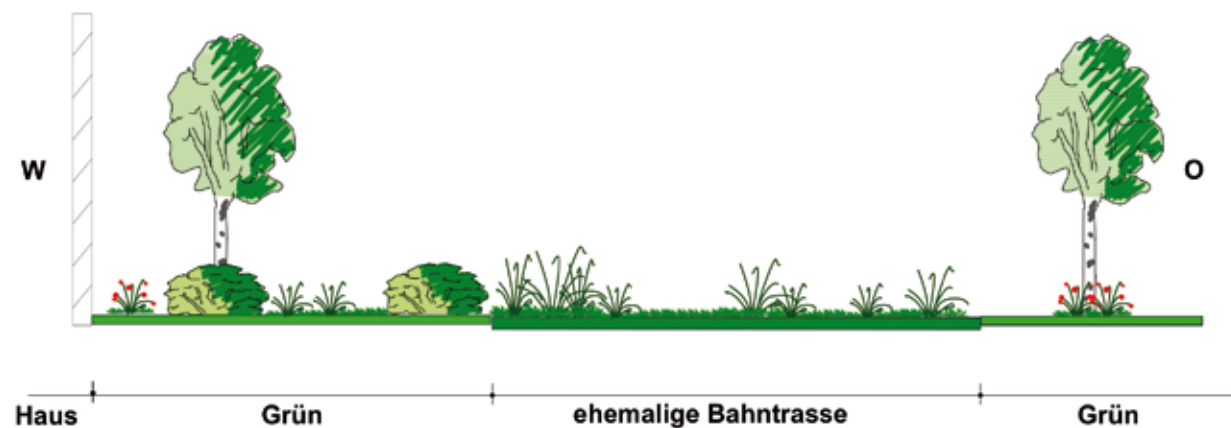
beispielhaften Querschnitte, die von den Gewinnerprojekten des Landeswettbewerbs übernommen wurden, auf den folgenden Seiten.

Führungsformen von Radschnellwegen

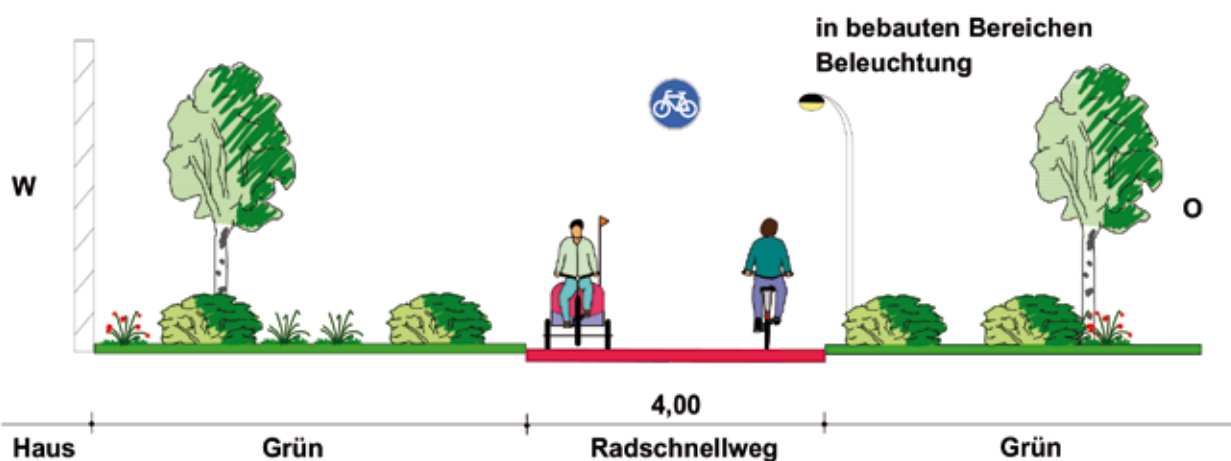
Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt)

Breite	• $\geq 4,0$ m
Markierung	• Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich) • Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich) • erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II)
Oberflächenmaterial	• i.d.R. Asphalt
Kurvenradien	• ≥ 20 m (außerorts), angepasst an die örtlichen Gegebenheiten (innerorts)

Bestand



Planung

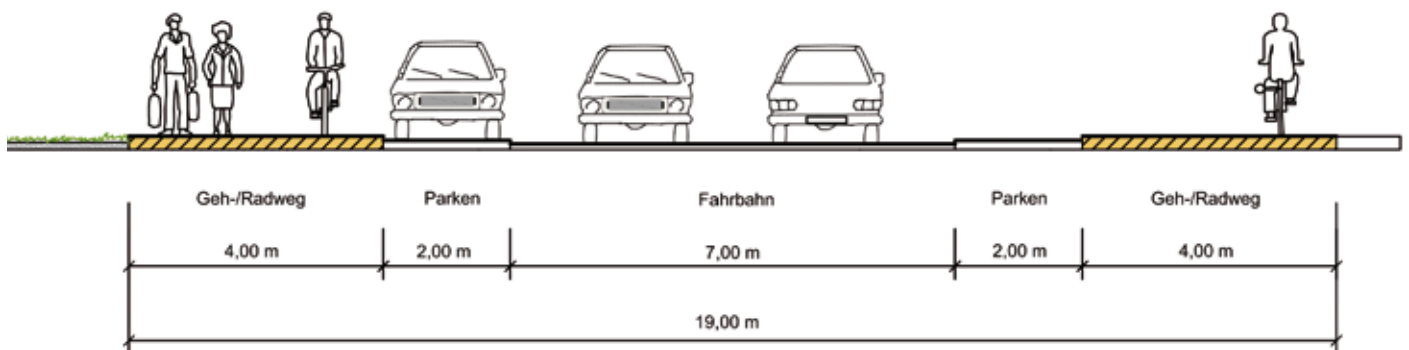


Führungsformen von Radschnellwegen

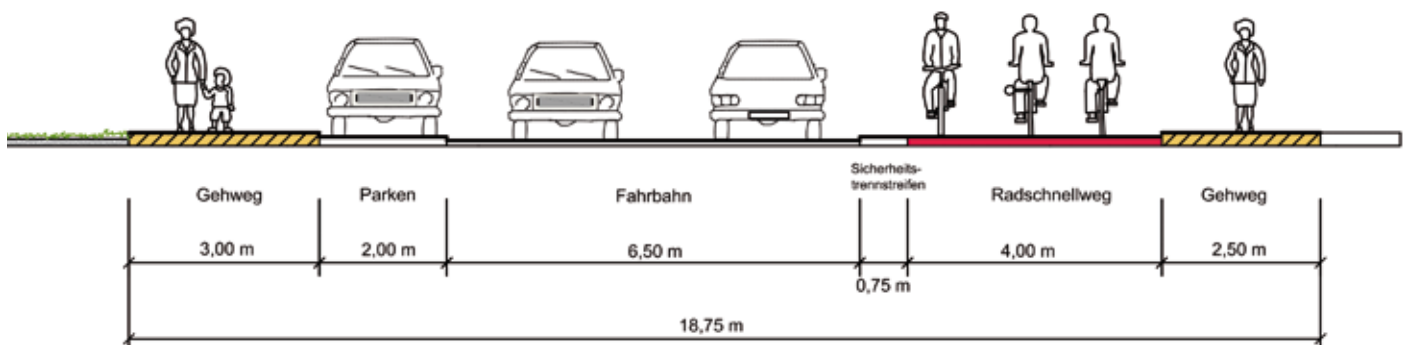
Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend)

Breite	• $\geq 4,0$ m (netto)
Markierung	• Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich) • Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich) • erhöhte Nachsichtbarkeit bei Nässe (Typ II)
Oberflächenmaterial	• i.d.R. Asphalt • alternativ Pflaster (ungefast)
Trennung zur Kfz-Fahrbahn	• baulich
Kurvenradien	• angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Bestand



Planung

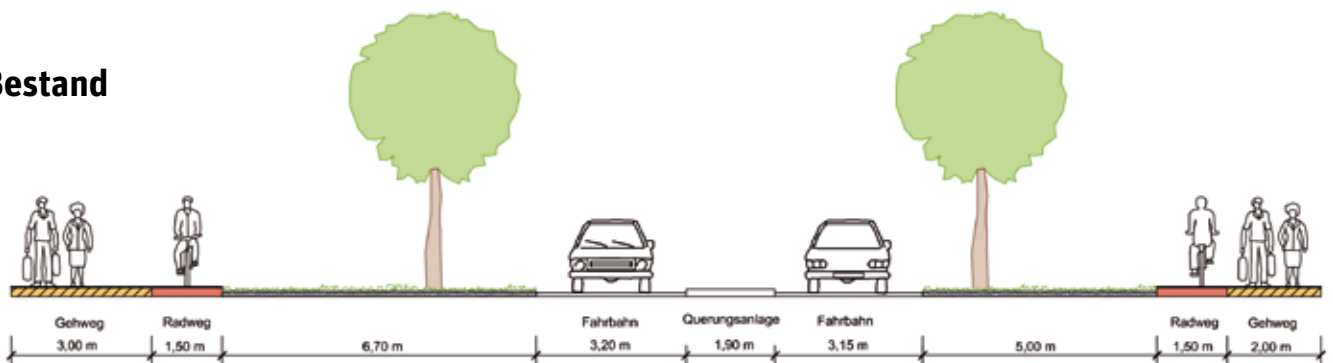


Führungsformen von Radschnellwegen

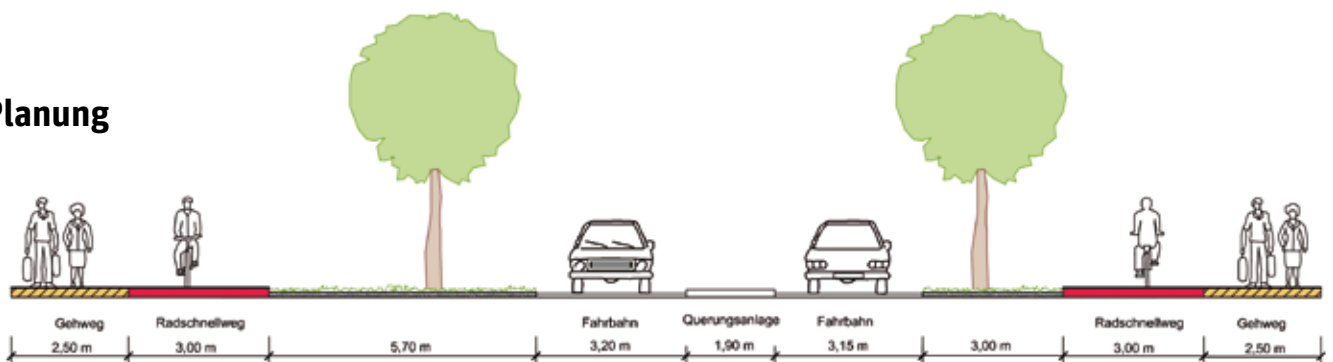
Einrichtungsradweg (straßenbegleitend)

Breite	• $\geq 3,0$ m (netto)
Markierung	• Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich) • erhöhte Nachsichtbarkeit bei Nässe (Typ II)
Oberflächenmaterial	• i.d.R. Asphalt • alternativ Pflaster (ungefast)
Trennung zur Kfz-Fahrbahn:	• baulich
Kurvenradien	• angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Bestand



Planung



Führungsformen von Radschnellwegen

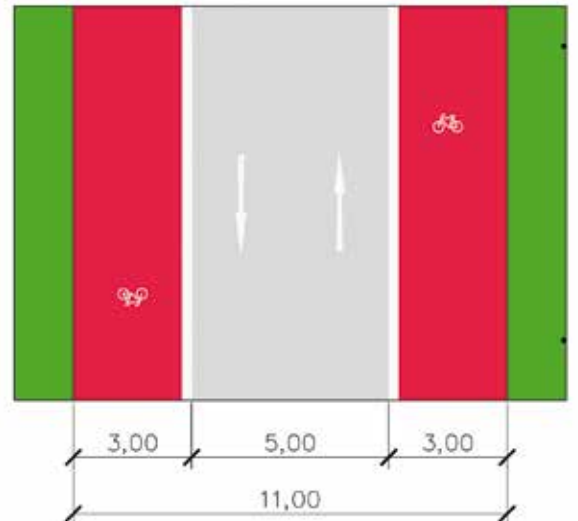
Radfahrstreifen

- Breite • $\geq 3,0$ m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- Markierung • nach ERA
- Oberflächenmaterial • Asphalt
- Kurvenradien • angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Bestand



Planung

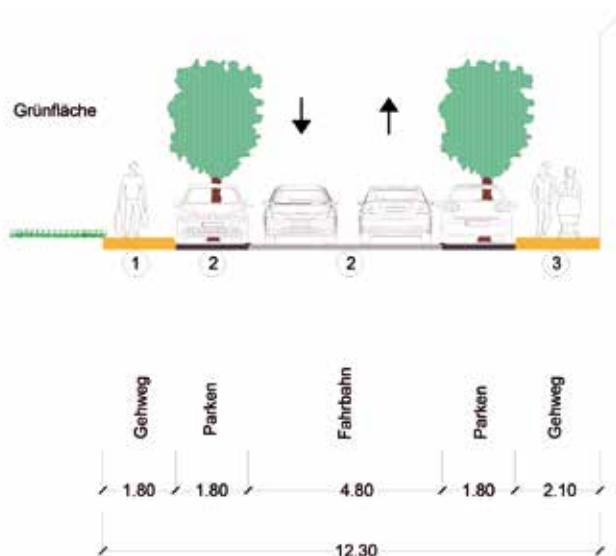


Führungsformen von Radschnellwegen

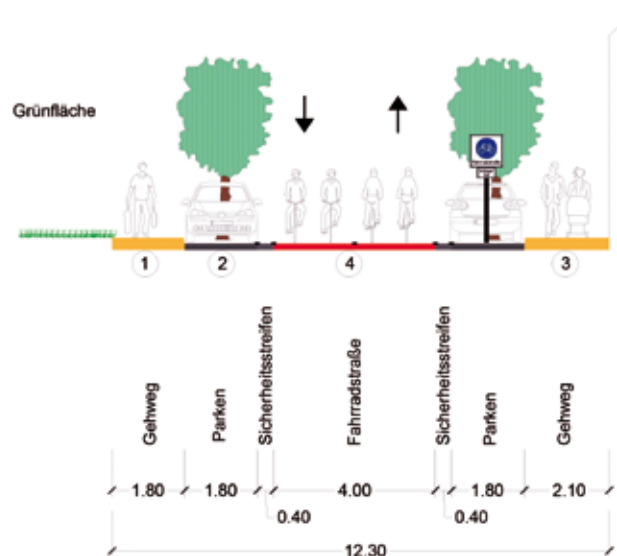
Fahrradstraße

- Breite**
- $\geq 3,0$ m (zzgl. Sicherheitsräumen zum Parken) im Einrichtungsverkehr
 - $\geq 4,0$ m (zzgl. Sicherheitsräumen zum Parken) im Zweirichtungsverkehr
- Oberflächenmaterial**
- Asphalt
- Kurvenradien**
- angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Bestand



Planung



- ① wassergebundene Deckschicht
- ② Asphalt
- ③ Gehwegplatten
- ④ Asphalt (rot)

Radschnellwege in Tempo-30-Zonen/-Straßen

Grundsätzlich können Radschnellwege auch durch Tempo-30-Zonen/-Straßen geführt werden. Der Radschnellweg muss innerhalb der Zone mit Vorrang an querenden Straßen geführt werden. In der Regel sollte die Umwandlung der Tempo-30-Zone/-Straße in eine Fahrradstraße angestrebt werden.

Ohne Service rollt nichts

Servicemaßnahmen reduzieren Zugangsbarrieren und erleichtern die Nutzung. Fahrten mit dem Pkw werden heute durch einen nahezu perfekten Rundumservice in Alltag und Freizeit attraktiv gemacht: Parkleitsysteme führen zu Stellplätzen, die man ohne auszusteigen mit dem Smartphone bezahlen kann, während der Arbeit oder des Einkaufens tauschen mobile Werkstätten die Frontscheibe aus und auf dem Heimweg kann man sein Auto in einer Waschanlage umfassend reinigen und pflegen lassen. Darüber hinaus wacht der TÜV über eine konsequente und kontinuierliche Wartung des Autos.

Radschnellwege erfüllen regional und lokal die gleichen Funktionen wie (Stadt-)Autobahnen: Sie bündeln und beschleunigen Radverkehr. Um diesen Funktionen sowohl im Alltagsverkehr als auch in der Freizeit oder dem Tourismus gerecht zu werden und weitere Potenziale für den Radverkehr zu wecken, muss das vorbildhafte Servicenetz, das Autofahrern bei Fahrten auf Autobahnen zur Verfügung steht, für Radschnellwege adaptiert werden.

Neben den selbstverständlichen Serviceelementen wie Winterdienst, regelmäßiger Reinigung, Grünschnitt, Beschilderung und einer Beleuchtung der Wege sind weitere Dienstleistungen wichtig für Radschnellwege:



Ein Beispiel für die Mindestausstattung eines Servicepunktes – für die kleinere Reparatur unterwegs

Servicepunkte

Zur Basisausstattung von Radschnellwegen gehören in regelmäßigen Abständen Servicepunkte mit fest installierten Luftpumpen und den wichtigsten Werkzeugen für eine provisorische Reparatur kleinerer Schäden, am besten noch ergänzt um öffentliche Wasserspender. Auf den Radschnellwegen in Kopenhagen sind alle 1,6 km Luftpumpen sowie an vielen Ampeln Haltegriffe und Trittbretter installiert.

Servicestationen/Rastplätze

Radschnellwege eignen sich ebenfalls für Freizeit-, Sport- und ganz besonders für Tourismuszwecke. Bei großen Streckenlängen sind Rastplätze wichtig. Die Mindestausstattung beinhaltet: Abstellanlage, Wetterschutz, Ladestationen für e-mobile Räder, Abfalleimer und Sitzmöglichkeiten. Die Rastplätze sind besonders an den Schnittstellen zu anderen Radschnellwegen oder zu regional bedeutsamen Tourismus-Routen wichtig.

Radstationen

An wichtigen Verknüpfungspunkten von Radschnellwegen mit dem öffentlichen Nahverkehr sollten zudem Radstationen eingerichtet werden. Radstationen bieten mit persönlichen Dienstleistungen für Radfahrer und einer optimalen, weil in der Regel bewachten Unterbringung der Fahrräder das umfassendste Serviceangebot.

Neben diesen „harten“ Dienstleistungen ist auch ein effektives Servicemanagement wichtig. Seine Hauptaufgabe ist es, den Nutzern die Möglichkeit zu geben, Mängel oder Verunreinigungen des Radschnellwegs oder seiner Serviceelemente zu melden, eine schnelle Beseitigung bzw. Reparatur zu ermöglichen und so eine problemlose Befahrung des Radschnellwegs zu gewährleisten.

Ebenso wichtig sind kleine Maßnahmen, wie zum Beispiel Trittbretter und Ampelgriffe, die das Anhalten, Warten und Anfahren an Knotenpunkten erleichtern.



So stellt man sich Rastplätze/Servicestationen beim Radschnellweg Regio.Velo.01 im westlichen Münsterland vor.



Wichtig für den Erfolg: Kommunikation

Eine Schlüsselfunktion für das Gelingen von Radschnellwegprojekten kommt der Kommunikation zu. Sie muss von Anfang an alle wichtigen Anspruchsgruppen zielgerichtet im Rahmen eines konsistenten Konzepts ansprechen und einbinden, den Nutzen aufzeigen und Konflikte möglichst schon im Vorfeld auflösen. Problemfelder bei der Anlage von Radschnellwegen sind vor allem die Komplexität und die Eingriffstiefe in die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, erhebliche Investitionskosten, der geringe Bekanntheitsgrad dieses in Deutschland neuen Netzelements sowie die hohe regionale bzw. lokale verkehrspolitische Bedeutung.

Der Bau von Radschnellwegen kann nicht einfach als Tagesordnungspunkt häufig überfrachteter Sitzungen kommunaler Verkehrsausschüsse behandelt werden. Vielmehr müssen die Projektträger in allen Phasen, auch schon im Vorfeld der Planung, intensive Kommunikationsarbeit leisten: nach innen, in die Verwaltungen und die Politik der beteiligten Kommunen hinein und nach außen, zu den betroffenen Anliegern und den Bürgern im Einzugsgebiet. Dabei gilt es vor allem, die notwendige Akzeptanz bei den Nutzern wie auch bei den politisch und administrativ Verantwortlichen zu schaffen.

Erfahrungen zeigen, dass eine Radschnellwegplanung, wenn sie erfolgreich durchgeführt werden soll, zwingend ein individuelles Kommunikationskonzept benötigt – mit allen Bestandteilen, vom eigenen Logo bis hin zu konkreten Maßnahmen und Aktionen für die Innen- und Außendarstellung der Projektidee. Wenn die Kommunikationsarbeit erfolgreich sein soll, dürfen hier auch keine allgemeinen Aussagen zugrunde gelegt werden. Deshalb ist es im ersten Schritt notwendig, die besonderen Eigenschaften des Projekts und des Planungsraums herauszuarbeiten. Zum Beispiel: Was macht den geplanten Radschnellweg einzigartig und besonders wertvoll für die Stadt, die Region und die Menschen? Aus diesen besonderen Eigenschaften werden das Profil bzw. das Image des Radschnellwegs und die Ziele der Kommunikationsarbeit entwickelt und Maßnahmen abgeleitet.



Basis von Corporate Design und Corporate Identity ist die Entwicklung einer eigenständigen Wort-Bild-Marke. Hier das Beispiel des Radschnellwegs im westlichen Münsterland.



Ziele der Kommunikation

Die Kommunikationsziele variieren nach den lokalen Gegebenheiten von Radschnellweg zu Radschnellweg. Grundsätzlich sollte die Kommunikation aber immer folgende Ziele – zumindest indirekt – verfolgen:

- Bekanntmachen und Bewerben des Projektes im Besonderen und von Radschnellwegen im Allgemeinen
- Erzeugen einer positiven Grundstimmung in Politik, Wirtschaft und Bürgerschaft
- Betonung des verkehrlichen Nutzens für alle Verkehrsteilnehmer
- Darstellung des wirtschaftlichen Mehrwerts (Investitionen, Tourismus/Freizeit, Image etc.) für die Kommune bzw. die Region bzw. die Trägerkommunen
- Vorstellen der positiven Sekundäreffekte (u. a. Gesundheit, Klimaschutz, Lebensqualität, Senkung der persönlichen und gesellschaftlichen Mobilitätskosten)
- Schaffung einer breiten Akzeptanz bei den administrativen und politischen Entscheidern



Relevante Zielgruppen für den Regio.Velo.01



Unerlässlich für den Erfolg ist auch die Mitwirkung von im Projektraum ansässigen und tätigen Netzwerken, Einrichtungen, Initiativen, Unternehmen, Bürgerinnen und Bürgern an der Realisierung des Projekts. Sie muss aktiv gefördert werden. Für den Radschnellweg im westlichen Münsterland wurde dies beispielsweise vorbildhaft getan. Im Hinblick auf die gesellschaftliche und politische Akzeptanz des Vorhabens wurden aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Sport und Tourismus Freunde und Förderer gesucht, die als Botschafter und „ideelle Partner“ für den Regio.Velo.01 werben. Dies wurde bereits im Vorfeld der Bewerbung für den Landeswettbewerb im Jahr 2013 durch die beteiligten Projektpartner aktiv angegangen. Mittlerweile umfasst der Freundeskreis ein großes Netzwerk von Unterstützern – mit und ohne direkten Bezug zum Fahrrad, unter ihnen die Fachhochschule Bocholt, Vereine sowie öffentliche und private Unternehmen.

Das Beispiel zeigt, wie wichtig es ist, dass die Kommunikation schon in der Planungsphase beginnt. Inhaltlich darf sie sich keinesfalls nur auf die bei Bauvorhaben übliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und das öffentliche Auslegen der Pläne beschränken. Ein wechselseitiger Informationsaustausch auch zu Zwischenergebnissen und Erfahrungen ist von Anfang an Pflicht. Im Zentrum stehen dabei wichtige Entscheider und Multiplikatoren und hier besonders die lokalen Medien. Denn der Prozess sollte durch eine angemessene öffentliche Berichterstattung zu jeder Zeit begleitet werden.

Die Abbildung auf Seite 25 zeigt dazu ein konkretes Beispiel: Für die Bewerbung des Radschnellwegs Regio.Velo.01 im westlichen Münsterland beim Landeswettbewerb Radschnellwege wurden die potenziellen Zielgruppen, die in dem begleitendem Kommunikationsprozess angesprochen werden sollen, identifiziert.

Ein wichtiger Aspekt in der Kommunikation ist die Beteiligung der kommunalen Politik im Vorfeld der Planung des Radschnellweges, noch bevor mit dem Projekt an die Öffentlichkeit gegangen wird. Um die Kommunalpolitik für die Projektidee zu gewinnen und letztlich die politische Akzeptanz zu sichern, sind Politikforen geeignet. Die AGFS setzt dieses Format seit einigen Jahren erfolgreich ein um kommunale Politiker, abseits von Verkehrsausschusssitzungen, über die Vorteile und Facetten von Nahmobilität zu informieren. Politiker aller Parteien werden dabei zu einer kompakten, themenspezifischen Abendveranstaltung eingeladen, auf der sowohl die Vorteile der Nahmobilität als auch Musterlösungen für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs vorgestellt und in entspannter Gesprächsrunde ohne den Druck einer Tagesordnung diskutiert werden. Dieses Format lässt sich optimal an die Erfordernisse von Radschnellwegprojekten anpassen. Für den Regio.Velo.01 wurde dieses Instrument bereits erfolgreich eingesetzt. So wurde das Projekt im Vorfeld des Landeswettbewerbs auf verschiedenen Veranstaltungen bei der Regionale 2016, bei der Bezirksregierung Münsterland und auf einem eigenen Politikforum in Rhede vorgestellt – mit Erfolg: In allen beteiligten Kommunen, dem Kreis und der Bezirksregierung konnte man sich die Unterstützung für das Projekt sichern.

Gut geeignet, um einen Eindruck von der Entwicklung sowie vom Umfang und der Tiefe eines Kommunikationskonzepts zu erhalten, ist die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr. Die Studie, die als Download unter www.rs1.ruhr/radschnellweg/planung.html verfügbar ist, enthält ein vollständiges Konzept.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass eine gute Kommunikation erfolgskritisch ist bei der Planung und Umsetzung von Radschnellwegen. Unter den aktuellen Gegebenheiten schafft sie im Regelfall überhaupt erst eine Basis für die planerische und kostenmäßige Akzeptanz der infrastrukturellen Veränderung.



Politikforum zum Radschnellweg Regio.Velo.01 am 25. Juni 2013 in Rhede.



Schlussbemerkung

Ein verändertes Mobilitätsbewusstsein, Produktinnovationen, eine hohe Marktdynamik, neue Kooperationsmodelle bei den Mobilitätsanbietern und vor allem Radverkehr als „Treiberthema“ markieren den Übergang zu einer neuen Mobilität. Grundlage und elementare Bedingung für Mobilität heute und morgen ist und bleibt allerdings weiterhin eine funktionale und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Im Fokus heutiger wie zukünftiger Verkehrsplanung steht deshalb die drängende Frage, inwieweit die bestehende klassische, primär auf die Belange des privaten benzingetriebenen Pkw ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur in eine andere „urbane Gesamtform“ umgestaltet werden kann. Eine Verkehrsinfrastruktur, die eben nicht fast monofunktional ist, sondern vielfältige Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthalt, Gesundheit, Lebensqualität, Barrierefreiheit, Ökologie und Nachhaltigkeit verwirklicht und für einen Ausgleich sorgt. Eine bewegungsaktivierende Infrastruktur, die über ihre spezifische Ausgestaltung und Dimensionierung hinaus vielfältige urbane Nutzungen zulässt und wirksame Anreize für eine gleichzeitig nachhaltige und gesunde Nahmobilität bietet.

Im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ sowie in der AGFS-Fachbroschüre „Nahmobilität 2.0“ ist dieser Perspektivenwechsel mit dem Leitbild „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ ausführlich beschrieben. In beiden Konzepten spielen Radschnellwege strategisch eine wichtige Rolle. Insofern ist das Land NRW mit der Planung und Umsetzung von überregionalen, regionalen und kommunalen Radschnellwegen auf dem richtigen Weg.

Das Land NRW beabsichtigt, überregionale Radschnellwege mit Landesstraßen gleichzustellen. Damit würde die Baulast für überregionale Radschnellwege auf das Land NRW übergehen. In der Folge wäre der Landesbetrieb Straßenbau NRW sowohl für den Bau als auch für Pflege und Unterhaltung der überregionalen Radschnellwege zuständig. Durch diese Maßnahme ist ein zusätzlicher Anreiz für die weitere Entwicklung überregionaler Radwege gegeben, die Kommunen werden dauerhaft finanziell entlastet und der Betrieb der überregionalen Radschnellwege wird auch zukünftig sichergestellt.

Die Realisierung von Radschnellwegen bewegt sich, was die Baukosten, die verkehrspolitische Bedeutsamkeit und die „Eingriffstiefe“ anbetrifft, in einer Größenordnung, die über die klassische Planungs- und Bürgerbeteiligung hinausgeht. Administrative sowie politische Entscheider, Bürgerschaft, Wirtschaft etc. müssen in einen nach Möglichkeit der Planung vorangestellten Informations- und Entscheidungsprozess mit einbezogen werden.

Kommunikation hat hier die spezielle Aufgabe, die besondere Funktion und den multifunktionalen Nutzen der Nahmobilität – hier im Besonderen der Radschnellwege – im Gesamtsystem der Mobilität zu verdeutlichen, alte Denkmuster zu hinterfragen und aufzulösen sowie für die planerische und kostenmäßige Akzeptanz der infrastrukturellen Veränderung zu werben. Ebenso gilt es, den „Return on Investment“, d.h. den persönlichen und gesellschaftlichen Nutzen und Gewinn über die Mobilität hinaus (Umwelt, Klima, Gesundheit etc.) darzustellen. Dies sind die Voraussetzungen, um mit den Beteiligten statt in eine Problemdebatte in eine konstruktive und die Zukunft gestaltende Diskussion einzutreten. Die AGFS hat diesen Kommunikationsprozess bereits eingeleitet.



So stellen sich die Projektpartner des Regio.Velo.01 den Radschnellweg auf dem Teilstück Rhede vor.

Impressum

Sie haben noch Fragen zu Radschnellwegen? Rufen sie uns an oder schreiben Sie uns eine E-Mail. Die AGFS berät Sie gerne strategisch bei der Umsetzung von Radschnellwegen.



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

Vorstand: Christine Fuchs

Konrad-Adenauer-Platz 17
47803 Krefeld

www.agfs-nrw.de
info@agfs-nrw.de

Mit freundlicher Unterstützung:

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



www.mbwsv.nrw.de

Fachliche Begleitung:



www.planerbuero-suedstadt.de

Konzeption, Text und Gestaltung:



www.p3-agentur.de

1. Auflage

Mai 2015



Bildnachweise

Seite 4: picture alliance/dpa

Seite 7: P3 Agentur

Seite 9: P3 Agentur

Seite 10/11: AGFS

Seite 13: Rasmus Hjortshøj – COAST Studio

Seite 15: AGFS

Seite 17: PGV Planungsgemeinschaft Verkehr

Seite 18: Stadt Köln, Amt für Straßen- und Verkehrstechnik

Seite 19: Planungsbüro VIA eG

Seite 20: Planerbüro Südstadt

Seite 21: Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Seite 22: SKS Germany

Seite 23: WSM Stadtmobiliar/GFA-Marketing/P3.Agentur

Seite 24: Stadt Rhede

Seite 25: Stadt Rhede

Seite 27: Regionale 2016 Agentur

Seite 29: Stadt Rhede

