

fahrradfreundlich

mobil

HEFT 29
NOVEMBER 2011

INFOFORUM DER ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHE STÄDTE, GEMEINDEN UND KREISE IN NRW E.V.



Bremslichter
jetzt auch für das
Fahrrad

Münster verteilt
„Denkzettel“
für Verkehrssicherheit

Jetzt bewerben
„Der Deutsche
Fahrradpreis – best
for bike“ 2012

Freie Bahn für freie Radler!

Wie Fahrradschnellwege Europa erobern

Europa fährt auf Radschnellwe(n) ab

Radschnellwege – ein neuer Trend kommt nach Deutschland



Veloroute, Fahrradhighway, Velobahn, Fietssnelweg, fietscorridors oder cykelpendleruter. Das sind verschiedene Bezeichnungen, die eigentlich alle das Gleiche beschreiben: Radschnellwege. Bei unseren Nachbarn schon länger eingesetzt, wird dieses Netzelement auch in Deutschland immer bekannter. Ein guter Grund, sich damit näher auseinanderzusetzen.

Foto: P3 Agentur

Die Radverkehrsplanung muss neuen Anforderungen gerecht werden. In den letzten Jahren hat sich vielerorts der Radverkehrsanteil deutlich erhöht. Zur Gesundheitsförderung und für den Klimaschutz muss dieser Anteil weiter gesteigert werden. Gleichzeitig werden Pedelecs und E-Bikes immer beliebter. Mit dieser neuen Fahrradklasse werden neue Reichweiten, neue Räume und neue Zielgruppen erschlossen. Allerdings stellen die mit diesen Rädern dauerhaft fahrbaren Geschwindigkeiten auch neue Herausforderungen an die Verkehrssicherheit. Die heutige Radinfrastruktur kommt angesichts dieser Entwicklungen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit.

Radschnellwege

sind durch ihre Dimensionierung sehr geeignet, um die Stärken der Pedelecs voll

auszunutzen. In den Niederlanden geht man davon aus, dass mit dieser Kombination Reichweiten von bis zu 15 km pro Strecke möglich werden. So wird das Rad zur Alternative für den Berufsverkehr im mittleren Entfernungsbereich. Auch ohne elektrische Unterstützung können mit Radschnellwegen Entfernungen kraftsparender und schneller zurückgelegt werden. Dadurch können Alltagswege auf den Radverkehr verlagert werden. Da sich der Berufsverkehr aufgrund ähnlicher Start- und Zielrelationen gut bündeln lässt, ist oftmals ein zentraler Radschnellweg zwischen den Zentren eines Ballungsraumes mit Anbindung an die örtlichen Radwegenetze ausreichend. Radschnellwege sind überbreite, eigenständig geführte Radwege, Fahrradstraßen oder überbreite Schutzstreifen, die Zentrum und Peripherie im mittleren Ent-

fernungsbereich bis 15 km vornehmlich in Ballungsräumen direkt miteinander verbinden und ganzjährig mit hohen Geschwindigkeiten bis ca. 30 km/h befahrbar sind. Die grundlegenden Gestaltungselemente sind

- mindestens 4 m Breite für sicheres Nebeneinanderfahren, Überholen und Begegnen im Zweirichtungsradsverkehr,
- eigenständige, möglichst umweg- und kreuzungsfreie Führung,
- Ermöglichung hoher Geschwindigkeiten durch große Kurvenradien etc.,
- witterungsunabhängiger Belag,
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst,
- begleitende Servicemaßnahmen, wie Rastplätze, Wegweisung, Fahrradabstellanlagen, ggf. Beleuchtung, und
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten.

Obwohl Radschnellwege in Deutschland noch nicht sehr verbreitet sind, sind sie schon in die gängigen Regelwerke aufgenommen worden. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sind die Netz-kategorien ARII für überregionale und IRII für kommunale Radschnellwege vorgesehen.

Im Westen viel Neues – Fietssnelwege

Die Niederlande sind das Ursprungsland für Radschnellwege in Europa. Dort wurden Anfang der 1980er Jahre die ersten lokalen Radschnellwege gebaut. Seit 2006 werden im Rahmen des Programms „Fiets filevrij“ landesweit Radschnellwege in Ballungsräumen geplant und angelegt, um vor allem im Berufsverkehr den Autoanteil zu reduzieren.

Die Region Twente hatte sich in ihrem Mobilitätsplan das Ziel gesetzt, im Jahr 2011 mehr Radverkehr zu haben als 1995. In den letzten Jahren verlängerten sich die zurückgelegten Distanzen in der Region durch Siedlungswachstum und der Autogebrauch stieg. Um das Ziel des Mobilitätsplans zu erreichen, wurde der Bau eines hochwertigen Radwegenetzes beschlossen, das Zentren, Wohngebiete, Arbeitsstätten und Erholungsgebiete verbindet.

Die zentrale Hauptachse des Netzes wird ein Radschnellweg, der die Zentren der Region miteinander verbindet. In Anlehnung an die Autobahn 35 heißt der Weg F35. Die Route folgt größtenteils einer Bahntrasse. So kann die Strecke über vorhandene Brücken und Unterführungen planfrei geführt werden. Das prägende Gestaltungselement ist der rote 4–4,5 m breite Radweg, der durch Beleuchtung, Wegweisung, Rastplätze und Beschilderung ergänzt wird. Je nach den örtlichen Gegebenheiten wird die Radtrasse auf Stelzen geführt. Die Stadtzentren und Bahnhöfe der Region sind die Netzknoten. Dort wird der F35 an die lokalen Radwegenetze bzw. den ÖPNV angebunden.

Das Investitionsvolumen beträgt von 2008 bis 2020 82 Mio. Euro. Dabei wurde darauf geachtet, die einzelnen Abschnitte in andere Maßnahmen zu integrieren, um aus verschiedenen Fördertöpfen Mittel bekommen zu können. Um die geplante Qualität bei der Realisierung zu gewährleisten, sind 50% der Finanzmittel an die Einhal-

tung der Gestaltungskriterien gebunden. Der hohe finanzielle Aufwand ist ein guter Indikator für das Potenzial, das man interkommunalen Radschnellwegen in den Niederlanden zurechnet.

Die Niederländer sehen nicht nur im Pendelverkehr Potenzial für mehr Radverkehr. Mit der „Slowlane“ in Eindhoven will man auch im Geschäftsverkehr den Radverkehr stärken. Die Slowlane ist ein 32 km langer Radschnellweg mit 4 m Breite, der wichtige Standorte von Hightechfirmen in Eindhoven und Umgebung miteinander verbindet. Der Bau wird mit 9 Mio. Euro gefördert. Anders als bei sonstigen Radschnellwegen erschließt die Slowlane keine Wohngebiete. Durch die schnelle, knotenpunktfreie Führung sollen vor allem die einzelnen Betriebsstandorte miteinander verbunden werden. Darüber hinaus ist die Slowlane auch Technologieträger für

Entwicklung. Um den Radverkehr in der britischen Hauptstadt deutlich zu stärken, beginnt man ein Netz von Radschnellwegen zu bauen. Die „Cycle Superhighways“ sind Fahrradrouen, die radial die äußeren Stadtteile mit der Londoner Innenstadt verbinden. Der Radverkehr wird dabei auf einheitlich blau markierten und ausgeschilderten Radwegen geführt. Von zwölf Strecken, die bis 2015 gebaut werden sollen, sind bisher vier Routen eröffnet worden. Die Ausführung der Routen entspricht nicht ganz den beschriebenen Anforderungen an Radschnellwege. Die Cycle Superhighways werden sowohl auf bis zu 2,5 m breiten Radwegen als auch auf Radfahrstreifen im Straßenraum geführt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde in vielen Kreuzungen die Radverkehrsführung überarbeitet, Spiegel und Signalanlagen wurden installiert und aufgewei-



Foto: flickr.com/fietsberaad

Fahrradbrücke in Leidschendam (Niederland), in rotem Asphalt und mit seitlichem Windschutz

die ansässigen Firmen. Mit deren Know-how wird der Radschnellweg innovativ ausgestaltet. Beispielhaft dafür ist die Bereitstellung zielgerichteter Informationen für Radfahrer, wie z.B. ein Wetter-Radar.

London greift den Trend auf

Während in den Niederlanden also schon die nächste Entwicklungsstufe mit Radschnellwegen für Dienstwege eingeläutet wird, steht London noch am Anfang der

tete Radaufstellflächen vor den Ampeln markiert. Die Cycle Superhighways sind Teil einer breit angelegten Radstrategie, durch die der Radverkehrsanteil bis 2026 gegenüber dem Jahr 2000 um insgesamt 400% gesteigert werden soll. Dieses Ziel erscheint aufgrund der vielversprechenden ersten Evaluationen nicht zu ambitioniert. Innerhalb eines Jahres hat sich die Zahl der Radfahrer auf den Cycle Superhighways um 70% gesteigert.

Das richtige Mittel für Kopenhagen

Anders als London will Kopenhagen den Radverkehr nicht nur weiter stärken, sondern muss auch die jetzt hohe Radverkehrsdichte bewältigen. Mit 36% hat der Radverkehr den größten Anteil am Modal Split. Betrachtet man den Pendlerverkehr gesondert, so zeigt sich, dass 55% der Arbeitnehmer in Kopenhagen mit dem Rad zur Arbeit fahren. Im Großraum Kopenhagen liegt der Anteil immer noch bei 37%. In der Folge kommt es zu den Hauptverkehrszeiten zu regelrechten Staus auf den Radwegen. Da der Anteil der Pendler auf dem Rad bis 2015 weiter auf 50% steigen soll, besteht Handlungsbedarf. Um dem Selbstverständnis als weltbeste Fahrradstadt gerecht zu werden und den Radverkehr weiter zu fördern, plant man für den Großraum Kopenhagen ein Netz von 13 Radschnellwegen, die radial vom Zentrum aus in den Großraum Kopenhagen führen. Sie sollen vornehmlich den mittleren Entfernungsbereich in ca. 7 bis 15 km Entfernung von der Innenstadt erschließen. Aus diesem Gebiet pendeln ca. 100.000 Menschen in den Großraum Kopenhagen, 85% davon nicht mit dem Rad. Sie sind die Hauptzielgruppe der Maßnahmen.

Die neuen Radschnellwege werden in dem bestehenden Radwegenetz entwickelt. Bis Ende 2011 sollen die ersten zwei Routen

Foto: P3 Agentur



Fahrradbrücke entlang einer Eisenbahnlinie in Zwolle

der „Cykelsuperstiers“ mit einer Gesamtlänge von 15 km eröffnet werden. Nächstes Jahr folgt dann ein weiterer, diesmal 20 km langer Radschnellweg. Die Cykelsuperstiers erweitern die oben formulierten Grundanforderungen an Radschnellwege um Service-Stationen entlang der Strecken, in denen kleinere Reparaturen erledigt werden können, und eine Grüne Welle, wenn die Radfahrer mindestens 20 km/h fahren. Beispielhaft sind die Maßnahmen in der Nørrebrogade. Die Radfahrstreifen entlang dieser stark befahrenen Einfallstraße gelten mit 36.000 Radfahrern täglich als der meistbefahrene Radweg Europas. Die Radstreifen werden in beiden Richtungen als Cykelsuperstiers auf 4 m Breite ausgebaut. Der Raumgewinn geht zulasten des Pkw-Verkehrs, der in Zukunft durch Nebenstraßen umgeleitet wird, sodass die Radfahrer sich die Fahrbahn nur noch mit Bussen teilen müssen. Diese ambitionierten Projekte lässt sich Kopenhagen einiges kosten. In den Jahren 2006 bis 2010 wurden 33,5 Mio. Euro in die Radinfrastruktur investiert. Dieses Jahr kommen ungefähr weitere 10 Mio. Euro hinzu.

Mit kleinen Schritten zum Erfolg – Bocholt

Auch in Deutschland sind Radschnellwege keine grundsätzliche Neuheit mehr. Sowohl auf lokaler als auch mittlerweile auf regionaler Ebene werden Radschnellwege geplant und umgesetzt.

In Bocholt wurden im Frühjahr die ersten Abschnitte zweier neuer Radschnellwege eröffnet. Beide Radschnellwege wurden an die örtlichen Gegebenheiten angepasst und deswegen unterschiedlich ausgeführt.

Zum einen wurde ein separater Radschnellweg mit einer Breite von 3 m parallel zu einem bestehendem Gehweg angelegt. Zur Beschleunigung des Radverkehrs ist er an den Querungsstellen bevorrechtigt. Die Gesamtkosten für die ersten 275 m betragen 130.000 Euro. Der zweite Radschnellweg im Westen von Bocholt wurde durch den Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radweges realisiert. Der Radschnellweg und der angrenzende Gehweg haben eine Gesamtbreite von 5 m. Da eine weitere Radverkehrsachse gekreuzt wird, wurde an dem Knotenpunkt ein Minikreis

sel angelegt. Die Kosten für diesen 255 m langen Abschnitt lagen bei 82.500 Euro. In der Endausführung wird ein weiter westlich liegender Streckenabschnitt mit dem gleichen Standard ausgebaut. Danach wird das Mittelstück als Fahrradstraße ausgewiesen und schließt die Lücke zwischen den separaten Teilabschnitten.

Ein Leitfaden für die Planung

In der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg will man Radschnellwege in einem regionalen interkommunalen Radwegenetz umsetzen. Im Rahmen der 2008 entwickelten Radverkehrsstrategie wurden die Radschnellwege als gutes Mittel zur Steigerung des Fahrkomforts und der Leistungsfähigkeit erkannt. So soll eine Alternative zu ÖPNV und Pkw im Pendlerverkehr geschaffen werden. Das Radwegenetz mit den Radschnellwegen soll die gesamte Region für den Alltags- und Freizeitverkehr erschließen. Aufbauend auf der Radverkehrsstrategie wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Das gesamte Projekt wurde als Beitrag zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2002–2012 vom Bund finanziell gefördert. In einem ersten Schritt wurden sechs mögliche Routen für Radschnellwege ausgewählt, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie befahren wurden, um Potenzial und Defizite zu bestimmen. Anhand von verschiedenen Faktoren wie z.B. der Quell- und Zielverkehrspotenziale oder auch der Modellhaftigkeit wurden drei Routen ausgewählt, die in der zweiten Stufe der Studie konkret untersucht wurden. Für die einzelnen Routen wurden konkrete Maßnahmen für den Ausbau zum Radschnellweg beschrieben. Zum Zweck der Übertragbarkeit wurden die Maßnahmen in einem Maßnahmenkatalog zusammengetragen. Als Anhaltspunkte wurden im Abschluss pauschale Kostenschätzungen für die einzelnen Routen festgelegt, wobei die Maßnahmen zur Erreichung des Radschnellwegstandards eine Priorität bekamen. Aktuell werden die Möglichkeiten der Umsetzung sondiert.

Hohe Investitionen, die sich rechnen

In Zeiten leerer öffentlicher Kassen sind die Kosten ein wichtiges Thema. Pauschale



Foto: P3 Agentur

Einladende, bevorrechtigte Radverkehrsroute neben einer Hauptverkehrsachse für zügige und sichere Fahrweise

Aussagen sind wegen der verschiedenen örtlichen Gegebenheiten schwierig. In den Niederlanden werden für einen Radschnellweg, der den genannten Kriterien entspricht, 0,2 bis 1,0 Mio. Euro pro Kilometer investiert. So entstehen schnell große Summen, die sich aber gegenüber den Kosten für den Straßenbau und -unterhalt oder der Subventionierung des ÖPNV relativieren.

Als Argumentationshilfe im Haushaltsausschuss können die Erkenntnisse der Weltgesundheitsorganisation (WHO) dienen: Jeder Euro, der in den Radverkehr investiert wird, ergibt einen – volkswirtschaftlichen – Nutzen von 3 bis 4 Euro. Im diesem Zusammenhang wäre auch eine Förderung des Radschnellwegebaus als Teil der E-Mobilitätsstrategie der Bundesregierung sinnvoll. Durch den Pedelec-

Boom werden derzeit 99% der E-Mobilität mit dem Fahrrad geleistet.

Wir halten fest:

Radschnellweg ist nicht gleich Radschnellweg. Insofern ist die eingangs genannte Begriffsvielfalt gerechtfertigt. Wie die Beispiele aus dem europäischen Ausland zeigen, sind unsere Nachbarn mit der Umsetzung gerade bei Radschnellwegen mit Netzcharakter weiter als wir in Deutschland. Durch das Modellprojekt in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg wird der Planung allerdings nun ein Maßnahmenkatalog an die Hand gegeben, der grundsätzliche Überlegungen zur Trassierung und den Kosten erleichtert und so eventuelle Barrieren in den Köpfen abbaut. Die Erfahrungen zeigen, dass durch Radschnellwege

deutlich mehr Fahrrad gefahren und Verkehr verlagert wird. Dies ist nicht nur wichtig, um den Straßenverkehr zu reduzieren. In vielen Räumen bedarf auch der ÖPNV einer Entlastung. Dort steigen die Fahrgastzahlen, aber die Mittel werden seit Jahren gekürzt. Durch mehr Radverkehr im Berufs- und Ausbildungsverkehr wird der ÖPNV zu den Stoßzeiten morgens und abends entlastet. Andererseits kann mit Radschnellwegen „bike & ride“ gestärkt werden, indem Randgebiete durch Radschnellwege an den regionalen ÖPNV angebunden werden und der Pkw-Verkehr reduziert wird.

Ein weiteres Beispiel für einen interkommunalen Radschnellweg ist das Projekt der Metropolregion Ruhr: ein 85 km langer Ost-West-Radschnellweg.

Radschnellweg Ruhr

Ein Zehn-Jahres-Zeithorizont für die Fertigstellung der 85 km langen Trasse



Foto: RVR/Foltin

Schnell von Stadt zu Stadt soll der Radschnellweg Ruhr die Metropole Ruhr verbinden. Ein Teilstück der westlichen Wegstrecke in Essen („Rheinische Bahn“) ist schon fertig.

Spätestens seit „Still-Leben“ am 18. Juli 2010, dem Fahrradevent im Ruhrgebiet im Rahmen der Kulturhauptstadt 2010, wissen wir: Die „Ruhries“ haben nicht nur Fahrräder, sie benutzen sie auch – wenn man ihnen gute Fahrmöglichkeiten bietet!

Diese gibt es bereits zahlreich für den Freizeitradverkehr: Emscher-Park-Radweg, Erzbahntrasse, HOAG-Bahn, „Grüner Pfeil“, Rundkurs Ruhrgebiet, Route der Industriekultur, Ruhrtalradweg ... addieren sich auf über 700 km Länge und ziehen Jahr für Jahr sogar zunehmend Fahrradtouristen von außerhalb an. Attraktive, städteübergreifende Verbindungen für den Alltagsradverkehr existieren aber so gut wie keine. Das soll sich nun ändern. Einige Ruhrgebietsstädte und der Regionalverband Ruhr (RVR) planen einen Fahrradschnellweg, der von Duisburg über Mülheim, Essen, Bochum, Dortmund und Unna bis nach Hamm verlaufen soll. Anknüpfungspunkt für den „Radschnellweg Ruhr“ (Arbeitstitel) ist die Trasse der Rheinischen Bahn, einer Güterzugstrecke, die auf einem Teilabschnitt (Essen-Universität bis Stadtgrenze Mülheim) bereits zu einem Rad-

weg umgebaut worden ist. Anders als bei den meisten schon vorhandenen Bahntrassenradwegen verläuft diese Trasse in der Schwereachse des Alltagsverkehrs im Ruhrgebiet. Sie verbindet die Zentren von Essen und Mülheim, verläuft nur rund 2 km südlich der Duisburger Innenstadt und führt weiter bis zum Rhein. Richtung Osten wird es schwieriger: Bis zur Stadtgrenze Bochum sind voraussichtlich auch Bahntrassen nutzbar, danach ist der Verlauf noch weitgehend offen. Klar ist, dass der Radschnellweg auch an die Innenstädte von Bochum und Dortmund herangeführt werden muss.

Konzeptstudie soll den Weg weisen

Eine Anfang September vom RVR vergebene, vom Land und den beteiligten Städten mitfinanzierte Konzeptstudie soll ersten Aufschluss geben über mögliche

Trassenverläufe und gleichzeitig Einstieg sein in eine vom Bund finanzierte Hauptstudie. Die Initiatoren sehen gute Chancen für eine Bundesförderung. Der Radschnellweg Ruhr hat eine Reihe von Alleinstellungsmerkmalen, die das Projekt auch für den Bund interessant machen: 85 km lang, mittig durch den größten Ballungsraum Europas, sieben Stadtzentren direkt verbindend, mit einem Einzugsbereich von rund 2 Mio. Menschen im engeren Korridor (3 km südlich und nördlich der Trasse) und dem Potenzial, die B1 zu entlasten! Bereits heute nutzen immer mehr Menschen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit. 7 bis 10 km täglicher Arbeitsweg mit dem Rad sind keine Seltenheit mehr. Elektrofahräder (Pedelecs) erhöhen die Reichweite leicht auf 15 bis 20 km. Die rasant ansteigenden Verkaufszahlen eröffnen hier enorme Chancen. Tagtäglich mit dem Rad von Duisburg nach Mülheim, von Bochum nach Essen, von Dortmund nach Bochum oder von Unna nach Hamm ist so keine Utopie mehr.

Voraussetzung ist eine Verbindung, die Spaß macht. Der Radschnellweg Ruhr ist daher als Premium-Produkt angelegt, quasi als „Autobahn“ für Radler: 5 m breit, Beidrichtungsverkehr, asphaltiert, direkt geführt, weitgehend kreuzungsfrei, geringe Steigungen, beleuchtet, mit Winterdienst, eng verknüpft mit den lokalen Radwegenetzen, gut beschildert, mit Rastplätzen und Unterstellmöglichkeiten, Schlauchautomaten, Pressluftstationen u.a.m.

Für die Gesamtrealisierung sind realistischere gut zehn Jahre anzusetzen. Das Projekt kann und soll in Teilabschnitten realisiert werden – überall dort, wo sich Chancen bieten.

Die Ergebnisse der Konzeptstudie werden auf der 4. Verkehrsfachtagung der Metropolregion am 1. Dezember 2011 in Bochum vorgestellt.

Winfried Sagolla, Stadt Dortmund



Foto: RVR/Foltin

NRW-Staatssekretär Horst Becker und die RVR-Bereichsleiter Martin Tönnies und Ulrich Carow stellen die Pläne am 17. August 2011 in Essen vor.

Tagungen

Zwei aktuelle Tagungen befassen sich mit der Thematik der Radschnellwege. Die Region Hannover stellt ihr Konzept am 23. November 2011 im Rahmen einer Veranstaltung vor, der RVR legt die Ergebnisse seiner Konzeptstudie am 1. Dezember 2011 in Bochum vor.

Fachdialog Radschnellwege am 23. November 2011 in Hannover

Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg hat im Rahmen einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Machbarkeitsstudie sechs Verbindungen für Radschnellwege untersucht. Auf diesem Fachdialog werden die Ergebnisse dieser Untersuchung einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Die Veranstaltung richtet sich an Vertreter aus Politik, Verwaltung und Fachverbänden sowie weitere Interessierte. Fachvorträge über gelungene Beispiele aus den Niederlanden, Kopenhagen und London zeigen, wie Radschnellwege als

funktionale Bausteine in ganzheitliche und umweltorientierte Verkehrsstrategien eingebunden werden können. Mehr dazu unter: www.metropolregion.de

4. Verkehrsfachtagung Mobilität Ruhr am 1. Dezember 2011 in Bochum

Die Verkehrsfachtagung Mobilität Ruhr wird gemeinsam vom Initiativkreis Ruhr, den Industrie- und Handelskammern im Ruhrgebiet sowie der Wirtschaftsförderung

metropolregion veranstaltet. Die Veranstaltung richtet sich an Entscheidungsträger aus verkehrsrelevanten Politikfeldern und Unternehmen. Im Forum 4 werden die Ergebnisse der Konzeptstudie von Martin Tönnies, Bereichsleiter Planung, Regionalverband Ruhr, Essen, vorgestellt. Informationen zur Veranstaltung: <http://business.metropolregion.de/messen-veranstaltungen/4-verkehrsfachtagung.html>

Weiterführende Informationen

- Informationen über die Radstrategie und die Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg können unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3335> im Internet abgerufen werden.
 - Aktuelles zu den Barclays Cycle Superhighways steht auf der englischsprachigen Website von Transport for London: <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/11901.aspx>
 - Bei Fragen zu den Radschnellwegen in Bocholt können Sie Herrn Hans Schliesing gerne eine E-Mail an hans.schliesing@mail.bocholt.de schreiben.
 - Über die Cykelsuperstiers in Kopenhagen gibt es eine dänischsprachige Website: www.cykelsuperstier.dk
- Einen guten Überblick auf Deutsch bekommt man mit dem Artikel „Kopenhagen plant den Bau mehrerer ‚Super-Radwege‘“ unter: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/2238/verkehrssicherheit/kopenhagenradwege-extrabreit-strassenverkehrssicherheit/>

Die Niederlande sind immer eine Reise wert

AGFS-Fachexkursion nach Nunspeet und Zwolle vom 7. bis 8. Juli 2011

Die Niederlande gelten seit vielen Jahren als DAS Fahrradland schlechthin. Für die AGFS war dies Anlass genug, eine Einladung zu einer zweitägigen Fachexkursion auszusprechen. Erklärtes Ziel der Reise: die Gründe für die hohe Fahrradnutzung ausfindig zu machen und den Teilnehmern eindrücklich zu demonstrieren, welches Lebens- und Stadtgefühl sich mit Fahrradfreundlichkeit verbindet.

Teilnehmer und Exkursionsziele

Insgesamt 19 Personen waren der Einladung ins Nachbarland gefolgt, darunter NRW-Landtagsabgeordnete aller Fraktionen in ihrer Funktion als Mitglieder des Verkehrsausschusses, Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr sowie Mitglieder von „Unternehmen FahrRad!“. Erster Anlaufpunkt war Shimano Europe in Nunspeet. Zweite Station und Hauptziel der Reise war Zwolle – eine der bekanntesten „Fietsstädte“ der Niederlande mit einem Radverkehrsanteil von 46% auf allen Strecken bis 7,5 km.

Shimano lädt ein

Shimano – „Unternehmen FahrRad!“-Mitglied der ersten Stunde – bildete den Auftakt eines vollgespickten Programms. Nach einer Begrüßung durch den Nunspeeter Bürgermeister Dick van Hemmen informierte Hans van Vliet, Corporate Communications Officer Europe, über die Werkslogistik und die neuesten Produkt-

entwicklungen. Für einige überraschend: Shimano produziert neben Fahrradteilen auch Angelgeräte und Ruderausrüstung. Es folgte eine Führung durch das Lager, bei der insbesondere die halbautomatischen Lagersysteme beeindruckten.

Fiets, Fiets, Fiets

Am Abend des ersten Exkursionstages stellte der Internationale Coordinator des Fietsberaad, Hans Voerknecht, die aktuellen Entwicklungen und Förderprogramme der Radverkehrsförderung vor. Er betonte, dass entscheidend für den Erfolg sei, inwieweit es gelänge, das Fahrrad als „Mainstream-Verkehrsmittel“ zu positionieren. In anderen Worten: Ziel erfolgreicher Radverkehrspolitik muss sein
 → die massenhafte Nutzung des Rades
 → durch alle Altersklassen und sozialen Schichten
 → zu möglichst vielen Zwecken.
 Dieses sei in erster Linie dadurch zu erreichen, dass die (Rad-)Infrastruktur an die Bedürfnisse aller angepasst werde.



Foto: P3 Agentur

Zwolle – Die Stadt der Fahrradunnel.

Franz Linder, Planerbüro Südstadt/P3 Agentur, vermittelte im zweiten Fachvortrag des Abends die Notwendigkeit der Radverkehrs- bzw. Nahmobilitätsförderung für deutsche Kommunen und warf einen Blick in die Zukunft: Welche konkreten Maßnahmen sind erforderlich? Was bedeutet dies für den „Lebensraum Stadt“? Welcher gesellschaftliche Nutzen entsteht durch die Neubewertung von Nahmobilität als Basismobilität? Neben dem Klimaschutz und der Entspannung der verkehrlichen Situation insbesondere in Städten und Ballungszentren stand vor allem die Entlastung des Gesundheitssystems durch mehr Bewegung und Gesundheit im Vordergrund seiner Ausführungen.

Die „Tunnelstadt“

Am zweiten Tag wurde die Delegation vom Bürgermeister der Stadt Zwolle, Henk Jan Meijer, im Rathaus begrüßt. Ratsherr René de Heer erläuterte umfänglich die erfolgreiche Radverkehrspolitik der Stadt, die sich vor allem in der Qualität des Radwegenetzes spiegelt. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: In Zwolle werden schon heute die Hälfte aller Alltagsfahrten durch Fahrräder bewältigt.

Im Anschluss brach die Gruppe unter Führung der Radverkehrsbeauftragten Syb Tjepkema und Ilse Bloemhof zu einer mehrstündigen Exkursion durch Zwolle auf. Ausgestattet mit Mieträdern, Regenschutz – welcher zum Glück nicht zum Einsatz kommen musste – und gespannter Erwartung wurde die moderne, radfreundliche Verkehrsführung in der Zwoller Innenstadt, die touristischen Radwege am Stadtrand und die erfolgreiche örtliche Fahrradkurier-Firma „Cyclon“ besichtigt – inklusive Testfahrt eines Kurierrades.

„Cyclon“-Fahradkuriere

Durchschnittlich zurückgelegte Strecke aller Kuriere (4–6 Fahrer) am Tag: 400 km unabhängig von der Jahreszeit
 Maximale Last pro Fahrrad: 200 kg
 Wichtigste Kunden: Stadt Zwolle, örtliche Krankenhäuser

Als wichtigste Komponenten der Zwoller Infrastruktur sind herauszuheben:

- die Koppelung des Alltags- und Freizeit-Radwegenetzes zu einem geschlossenen Radverkehrsnetz
- die stringente Führungskontinuität, insbesondere durch Fahrradunnel bzw. Unterführungen
- der qualitativ hohe Ausbaustandard (adäquate Dimensionierung)
- der enorme Fahrkomfort – nicht zuletzt durch eine Vielzahl planfreier Knotenpunkt-lösungen

Mit vielen spannenden und sicherlich inspirierenden Eindrücken kehrte die Gruppe nach NRW zurück. Der Verkehrsausschuss kündigte an, die Reise bald politisch auszuwerten.



Foto: P3 Agentur

Die Exkursionsteilnehmer

Die Niederlande – Fakten, Fakten, Fakten

- Grundfläche: 41.528 km²
- 17 Mio. Einwohner
- 18 Mio. Fahrräder
- 7 Mio. Autos
- Radverkehrsanteil landesweit: 27%
- Radverkehrsanteil Groningen: 38% auf allen Wegen
- Radverkehrsanteil Zwolle: 37% auf allen Wegen
- In der Altersklasse bis 12 Jahre fahren 50% mit dem Rad, zwischen 12 und 19 Jahren sind es sogar 95%.
- Radkilometer pro Niederländer: ca. 870/Jahr
- Es fahren mehr Frauen Rad als Männer.
- Es besteht keine Helmpflicht, vor allem um die Attraktivität des Fahrrads als universell einsetzbares Fortbewegungsmittel nicht einzuschränken.
- 29.000 km selbstständig geführte Fahrradwege
- 4.700 km Fahrradstreifen
- Jeden Tag fahren insgesamt 1,2 Mio. Radfahrer zur Arbeit.
- Fast alle Niederländer fahren Rad UND Auto.

Rad fahren – warum?

- Top 5 der Niederländer
- Gesundheit: 77%
 - Spaß: 68%
 - Schnelligkeit: 61%
 - Kein Autoparkplatz: 38%
 - Kein Autobesitz: 22%

Vom Statussymbol zum Massenverkehrsmittel

In den Niederlanden ist das Fahrrad seit jeher das Verkehrsmittel der Mittel- und Oberschicht. Der Grund liegt in der Vergangenheit: Fahrräder waren in den Niederlanden zunächst Luxusartikel, bedingt durch die hohen Import- bzw. Produktionspreise. Die ersten Radfahrer waren daher eine kleine Elitegruppe, die Zeit und Geld hatte, um ein véloupède zu kaufen und es auch zu nutzen. Innerhalb kurzer Zeit wurde das Rad aber in den großen Städten – vor allem in der anwachsenden Mittelschicht – immer populärer. Nach 1920 explodierte die Fahrradnutzung geradezu und das Fahrrad wurde das meistbenutzte Verkehrsmittel der Niederländer. Obwohl es auch in der niederländischen Verkehrspolitik „fahrradUNfreundliche“ Phasen gegeben hat, blieb die Akzeptanz des Fahrrads als gleichwertiges Verkehrsmittel durch die Bevölkerung auf hohem Niveau. Anders als in Deutschland, wo das Fahrrad lange Zeit als „Arme-Leute-Verkehrsmittel“ galt.



Foto: P3 Agentur



Foto: P3 Agentur

Zentral gelegener Kreisverkehr mit fahrbahnseitiger Radverkehrsführung