

Fahrradkommunalkonferenz 2018

Kurzbericht der AG 3 „Radwege in die Stadt – Qualitätsstandards und Erhalt“

Moderation

Judith Schelkle, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Referenten

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten – Neue Elemente für die kommunale Praxis

Sissi Karnehm-Wolf, Landkreis Göttingen

Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr im Landkreis Göttingen – Netzentwicklung und Qualitätssicherung

Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten – Neue Elemente für die kommunale Praxis

Nachdem die Moderatorin Judith Schelkle die Teilnehmenden im mit über 90 Personen gut gefüllten Saal begrüßt hatte, gab Dankmar Alrutz im ersten Vortrag einen Überblick zu den aktuellen Entwicklungen im Themenfeld „Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“.

Während in den Niederlanden Radschnellverbindungen schon seit Jahren mit erheblichen Mitteln vom Staat mit dem Ziel, staugefährdete Straßen zu entlasten, gefördert werden, hat sich das Thema in Deutschland erst seit 2011 langsam entwickelt. Das Land Nordrhein-Westfalen hat schließlich 2016 mit der Änderung des Straßen- und Wegegesetz NRW den weitesten Schritt nach vorne gewagt, mittlerweile gibt es eine Vielzahl von Machbarkeitsstudien und Leitfäden in mehreren Bundesländern und Regionen. Auch im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind Radschnellverbindungen erstmalig vertreten und werden nun vom BMVI finanziell gefördert.

Im Folgenden stellte Herr Alrutz Voraussetzungen und Standards aus einigen Bundesländern vor und präsentierte einige bereits umgesetzte Beispiele. Dabei zeigte sich, dass der ideale Standard von Radschnellverbindungen eine Breite von 6 bis 6,50 Meter erfordert und dies nicht überall zu realisieren ist. In Baden-Württemberg können z.B. 20 % der Strecke unter dem Standard liegen und werden dennoch gefördert. Bremen will zur Realisierung von einer 40 Kilometer langen Premiumroute quer durch die Stadt 50 % der Strecke auf Fahrradstraßen führen, die dann allerdings bevorrechtigt oder signalisiert sein sollen. Und auch in Göttingen wird der eRadschnellweg zum Teil über Fahrradstraßen geführt, auf denen zudem eine stark frequentierte Buslinie verkehrt.

Abschließend erläuterte Herr Alrutz, dass das FGSV Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ aus dem Jahre 2014 aktuell neu bearbeitet wird und voraussichtlich 2019 aufgewertet als „Hinweise“ erscheinen wird. In den Hinweisen wird es dann zwei Standards geben: Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR).

In der anschließenden Diskussion gab es die Anmerkung, dass die vorgegebenen Zahlen von 2.000 Radfahrenden pro Tag vor allem in eher ländlich strukturierten Gebieten zu hoch seien. Hier gab Herr Alrutz zu bedenken, dass man bei weniger Radfahrenden auch mit anderen Standards arbeiten könne. Entscheidend für das schnelle Vorankommen sei die Knotenpunktregelung und nicht die Breite. Er schlug vor, im ländlichen Raum Radvorrangrouten zu bauen, die sich dann im städtischen Bereich zu Radschnellverbindungen entwickeln können.

Masterplan zukunftsfähiger Radverkehr im Landkreis Göttingen: Netzentwicklung und Qualitätssicherung

Im zweiten Vortrag des Tages stellte Sissi Karnehm-Wolf den „Masterplan zukunftsfähiger Radverkehr“ des Landkreises Göttingen vor.

Aufgrund der Fusion der Landkreise Göttingen und Osterode sollte ein Masterplan Radverkehr erarbeitet werden. Dazu wurden alle Radverbindungen im Landkreis durch einen eigenen Mitarbeiter erhoben, dokumentiert und bewertet. Grund für den Einsatz eines eigenen Mitarbeiters statt der Vergabe an ein externes Planungsbüro war, dass so das Wissen direkt im Haus ist und nicht bei jeder Fragestellung extern nachgefragt werden muss.

Die Bewertung der Radverbindungen erfolgte über einen zuvor mit dem ADFC abgestimmten Kriterienkatalog und ergab je nach erreichter Punktezahl die Note 1 bis 6. Die Ergebnisse wurden farblich abgestuft in Karten dargestellt und diese dann mit den Radverkehrszahlen abgeglichen, um zu sehen, wo es besonderen Handlungsbedarf gibt. Die Prioritätenlisten wurden ebenfalls nach Farben sortiert in einer Karte dargestellt. Dies kann für die Information von Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden und verdeutlichen, warum zunächst ein bestimmter Radweg verbessert wird, bevor die Verwaltung sich mit dem Radweg „vor der eigenen Haustür“ widmet. Durch fahrradspezifische Verkehrsschauen, zu denen auch Verbände eingeladen werden, sind bisher immer gute Lösungen gefunden worden. Dieses Vorgehen ist sehr zu empfehlen.

In der anschließenden Diskussion betonte Frau Karnehm-Wolf, dass es wichtig sei, rechtzeitig mit den Menschen zu reden. Vor allem bei der Führung des Radverkehrs auf landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen sollten sowohl die Landwirte eingebunden wie auch die Radfahrenden sensibilisiert werden. Das Schild „Rücksicht macht Wege breit“ würde dies schön verdeutlichen. Ein Problem des fehlenden Mittelabrufes sei, dass es den Kommunen aktuell an gut ausgebildetem Personal fehle. Dies sei auch eine politische Entscheidung und neue Stellen für den Radverkehr müssen geschaffen werden.

Zum Abschluss gab es noch eine Diskussion zum Pro und Contra von Bürgerradwegen. Die Moderatorin Judith Schelkle verabschiedete die Teilnehmenden mit dem Satz „Den Kurs halten, aber flexibel bleiben.“

Osnabrück, 20. 11 2018

Dokumentation: Tobias Klein (Difu)