



PROJEKT RADSCHNELLWEGE BADEN-WÜRTTEMBERG

Abschlussbericht



Radschnellverbindungen sind in Baden-Württemberg zwischenzeitlich ein großes und aktuelles Thema. Ziel des Projekts Radschnellwege Baden-Württemberg war es Politik, Verwaltung und Verbänden wissenschaftliche Erkenntnisse rund um das Thema Radschnellverbindungen zu vermitteln, ihre Umsetzung zu beschleunigen und den Erfahrungsaustausch herzustellen.

Das Projekt „Radschnellwege Baden-Württemberg“ des VCD Landesverbands Baden-Württemberg (VCD BW) wurde vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gefördert. Das von Oktober 2016 bis September 2018 laufende Projekt war Teil des Landesprogramms „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“.

Projektbestandteile waren u.a. die Organisation einer zweitägigen Fachexkursion (September 2017), der Landeskonzferenz Radschnellverbindungen (Juni 2018), die Geschäftsführung und Moderation des Arbeitskreises Radschnellverbindungen Baden-Württemberg sowie die Erstellung eines praxisbezogenen Leitfadens in Form von Faktenblättern.

Inhalt

I Netzwerkaufbau	3
Vernetzung in Baden-Württemberg.....	3
Arbeitskreis - AK RSV BW	3
Sitzungen	4
TeilnehmerInnen	5
II. Recherche Radschnellwege	5
Vorgehen	5
Ergebnisse und Erkenntnisse	5
III. Ermittlung von Grundlagenzahlen (IfV, KIT)	6
IV. Internet-Portal / Online-Leitfaden	6
V. Fachexkursion	7
Hintergrund.....	8
Konzeption	8
Programm	8
Kommunikation	9
Dokumentation.....	9
VI. Fachkonferenz / Fachtagung	9
Ziele und Grundsätze.....	9
Hintergrund.....	10
Konzeption	10
Programm / Veranstaltungstag	11
Kommunikation und Dokumentation	12
VII. Monitoring	13
Anhang	14

I Netzwerkaufbau

Zu Projektbeginn im Jahr 2016 war insbesondere die Netzwerkarbeit innerhalb des Landes und der Fachszene Radschnellverbindungen bzw. Radschnellwege relevant. Eine wichtige Rolle spielte die Konstituierung des landesweiten Arbeitskreises Radschnellverbindungen Baden-Württemberg (AK RSV BW).

Vernetzung in Baden-Württemberg

Ergänzt wurde der Netzwerkaufbau durch Vor-Ort-Besuche des Projektleiters bei Sitzungen unterschiedlicher Gremien etc. im Land. Hierzu zählte insbesondere die Teilnahme an Lenungskreistreffen von radschnellverbindungsinteressierten Institutionen o.ä. Im späteren Projektverlauf kamen beispielsweise auch Auftaktveranstaltungen in zahlreichen Landesteilen dazu, die im Zuge der Machbarkeitsuntersuchungen für einzelne Radschnellverbindungen stattgefunden haben. Der Projektleiter begleitete die lokalspezifischen Diskussionen und unterstützte mit thematischen Erläuterungen zur Definition, zu Chancen und Potenzialen von Radschnellverbindungen. Dies erfolgte teilweise auch durch eigene Präsentationen. Darüber hinaus wurden jeweils auch die Projektinhalte und -schwerpunkte vorgestellt. Im Februar 2017 wurde beispielsweise in einer Sitzung der AGFK-BW AG Infrastruktur das Projekt und der AK RSV BW vorgestellt.

Darüber hinaus war die Projektleitung auch mit Vorträgen im Land vertreten. Beispielsweise führte der VCD Landesverband gemeinsam mit dem VCD Kreisverband Rhein-Neckar am 2. Mai 2018 eine Informationsveranstaltung zum Thema Radschnellverbindungen in Heidelberg durch.



Hinweis auf VCD-Infoveranstaltung zum Thema Radschnellwege in Heidelberg

Arbeitskreis - AK RSV BW

Die Netzwerkarbeit im Rahmen des landesweiten Arbeitskreises Radschnellverbindungen Baden-Württemberg (AK RSV BW) hat sich in insgesamt sieben Sitzungen kontinuierlich etabliert.



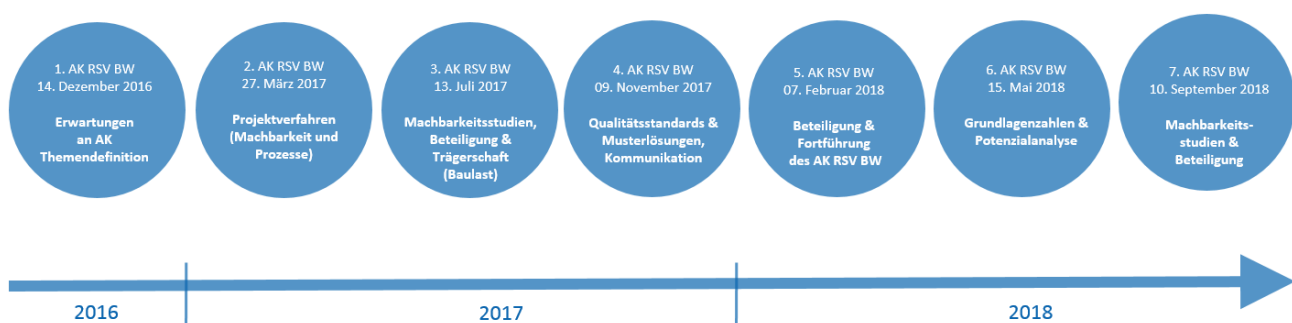
7. Sitzung des AK RSV BW mit den Themenschwerpunkten Machbarkeitsstudien und Beteiligung.
Foto: Domin

Sitzungen

In jeder Sitzung stand der Austausch zum jeweiligen Status quo der jeweils vertretenen Raumschaften bzw. Institutionen im Vordergrund. Die TeilnehmerInnen berichteten jeweils von aktuellen Entwicklungen, aber auch Problemen und Herausforderungen. Diese Punkte wurden anschließend - sofern notwendig - auch diskutiert. Ergänzt wurden die Ausführungen der TeilnehmerInnen durch einen Bericht des Projektleiters zu aktuellen raumübergreifenden Entwicklungen im Bereich Radschnellverbindungen. Zudem stand jede Sitzung unter einem anderen thematischen Schwerpunkt:

- Die erste Sitzung wurde am 14. Dezember 2016 mit den Schwerpunkten Themen- definition und Vernetzung durchgeführt. Neben dem wechselseitigen Kennenlernen spielt der erste thematische Austausch die zentrale Rolle. Zudem wurde ein offenes Brainstorming durchgeführt, in dem Themen und Fragen definiert und für weitere Arbeitskreissitzungen geclustert wurden.
- Die zweite Sitzung am 27. März 2017 befasst sich vor allem mit dem Projektverfahren (Themenfelder Machbarkeit und Prozesse von Radschnellverbindungsprojekten).
- Die dritte Sitzung des AK RSV BW wurde am 13. Juli 2017 mit den Schwerpunkten Leitfaden Machbarkeitsstudien und den Themen Beteiligung im Verfahren sowie Trägerschaft/ Baulast durchgeführt.
- Die vierte Sitzung am 09. November 2017 befasste sich vor allem mit den Qualitäts- standards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg und dem Themenfeld Kommunikation.
- Die fünfte Sitzung des AK RSV BW wurde am 07. Februar 2018 mit den Schwer- punkten Beteiligung sowie Fortführung des AK RSV BW durchgeführt. Zudem wurde eine Evaluation der Arbeitskreistätigkeit durchgeführt.
- Die sechste Sitzung am 17. Mai 2018 befasste sich schwerpunktmäßig mit Grundla- genzahlen (mit Bericht und Diskussion unter Leitung des Instituts für Verkehrswesen / KIT, siehe Arbeitspaket III) sowie der Potenzialanalyse für Radschnellverbindun- gen in Baden-Württemberg. Mittels zweier Inputvorträge durch die Projektverant- wortlichen des Instituts für Verkehrswesen / KIT und des durch das Land mit der Erstellung der Potenzialanalyse beauftragten Ingenieurbüros brenner BERNARD ingenieure GmbH wurde die jeweilige Diskussion eingeleitet.
- Auch an der Landeskonzferenz Radschnellverbindungen Baden-Württemberg am 29. Juni 2018 hat auch ein großer Teil der Mitglieder des AK RSV BW teilgenommen (siehe Arbeitspaket VI).
- In der siebten Sitzung am 10. September 2018 wurden schwerpunktmäßig die The- men Machbarkeitsstudien und Beteiligung diskutiert. Hierzu wurde zwei Inputvor- träge durch die PGV-Alrutz GbR (Auftragnehmer für zwei Machbarkeitsstudien im Regionalverband Südlicher Oberrhein) und Patrick Kafka (Referent für Beteiligung im VM) gehalten.

In jeder der sieben Arbeitskreissitzungen wurde ein eigenes Schwerpunktthema diskutiert.

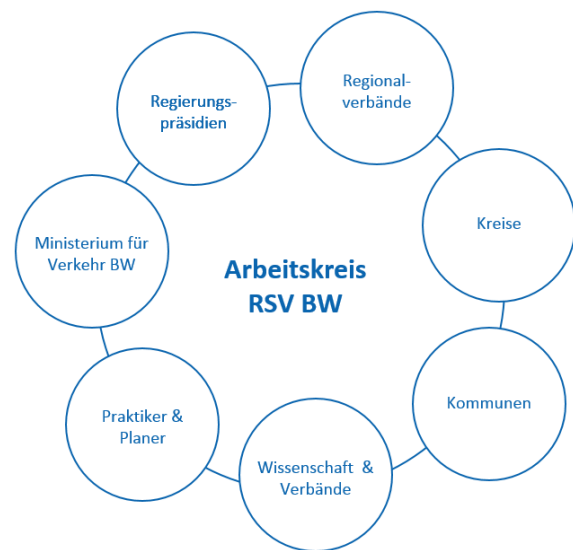


TeilnehmerInnen

Die Zahl der TeilnehmerInnen im AK RSV BW hat sich auf einem konstanten Niveau eingependelt. Sie lag im Mittel bei etwa 25 Personen; im Mailverteiler befinden sich über 50 Adressen.

Besonders konstruktiv ist die heterogene Teilnehmendenstruktur. Zu den Teilnehmenden gehören im wesentlichen VertreterInnen von Kommunal-, Kreis- und Regionalverwaltungen. Auch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie die AGFK BW bzw. NVBW waren mit eigenen VertreterInnen kontinuierlich vertreten.

Die Diskussion innerhalb der Sitzungen verlief durchgehend angeregt und zielführend. Die TeilnehmerInnen partizipierten mit großem Interesse und hohem Engagement. In der fünften Sitzung wurde zudem eine Evaluation des Arbeitskreis mit durchgehend positiven Ergebnissen durchgeführt.



Struktur der TeilnehmerInnen des AK RSV BW

II. Recherche Radschnellwege

Im Rahmen des Projekts wurden Informationen zu national und international geplanten und umgesetzten Radschnellverbindungen zusammengetragen.

Vorgehen

Die Recherche war breit aufgestellt und zielte darauf, insbesondere den auf die Situation in BW übertragbaren Aspekten besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Gleichmaßen wurde ein Fokus auf nationale und internationale wissenschaftliche Untersuchungen, aber auch Praxisbeispiele gelegt.

Die Recherche erfolgte kontinuierlich über den gesamten Projektzeitraum. Die klassische Recherche via Internet und Literatur wurde auch durch die Kontaktaufnahme mit AkteurInnen und Veranstaltungsbesuche (insb. Konferenzen etc.) ergänzt.

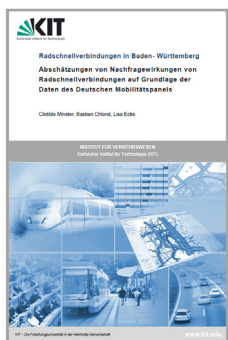
Ergebnisse und Erkenntnisse

Es gibt sowohl im nationalen aber auch internationalen Kontext – ähnlich wie in Baden-Württemberg – ein zunehmendes Interesse an Radschnellverbindungen. Für die Recherche im Hinblick auf die Projektziele waren jedoch insbesondere die Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen (bspw. Radschnellweg Ruhr RS1), aus der Region Kopenhagen und aus den Niederlanden interessant. Zunehmend relevanter werden jedoch die Informationen, die unmittelbar aus den ersten Projektansätzen in Baden-Württemberg gewonnen werden können.

Erwartungsgemäß ist für die Thematik Radschnellverbindungen nahezu keine klassische Literatur vorhanden. Informationen sind jedoch über andere Quellen verfügbar. Als relevant stellen sich hier beispielsweise auch direkte Gespräche mit entsprechend involvierten AkteurInnen heraus.

III. Ermittlung von Grundlagenzahlen (IfV, KIT)

Das Arbeitspaket wurde durch das Institut für Verkehrswesen (IfV) am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) durchgeführt. Die Ergebnisse sind einem separaten Bericht zu entnehmen. Zudem ist aus diesen ein eigenes Faktenblatt (siehe Arbeitspaket IV) entstanden.



Abschlussbericht des
IfV, KIT

Die Inhalte des
Faktenblatts RSV03
- Mehrwert von Radschnellverbindungen
wurden durch das IfV,
KIT erarbeitet



IV. Internet-Portal / Online-Leitfaden

Das Informationsportal des Landes zur Radverkehrsförderung (www.fahrradland-bw.de) wird durch Inhalte zur Thematik Radschnellverbindungen ergänzt, die den Charakter eines Handlungsleitfadens besitzen. Dies wird über einzelne Faktenblätter in einem Umfang von zwei bis vier Seiten sichergestellt, die zum Download zur Verfügung gestellt werden. Die Inhalte der Faktenblätter bestehen aus den Ergebnissen der Arbeitspakete III und IV.

Gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr, Referat 45 wurde eine Themenübersicht (Struktur und Inhalte) für die Faktenblätter abgestimmt. Insgesamt wurden sieben Faktenblätter veröffentlicht.

Themen der Faktenblätter

- RSV-01 | Was sind Radschnellverbindungen?
- RSV-02 | Formenvielfalt von Radschnellverbindungen
- RSV-03 | Mehrwert von Radschnellverbindungen
- RSV-04 | AkteurlInnen in der Projektentwicklung
- RSV-05 | Radschnellverbindungen realisieren
- RSV-06 | Über Radschnellverbindungen sprechen
- RSV-07 | Überblick Praxisbeispiele

Die Faktenblätter sind unter <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radschnellverbindungen/faktenblaetter/> abrufbar. Zeitgleich lassen sich die Faktenblätter auch auf dem Webauftritt des VCD unter <https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen/handlungsleitfaden/> herunterladen.



Faktenblatt RSV-04
zum Thema Formen-
vielfalt von Rad-
schnellverbindungen

Zudem wurde ein Konzept für die Umgestaltung und Neukonzeption der Rubrik „Radschnellverbindungen“ für das Fahrradinformationsportal und mit dem Ministerium für Verkehr, Referat 45, der inhaltlich zuständigen NVBW und dem redaktionell verantwortlichen Dienstleister abgestimmt. Zwischenzeitlich wurde das Konzept umgesetzt und ist direkt unter der neuen URL www.radschnellverbindungen-bw.de abrufbar.

V. Fachexkursion

Die Fachexkursion wurde am 11. und 12. September 2017 durchgeführt. Sie hatte die erste große Radschnellverbindung im Ruhrgebiet sowie die Niederlande als ‚Land der Radschnellverbindungen‘ zum Ziel.



Erläuterungen durch
einen niederländi-
schen Radverkehr-
splaner auf dem
RijnWaalpad.
Foto Bludau

Hintergrund

Der Radschnellweg Ruhr RS1 bietet unter im nationalen Kontext vergleichbaren Rahmenbedingungen (Planungssystem, Förderstrukturen etc.) einen ersten spannenden Einblick in die Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen in Deutschland. In der niederländischen Provinz Gelderland fungieren mehrere bereits umgesetzte Radschnellverbindungen als international anerkannte Best-Practice-Beispiele.

Konzeption

An der zweitägigen Exkursion haben insgesamt 30 AkteurInnen aus BW teilgenommen (VertreterInnen aus Planungsbüros, Kommunen, Landkreisen, Regionalverbänden, Regierungspräsidien und dem Ministerium für Verkehr). Rückmeldungen haben ergeben, dass die Umsetzung des Radschnellwegs Ruhr RS1 (aufgrund der im nationalen Kontext vergleichbaren Rahmenbedingungen), insbesondere aber auch die Vorgehensweise in den Niederlanden sehr lehrreich für die Teilnehmenden war. Neben Argumenten, Anhaltspunkten für die Vorgehensweise zur Projektentwicklung und Fotomaterial konnten auch wertvolle persönliche Erfahrungen im Rahmen der Befahrung mit Leihfahrrädern generiert werden. Die Teilnehmenden können nun auf besondere Weise als Multiplikatoren und Experten für Radschnellverbindungen in BW fungieren.

An der zweitägigen
Exkursion haben
insgesamt
30 AkteurInnen aus
BW teilgenommen.
Foto Bludau.



Programm



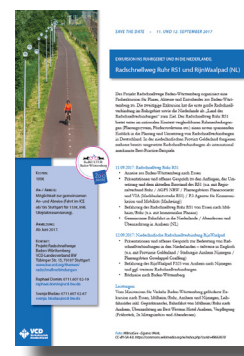
Das begleitende Ex-
kursionsheft enthält
das ausführliche
Programm.

Am ersten Exkursionstag standen zunächst Vorträge des Regionalverband Ruhr, der mit der Machbarkeitsstudie für den RS 1 beauftragten Planungsbüros und kommunaler Vertreter auf dem Programm bevor unter Führung und Erläuterung von den Radverkehrsbeauftragten der Städte Essen und Mülheim/Ruhr ein erster Abschnitt des RS1 befahren wurde.

Der zweite Tag war schwerpunktmäßig dem RijnWaalpad und anderen Radschnellverbindungen in der Region um Arnhem und Nijmegen gewidmet. Hauptaugenmerk lag neben einem Inputvortrag auf der geführten Befahrung und Vor-Ort-Besichtigung gemeinsam mit lokalen Projektverantwortlichen.

Kommunikation

Potenzielle ExkursionsteilnehmerInnen (u.a. die Mitglieder des AK RSV BW) wurden bereits Anfang Februar 2017 über den mit dem VM, Referat 45 abgestimmten Exkursionstermin informiert. An einen erweiterten Adressatenkreis (Radverkehrsbeauftragte etc. sämtlicher Regierungspräsidien, Regionalverbände, Landkreise und kreisfreie Städte – insgesamt über 100 Adressen) wurde im April 2017 ein „Save-the-date-Papier“ mit ersten Informationen zur Fachexkursion verschickt. Diese Information wurde zugleich über einen entsprechenden Newsletter an die Mitglieder der AGFK-BW versandt. Zur Anmeldung wurde dieser Adressatenkreis am 20. Juni 2017 erneut kontaktiert.



Im April 2017 wurde ein Save-the-Date an potenzielle TeilnehmerInnen versendet.

Dokumentation

Eine kurze Berichterstattung ist auf den Seiten des VCD unter <https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen/fachexkursion-2017/> einsehbar. Viele der im Rahmen der Exkursion entstandenen Fotoaufnahmen wurden für die Gestaltung der Faktenblätter genutzt (bei den TeilnehmerInnen wurden im Voraus entsprechende Bildrechte erfragt).

VI. Fachkonferenz / Fachtagung

Am Freitag, 29. Juni 2018 wurde die Landeskonferenz Radschnellverbindungen Baden-Württemberg mit dem Ministerium für Verkehr als gemeinsame Veranstaltung durchgeführt. Die Konferenz stand unter dem Motto „Schnell und sicher in die Zukunft“.

Ziele und Grundsätze

Ziele

- Aufzeigen der Relevanz und Potenziale der Radschnellverbindungen
- Präsentation der aktuellen und geplanten Aktivitäten des Landes
- Motivation und Interesse für Radschnellverbindungen bei relevanten AkteurInnen wecken und ausbauen
- Vermittlung praktischer Informationen für EntscheidungsträgerInnen und Fachleute für die Umsetzung von Radschnellverbindungen
- Dialog und Vernetzung zwischen den AkteurInnen der Radschnellverbindungen

Die Konferenz hat dabei insbesondere auch aus der Perspektive der Zielgruppe relevante Fragestellungen aufgegriffen und hier fachliche Orientierung gegeben. In zahlreichen Regionen sind aktuell Machbarkeitsuntersuchungen zu Radschnellverbindungen in Arbeit. Viele Akteure stehen daher an der Schwelle von der Ideengenerierung zur praktischen Umsetzung. Die dabei anstehenden Fragen in den Bereichen Planung, Finanzierung, Durchsetzung und Kommunikation / Bürgerbeteiligung sowie Wege zur Überwindung von typischen Hindernissen standen daher besonders im Fokus.

Die Veranstaltung sollte sich primär an baden-württembergische EntscheidungsträgerInnen aus Politik und Planung sowie an Institutionen, die sich mit der Thematik befassen, richten.

Hintergrund

Aufgrund der positiven Dynamik und dem großen Interesse am Themenfeld Radschnellverbindungen war eine deutlich erhöhte Teilnehmeranzahl von mindestens 150 TeilnehmerInnen (im Projektantrag ist eine Kalkulation mit 50 TeilnehmerInnen enthalten) zu erwarten. Darüber hinaus wurde festgelegt, dass der Veranstaltungsort aufgrund der guten Erreichbarkeit in der Landeshauptstadt Stuttgart sein soll.

Wegen des deutlich vergrößerten Umfangs der Konferenz und des erhöhten organisatorischen Aufwands war bereits im Jahr 2017 ersichtlich, dass die Organisation der Veranstaltung nicht vollständig in den Händen des Projekts Radschnellwege BW liegen konnte und entsprechenden Unterstützung notwendig werden würde. Nicht alle organisatorischen Vor- und Nachbereitungen hätten durch den VCD selbst erbracht werden können. Zunächst war daher vorgesehen die Konferenz durch zusätzliche Mittel des Ministeriums für Verkehr zu finanzieren. Aus diesem Grund wurde am 14. Dezember 2017 ein Angebot für einen Werkvertrag beim Referat 45, VM eingereicht. Der VCD hätte dann ergänzend weitere Dienstleister für einzelne Aufgaben bzw. organisatorischen Bausteine beauftragt. Eine hausinterne Prüfung im VM ergab jedoch, dass eine Mittelvergabe per Werkvertrag (doch) nicht möglich sei. Aus diesem Grund wurde durch das Referat 45, VM ein externer Dienstleister per Ausschreibung gesucht. Das Zusammenstellen der entsprechenden Ausschreibungsunterlagen wurde maßgeblich durch den Projektleiter unterstützt.

Zusätzlich wurde das Projekt Radschnellwege BW um drei Monate bis Ende September 2018 verlängert.

Konzeption

Bereits Mitte 2017 wurde die Konzeption der Konferenz mit einem ersten Programmentwurf begonnen. Die Konzeption wurde im Laufe des Jahres weiter präzisiert und kontinuierlich bearbeitet. Dabei erfolgte eine kontinuierliche Abstimmung mit dem Referat 45, VM. Die Konzeption mündete schließlich unter anderem in der Formulierung eines Angebots für den o.g. Werkvertrag zur Organisation der Konferenz. Zum Jahreswechsel 2017/2018 wurde das Veranstaltungsdatum (inkl. einem Ausweichtermin) festgelegt, wurden zentrale ReferentInnen wie der Minister für Verkehr Winfried Hermann MdL vorab angefragt bzw. informiert sowie möglich Veranstaltungsräume in Stuttgart besichtigt. Bald darauf folgten auch die Festlegung sowie die zunächst unverbindliche Reservierung mehrerer Räume in der Sparkassenakademie in der Nähe des Stuttgarter Hauptbahnhofs.



Die Landeskonzferenz fand mit etwa 180 TeilnehmerInnen in der Sparkassenakademie in Stuttgart statt. Foto: van Skyhawk.

Mitte Februar 2018 wurde durch das Referat 45, VM die Ausschreibung für einen externen Dienstleister zur Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Landeskonzferenz Radschnellverbindungen durchgeführt. Die Ausschreibungsunterlagen wurden mit Unterstützung des Projekts Radschnellwege BW erarbeitet und zusammengestellt. Basis für diesen Arbeitsschritt war die recht weit fortgeschrittene Konzeption der Gesamtveranstaltung. Der Zuschlag wurde Ende März 2018 der tippingpoints GmbH – Agentur für nachhaltige Kommunikation – erteilt. Seit diesem Zeitpunkt unterstützte die Agentur die wichtige Phase in den Wochen vor und nach der Veranstaltung.

Programm / Veranstaltungstag

Das Programm bestand aus drei wesentlichen Blöcken: Vorträge im Plenum, Vorträge und Austausch in parallelen Foren sowie interaktive Elemente zur Einbeziehung der TeilnehmerInnen.

PROGRAMM „SCHNELL UND SICHER IN DIE ZUKUNFT“

LANDESKONFERENZ RADSCHNELLVERBINDUNGEN
BADEN-WÜRTTEMBERG AM 29. JUNI 2018

10:00	REGISTRIERUNG UND BEGRÜSSUNGSKAFFEE	12:30	MITTAGSPAUSE
10:30	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Herzlich Willkommen <i>Matthias Lieb, Landesvorsitzender VCD BW e.V.</i> 	13:30 und 14:30	VIER PARALLELE FOREN <ul style="list-style-type: none"> ▶ Nutzen & Kosten – Lohnen sich Radschnellverbindungen? <i>Maria T. Wagener, Regionalverband Ruhr</i> ▶ Trägerschaft & AkteurInnen – Wer soll mit dabei sein? <i>Manfred Ockel, Bürgermeister Stadt Kelsterbach & Regionalpark RheinMain Südwest gGmbH</i> ▶ Information & Einbindung – Wie wird Kommunikation gezielt eingesetzt? <i>Carina Langer & Katharina Kuch, Regierungspräsidium Karlsruhe</i> ▶ Planen & Bauen – Welche Umsetzungsmöglichkeiten gibt es? <i>Winfried Sagolla, Stadt Dortmund Günter Bendias, brenner BERNARD ingenieure GmbH</i>
10:35	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Radschnellverbindungen – Das vielfältige Engagement Baden-Württembergs <i>Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr Baden-Württemberg</i> 		
10:55	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schnelle und sichere Wege fürs Rad – Chancen für Stadt und Land <i>Jörg Thiemann-Linden, büro thiemann-linden stadt & mobilität</i> 		
11:15	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mit dem Rad in die Zukunft: Sprung ins Jahr 2025 <i>Im Gespräch mit Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr Baden-Württemberg & Jörg Thiemann-Linden, büro thiemann-linden stadt & mobilität</i> 		
11:30	PILOTSTRECKEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG <ul style="list-style-type: none"> ▶ Von Mannheim nach Heidelberg – Hier geht's lang <i>Nicolette Kressl, Regierungspräsidentin Regierungspräsidium Karlsruhe</i> ▶ Landkreis Böblingen – Die erste Radschnellverbindung in Baden-Württemberg <i>Martin Wuttke, Erster Landesbeamter Landkreis Böblingen</i> 	15:30	KAFFEE AN UNSEREN IDEENWÄNDEN
12:00	ZEIT FÜR IHRE FRAGEN	15:50	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lernen aus den Niederlanden – Radschnellverbindungen haben sich bewährt <i>Sjors van Duren, Royal HaskoningDHV (NL)</i>
12:15	SCHNELLEINSTIEG IN DIE NACHMITTAGSFOREN <ul style="list-style-type: none"> ▶ Nutzen & Kosten – Lohnen sich Radschnellverbindungen? ▶ Trägerschaft & AkteurInnen – Wer soll mit dabei sein? ▶ Information & Einbindung – Wie wird Kommunikation gezielt eingesetzt? ▶ Planen & Bauen – Welche Umsetzungsmöglichkeiten gibt es? 	16:20	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schnell und sicher in die Zukunft <i>Christoph Erdmenger, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg</i>
		Moderation: Michael Adler, Geschäftsführer Agentur tippingpoints	

Für diesen Rahmen standen in der Sparkassenakademie ein großer Konferenzraum sowie mehrere kleine Workshopräume zur Verfügung. Darüber hinaus wurde das Foyer für einzelne interaktive Elemente während der Kaffeepausen genutzt.



Interaktive Formate standen im Vordergrund.
Fotos: van Skyhawk

Kommunikation und Dokumentation

Zunächst wurde Mitte April ein Save-the-date-Dokument als Terminhinweis an einen Verteiler mit etwa 250 Adressen gesendet. Im Verteiler waren sämtliche OberbürgermeisterInnen und BürgermeisterInnen von Gemeinden, die in der Nähe einer potenziellen Radschnell-

verbindungen liegen (auf Grundlage der Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg des Ministeriums für Verkehr BW) sowie sämtliche LandrätInnen und Vertretende zahlreicher an Radschnellverbindungen interessierter Institutionen. An diesen, allerdings noch einmal erweiterten Verteiler, wurde dann Anfang Juni eine Einladungsmail (mit Einladungs- und Programmflyer im Anhang) verschickt. Zeitgleich wurden per Post Einladungsschreiben des Ministers für Verkehr mit beigelegtem Einladungs- und Programmflyer versendet.

Die Einladungs- und Programmflyer wurden darüber hinaus bei zahlreichen Veranstaltungen mit thematischem Bezug ausgelegt. Ergänzend gab es noch ein kleines handliches „Lesezeichen“ mit den Schlüsselinformationen zur Veranstaltung. Die Landeskonzferenz wurde darüber hinaus auch über elektronische Newsletter (bspw. über die AGFK BW) und Internetauftritte (bspw. über das Informationsportal des Landes zur Radverkehrsförderung) beworben. Zu guter Letzt wurde jeweils eine Printanzeige in den beiden, insbesondere in Verwaltungen häufig gelesenen, Organen, Staatsanzeiger Baden-Württemberg und der Verbandszeitschrift des Gemeindetags Baden-Württemberg Die Gemeinde (BWGZ) geschaltet. Kurz vor dem Ende der Anmeldephase wurde noch einmal eine Erinnerungsmail an den o.g. Verteiler gesendet.

Während der Veranstaltung wurde der Informationsfluss auch durch Konferenzmappen sichergestellt, die für die TeilnehmerInnen auf den Tischen im großen Konferenzraum ausgelegt wurden. Darüber hinaus gab es seitens der Agentur tippingpoints auch zahlreiche AnsprechpartnerInnen. Im Foyer wurde ergänzend auch ein Informationsstand des VCD Landesverbands aufgebaut.

Durch die Agentur tippingpoints wurde eine kurze interne Dokumentation der Veranstaltung erstellt. Zudem wurde unter <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radschnellverbindungen/landeskonzferenz-rsv/> ein kurzer Bericht zur Nachberichterstattung eingefügt. Über diese Unterseite sind auch die Präsentationsfolien der ReferentInnen downloadbar.



Im April 2018 wurde ein Save-the-Date Dokument als Terminhinweis per E-Mail versendet.

VII. Monitoring

Ziel war die regelmäßige Abstimmung mit dem wissenschaftlichen Partner Institut für Verkehrswesen, KIT und dem inhaltlich zuständigen Fachreferat 45 im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Die Abstimmung mit dem Ministerium erfolgt kontinuierlich. Insbesondere für die Vorbereitung der gemeinsamen Konferenz wurde die Häufigkeit der Abstimmungsgespräche (vor Ort, per Mail, per Telefon) weiter intensiviert.

Im Rahmen der Projektförderung wurden quartalsweise Berichte zum Projektfortschritt erstellt. Weiter waren die quartalsweise stattfindenden Sitzungen des Arbeitskreises Radschnellverbindungen (AK RSV BW), sowie die Aktivitäten, die sich aus dem WITMO-Förderprogramm ergeben, relevant. So wurden die Projektinhalte wurden bei den WITMO-Projekttagen im November 2016 und im Juni 2017 vorgestellt.

Anhang

- RSV-01 | Was sind Radschnellverbindungen?
- RSV-02 | Formenvielfalt von Radschnellverbindungen
- RSV-03 | Mehrwert von Radschnellverbindungen
- RSV-04 | AkteurInnen in der Projektentwicklung
- RSV-05 | Radschnellverbindungen realisieren
- RSV-06 | Über Radschnellverbindungen sprechen
- RSV-07 | Überblick Praxisbeispiele



POTENZIAL FÜR BADEN-WÜRTTEMBERG - FAKTENBLATT RSV-01

Was sind Radschnellverbindungen?



Radschnellverbindungen sind besondere Routen für den Radverkehr und unterscheiden sich deutlich von gewöhnlichen Radwegen. Auf Radschnellverbindungen lassen sich auch längere Strecken zügig und sicher zurücklegen. Insbesondere für den Alltagsradverkehr spielen sie eine relevante Rolle. Die vergleichsweise breiten und umwegarmen Routen sollen Kommunen und Orte mit großer Verkehrsbedeutung für den Radverkehr miteinander verbinden.

Als wichtiger Beitrag nachhaltiger Mobilität spielen Radschnellverbindungen eine zentrale Rolle: sie lassen sich hervorragend zur Lösung zahlreicher Verkehrsprobleme einsetzen. Vor allem in Ballungsräumen können sie zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz beitragen. Darüber hinaus können sie zu den Stoßzeiten den Pendlerverkehr entlasten und damit auch Stau vermeiden.

Radschnellverbindungen eignen sich auch, um auf die rasante Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes zu reagieren. Sie können dazu beitragen neue Nutzergruppen für das Verkehrsmittel Fahrrad zu begeistern. Der Radverkehr kann damit auch bei bislang nicht radaffinen Personen, bei größeren Entfernungen sowie in topographisch schwierigeren Ausgangslagen zunehmend an Relevanz gewinnen.

Eigenschaften

Der Radschnellweg
Ruhr RS1.
Foto: Svenja Bludau.



Radschnellverbindungen stellen eine besondere Art und in Deutschland noch recht neue Kategorie der Radverkehrsinfrastruktur dar. Die ersten Streckenabschnitte wurden bereits im Ruhrgebiet (www.rs1.ruhr) und in Göttingen (www.eradschnellweg.de) realisiert.

Radschnellverbindungen eignen sich insbesondere für wichtige Pendlerachsen. Sie zeichnen sich durch folgende Aspekte aus.

Merkmale einer Radschnellverbindung

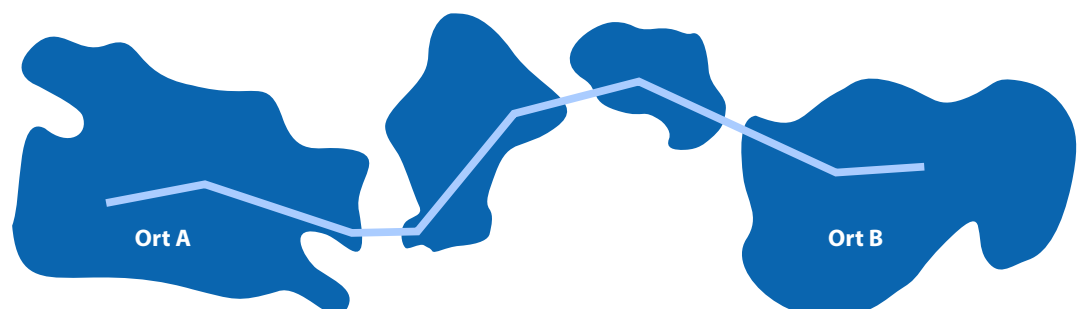
- Verbindung wichtiger Quell- und Zielbereiche über größere Distanzen
- Ausreichende und komfortable Breite
- Durchgängige, attraktive und sichere Befahrbarkeit mit hohen Geschwindigkeiten
- Minimierung bzw. Aufhebung von Zeitverlust durch Warten und Anhalten
- Hohe Qualitätsstandards in Linienführung, Gestaltung und begleitender Infrastruktur

Einsatzbereiche

Die schnelle Befahrbarkeit und die direkte Führung stellen ein großes Potenzial zur Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr (Pkw) auf das Fahrrad dar. Per Radschnellverbindungen lassen sich auch weitere Strecken sicher und einfach mit dem Rad zurücklegen. Beispielsweise können Stadt-Umland-Verbindungen mit

einem Radius von etwa 15 Kilometern um die Kernstadt eine wichtigere Rolle für das Fahrrad spielen. Grundsätzlich lassen sich auch Städte miteinander verbinden. Darüber hinaus können auch Stadt- und Stadtteilzentren, Versorgungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte und Gewerbegebiete sowie andere große Verkehrserzeuger angebunden werden.

Eine Radschnellverbindung ist eine „...interkommunale Verbindung zwischen Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs (kein Ausschluss bebauter Gebiete)...“ (Ministerium für Verkehr BW, 2017).



Vor Ort in Baden-Württemberg

Das Land unterstützt die Konzeption, Umsetzung und Planung von Radschnellverbindungen. In der **RadSTRATEGIE** Baden-Württemberg ist das Thema Radschnellverbindungen als wichtiger Baustein zur künftigen Ausrichtung der Radverkehrsinfrastruktur verankert. Es ist dort unter anderem das Ziel enthalten, dass bis zum Jahr 2025 zehn Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg realisiert werden.

Weitere Informationen zum aktuellen Umsetzungsstand finden sich auf www.radschnellverbindungen-bw.de.

Die RadSTRATEGIE ist die konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung des Landes.



Aktivitäten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

- Identifikation geeigneter Relationen für Radschnellverbindungen in Siedlungsräumen mit zu erwartendem Potenzial und lokalem Interesse (landesweite Potenzialanalyse)
- Definition geeigneter Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
- Förderung von regionalen und lokalen Machbarkeitsstudien
- Planung, Bau und Unterhalt von drei Pilotprojekten durch das Land
- Förderung kommunaler Radschnellverbindungen

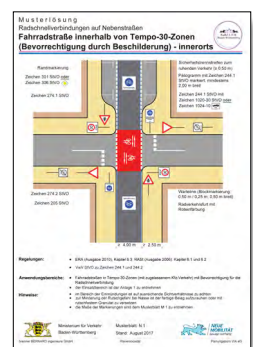
Qualitätsstandards & Musterlösungen

Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg bestimmen die Zielsetzung und Definition von Radschnellverbindungen im Land. Radschnellverbindungen sind als mindestens fünf Kilometer lange Verbindungen für den Alltagsradverkehr definiert, die wichtige Orte über Gemeindegrenzen hinaus verbinden. Nach dem Ausbau sollen mindestens 2.000 Radfahrende pro Tag auf den neuen Strecken unterwegs sein.

Die Musterlösungen zeigen beispielhaft die baulichen Umsetzungen, die am häufigsten

im Zuge von Radschnellverbindungen auftreten. Damit helfen sie Kommunen und Landkreisen, bei der Planung von Radschnellverbindungen die wichtigsten Faktoren von vorne herein im Blick zu haben.

2017 hat das Ministerium für Verkehr die Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg veröffentlicht (Ausschnitt).





Der Blick über die Grenzen lohnt

In den Niederlanden gibt es zahlreiche bereits realisierte oder kurz vor der Umsetzung stehende Radschnellverbindungen. Diese führen in einem Radius von 15 und mehr Kilometern sternförmig in die großen Städte hinein oder verbinden diese miteinander. Die Entwicklung war insbesondere mit dem Ziel verbunden, durch eine Zunahme der Fahrradnutzung den motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr flüssig zu erhalten und an Kapazitätsengpässen im Straßennetz Erweiterungsinvestitionen zu vermeiden. Hintergrund ist u.a. das nationale Projekt „Fiets filevrij“, etwa: „Fahr staufrei Rad“ des niederländischen Fahrradverbandes Fietzersbond.

Auch in den Regionen um die dänische Hauptstadt Kopenhagen sowie London gibt es bereits mehrere Radschnellverbindungen.

Auszug aus dem Netzwerk der Radschnellverbindungen in den Niederlanden.

Quelle: Goudappel Coffeng, „Fiets filevrij“ und Rijkswaterstaat (Ministerium für Infrastruktur und Umwelt).

Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

VCD-Landesverband Baden-Württemberg

Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

<https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen>

Bearbeitung: Svenja Bludau, Raphael Domin

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Quellenangaben

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2017): Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) (2016): Radstrategie Baden-Württemberg. Wege zu einer neuen Radkultur für Baden-Württemberg.

Thiemann-Linden, J.: Radschnellverbindungen. In: Bracher, T., Dziekan, K., Gies, J., Holzapfel, H., Huber, F., Kiepe, F., Reutter, U., Saary, K. & O. Schwedes (Hrsg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 76. Ergänzungslieferung 9/2016.

Titelbild: WilmaGee - Eigenes Werk, CC-BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=49663618>, aufgerufen am 13. Juli 2017.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



ERLÄUTERUNG UND EINORDNUNG - FAKTENBLATT RSV-02

Formenvielfalt von Radschnellverbindungen

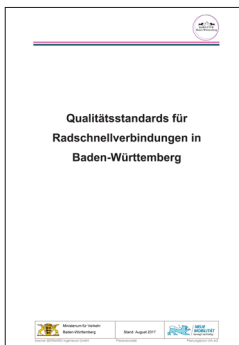


In Baden-Württemberg werden Radschnellverbindungen zunehmend wichtiger. Dies äußert sich auch in einer Vielzahl von Projekten und Projektansätzen. Allerdings herrscht an vielen Stellen noch große Unsicherheit, was unter den beiden häufig genutzten Begriffen, Radschnellverbindung und Radschnellweg, zu verstehen ist und wie sich diese voneinander unterscheiden.

Eine **RADSCHNELLVERBINDUNG** stellt einen ganz neuen und besonderen Ansatz für Radverkehrsinfrastruktur dar. Sie besteht in der Regel aus einer Vielfalt unterschiedlicher Führungsformen. Dies bedeutet, dass unterschiedliche Typen und Infrastrukturelemente eine neue durchgehende Strecke mit besonderem Charakter ergeben. Die zügige und komfortable Befahrbarkeit auf einer umwegarmen und durchgängigen Route spielt dabei die entscheidende Rolle.

Ein **RADSCHNELLWEG** kann dabei als eine mögliche Führungsform Bestandteil einer solchen Radschnellverbindung sein. Obwohl der Begriff Radschnellweg damit nur einen Teil der neuen Radverkehrsinfrastruktur umfasst, wird er in der medialen Berichterstattung aber auch in der Umgangssprache regelmäßig an Stelle von Radschnellverbindung genutzt.

Führungsformen und Begrifflichkeiten



Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in BW gehen auf Details ein.

Eine Radschnellverbindung kann aus vielen unterschiedlichen Führungsformen zusammengesetzt sein. Zentraler Bestandteil ist die Separierung von anderen Verkehrsträgern. Dazu zählt insbesondere die Trennung vom Fuß- und vom motorisierten Individualverkehr. Der Begriff **RADSCHNELLVERBINDUNG** (RSV) bezeichnet damit eine Route, die vom Ausgangsort bis zum Zielort aus unterschiedlichen Elementen zusammengestellt ist. Sie kann sowohl als selbstständig geführte Verbindung (A, RADSCHNELLWEG) aber auch im Zuge von Hauptverkehrs- (B) oder auf Nebenstraßen (C) geführt werden.

Im Idealfall wird eine Radschnellverbindung als **RADSCHNELLWEG** geleitet.

Nähere Hinweise liefern die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, die über www.radschnellverbindungen-bw.de abrufbar sind. Die Inhalte dieser beiden Dokumente orientieren sich am bundesweiten Stand der Technik und dienen als Grundlage für die Vergabe von Fördermitteln durch den Bund und das Land. Enthalten sind detaillierte Informationen, beispielsweise zur Bemaßung etc.

A. Selbstständig geführte Verbindungen (RADSCHNELLWEG)

Zweirichtungsradweg - selbstständig geführter Zweirichtungsradweg (Radschnellweg)

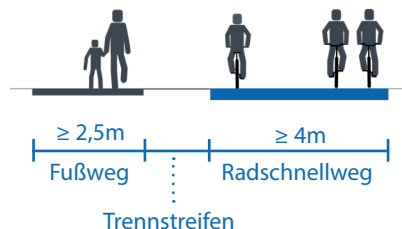


Bild rechts:
Radschnellweg RS1
bei Essen.
Foto: Svenja Bludau.
Zeichnung:
Raphael Domin.



Landwirtschaftlicher Weg - gemeinsame Nutzung durch Rad- und landwirtschaftl. Verkehr

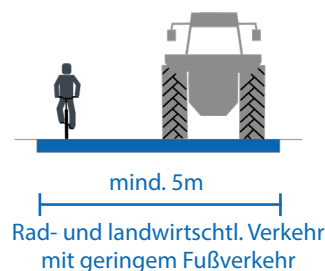
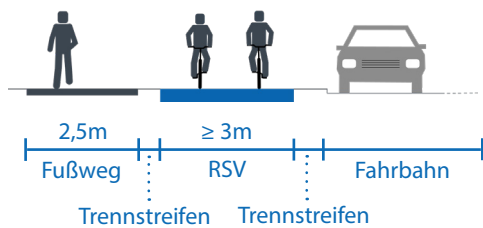


Bild rechts:
Radschnellweg bei
Nijmegen, NL.
Foto: Svenja Bludau.
Zeichnung:
Raphael Domin.



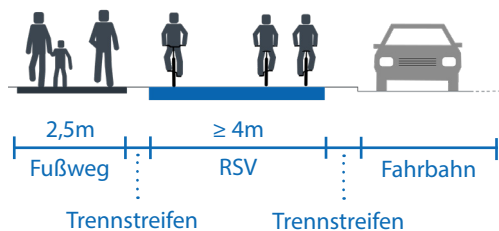
B. Verbindung an Hauptverkehrsstraßen

Einrichtungsrادweg - straßenbegleitend links bzw. rechts der Fahrbahn



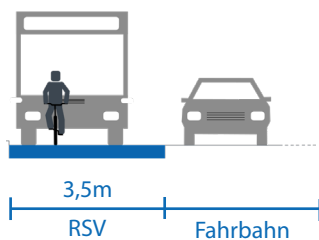
Einrichtungsrادweg
in Arnhem, NL.
Foto & Zeichnung:
Raphael Domin.

Einseitiger Zweirichtungsrادweg - auf einer Seite der Fahrbahn



Einseitiger Zweirich-
tungsrادweg bei
Beuningen, NL.
Foto & Zeichnung:
Raphael Domin.

Radfahrstreifen - auf Fahrbahn (ggf. mit Linienbusverkehr)

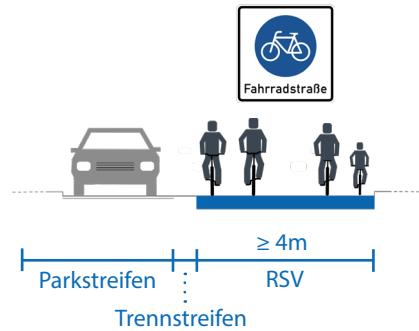


Radfahrstreifen in
Mannheim (mit Lini-
enbusverkehr).
Foto & Zeichnung:
Raphael Domin.

C. Verbindung auf Nebenstraßen

Fahrradstraße - Priorisierung des Radverkehrs

Bild rechts:
Fahrradstraße
in Lent, NL.
Foto: Svenja Bludau.
Zeichnung:
Raphael Domin.



Mischverkehr - mit Vorfahrtsberechtigung und Geschwindigkeitsbegrenzung

Bild rechts:
Radschnellverbindung bei Nijmegen,
NL im Mischverkehr.
Foto & Zeichnung:
Raphael Domin.



Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

VCD-Landesverband Baden-Württemberg

Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

<https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen>

Bearbeitung: Svenja Bludau, Raphael Domin

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Quellenangaben

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in Zusammenarbeit mit brenner BERNARD ingenieure GmbH, Planersocietät & Planungsbüro VIA eG (2017): Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.

Titelbild: Svenja Bludau

VCD 
Mobilität für Menschen.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



GRUNDLAGENZAHLN - FAKTENBLATT RSV-03

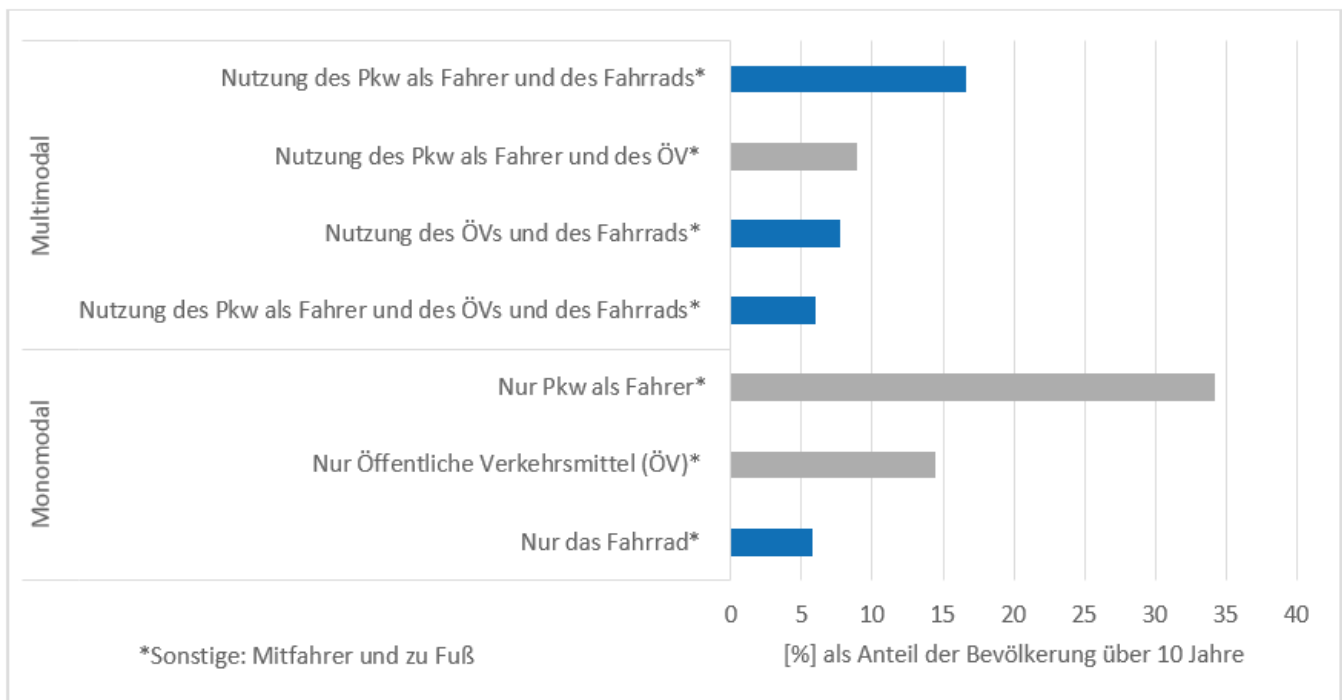
Mehrwert von Radschnellverbindungen



Welchen verkehrlichen Nutzen haben Radschnellverbindungen? Verändern diese den Modal Split? Warum lohnt es sich, diese anzulegen? Dieses Faktenblatt gibt Antworten darauf, wie Radschnellverbindungen gerade in Verdichtungsräumen wirken. Es liefert Argumente, warum das Fahrrad durch Radschnellverbindungen gegenüber dem Auto konkurrenzfähig wird.

Vier von fünf Deutschen besitzen ein Fahrrad oder sogar ein E-Bike/Pedelec. Sie kommen somit potenziell als FahrradfahrerInnen und NutzerInnen der Fahrradinfrastruktur in Frage. In den letzten Jahren hat sich der sogenannte Modal Split (d.h. die Aufteilung der Nutzung auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel) verändert. Mehr und mehr Menschen erkennen die Vorteile des Fahrrads für ihre Gesundheit, für die Umwelt und für den eigenen Geldbeutel: Der Anteil an mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist angestiegen. Dabei fahren zum einen mehr Menschen

überhaupt Fahrrad, zum anderen nutzen diejenigen, die ein Fahrrad benutzen, dieses häufiger. Offensichtlich erkennen mehr und mehr Menschen die Wettbewerbsfähigkeit des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Um ableiten zu können, welchen Beitrag Radschnellverbindungen für eine weitere Steigerung der Radnutzung leisten können, werden nachfolgend Zahlen und Ergebnisse vorgestellt, die die Rolle des Fahrrads im Verkehrsmittelmix demonstrieren. Hieraus werden wiederum Schlussfolgerungen zur Wirkung von Radschnellverbindungen gezogen.



Multimodalität: Das Fahrrad im Kontext des gesamten Verkehrsmittelangebots.

Quelle: Deutsches Mobilitätspanel

Multimodalität

Welche Rolle spielt das Fahrrad für die Menschen? Wer setzt das Fahrrad ein?

Um dies zu verstehen, bietet es sich an das Verhalten derjenigen zu betrachten, die je nach Ziel und Zweck und Eignung zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wechseln. Das sind die „Multimodalen“, im Unterschied zu „Monomodal“, die immer dasselbe Verkehrsmittel wählen.

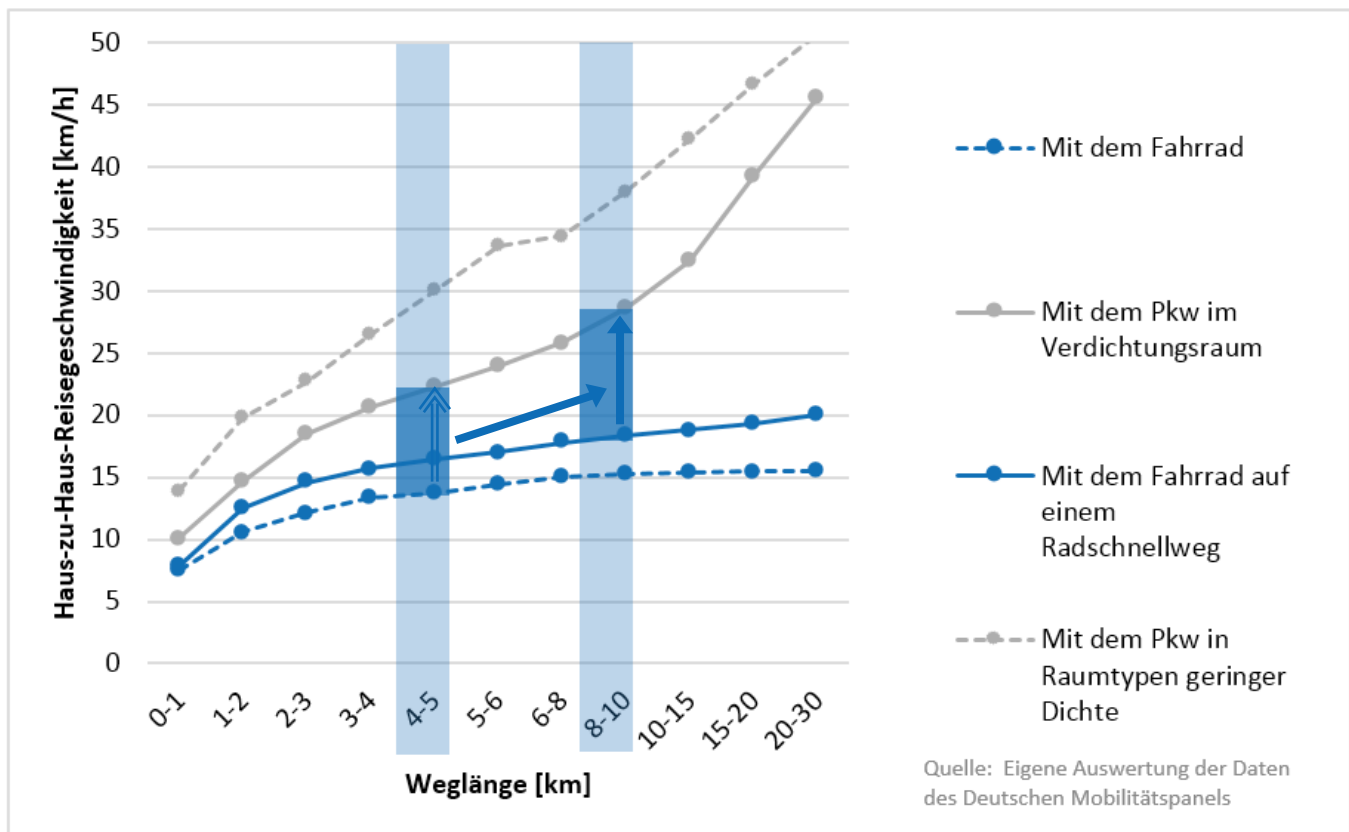
Die Abbildung verdeutlicht, dass das Fahrrad im Alltag die Rolle eines Verkehrsmittels „unter vielen“ einnimmt. So kommt jeder dritte Deutsche im Verlauf einer Woche mehr oder weniger intensiv mit dem Rad im Kontakt (ca. 36 % der Bevölkerung nutzen in einer typischen Woche das Fahrrad), von diesen 36 % nutzen aber 5/6 nicht nur das Fahrrad, sondern auch andere Verkehrsmittel (das sind die Multimodalen, die auch ein Fahrrad nutzen).

Fahrrad und Auto in Konkurrenz

Aber wann wird denn das Fahrrad von diesen Multimodalen anderen Verkehrsmitteln vorgezogen? Man kann davon ausgehen, dass dies der Fall ist, wenn es verglichen mit anderen Verkehrsmitteln, auf einem bestimmten Weg einfach die beste Option darstellt: Das ist der Fall, wenn es von Eigenschaften wie Geschwindigkeit, Sicherheit und Komfort mindestens als ebenbürtig oder sogar geeigneter als andere Verkehrsmittel angesehen wird.

Will man die Fahrradnutzung steigern, ist zu überlegen, wodurch die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads erhöht werden kann.

Das zumeist ausschlaggebende Kriterium für die Wahl eines Verkehrsmittels ist die Zeit, die gebraucht wird, um einen bestimmte Wegstrecke zurückzulegen.



Konkurrenzsituation
zwischen dem Rad und
dem MIV in unter-
schiedlichen räumli-
chen Kontexten.

Die oben stehende Abbildung zeigt, dass das Fahrrad insbesondere in den verdichteten Räumen (Städte) durchaus in Konkurrenz zum Pkw steht: Bis zu einer Entfernung von fünf Kilometer ist der relative Geschwindigkeitsunterschied zwischen dem Auto (—●—) und dem Fahrrad (---●---) in Verdichtungsräumen im Mittel so gering (==>), dass das Fahrrad für einen wesentlichen Anteil an Wegen in diesen Entfernungsklassen überlegen ist und folglich auch benutzt wird. Der Modal-Split-Anteil des Fahrrads auf Wegen bis zu einer Entfernung bis zu fünf Kilometern beträgt deshalb über 40 % bei

denjenigen, die wahlfrei zwischen dem Fahrrad und dem Pkw entscheiden können.

Radschnellverbindungen vergrößern nun diesen Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad gegenüber dem Auto konkurrenzfähig ist: Damit lassen sich die mittleren, mit dem Fahrrad erzielbaren Reisegeschwindigkeiten so erhöhen (—●—), dass der relative Unterschied in den Reisegeschwindigkeiten zwischen Pkw und Fahrrad auch in größeren Entfernungsklassen kleiner wird (→). Folglich dürfte das Fahrrad für einen wesentlichen größeren Anteil an Ortsveränderungen genutzt werden.

Neben dem geringeren Zeitverbrauch bedeuten Radschnellverbindungen durch die konfliktfreie Führung zu anderen Verkehrsmitteln ein höheres Sicherheitsniveau. Und weiterhin wird das Fahrradfahren dort ohne die ansonsten erforderlichen Stopps als komfortabler empfunden: Die höhere Geschwindigkeit, das Fahren ohne Gefährdungen und der größere Fahrkomfort steigern die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads gegenüber dem Pkw, was sich in einer insgesamt höheren Fahrradnutzung niederschlägt.



Bild links:
Beispiel Niederlande:
Gute Infrastruktur erhöht die Attraktivität des Fahrrads.
Foto: Svenja Bludau.

Fazit

Der Nutzerkreis des Fahrrads ist größer, als es die üblichen Modal-Split-Zahlen suggerieren: Der Anteil der Bevölkerung, der die positiven Eigenschaften des Fahrrads kennt ist hoch: Aufgabe der Planung ist es daher, die Attraktivität des Fahrrades gegenüber anderen Verkehrsmitteln weiter zu erhöhen. Radschnellverbindungen tragen dazu bei, dass der relative Vorteil des Fahrrads größer wird, und damit für weitaus mehr Ortsveränderungen für eine Nutzung infrage kommt und attraktiv wird.



Bild links:
Beispiel Kopenhagen:
Gut ausgebaute Radwege erhöhen den Radverkehrsanteil merklich.
Foto: Raphael Domin.

Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

Karlsruher Institut für Technologie (KIT) / Institut für Verkehrswesen (IfV)
Kaiserstraße 12, 76131 Karlsruhe

VCD-Landesverband Baden-Württemberg (Projektleitung)

Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

<https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen>

Layout: Janine Lange, Raphael Domin

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Quellenangaben

Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Auswertungen der Daten des Deutschen Mobilitätspanels (Jahrgänge 2011–2015).
Titelbild: Svenja Bludau.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



RADSCHNELLVERBINDUNGEN INITIIEREN - FAKTENBLATT RSV-04

AkteurInnen in der Projektentwicklung

VCD 

Die Entwicklung von Radschnellverbindungen ist kein Selbstläufer. Projekte und Projektansätze benötigen immer auch Unterstützung, um ins Rollen zu kommen. Dafür gibt es wichtige AkteurInnen, die entsprechend ihrer Aufgaben oder der jeweiligen Institutionen zum Erfolg beitragen können. Darüber hinaus beeinflussen verschiedene Prozesse, Verfahren und Strukturen den Fortschritt der Projektentwicklung.

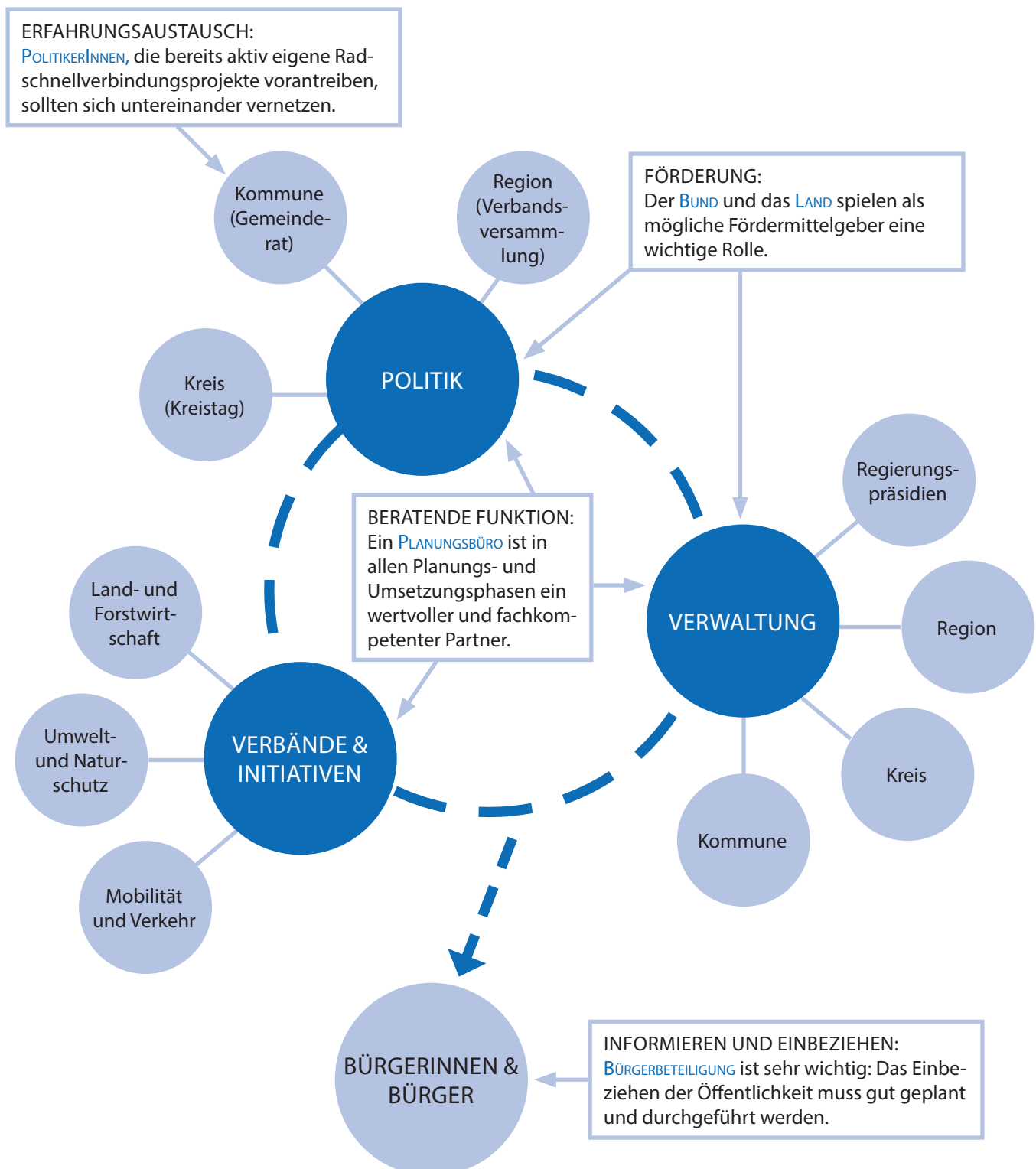
Radschnellverbindungen verbinden in der Regel mehrere Gemeinden miteinander und führen teilweise sogar über die Landkreisgrenzen hinaus. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, sich einen Überblick über sämtliche betroffene und interessierte AkteurInnen aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Initiativen sowie nicht zuletzt auch über die BürgerInnen zu verschaffen. Für die Realisierung einer Radschnellverbin-

dung, als einem besonderen und komplexen Vorhaben, spielt das Verhältnis und das Zusammenwirken sämtliche staatlicher und nicht-staatlicher AkteurInnen eine zentrale Rolle. Daher sind möglichst umfassende Akteurstrukturen insbesondere auch für die Beteiligung und Kommunikation bei Radschnellverbindungsprojekten (siehe Faktenblatt RSV-06) wichtig.

PartnerInnen und AkteurInnen

Die Planung und Umsetzung einer Rad-schnellverbindung erfordert ein hohes Maß an Abstimmung zwischen verschiedenen Ebenen und Institutionen. Dabei gilt es vor

allem **POLITIK** und **VERWALTUNG** aber auch **VERBÄNDE UND INITIATIVEN** sowie die Interessen und Sorgen der **BÜRGERINNEN UND BÜRGER** auf einen Nenner zu bringen.



Ansätze finden und Ideen verstetigen

In vielen Gemeinden existiert ein **RUNDER TISCH RADVERKEHR** zur frühzeitigen und grundsätzlichen Beteiligung radverkehrsrelevanter Akteure an der Weiterentwicklung des Radverkehrs. Ideen, erste Ansätze und etwaige Projektfortschritte für Radschnellverbindungsprojekte können im Rahmen dieser Kommunikationsplattform erarbeitet beziehungsweise konkretisiert werden.



Bild links:
Gemeinsame Planung
mehrerer Akteure zur
RSV Filstal.
Foto: Raphael Domin.

EXKURSIONEN zu bereits umgesetzten Projekten oder **PLANUNGSRADTOUREN** vor Ort sind insbesondere für relevante Entscheidungsträger sinnvoll. Sie zeigen der Politik, was woanders umsetzbar ist und wie Probleme sowie Widerstände überwunden werden konnten. Darüber hinaus lässt sich auch ein Eindruck vermitteln, wie Erfolge nicht nur für Radschnellverbindungen, sondern auch für diejenigen, die die Entscheidungen getroffen haben wirken.



Bild links:
Exkursion des VCD
Projektes Radschnell-
verbindungen BW
nach Arnhem, NL, im
September 2017.
Foto: Svenja Bludau.

Sobald sich einige interessierte Akteure zusammengefunden haben, kann ein regionaler **ARBEITSKREIS** ins Leben gerufen werden. In diesem kann die Projektidee weiter konkretisiert werden. Darüber hinaus fungiert ein Arbeitskreis als gutes Begleitgremium für die Umsetzung einer Radschnellverbindung.



Bild links:
Austausch zum The-
ma Radschnellverbin-
dungen mit Akteuren
aus Verwaltung und
Verbänden.
Foto: Svenja Bludau.

Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

VCD-Landesverband Baden-Württemberg
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

<https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen>

Bearbeitung: Svenja Bludau, Raphael Domin, Janine Lange

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Quellenangaben

AGFK-BW (2017): Überzeugend argumentieren - Handreichung für Radverkehrsbeauftragte. Stuttgart.
Titelbild: Svenja Bludau



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



PLANUNG, UMSETZUNG UND BETRIEB - FAKTENBLATT RSV-05

Radschnellverbindungen realisieren



Der Umsetzung von Radschnellverbindungen liegt ein differenzierter Prozess zugrunde: Von der ersten Idee bis zur tatsächlichen Nutzung sind mehrere wichtige Schritte zu durchlaufen. Dieses Faktenblatt fasst die notwendigen beziehungsweise möglichen Abschnitte und Maßnahmen zusammen. Im gesamten Realisierungsverfahren sind Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit wichtig (siehe Faktenblatt RSV-06).

Potenzialanalyse

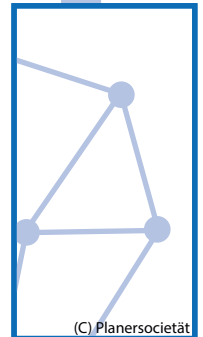
In der Potenzialanalyse werden aufkommensstarke Korridore innerhalb einer Region oder eines Landes identifiziert. Den Untersuchungsschwerpunkt bildet dabei der Alltagsverkehr und hier insbesondere der Berufs- und Ausbildungsverkehr zu den bedeutenden Arbeitsplatzstandorten. Um eine vergleichende und nachvollziehbare Grundlage für die Auswahl der Korridore mit höchster Priorität zu schaffen, wird

ein Bewertungsraster erarbeitet, das neben den Potenzialen der Korridore (Einwohner, Beschäftigte, Pendlerverkehre, zentrale Einrichtungen, Synergien zum ÖPNV etc.) auch eine grundsätzliche Erstabschätzung der Machbarkeit berücksichtigt. Um das Nutzerpotenzial innerhalb eines Korridors abschätzen zu können, ist auch eine Untersuchung mit Hilfe eines Verkehrsmodells möglich.

Untersuchung mit Hilfe eines Potenzialrasters

- Länge der Korridore/ Trassen
- Netzbedeutung
- Zahl der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer (z. B. Wohnbevölkerung, Arbeitsplätze, Pendlerverflechtungen, Schulen und Hochschulstandorte)
- Reisezeitvergleiche
- Verlagerung von MIV-Fahrten
- Synergien zum ÖPNV (z. B. Ergänzung des ÖPNV in der Fläche)
- Ggf. erste Abschätzung zur Machbarkeit anhand von Luftbildern in Bezug auf Topografie, Direktheit, vorhandene Infrastruktur, Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsträgern, Natur- und Landschaftsschutz, Einhaltung von Qualitätsstandards

Korridore



POTENZIALANALYSE

In einer Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg wurden 2018 insgesamt 70 Korridore für mögliche

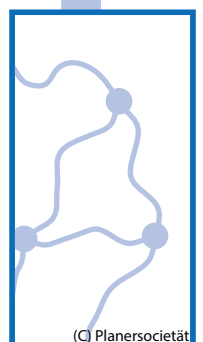
Radschnellverbindungen identifiziert. Die Ergebnisse sind unter folgendem Link abrufbar: www.radschnellverbindungen-bw.de.

Machbarkeitsstudie

Eine Machbarkeitsstudie dient zur genauen Identifikation einer Trasse. Zudem wird die bauliche Umsetzbarkeit (auch im Hinblick

auf Qualitätsstandards) und die Wirtschaftlichkeit einer künftigen Radschnellverbindung untersucht.

Trassen



MACHBARKEITSSTUDIE

Bestandteile

- Bestandsaufnahme (Nutzbarer Strecken, Zwangspunkte, (Nutzungs-)Konflikte etc.)
- Linienfindung (Bewertung von Trassenvarianten, Identifikation einer Vorzugstrasse)
- Maßnahmenkonzeption (Definition von Musterquerschnitten und Musterlösungen für Knotenpunkte, Vorplanung für einzelne Konfliktbereiche, Priorisierung)
- Nutzen-Kosten-Schätzung (Schätzung der Baukosten nach pauschalen Kostensätzen, vertiefende Potenzialanalyse zur Abschätzung des Verlagerungspotenzials der Trasse, Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten)
- Empfehlung zur Planungs- und Umsetzungsorganisation

Um die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeiteten Trassen für mögliche Radschnellverbindungen auch bei weiteren (planerischen) Vorhaben zu beachten, ist eine Verankerung im Landesentwicklungsplan beziehungsweise in Regionalplänen

aber auch in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden sinnvoll. Damit kann verhindert werden, dass andere Planungen eine spätere Umsetzung einer Radschnellverbindungen erschweren oder verhindern.

Planung

Für die Realisierung einer Radschnellverbindung als besonderer Routen für den Radverkehr sind die standardisierten Verfahren zur Schaffung von Baurecht, Bebauungsplan

oder Planfeststellung notwendig. Diese sind für die Abwägung der vielfältigen Belange und die Unterstützung von Grunderwerb relevant.

Bebauungsplan

Ein Bebauungsplan setzt durch Zeichnung und Text grundstücksscharf fest, welche bauliche Nutzung (künftig) zulässig ist. Die Festsetzungsmöglichkeiten sind im Baugesetzbuch (BauGB) angegeben. Dazu gehören unter anderem auch Art und Maß der baulichen Nutzung (wie beispielsweise die für eine Radschnellverbindung notwendigen Flächen). Ein Bebauungsplan wird vom Gemeinderat als Satzung beschlossen.

Beispiel:

Die Stadt Essen hat für die Führung des Radschnellweg Ruhr RS1 im Eltingviertel einen Bebauungsplan erstellt.

Nähere Informationen unter

www.essen.de/leben/planen_bauen_und_wohnen/planen/aktuelle_stadtplanungen/eltingviertel_viehofer_platz.de.html

Planfeststellungsverfahren

Die Planfeststellung ist ein Verwaltungsakt. Durch sie lässt sich die Zulässigkeit eines Radschnellverbindungsvorhabens regeln. Im Planfeststellungsbeschluss werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Radschnellverbindung und sämtlichen durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend gesteuert.



Bild oben:
Autobahnunterführung in den Niederlanden.
Foto: Svenja Bludau.

Umsetzung

Nachdem das Baurecht geschaffen wurde, kann der Bau nach den in der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) definierten Leistungsphasen durchgeführt werden. Dazu zählt die detaillierte umsetzungsbezogene Planung, die Vergabe von Bauleistung sowie die Überwachung und Betreuung des Baus.

Ingenieurbauwerke wie Brücken oder Tunnel sind der (planerische und finanzielle) Kern eines Radschnellverbindungsprojekts. Sie stellen Zwangspunkte dar, ohne die eine Radschnellverbindung nicht auf einer Idealverbindung realisierbar ist.

Auch eine stufenweise Realisierung, bei der einzelne Abschnitte der Gesamtstrecke nach und nach fertig gestellt werden, ist möglich. Dabei ist jedoch wichtig, dass die Teilabschnitte bereits einen eigenständigen Verkehrswert entfalten und eine Verbindung zum bestehenden Radverkehrsnetz aufweisen. Im Vergleich zur Initiierung eines eher flächenhaften Radverkehrsnetzes ist eine möglichst frühzeitige durchgängige Nutzbarkeit jedoch von besonderer Bedeutung, um die Charakteristik sowie das Potenzial einer Radschnellverbindung als schnelle, bevorrechtigte oder kreuzungsfreie Führung von Anfang an kommunikativ nutzen zu können.

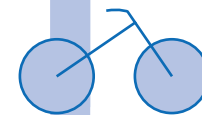
Betrieb

Auch der Betrieb beziehungsweise der Unterhalt einer Radschnellverbindung bedarf einer sorgfältigen und frühzeitigen Organisation. Beispielsweise spielen der Räumdienst

im Winter, das Freischneiden oder Mähen eine wichtige Rolle, um die Attraktivität der Strecke dauerhaft sicherzustellen.



UMSETZUNG



Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

VCD-Landesverband Baden-Württemberg

Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen

Bearbeitung: Svenja Bludau, Raphael Domin, Janine Lange

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Quellenangaben

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen.

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation & VIA Planungsbüro (2016): Potenzialanalyse Radschnellwege Südlicher Oberrhein.

Titelbild: Svenja Bludau



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



KOMMUNIKATION & ÖFFENTLICHKEITSARBEIT - FAKTENBLATT RSV-06

Über Radschnellverbindungen sprechen



Die Umsetzung einer Radschnellverbindung ist nicht ausschließlich eine bauliche Aufgabe. Für eine hohe Akzeptanz und Unterstützung einer Radschnellverbindung durch BürgerInnen und PolitikerInnen ist eine kontinuierliche Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Hierbei spielen auch Beteiligung und Vermarktung eine zentrale Rolle.

Für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit in einem Radschnellverbindungsprojekt sind sämtliche in die Projektentwicklung involvierten AkteurInnen relevant. Hierzu zählen insbesondere Politik, Verwaltung sowie Verbänden beziehungsweise Initiativen. Zunächst ist ein kontinuierlicher Informationsfluss und -austausch zwischen und innerhalb dieser Personen und Institutionen notwendig. Die wesentlichen AkteurInnen eines Radschnellverbindungsprojekts

werden im Faktenblatt RSV-04 vorgestellt. Darüber hinaus ist aber vor allem auch die Information und Einbeziehung aller interessierten oder betroffenen BürgerInnen essentieller Bestandteil eines Radschnellverbindungsprojekts. Dabei ist nicht nur die in einzelnen Planungsprozessen ohnehin vorgeschriebene formelle Beteiligung, sondern insbesondere auch die darüber hinausgehende informelle Bürgerbeteiligung wichtig.

Bild rechts:
Es ist wichtig schon
früh, die potenzielle
Strecke für die Rad-
schnellverbindung
mit unterschiedlichen
Akteuren abzuradeln.
Foto: Svenja Bludau.



Bild rechts:
Grundsätzlich sollten
möglichst alle rele-
vanten AkteurInnen
beteiligt werden.
Foto: Ben van Sky-
hawk.



Der RS1 besitzt ein
eigenes Logo und
einen eigenen Claim
„Der schnellste Weg
durchs Revier“. Beide
weisen Analogien
zum Thema Autobahn
auf.



Im belgischen
Flandern gibt es ein
einheitliches Logo
für Beschilderung,
Bodenmarkierungen
und Marketing.



Öffentlichkeitsbeteiligung & Partizipation

Für die Beteiligung ist ein lokalspezifisches und situationsangepasstes Konzept zu entwerfen. Dieses sollte dynamisch angelegt sein, damit im Projektverlauf auf etwaige Änderungen flexibel reagiert werden kann. Ein entsprechendes Konzept sollte grundsätzlich den gesamten Umsetzungs- bzw. Realisierungsprozess umfassen. Sie sind auch schon in der frühen Konzeption- und Planungsphase, beispielsweise begleitend zur Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, empfehlenswert.

Beteiligungsformate mit einer möglichst breiten Einbeziehung sämtlicher AkteurInnen können nicht nur die Akzeptanz des Projekts fördern, sondern auch neue FürsprecherInnen und UnterstützerInnen generieren. Teilweise können diese neuen Netzwerke auch Öffentlichkeitsarbeit (siehe unten) beitragen.

Wiedererkennungswert steigern

Künftige Radschnellverbindungen sollten im öffentlichen Bewusstsein verankert werden und dadurch einen höheren Bekanntheitsgrad erhalten. Die Steigerung des Wiedererkennungswerts kann jedoch nicht nur über ein Logo sichergestellt werden. Ziel ist es, die Qualitäten querschnittsorientiert zu vermarkten und einen Bezug zum räumlichen Umfeld herzustellen. Dies kann durch die Aufnahme regionalspezifischer Begriffe, Farben oder Symbole erfolgen.

Alternativ kann auch eine übergeordnete Dachmarke entwickelt werden, die alle Radschnellverbindung in einer Region oder anderen Gebietskörperschaft unter einer einheitlichen Marke vereint. Die Bekanntheit und der Wiedererkennungswert der Dachmarke kann dann aber auch bei einzelnen Strecken weiter genutzt oder ergänzt werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Eine gute und erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit erfolgt zielgruppenspezifisch. Sie stellt die kontinuierliche Information aller aktiven und passiven AkteurInnen eines Radschnellverbindungsprojekts sicher. Dafür nutzt sie geeigneten Medien.

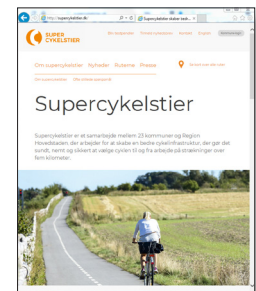
Darüber hinaus spielt auch die Präsenz bei unterschiedlichen Veranstaltungen, wie beispielsweise Stadtfesten, eine erhebliche Rolle. In diesem Zusammenhang sind auch projektbezogene Events aus Anlass eines Spatenstichs oder der Einweihung eines Teilabschnitts wichtig.

Öffentlichkeitsarbeit dient jedoch nicht nur der Information sondern ist auch maßgeblich für die Kommunikation eines entsprechenden Projekts verantwortlich. Hierzu zählt die Einbeziehung dynamischer und diskursiver Methoden sowie Formate. So können die entsprechenden Medien nicht nur informieren, sondern zeitgleich auch zur Partizipation auffordern (beispielsweise durch interaktive Karten mit Möglichkeit zur Kommentierung).

Wichtige Medien

- Internetauftritte
- Apps
- Soziale Netzwerke
- Printmedien
- Printprodukte wie Flyer o.ä.

Die Radschnellverbindungen rund um die dänische Hauptstadt Kopenhagen werden auf einer ansprechend und informativ gestalteten Internetseite zusammengefasst: www.supercykelstier.dk/



Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

VCD-Landesverband Baden-Württemberg

Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart

<https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen>

Bearbeitung: Raphael Domin, Janine Lange

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

Quellenangaben

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen.

<http://www.radschnellwege.nrw/rs1-radschnellweg-ruhr/> (aufgerufen am 25.09.2018).

<https://supercykelstier.dk/> (aufgerufen am 25.09.2018).

Titelbild: Ben van Skyhawk



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR



WEITERE INFORMATIONEN - FAKTENBLATT RSV-07

Überblick Praxisbeispiele



Radschnellverbindungen sind nicht nur in Baden-Württemberg ein großes und aktuelles Thema. Viele andere Regionen im internationalen aber auch nationalen Kontext setzen mit Radschnellverbindungen auf ein modernes und attraktives Mobilitätsangebot. Zum Abschluss der Faktenblattreihe fasst diese Ausgabe andere Projekte und Projektansätze kurz zusammen und verweist auf weitergehende Informationsquellen.

Für Baden-Württemberg finden sich aktuelle Informationen zu Radschnellverbindungen auf dem Informationsportal des Landes zur Radverkehrsförderung. Die Seiten sind erreichbar über

 www.radschnellverbindungen-bw.de .

Enthalten sind auch Hinweise des Ministeriums für Verkehr sowie sämtliche aktuelle Entwicklungen, Neuveröffentlichungen und Informationen zum Umsetzungsstand von Radschnellverbindungsprojekten im Land.

Das Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg des VCD Landesverbands hat die Thematik Radschnellverbindungen im Land bis September 2018 begleitet. Ziel war u.a. die Vernetzung von Praktikern, Experten und Akteuren. Dazu zählte die Organisation des landesweiten Arbeitskreises Radschnellverbindungen Baden-Württemberg (AK RSV BW), einer Fachexkursion 2017 sowie der Landeskonzferenz Radschnellverbindungen im Juni 2018 www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radschnellverbindungen/landeskonzferenz-rsv .

Lernen von den Niederlanden

Radschnellverbindungen haben sich in den Niederlanden längst zu einem Erfolgsmodell entwickelt. Landesweit gibt es zahlreiche Radschnellverbindungen. Daher können

viele auch als gutes Beispiel herangezogen werden. Projektbegleitende Internetseiten enthalten visuelle Eindrücke und Hintergrundinformationen.

www.fietsfilevrij.nl

Das niederländische nationale Projekt „Fiets filevrij“ (Fahr staufrei Rad) unterstützt seit dem Jahr 2006 auf unterschiedlichen Ebenen die Entwicklung von Radschnellverbindungen (niederl.)

www.fietssnelwegen.nl

Übersichtsseite des niederländischen Planungsbüros Goudappel Coffeng (niederl.)

www.fietssbond.nl/ons-werk/mobiliteit/snelfiets-routes

Übersicht des niederländischen Fahrradverbands Fietssbond (niederl.)

www.snelfietsroutesgelderland.nl

Ausführliche Übersichtsseite über realisierte und geplante Radschnellverbindungen in der niederländischen Provinz Gelderland (niederl.)

www.snelfietsroutesgelderland.nl/arnhemnijmegen-cycling

Englischsprachige Kurzbeschreibung der Radschnellverbindungen in der niederländischen Provinz Gelderland



Video: www.snelfietsroutesgelderland.nl/RijnWaalpad

RijnWaalpad - Von Arnhem nach Nijmegen

Der RijnWaalpad verbindet Arnhem als Hauptstadt der Provinz Gelderland mit der Stadt Nijmegen. Die größtenteils selbstständig geführte Radschnellverbindung verläuft über 15,8 km nahezu auf der Luftlinie und

weitestgehend hindernisfrei. Besondere Merkmale stellen zahlreiche gut gestaltete Querungsbauwerke wie Unterführungen aber auch die Überquerung der beiden Rheinarme Rijn und Waal.



Video: www.fietssnelwegf35.nl

Fietssnelweg F35 - Region Twente

Die Radschnellverbindung Fietssnelweg F35 verbindet mehrere Orte rund um die Städte Almelo, Enschede und Hengelo in der niederländischen Region Twente. Weil die Radroute teilweise parallel zur Autobahn A35

verläuft, trägt sie auch die entsprechende Bezeichnung F35. Sie bietet jedoch nicht nur im regionalen, sondern auch im städtischen Kontext eine Alternative zum Auto.

Andere europäische Beispiele

Supercykelstier - Hauptstadtregion Kopenhagen

Um die dänische Hauptstadt Kopenhagen arbeiten 23 Gemeinden und die Region Hovedstaden (Hauptstadtregion) seit dem Jahr 2012 daran ein ganzes Netz von Radschnellverbindungen einzurichten (www.supercykelstier.dk/english). Bis zum Jahr 2020 sollen 14 Routen realisiert sein. Zukünftig soll ein Streckennetz mit insgesamt 28 Routen und 500 Kilometern eingerichtet werden.



Bild links:
Teilstück einer RSV in
Kopenhagen.
Foto: Raphael Domin.

Cycle Superhighways - London

Zwölf Cycle Superhighways (CS) führen von den Vororten in das Zentrum Londons (www.tfl.gov.uk/modes/cycling/routes-and-maps/cycle-superhighways). Die Entwicklung liegt in den Händen von Transport for London, der hauptstädtischen Verkehrsbehörde. Obwohl die Standards vergleichsweise niedriger sind, sind die Cycle Superhighways ein sehr gutes Beispiel für die gelungene Integration von Radverkehrsinfrastruktur in komplexe innerstädtische Strukturen.



Bild links:
Teilstück des CS7
in der Innenstadt
von London.
Foto: Raphael Domin.

Belgien

In Belgien orientiert man sich insbesondere in Flandern stark am niederländischen Vorbild. Beispielsweise werden in der Region um

die Hauptstadt Brüssel mehrere Radschnellverbindungen zur Verknüpfung mit Städten in der Umgebung geplant und gebaut.

www.fietssnelwegen.be

Überblicksseite zu den Radschnellverbindungen in der belgischen Region Flandern (niederl.)

www.vlaamsbrabant.be/verkeer-mobiliteit/fiets/fietssnelwegen/index.jsp

Informationsseite zu den fietssnelwegen in der Provincie Vlaams-Brabant (niederl.)

Weitere Informationsportale

www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning	Das Projekt CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) hat zum Ziel aufzuzeigen, inwiefern Radschnellverbindungen im europäischen Vergleich gefördert und umgesetzt werden (können). Gefördert wird es im Rahmen des regionalen Entwicklungsfonds durch die Europäische Union (Interreg North-West Europe Programme).
www.chcatalog.eu	Im Rahmen des o.g. CHIPS-Projekts wurde ein „Produkt- & Servicekatalog“ für Radschnellverbindungen entwickelt. Wichtige Bestandteile aber auch interessante Extras sind hier anschaulich aufgeführt.
www.radschnellwege.nrw	In Nordrhein-Westfalen gibt es ein eigenes Portal für Radschnellverbindungen, die dort landesweit als Radschnellwege bezeichnet werden. Auf diesem sind aktuelle Informationen zu den unterschiedlichen Projekten und Projektansätzen in Deutschlands bevölkerungsreichstem Bundesland zu finden.
www.rs1.ruhr	Informationen zum weitläufig bekannten Radschnellweg Ruhr RS1.
www.eradschnellweg.de	Der eRadschnellweg Göttingen verbindet den Bahnhof und den Nordcampus der niedersächsischen Universitätsstadt auf einer Länge von etwa vier Kilometern. Die Strecke wurde im Rahmen des Schaufensters „eMobilität in Niedersachsen“ vom Bundesverkehrsministerium gefördert.
www.nationaler-radverkehrsplan.de	Das Fahrradportal ist die zentrale Informationsplattform zur Radverkehrsförderung in Deutschland. Enthalten sind auch aktuelle Artikel und Hinweise zu Radschnellverbindungen.

Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

VCD-Landesverband Baden-Württemberg
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart
bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen

Bearbeitung: Svenja Bludau, Raphael Domin

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Quellenangaben

Berkers, E. & R. Oldenziel (2017): Cycling Cities. The Arnhem and Nijmegen Experience. S8+44f.
Provincie Gelderland, Markt 11, 6811 CG Arnhem. Informationsportal zu Radschnellverbindungen der Provinz: www.snelfietsroutes gelderland.nl.
Provincie Overijssel, Luttenbergstraat 2, 8012 EE Zwolle. Informationsportal zu Radschnellverbindungen der Provinz: www.fietssnelwegf35.nl.
Sekretariatet for Supercykelstier, Njalsgade 13, 4. sal, 2300 København S. Informationsportal zu Radschnellverbindungen in Kopenhagen: www.supercykelstier.dk/the-concept.
Spapé, I., Fuchs, C. & J. Gerlach (2015): Status quo und Erfahrungen mit der Planung und dem Betrieb von Radschnellwegen in den Niederlanden, Dänemark, Großbritannien und Deutschland. In: Straßenverkehrstechnik 10.2015, S.639-652.
Titelbild: Svenja Bludau

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg

Projektlaufzeit: 01. Oktober 2016 - 30. September 2018

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Projektleitung:
VCD-Landesverband Baden-Württemberg
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart
<https://bw.vcd.org/themen/radschnellverbindungen>



Wissenschaftlicher Partner:
Karlsruher Institut für Technologie (KIT) / Institut für Verkehrswesen (IfV)

