

# Radschnellwege schneller realisieren – Strategien und Lösungsansätze

13. September 2024, 13. Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege, Essen



Dipl.-Ing. Lena Helmes, Planungsbüro VIA eG

## Die Umsetzung von Radschnellverbindungen – Wo stehen wir?

Es sollten mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden – auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen.



Quelle: Mobilität in Baden-Württemberg, forca, 2023

taz (05/2023)

Radschnellwege in Deutschland

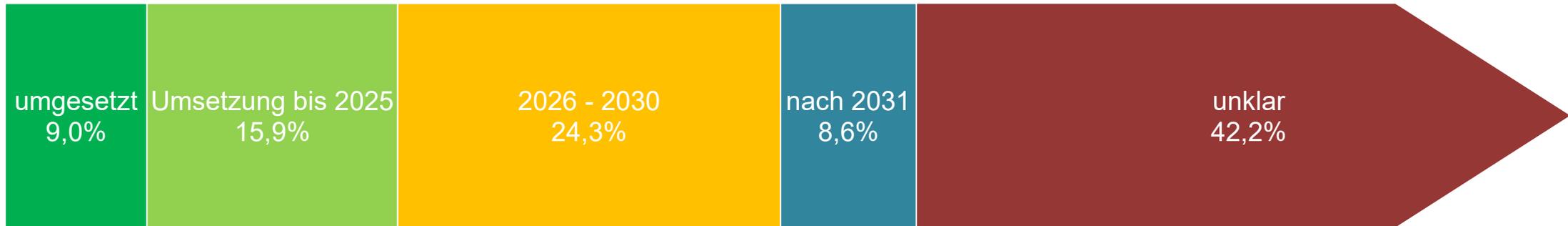
### Rockt, aber rollt nicht

Als Fahrrad-Lover kann man sich kaum Geileres vorstellen als einen Rad-Highway. Leider existiert er in Deutschland auch fast nur in der Vorstellung.



Eigene Aufnahme

## Die Umsetzung von Radschnellverbindungen – Wo stehen wir?



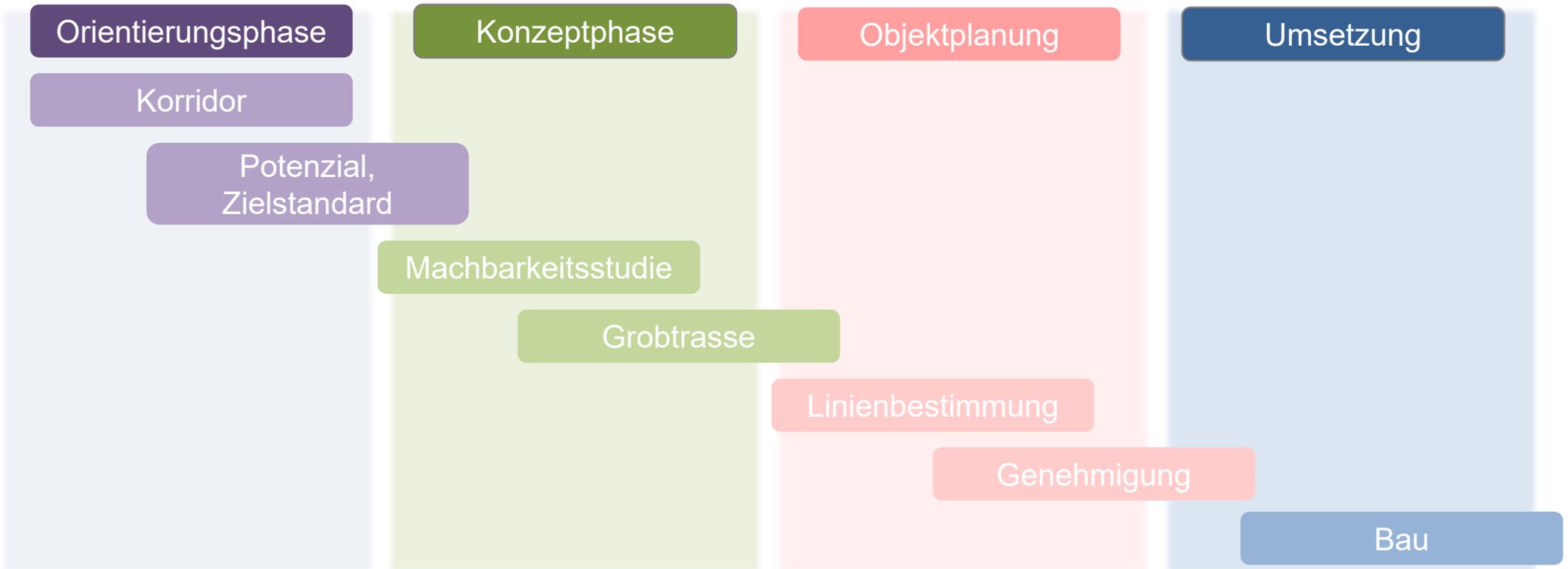
757 km auf 31 RSV  
Stand: 2021

Quelle: FuE – 70.0981/2020

## Was hemmt die Umsetzung?

- Sind die Qualitätsstandards zu hoch? Oder gehen wir falsch damit um?
- Gibt es gute und schlechte Führungsformen? Nutzen wir alle Möglichkeiten gleichermaßen?
- Erst die Trasse suchen und dann denken wir an die Umsetzung?
- Zerfasern uns die Projekte? Wer hält die Fäden zusammen?
- Im Fokus der widerstreitenden Interessen – Bremst uns die formale Beteiligung aus?
- Müssen wir das Bild der Radschnellverbindung in den Köpfen neu zeichnen?
- Scheitern wir am Perfektionismus?

## Von der Planung zur Umsetzung

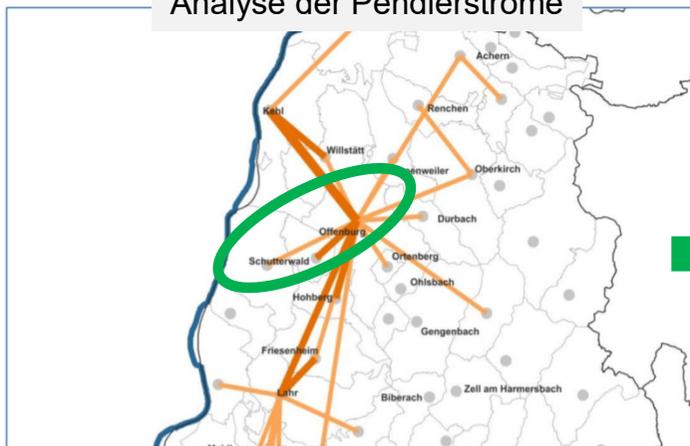


- Wie können die einzelnen Schritte so gestaltet werden, dass sie zur schnelleren Umsetzung von Radschnellverbindungen beitragen?
- Was lernen wir aus der Vergangenheit?

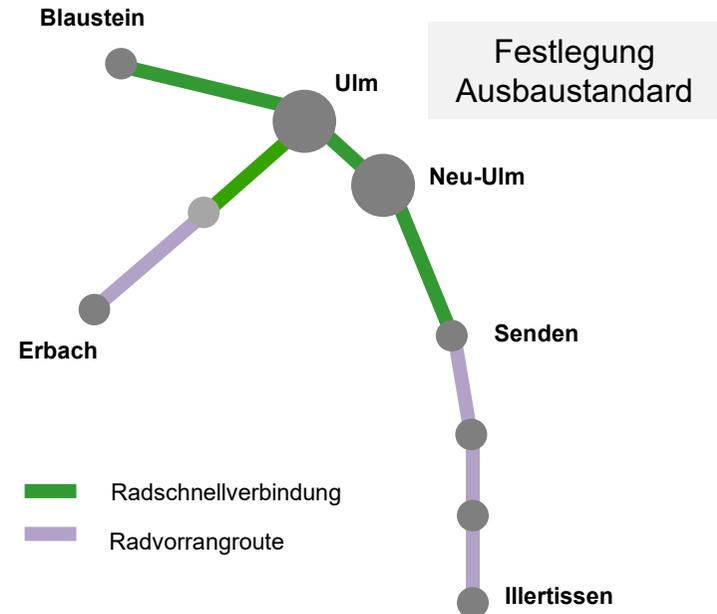
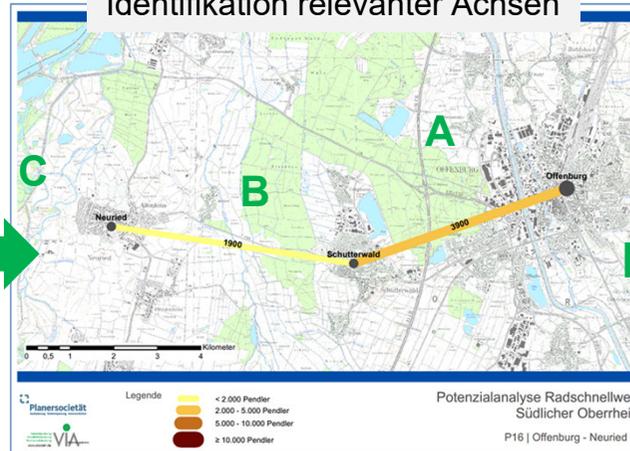
## Bedarfsorientierte Planung als Grundlage schneller Umsetzung

- Aufkommensstarke Achsen innerhalb einer Region identifizieren
- Grundlage: Pendlerströme (oder ein Verkehrsmodell)
- Radverkehrspotenzial ermitteln
- Ausbaustandard kritisch hinterfragen → Muss es unbedingt eine Radschnellverbindung sein?

Analyse der Pendlerströme



Identifikation relevanter Achsen



Quelle: VIA, Planersocietät

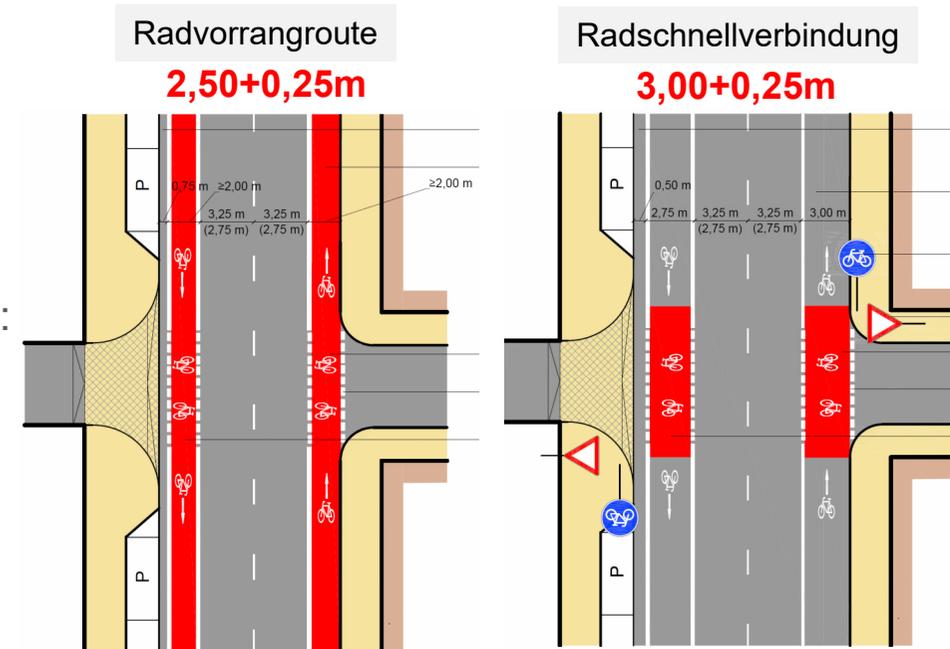
## Für jede Verbindung der passende Standard

- Qualitätsstandards (H RSV, ERA, länderspezifische Standards) dienen als Argumentationsgrundlage
- Flexibilität bei geringen Potenzialen oder räumlichen Einschränkungen:
  - Berücksichtigung von Gebieten mit niedrigerem Nutzerpotenzial oder räumlichen Begrenzungen, wo RSV nicht realisierbar sind
  - Möglichkeit zur Anwendung alternativer Standards, z.B.: Radvorrangrouten und RadPendlerRouten
- Anpassung an lokale Gegebenheiten: Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse und Anforderungen der Region schafft Flexibilität zur schnelleren Umsetzung

**Radschnellverbindungen**  
überwiegend  $\geq 2.000$  Radfahrten/Tag

**Radvorrangrouten**  
überwiegend 500 - 2.000 Radfahrten/Tag

**Radverkehrsnetz**  
(Basisstandard)



Quelle Planungsbüro VIA

Quelle Land Baden-Württemberg 7

## Eine Radschnellverbindung hat viele Gesichter ... Führungsformen optimieren, nicht schlecht reden

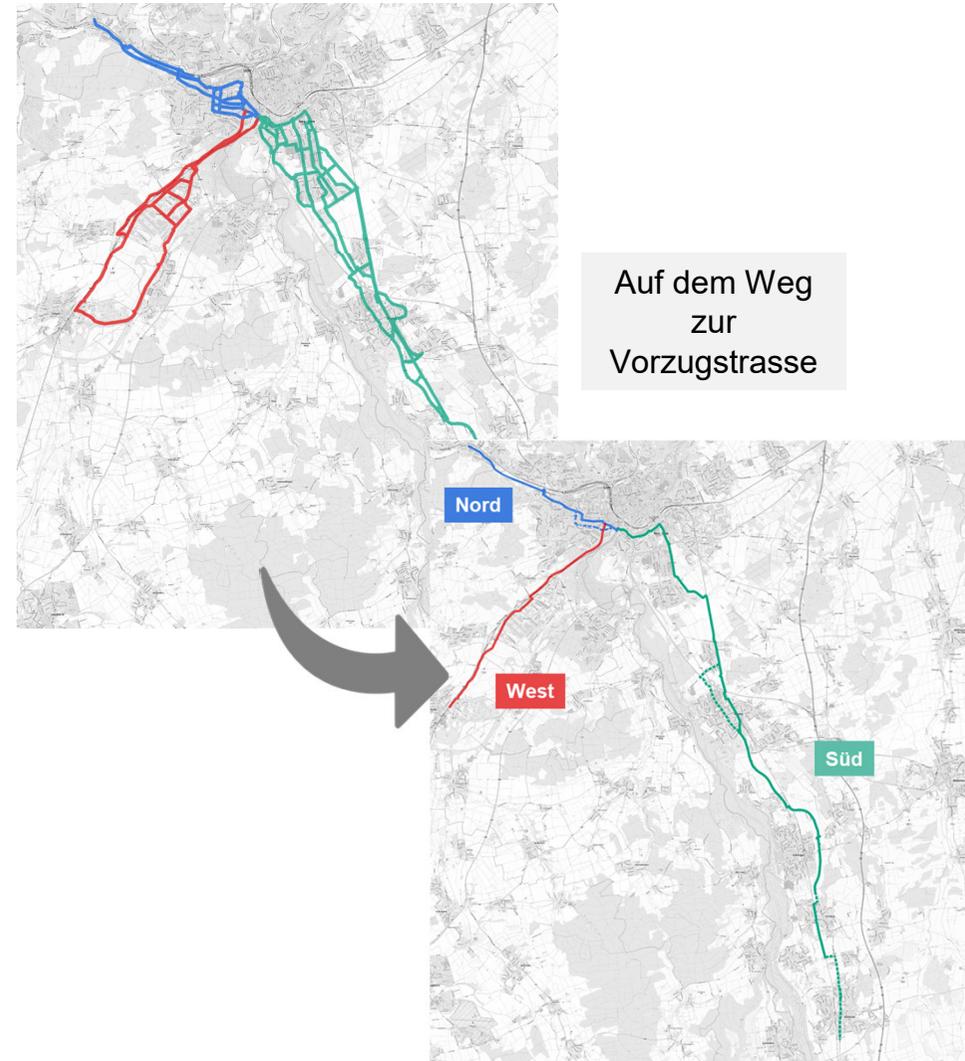
- Auf Radschnellverbindungen können fast alle Führungsformen des Basisstandards eingesetzt werden
- Berücksichtigung der Einsatzgrenzen und Rahmenbedingungen
  - Bei geringem Fußverkehr außerorts: Gemeinsame Geh- und Radwege
  - Bei einem gut strukturiertem Nebennetz: Einsatz von Fahrradstraßen
  - Radfahrstreifen zur Umverteilung von Flächen



Quelle:  
VIA

## Schon bei der Trassensuche an die Umsetzung denken

- Bestehende Wege und Straßen nutzen (Fahrradstraßen einrichten, Flächen zu Gunsten des Radverkehrs umverteilen)
- an vorhandene Infrastruktur anlehnen (Wege entlang von Hauptverkehrsstraßen, Bahntrassen etc.)
- Neue Strecken, um Lücken zu schließen
- Alle Möglichkeiten prüfen → keine „Tabus“
- Nicht zu früh festlegen – Optionen offen halten und in Abschnitten denken
- Kriterien zur Trassenauswahl sollten die spätere Umsetzung schon mit berücksichtigen



## Schon bei der Trassensuche an die Umsetzung denken

- Mögliche Kriterien der Variantenauswahl

### Realisierbarkeit/ Attraktivität

- (1) Einhaltung der Standards auf der Strecke
- (2) Topographie
- (3) Knotenpunkte mit Zeitverlust
- (4) Direktheit



### Handlungsaufwand

- (1) Handlungsaufwand für die Herstellung von Streckenabschnitten
- (2) Handlungsaufwand für die Herstellung Knotenpunkten
- (3) Grunderwerb



### Erschließungsfunktion

- (1) Einwohnende
- (2) Arbeitsplatzstandorte
- (3) Schulstandorte
- (4) Verknüpfung SPNV
- (5) Netzeinbindung



### Konflikte nach Umsetzung

- (1) ruhender Kfz-Verkehr
- (2) fließender Kfz-Verkehr
- (3) Fußverkehr/Naherholung
- (4) Öffentlicher Verkehr
- (5) Forst- und Landwirtschaftsverkehr
- (6) Soziale Sicherheit



### Eingriffe in den Bestand

- (1) Eingriffe in Natur und Landschaft
- (2) Denkmalschutz
- (3) Zerschneidungswirkung
- (4) Entfall von Bäumen
- (5) zusätzliche Versiegelung



### Sonstiges

- (1) Weitere befürwortende Faktoren
- (2) Weitere Hemmnisse

## Früh den Sprung ins Konkrete wagen

### Konzeptplanung 2018 bis 2021

Maßnahmen-Nr.	STR_001	Lage	innerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich II	Länge [m]	540
Kommune	Bitburg	Bestand		Mischverkehrsführung auf Fahrbahn Radverkehrsführung im Mischverkehr (30 - 100 km/h)			
Strasse	Kölner Straße						

Zielzustand:  
Führung auf der Fahrbahn; Markierungsmaßnahme

Einzelmaßnahme(n)  
- (Neu-)Markierung eines Schutzstreifens (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

Musterlösung /querschnitt  
Musterlösung 3.2-1

Bauart  
Landkreis (LK)

Bruttokosten  
32.400 €

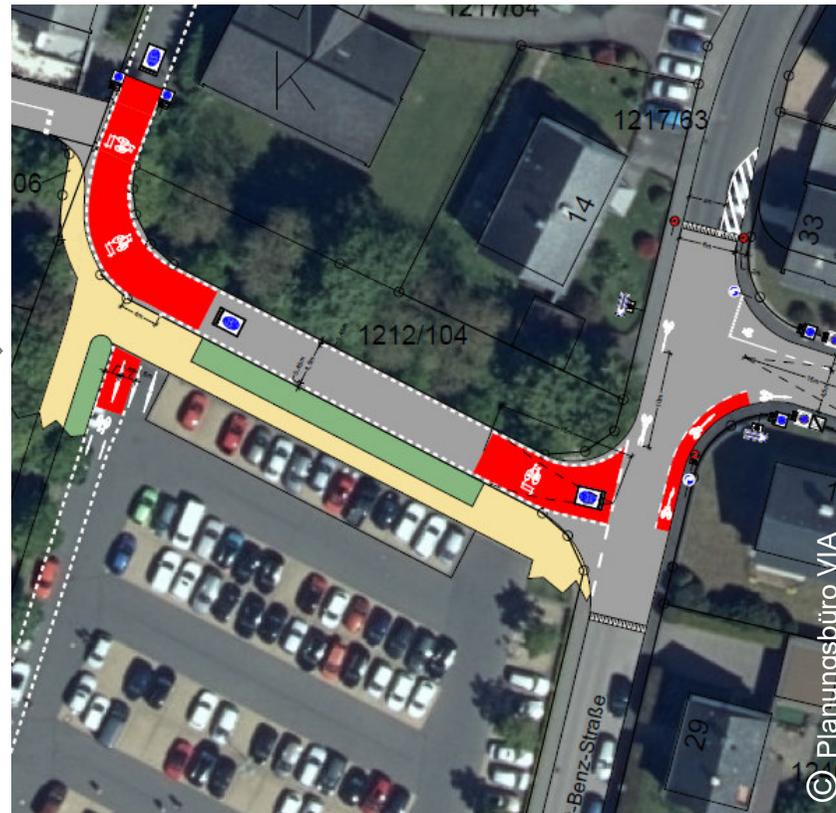
Programstufe:  
Priorität

Schulwegrelevanz: 1    Bürgervotum: 0    Gesamt: 1  
Verkehrssicherheit: 2    Netzzusammenh.: 0    3

Beschreibung der Maßnahme:  
Bei Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen verbleibt eine Restfahrbahn von 4,80 bis 5,00 m. Es ist im Detail zu prüfen, ob die Schutzstreifen beidseitig bis zur Dauer Straße markiert werden können.

© Planungsbüro VIA

### Konkrete Vorplanung 2021 bis 2022



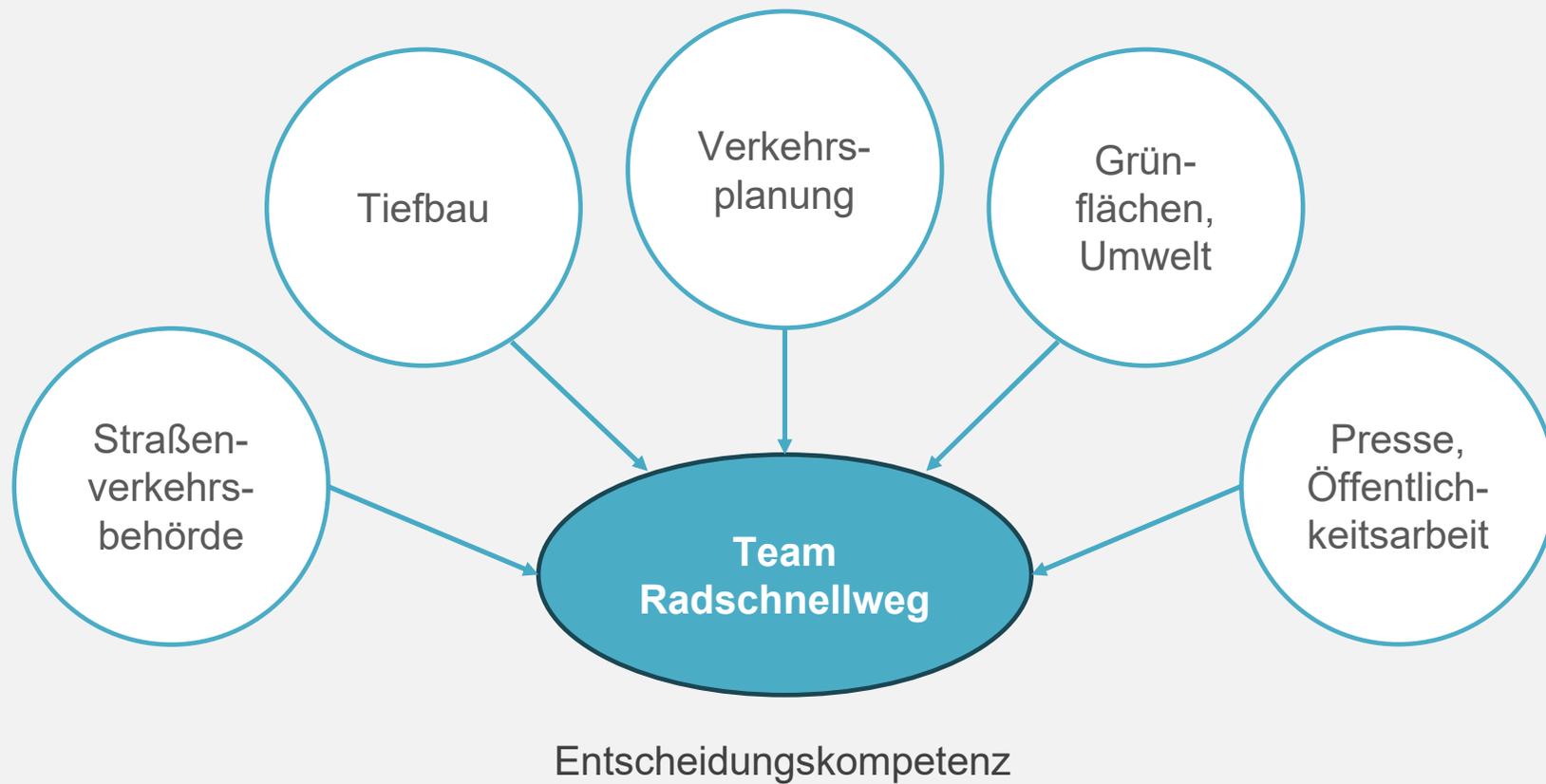
© Planungsbüro VIA

### Umsetzung Seit Anfang 2023



© Planungsbüro VIA

## Strukturen innerhalb der kommunalen Verwaltungen auf das Projekt ausrichten



## Nicht im „Klein-Klein“ verlieren – den Blick für das „Große Ganze“ behalten

### Steuerung Gesamtprojekt

z.B. Regionalverband, Zweckverband, Kreis, beteiligte Kommune, externer Projektsteuerer

- Koordination von Kommunen, Planungsbüros, Baulastträgern und weiteren Stakeholdern
- kontinuierlichen Dialog zwischen allen beteiligten Akteuren
- Regelmäßige Meetings, Updates
- Förderung eines reibungslosen Ablaufs durch eindeutige Zuständigkeiten
- Festlegung von Verantwortlichkeiten
- Überwachung des Projektfortschritts zur frühzeitigen Identifikation und Lösung von Problemen
- ggf. Anpassung von Strategien
- Proaktive Ansprache von Herausforderungen
- Kommunikation nach außen

## Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung



- Regelmäßige und klare Kommunikation über Ziele, Fortschritte und Herausforderungen der Radschnellverbindungen
- An die Planungsphase angepasste „Lautstärke“ der Kommunikation
- Aufklärung der Bevölkerung über die Vorteile und den Nutzen von Radschnellverbindungen: Radschnellverbindung als „Problemlöser“
- Geschichten und Erfolgserlebnisse teilen, um die emotionale Bindung und das Interesse an den Projekten zu stärken
- Schaffung eines Dialogs mit Anwohnern, um Bedenken aufzunehmen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln
- Fahrradautobahn raus aus den Köpfen!
- Verbündete suchen (Fahrradclubs, Schulen, Arbeitsgeber)

Quelle: VIA

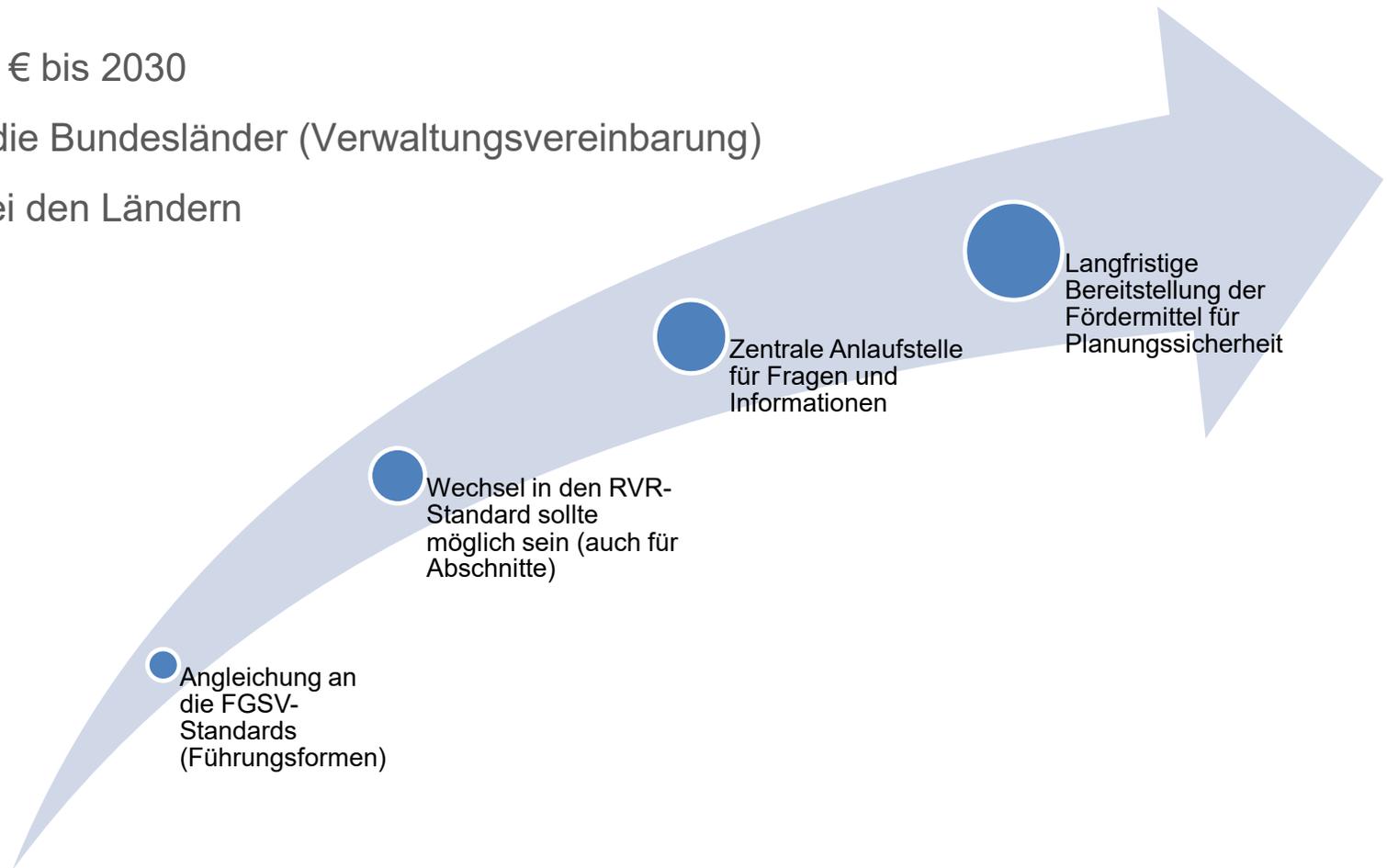
## Einbindung von Trägern öffentlicher Belange und Politik



- Gemeinsames Verständnis und frühzeitige Klärung von Anforderungen und Auflagen erleichtern den Planungsprozess
- Frühe informelle Einbindung relevanter Behörden reduziert Verzögerungen bei der Erteilung von Genehmigungen
- Nutzung der Netzwerke und Kontakte von politischen Entscheidungsträgern zur Beschleunigung von Abstimmungsprozessen und zur Lösung von Konflikten
- Frühe Einbindung schafft Bewusstsein und Verständnis für die Bedeutung der Radschnellverbindungen, was zu einer höheren politischen Priorität führen kann
- Starke politische Rückendeckung erleichtert die Bereitstellung finanzieller Mittel und die Umsetzung notwendiger Maßnahmen

## Finanzierung und Förderung

- Fördermittel: ca. 390 Mio. € bis 2030
- Verteilungsschlüssel auf die Bundesländer (Verwaltungsvereinbarung)
- Formlose Beantragung bei den Ländern
- Förderquote: bis zu 75 %



## Der Weg zum Baurecht

- Umsetzung in Abschnitten – für jeden Abschnitt das geeignete Verfahren
- Verfahren mit hohem Aufwand auf das nötigste begrenzen
- Vorbereitung des Falls untergeordneter Bedeutung (FUB) von Anfang an nah an der PFV anlehnen, damit Wechsel möglich ist
  - Frühzeitige Beteiligung der TÖB
  - Gemeinsamer Kick-off
  - Regelmäßiger Austausch
- Leitfäden, Prozessbeschreibungen auf Radschnellverbindungen ausrichten



## Hemmfaktor Personalmangel

- Vorhandene Kapazitäten ausschöpfen: klare Projektdefinition, klare Zielsetzung, klare Zuständigkeiten
- Fachkräfte auf Kernaufgaben konzentrieren (sonstige Aufgaben verlagern, z.B. Prozesssteuerung, Beteiligung)
- Personelle Kontinuität wahren



- Zentrale Austausch- und Informationsangebote schaffen
- Fachliche Ausbildung: Wissen zu Radschnellverbindungen (stärker) integrieren
- Studiengänge Radverkehr, berufsbegleitende Angebote

## Pilotstrecken – Radschnellwege erleben

- Die Implementierung von Pilotstrecken gibt die Möglichkeit, die Vorteile und den Komfort von Radschnellverbindungen direkt zu erfahren
- Vorbehalte abbauen durch direktes Erleben
- Erhöhung der Akzeptanz
- Rückenwind für die Notwendigkeit der weiteren Planung
- Provisorische Maßnahmen wie temporäre Markierungen, Leitsysteme oder mobile Radwege ermöglichen es, verschiedene Designs und Konzepte zu testen, bevor permanente Investitionen getätigt werden.
- Teil des Gesamtkonzepts
- Sinnvoll: Abschnitte mit eigener Verkehrswirksamkeit



Quelle: VIA

## Was kann man sonst noch tun?

Quelle: VIA



- Leitfäden erstellen: Ausarbeitung umfassender **Leitfäden für alle Phasen des Projekts**, einschließlich Planung, Genehmigung, Bau und Wartung. Diese Leitfäden bieten klare Richtlinien und Best Practices, um Konsistenz und Effizienz zu gewährleisten.
- **Fortlaufende Evaluierung**: Implementierung von Monitoring-Systemen, um den Fortschritt laufend zu überwachen und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen.
- **Koordination und gleichzeitige Durchführung von Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozessen**, um Verzögerungen zu minimieren. Dies kann durch eine enge Zusammenarbeit der beteiligten Stellen und eine gute Projektmanagement-Strategie erreicht werden.

## Was hemmt die Umsetzung? Und wie kann es weitergehen?

- Sind die Qualitätsstandards zu hoch? Oder gehen wir falsch damit um?
  - ✓ **Standards flexibel und angemessen einsetzen.**
- Gibt es gute und schlechte Führungsformen? Nutzen wir alle Möglichkeiten gleichermaßen?
  - ✓ **Repertoire aller Führungsformen ausschöpfen und richtig anwenden.**
- Erst die Trasse suchen und dann denken wir an die Umsetzung?
  - ✓ **Mit den richtigen Kriterien bereits den Grundstein für die schnelle Umsetzung legen.**
- Zerfasern uns die Projekte? Wer hält die Fäden zusammen?
  - ✓ **Interdisziplinäre Teams fördern und den Prozess gezielt steuern**
- Im Fokus der widerstreitenden Interessen – Bremst uns die formale Beteiligung aus?
  - ✓ **Frühzeitig zusammen arbeiten – Projekte statt Belange**
- Müssen wir das Bild der Radschnellverbindung in den Köpfen neu zeichnen?
  - ✓ **Fahrradautobahn raus aus den Köpfen**
- Scheitern wir am Perfektionismus?
  - ✓ **Abschnitt für Abschnitt umsetzen, Radschnellwege erlebbar machen**



Vielen Dank!

Quelle: VIA