

Vorbild sind die Niederlande

Im Landeshaushalt sind von 2016 bis 2019 bis zu fünf Millionen Euro für Planung und Bau vorgesehen. Der Landtag muss darüber zwar noch entscheiden, aber Rot-Grün will NRW zum Vorzeigeland für Radfahrer machen.

„NRW ist einmal mehr Schrittmacher in Sachen Radverkehr“, sagt Michael Groschek (SPD). Man gehöre damit zur „Avantgarde der Republik“.

Vorbild sind die Niederlande. Schon in den 1980er Jahren wurden dort Radschnellwege getestet, um stauanfällige Straßennetze zu entlasten. Heute gibt es dort mehr als zwei Dutzend „Snel-fietsroutes“. Das Netz soll in den kommenden Jahren auf 675 Kilometer ausgebaut werden. In den Niederlanden wie in NRW steht die Idee dahinter, dass Pendler Entfernungen von bis zu 15 Kilometern mit dem Rad zurücklegen.

Sinnvoll seien solche Radautobahnen in Ballungsräumen mit hoher Einwohnerdichte, sagt Daniel Wegerich, Geschäftsführer des ADFC in Nordrhein-Westfalen. Ein Großteil der mit dem Auto zurückgelegten Strecken sei kürzer als fünf Kilometer. „Mit dem Rad ist man schneller, günstiger, gesünder und umweltfreundlicher unterwegs“, sagt Wegerich. Der ADFC geht davon aus, dass die

Radschnellwege zu einer „erheblichen Entlastung“ des Autoverkehrs“ führen. „Sie sind essenziell für eine zukunftsweisende Verkehrs- und Mobilitätsplanung.“

Was aber genau macht einen Radschnellweg aus, und wie unterscheidet er sich von den vielen Trassenradwegen, die viele in der Freizeit nutzen? Zunächst einmal gibt es eine strikte Trennung von Fuß- und Radverkehr. Gibt es eine

„NRW ist einmal mehr Schrittmacher in Sachen Radverkehr.“

**MICHAEL GROSCHEK (SPD),
NRW-VERKEHRS-MINISTER**

Radbahn, muss diese mindestens vier Meter breit sein, ein zusätzlicher Fußweg muss zwei Meter breit sein. Gibt es je einen Radweg für beide Richtungen müssen die beiden Wege je drei Meter breit sein.

Innerorts ist eine Beleuchtung vorgeschrieben. Außerorts sei das nicht zwingend, erklärt Peter London, zuständiger Referent beim nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium. „Das wäre sonst sehr kostenintensiv.“ Raststationen, an denen Luft für die Fahrräder bereitgestellt wird, sind ein Soll, kein Muss. Hauptkern ist eine weitgehende Bevorrechtigung für Radschnellwege. „In jedem Fall müssen Räder mit den Autofahrern gleichberechtigt sein“, sagt er.

Wie so ein Weg aussieht, ist bereits im Ruhrgebiet zu sehen. Der

RS 1 soll einmal Duisburg und Hamm miteinander verbinden. Das erste Teilstück ist sechs Meter breit und fünf Kilometer lang, es gibt kaum Kreuzungen, und der Weg soll gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden werden. Finanziert wurde diese Machbarkeitsstudie vom Bund.

Das Land NRW fordert zurzeit Machbarkeitsstudien für die fünf Gewinner eines Planungswettbewerbes aus dem Jahr 2013. Während Münster spätestens im Januar erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudien vorstellen kann, rechnet man in Düsseldorf im März mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie.

In Aachen wird es laut Verkehrsministerium wohl Mitte 2016 werden. Das hat aber auch einen Grund: Aachen hat anders als andere Städte sehr früh die Bürger in den Prozess involviert. Aus diesem Grund habe sich die Machbarkeitsstudie verzögert. Zurzeit gebe es

drei Varianten, in die 86 Bürger-vorschläge miteinbezogen sind, erklärt Axel Costard, Sprecher der Stadt Aachen.

Wer soll das bezahlen?

Im Januar soll die Machbarkeitsstudie in den Gremien der beteiligten Kommunen besprochen werden. Neben der Stadt Aachen sind das die Stadt Herzogenrath und die Städteregion Aachen. Auf niederländischer Seite sind die Städte Heerlen und Kerkrade beteiligt, außerdem Provinz und Parkstad Limburg. Auch dort sind Machbarkeitsstudien in Arbeit. „Wir versprechen uns viel von dem Radweg. Gerade in Zeiten, in denen immer mehr Menschen mit Pedalecs fahren, ist ein Radschnellweg attraktiv“, sagt Costard und weist auf den beliebten Vennbahnweg, der aber viel zu schmal ist, um ein Radschnellweg zu sein.

Doch wie sieht der Zeitplan für



Sechs Meter für Radfahrer, ein getrennter Fußweg: So wie das erste Teilstück des RS 1 im Ruhrgebiet soll ein Radschnellweg sein. Foto: dpa

die Radwege aus? 2016 sollen laut Verkehrsministerium alle Projekte in NRW ihre Machbarkeitsstudien vorstellen. Darüber wird in den jeweiligen Räten abgestimmt. Danach stellen die Kommunen beim Land einen Förderantrag für die Entwurfsplanungen. Mindestens ein Jahr würden diese Planungen sicher in Anspruch nehmen, schätzt London. Wenn sie genehmigt sind, können die Städte Baugeld beantragen. Wenn der Landtag die Gleichstellung der Radschnellwege mit Landstraßen genehmigt, hätte das Vorteile: „Bei kleineren Städten wie denen in der Städteregion würde sogar der Landesbetrieb Straßen den Bau übernehmen“, sagt London. Der ADFC NRW glaubt, dass die Finanzierung nur mit kreativen Ansätzen zu lösen ist.

Radschnellwege sind wegen der Anforderungen teuer. Der RS 1 im Ruhrgebiet soll 183,7 Millionen Euro kosten. Das ist ein Grund, weshalb man sich noch vor einer eventuellen Einreichung in den Wettbewerb ans Land 2013 entschieden hat, aus dem Radweg zwischen Aachen und Jülich einen „Premiumradweg“ zu machen – keinen Radschnellweg. Auf der Trasse, die in Teilen fertig ist, gibt es keine Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern, außerdem ist der Radweg zu schmal. „Der kostet uns aber zunächst nur vier Millionen Euro“, sagt Ralf Oswald von der Städteregion Aachen. Trotzdem sei der Weg auch für Pendler gedacht.