Auszug aus VSVI Journal 2021- Seite 6-13 - Stand: April 2021
Herausgeber:
Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hessen e.V.
Wilhelmstraße 10 65185 Wiesbaden
http://www.vsvi-hessen.de

zur Sache

Klaus Dapp

Radschnell- und Raddirektverbindungen (RSV) sind ein neuer Ausbaustandard für den Radverkehr, der mit dazu beitragen soll, den Umstieg auf das Rad als Alltagsverkehrsmittel attraktiver zu machen. In Hessen werden Radschnellverbindungen als Ausbaustandard für Radverbindungen mit einem prognostizierten Aufkommen von mehr als 2.000 Fahrten am Tag und Raddirektverbindungen bei einem Radverkehrsaufkommen von 1.500 bis 2.000 Fahrten pro Tag angestrebt. Die Umsetzung soll dabei so umwelt- und naturverträglich wie möglich erfolgen und gleichzeitig eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h gewährleisten. Die ersten Erfahrungen zeigen, dass sich diese hohen Erwartungen erfüllen lassen.

Radschnellverbindungen in Hessen - ein Zwischenbericht

1. Einleitung

Es scheint auf den ersten Blick erstaunlich, dass fast 200 Jahre nach Erfindung eines Verkehrsmittels Standards für dessen Infrastruktur neu diskutiert werden. Auf den zweiten Blick ist es für das Verkehrsmittel Fahrrad die logische Konsequenz der unterschiedlichen Bedeutungen, die es im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsmitteln, besonders mit dem Auto, seit seiner Erfindung innehatte.

Seit der Hochzeit des Fahrrades als Massenverkehrsmittel in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, wurde das Fahrrad bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts zum Freizeitverkehrsmittel degradiert, während gleichzeitig – vor allem in den 1950er bis 1980er Jahren - in Deutschland der motorisierte Individualverkehr systematisch gefördert wurde (siehe u.a. Technoseum, 2016).

Dies spiegelt sich auch in der Infrastruktur und dem technischen Regelwerk wie den „Empfehlungen für den Radverkehr“ (aktueller Stand 2010) wider, die erstmals 1982 als „Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen“ erschienen. Diese definieren, nicht nur aus Sicht des Autors, eher die erforderlichen Mindeststandards für den Radverkehr, anstatt dessen Attraktivität zu fördern. Alleine auf Grund ihres Alters werden sie den aktuellen Entwicklungen der Fahrradtechnik wie beispielsweise der zunehmenden Zahl der Fahrräder mit elektrischer Unterstützung und der Lastenräder nicht gerecht. Darüber hinaus berücksichtigen sie nicht das subjektive Sicherheitsempfinden und sind auch nicht darauf ausgerichtet, besonders leistungsfähige und schnelle Verbindungen zu schaffen.

Unter diesen Voraussetzungen und mit dem Vorbild der Niederlande, in denen Radschnellverbindungen (RSV) in den 1980er Jahren als Idee zur Verminderung von Staus entwickelt wurden, nahm 2012 Nordrhein-Westfalen Radschnellverbindungen als einen Baustein in den „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ auf und war damit beispielgebend für Deutschland.

2. Definition

2.1 Bundesweite Diskussion und Definitionen in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg

Eine bundesweite verbindliche Definition, was Radschnellverbindungen sind, besteht aus den eingangs genannten Gründen nicht. Im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind seit 2017 Radschnellwege insofern verankert, dass dem Bund die Möglichkeit eingeräumt wird, den Ländern Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen zu gewähren. In der zugehörigen Verwaltungsvereinbarung werden technische Standards definiert, die Voraussetzung für die Finanzhilfen sind. In der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind Radschnellwege über das Zeichen 350 seit 2020 erwähnt. Das Zeichen dient der Unterrichtung über den Beginn und das Ende eines Radschnellweges und hat keinen weiteren Regelungsinhalt.

Gesetzlich normiert sind Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen seit 2016 wie folgt (§ 3 Abs. 2 Satz 2 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen, StrWG): „Radschnellverbindungen des Landes sind Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden. Die Bestimmung von Wegen, Straßen oder Teilen von diesen zu

Abb. 1: Derzeitiger Anfang der Radschnellverbindung in Darmstadt-Wixhausen

Radschnellverbindungen nimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den jeweils als Träger der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden vor.“ Entsprechend der Verbindungsfunktion (über Kreisgrenzen hinweg) unterscheidet das StrWG NRW zwischen RSV in der Baulast der Kommune bzw. des Landes. In Baden-Württemberg sind RSV seit 2019 im Straßengesetz verankert. Entsprechend ihrer Verbindungsfunktion werden Landes-, Kreis- und Gemeinderadschnellverbindungen unterschieden.

Im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (RSV)“ der FGSV aus dem Jahr 2014 wird der damalige Wissensstand zusammengefasst.

Zentrales Verständnis der RSV sind demnach ein hohes Radverkehrsaufkommen mit mehr als 2.000 Radfahrten am Tag und eine hohe Qualität der Infrastruktur, um im Vergleich zur sonstigen Radinfrastruktur kurze Reisezeiten zu erreichen. Dies bedingt insbesondere eine direkte Führung, wenige Halte und eine hohe Trassierungsgeschwindigkeit von 30 km/h. Darüber hinaus wird sowohl von der FGSV als auch von den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg auf die Verbindungsfunktion entsprechend der Richtlinien für die integrierte Netzplanung (RIN) abgestellt.

Der Bezug auf die RIN zeigt nach Auffassung des Autors die von vielen Beteiligten gedachte Analogie zur „Radautobahn“, die sich auch in dem seit 2012 eingesetzten Symbol für Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen und dem vom der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickelten Verkehrszeichen der StVO zeigt. Konsequent besteht deshalb in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg ein grundsätzliches Anbauverbot an Radschnellverbindungen.

2.2. Definition in Hessen

In Hessen sind Radschnellverbindungen demgegenüber in den 2018 erstmals aufgelegten Qualitätsstandards und Musterlösungen als Ausbaustandard für Radverbindungen mit einem Radverkehrsaufkommen von mehr als 2.000 Fahrten am Tag - unabhängig von der Verbindungsfunktion - definiert. Darüber hinaus wurde der Ausbaustandard Raddirektverbindung für ein Radverkehrsaufkommen von 1.500 bis 2.000 Fahrten pro Tag eingeführt. In Hessen werden die Radschnellverbindungen bewusst nicht als „Radautobahnen“ aufgefasst. Dies nicht nur wegen der falschen Assoziationen hinsichtlich der Belastungen durch Lärm, Abgase, Flächenbedarf und die Trennungswirkung von Autobahnen, sondern auch wegen der notwendigen intensiven Vernetzung mit dem sonstigen Radnetz. Diese Vernetzung ist erforderlich, damit Radschnellverbindung die beabsichtigte Verlagerungswirkung im Alltagsverkehr erreichen können, die im Gegensatz zum Mindestabstand von Autobahnzufahrten steht. Darüber hinaus käme heutzutage niemand auf die Idee, eine Autobahn neu durch bestehende Orte zu führen, was jedoch für Radschnellverbindungen eine sinnvolle Führung sein kann, um Quellen und Ziele möglichst direkt miteinander zu verbinden.

Eine weitere Besonderheit der Definition von Radschnellwegen in Hessen ist die Berechnung der angestrebten mittleren Reisegeschwindigkeit von 20 km/h einschließlich aller Halte. Diese wird in Hessen mit einer Fahrtgeschwindigkeit von 25 km/h ermittelt, was durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs mit einer elektrischen Unterstützung bis zu dieser Geschwindigkeit ein alltagstauglicher Wert ist. Wegen der geringeren Fahrtgeschwindigkeit, im Vergleich zum Ansatz der FGSV bzw. in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, die von einer Fahrtgeschwindigkeit von 30 km/h ausgehen, resultieren daraus höhere Anforderungen an die Verringerung der Verlustzeiten durch Halte (z.B. an Lichtsignalanlagen).

Damit lässt sich die Definition von Radschnellverbindungen bzw. Raddirektverbindungen in Hessen als Radverbindung für den Alltagsverkehr mit einem Potenzial von mehr als 2.000 bzw. 1.500 Fahrten pro Tag mit unterschiedlichen Führungsformen (selbstständiger/ unselbstständiger Radweg, Fahrradstreifen bzw. Fahrradstraße) mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von

Abb. 2: Verschwenkung der Radschnellverbindung nördlich der Bebauung in Darmstadt-Wixhausen

Abb. 3: 70 Meter lange Engstelle der Radschnellverbindung nördlich von Darmstadt-Wixhausen

30 km/h zusammenfassen, die durch die geringe Zahl der notwendigen Halte dazu geeignet sind, bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 25 km/h eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h zu erreichen. Dazu weisen sie eine hohe Oberflächenqualität und eine geringe Steigung auf, erlauben Überholvorgänge, Nebeneinanderfahren sowie störungsfreies Begegnen und tragen durch eine bedarfsgerechte Beleuchtung auch nachts zu einem hohen subjektiven Sicherheitsgefühl bei. Zur objektiven und subjektiven Sicherheit trägt auch bei, dass die Führung im Mischverkehr minimiert wird. Die Gestaltung und Anwendung der unterschiedlichen Führungsformen ist in den Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr in Hessen geregelt (siehe www.schneller-radfahren.de).

3. Baulast

Während in anderen Bundesländern wie beispielsweise in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen die Baulast für Radschnellverbindungen entsprechend der Verbindungsfunktion analog zu Straßen zwischen Land und Kommunen aufgeteilt ist, verändert in Hessen die Anwendung der Ausbaustandards Radschnellverbindung oder Raddirektverbindung die Baulast nicht. In der Regel liegt diese bei den Kommunen. Ausnahmen sind Abschnitte von Radschnell- oder -direktverbindungen, in denen ein unselbstständiger Radschnellweg/ Raddirektweg an einer Bundes- oder Landesstraße verläuft. In diesen Ausnahmefällen liegt die Baulast bei Bund oder Land, solange der Radschnellweg zur Entflechtung der Verkehrsarten auf der jeweiligen Bundes- oder Landesstraße führt.

Damit wird einerseits der Rechtslage in Hessen Rechnung getragen, dass Radverkehr Aufgabe der Kommunen ist, andererseits wird die tatsächliche Entfernung im Alltagsverkehr berücksichtigt, die im Durchschnitt auch mit elektrischer Unterstützung im Radverkehr unter 25 Kilometern liegt.

Darüber hinaus werden auch fachlich ungerechtfertigte Ungleichbehandlungen von Radschnellverbindungen hinsichtlich der Baulast vermieden. Die von kritischen Stimmen teilweise geforderte Übertragung der Regelungen aus Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen auf Hessen würde beispielsweise dazu führen, dass die Verbindung von Frankfurt Innenstadt zum Frankfurter Flughafen mit einer Länge von rund 10 Kilometern und einem Potenzial von ca. 2.800 Fahrten am Tag eine kommunale Verbindung wäre, während die 11 Kilometer lange Verbindung zwischen den benachbarten Landeshauptstädten Mainz und Wiesbaden mit einer vergleichbaren Fahrtenzahl wegen dem Überschreiten der Landesgrenze eine Verbindung des Landes wäre.

Die Frage der Baulast der Radschnellverbindungen wurde und wird kontrovers diskutiert. Zuletzt wurde 2020 ein Gesetzentwurf der FDP im Hessischen Landtag abgelehnt, der analog zu Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg die Baulast an der Verbindungsfunktion orientierte, gleichzeitig jedoch die Möglichkeit eröffnete, die Projektentwicklung bei den Kommunen zu belassen (Drucksache 20/1080 des Hessischen Landtages).

Als Argumente für eine Baulast des Landes werden in der fachlichen Diskussion einerseits die Analogie zu der Teilung der Baulast zwischen Bund, Land, Kreisen und Kommunen sowie die Überforderung der Kommunen mit Planung, Bau und Unterhalt und der Koordinationsaufwand bei Gemeinde- bzw. Kreisgrenzen überschreitenden Verbindungen mit einer Vielzahl von Akteuren angebracht. Als Argumente für eine Baulast der Kommunen werden die notwendige enge Verzahnung aller Teile des Radnetzes und aller Aktivitäten zu dessen Ausbau einschließlich der Ergänzungen durch weitere Infrastruktur wie Radabstellanlagen angeführt. Darüber hinaus wird auf die auch in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen vorgesehene Baulast der Kommunen in den Ortsdurchfahrten und der damit verbundene Koordinationsaufwand hingewiesen. Zudem werden die größeren Handlungsspielräume der Kommunen bei der Projektentwicklung betont.

Abb. 4: Aktive Nutzung der Radschnellverbindung zwischen Darmstadt-Wixhausen und Erzhausen

4. Unterstützung der Kommunen durch das Land und den Bund

Das Land Hessen unterstützt die Kommunen bei der Umsetzung der Nahmobilitätsstrategie für Hessen neben der strategischen Ausrichtung fachlich und finanziell (siehe https://www.nahmobil-hessen.de/ueber-die-agnh/nahmobilitaetsstrategie/).

Deshalb hat das Land 2019 eine landesweite Untersuchung von Korridoren für Radschnell- und Raddirektverbindungen vorgelegt. Insgesamt wurden dabei 42 Korridore identifiziert. Parallel dazu wurden Leitfäden für die Erstellung von Machbarkeitsstudien, die Kostenschätzung und Nutzen-Kosten-Untersuchungen sowie die Qualitätsstandards und Musterlösungen herausgebracht, um die jeweilige Projektträgerschaft aktiv zu unterstützen (siehe www.schneller-radfahren.de). Die Qualitätsstandards sind auch

die Voraussetzung dafür, dass eine finanzielle Förderung erfolgen kann, um einen hessenweiten Stand der Technik für Radschnellverbindungen zu etablieren und somit die bundesweite Fehlstelle zu füllen.

Die finanzielle Förderung des Landes erfolgt insbesondere über die 2017 eingeführte Nahmobilitätsrichtlinie. Diese sieht erstmals in Hessen die Förderung der Planung vor, was bei Projekten des Radverkehrs einen Anteil in der Größenordnung von 20 Prozent an den Projektkosten umfasst. Machbarkeitsstudien für Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen werden in der Regel mit ca. 50 Prozent, Planung und Bau in der Regel mit 80 Prozent gefördert. Durch die Qualitätsstandards ist darüber hinaus sichergestellt, dass auch die gesamten Ausgaben für die Ausbaustandards als Radschnell- bzw. Raddirektverbindung einschließlich der Begleitinfrastruktur als förderfähig anerkannt werden. 2021 wurde die Nahmobilitätsrichtlinie geändert, um zusätzlich das Projektmanagement von komplexen Planungen wie Radschnell- oder Raddirektverbindungen über mehrere Kreisgrenzen hinweg und damit mit einer Vielzahl von Beteiligten finanziell fördern zu können.

Seit 2018 besteht zudem die Möglichkeit, Fördermittel des Bundes im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung Radschnellverbindungen einzusetzen. Dessen Fördersatz von 75 Prozent kann auf die Förderhöhe im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie von in der Regel 80 Prozent aufgestockt werden. Darüber hinaus werden damit auch die Maßnahmenteile übernommen, die durch den Bund nicht gefördert werden, wie beispielsweise Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen oder ÖPNV-Halten.

5. Qualitätsstandards und Musterlösungen

Die Vorlage der Qualitätsstandards und Musterlösungen 2019 waren eine zentrale Voraussetzung für die Planung und den Bau von Radschnell- und Raddirektverbindungen in Hessen (siehe: https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaets-standards/). Auf Basis der ersten Erfahrungen, insbesondere im Rahmen von Planung und Bau der Radschnellverbindung Frankfurt - Darmstadt, wurde 2021 eine zweite erweiterte Auflage vorgelegt.

In den Qualitätsstandards werden die Gestaltung der unterschiedlichen Führungsformen für Radschnell- und Raddirektverbindungen sowie das Radnetz, in das die beiden Ausbaustufen eingebettet sind, beschrieben und darüber hinaus die Einsatzbereiche für die unterschiedlichen Führungsformen festgelegt. Unterschieden werden hierbei die drei Netzkategorien (1) „Schulnetz“, bei dem wenig verkehrsgeübte Schülerinnen und Schüler die relevante Nutzergruppe sind, (2) „Radnetz“, auf dem der weniger verkehrsgeübte Alltagsradverkehr die relevante Nutzergruppe ist und (3) „Radzusatznetz“, das als Zusatz für den verkehrsgeübten, zielorientierten Alltagsradverkehr ausgerichtet ist.

Unterschiede zu den in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg parallel entwickelten Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellwege sind u.a.:

- die Beleuchtung im Außenbereich, die in Hessen als bedarfsgerechte Beleuchtung generell vorgesehen ist
- der Verzicht auf grüne Außenlinien als Kennzeichnung einer Radschnellverbindung, die in Hessen durch die Verwendung des Verkehrszeichens 350 als Hinweis auf eine Radschnellverbindung sowohl als Verkehrsschild als auch als Bodenmarkierung vollständig ersetzt wird
- und der Verzicht auf eine Mittelmarkierung, soweit diese nicht in Kurven der Verkehrssicherheit dient.
- Darüber hinaus wird die Roteinfärbung restriktiv auf Stellen konzentriert, die eine besondere Aufmerksamkeit von den am Verkehr Teilnehmenden erfordern.

Abb. 5: Verschwenkung der Radschnellverbindung südlich von Egelsbach

6. Planungsverfahren

Im Gegensatz zu Bundesländern wie beispielsweise Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg können in Hessen selbstständige Radwege nicht im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt werden. Ein Planfeststellungsverfahren ist nur für unselbstständige Radwege als Teil der zugehörigen klassifizierten Straßen möglich. Das bedeutet, dass die Bündelungswirkung des Planfeststellungsverfahrens nicht vorhanden ist und alle erforderlichen Genehmigungen einzeln und je nach Verlauf bei unterschiedlichen Behörden parallel eingeholt werden müssen. Dies ist mit einem erheblichen Koordinationsaufwand für die jeweilige Projektentwicklung verbunden. Dafür können die Genehmigungen in Abschnitten mit geringen Konfliktpotenzialen teilweise einfacher und schneller abgewickelt werden. Insbesondere kommunale Handelnde sind mit diesen Verfahren vertraut.

Tab. 1: Radschnellverbindungen in Hessen, Teil 1 (Stand April 2021, HMWEVW)

Verbindung	Projektträger	Machbarkeitsstudie	Planung	Bau
Vellmar – Kassel	Zweckverband Raum Kassel	2018 abgeschlossen	2020 begonnen	offen; Teilmaßnahmen in Kassel als Teil anderer Maßnahmen umgesetzt
Baunatal – Kassel	Zweckverband Raum Kassel	2018 abgeschlossen	offen	offen; Teilmaßnahmen in Kassel als Teil anderer Maßnahmen umgesetzt
Helsa - Kaufungen – Kassel	Zweckverband Raum Kassel	2018 abgeschlossen	offen	offen; Teilmaßnahmen in Kassel als Teil anderer Maßnahmen umgesetzt
Hanau – Aschaffenburg	Hanau und Aschaffenburg	Beginn Mitte 2021 vorgesehen	offen	offen
Wiesbaden – Mainz	Landeshauptstadt Wiesbaden	laufend; Ende 2020 begonnen	offen	offen
Wiesbaden – Rüdesheim	Zweckverband Rheingau	offen	offen	offen
Frankfurt – Darmstadt (FRM 1)	Machbarkeitsstudie: Regionalverband FrankfurtRheinMain Planung und Bau: Regionalpark RheinMain Südwest GmbH	2015 abgeschlossen	Planung laufend	Juni 2019: Eröffnung erster Bauabschnitt zwischen Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen Juni 2020: Inbetriebnahme Abschnitt bis Bahnhof Darmstadt-Wixhausen; weitere Bauabschnitte in 2021 zwischen Langen und Darmstadt
Groß Gerau – Mörfelden-Walldorf – Flughafen Frankfurt (FRM 2)	Kreis Groß-Gerau (Regionalverband FrankfurtRheinMain beratend)	laufend; 2020 begonnen, Fertigstellung 2021 vorgesehen	offen	offen
Wiesbaden – Frankfurt (FRM 3)	Regionalverband FrankfurtRheinMain	Beginn 2021 vorgesehen	offen	offen
Bad Soden – Schwalbach – Sulzbach – Eschborn (FRM 4)	Regionalverband FrankfurtRheinMain	laufend; 2021 begonnen	offen	offen
Friedrichsdorf – Bad Homburg – Oberursel – Steinbach – Eschborn – Frankfurt (FRM 5)	Regionalverband FrankfurtRheinMain (zusammen mit Friedrichsdorf, Bad Homburg, Oberursel, Steinbach, Eschborn und Frankfurt)	2020 abgeschlossen	Beginn in 2021 vorgesehen	offen

Tab. 1: Radschnellverbindungen in Hessen, Teil 2 (Stand April 2021, HMWEVW)

Verbindung	Projektträger	Machbarkeitsstudie	Planung	Bau
Butzbach – Ober-Mörlen – Bad Nauheim – Friedberg – Wöllstadt – Karben– Bad Vilbel – Frankfurt (FRM 6)	Regionalverband FrankfurtRheinMain	laufend; 2021 begonnen	offen	offen
Frankfurt – Maintal – Hanau (nordmainisch) (FRM 7)	Regionalverband FrankfurtRheinMain	2019 abgeschlossen	Beginn in 2021 vorgesehen	offen
Hanau – Frankfurt (südmainisch) (FRM 8)	Regionalverband FrankfurtRheinMain	laufend; Dezember 2020 begonnen	offen	offen
Seligenstadt – Rodgau – Dietzenbach – Dreieich – Neu-Isenburg – Flughafen Frankfurt (FRM 9)	Regionalverband FrankfurtRheinMain	laufend; Dezember 2020 begonnen	offen	offen
Mainz – Ginsheim-Gustavsburg – Bischofsheim – Rüsselsheim – Raunheim – Kelsterbach (Stadtgrenze Frankfurt)	Kreis Groß-Gerau	laufend; 2020 beauftragt; nächster Schritt: Bürgerbeteiligung; voraussichtliche Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie im Spätsommer 2021	offen	offen
Darmstadt – Weiterstadt – Büttelborn – Groß-Gerau – Nauheim – Königstädten – Rüsselsheim	Kreis Groß-Gerau	laufend; 2020 beauftragt; nächster Schritt: Bürgerbeteiligung; voraussichtliche Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie im Spätsommer 2021	offen	offen
Darmstadt – Heidelberg/ Mannheim	Verband Region Rhein-Neckar koordiniert (Planung durch Kommunen)	2019 abgeschlossen	offen (s.u.)	offen; Teilbauabschnitt soll 2023 eröffnet werden (s.u.)
Mannheim – Viernheim – Weinheim (Teilabschnitt: Darmstadt – Heidelberg/ Mannheim)	Verband Region Rhein-Neckar koordiniert (Planung durch Mannheim, Viernheim, Weinheim)	2019 abgeschlossen	offen; Planung soll Mitte 2021 beginnen	2023 soll der erste Bauabschnitt eröffnet werden

7. Erste Erfahrungen

In Hessen wurden inzwischen 18 Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen begonnen bzw. fertiggestellt, siehe Tab. 1 (Stand April 2021). In diesem Beitrag können nur einige wenige erste Eindrücke zusammengefasst werden, die der Autor im Rahmen seiner Tätigkeit durch die Projektbeteiligten erhalten oder durch eigene Anschauung gemacht hat.

Die Machbarkeitsstudie für die erste hessische Radschnellverbindung zwischen Darmstadt und Frankfurt wurde 2015 durch den Regionalverband FrankfurtRheinMain vorgelegt. Die Regionalpark Südwest GmbH mit dem Geschäftsführer und Bürgermeister von Kelsterbach, Herrn Manfred Ockel, übernahm die Projektentwicklung und konnte im Oktober 2018 den ersten Spatenstich realisieren. Am 6. Juni 2019 wurde der erste Bauabschnitt zwischen Darmstadt-Wixhausen und Egelsbach offiziell durch den Hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir eröffnet. Dieser erste Bauabschnitt ist, nach Auffassung des Autors, auch deshalb von besonderer Bedeutung, weil damit eine Radschnellverbindung das erste Mal in Hessen „erfahrbar“ wurde. Etliche Vorurteile und Befürchtungen, die wie eingangs ausgeführt, auch durch den Begriff der „Radautobahn“ und die damit verbundenen negativen Assoziationen verursacht wurden, konnten damit ausgeräumt werden. Mit dem bis jetzt fertiggestellten Abschnitt konnte gezeigt werden, dass auch bei einer Trassierungsgeschwindigkeit von 30 km/h aus naturschutzfachlichen Gründen notwendige Verschwenkungen umzusetzen sind, ohne den Zweck des Radschnellwegs nennenswert zu beeinträchtigen.

Für die getrennte Führung des Fußverkehrs konnten pragmatische Lösungen gefunden werden, die u.a. durch die Nutzung von bestehenden alternativen Wegen erfolgt, um den Eingriff in Natur und Landschaft möglichst gering zu halten. Auch der weitgehende Verzicht auf die Mittelmarkierung hat sich bewährt. Die vorhandene Fläche wird entsprechend der Verkehrssituation optimal genutzt und das Miteinander funktioniert in der Regel sehr gut. Die Abschnitte mit Mittelmarkierung werden, wie beabsichtigt, von sehr vielen am Verkehr Teilnehmenden als Abschnitte wahrgenommen, in denen eine erhöhte Aufmerksamkeit z.B. wegen Kurven erforderlich ist.

Auf großes Interesse stößt die bedarfsgerechte Beleuchtung. Diese besteht aus Photovoltaikleuchten, die in der Nacht von 23 bis 5 Uhr lediglich glimmen und in Kombination mit den weißen Seitenlinien die Orientierung über den weiteren Verlauf der Radschnellverbindung ermöglichen. Sie wird sensorgesteuert hochgedimmt, sobald Radfahrende unterwegs sind. Die Lichtfarbe ist dabei so gewählt, dass sie möglichst insektenverträglich ist. Durch die bedarfsgerechte Steuerung, die Lichtfarbe und die stark auf den Boden gerichtete Beleuchtung wird die Beeinträchtigung der Umgebung minimiert. Der hier angewandte Beleuchtungsstandard symbolisiert die Zielrichtung der Radschnellverbindungen in Hessen, diese pragmatisch und so natur- und umweltverträglich wie möglich umzusetzen, ohne dabei deren Funktion in Frage zu stellen.

Besonders während der Corona-Pandemie wurde der fertiggestellte Abschnitt auch an Wochenenden intensiv genutzt. Der Autor konnte sich davon überzeugen, dass das Miteinander von Radfahrenden mit den unterschiedlichsten Ambitionen und Erfahrungshorizonten, Inlineskatenden, Tretrollerfahrenden, Zufußgehenden bis hin zu Barfußgehenden, sehr gut funktioniert. Durch die große Breite war auch ein Überholen und Begegnen mit „Corona gerechtem“ und aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendigen Abstand möglich.

Trotz der Erfahrbarkeit verschiedener Elemente einer Radschnellverbindung werden von einem kleinen Teil der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker bei der Planung und Umsetzung Bedenken geäußert. Neben vielen konstruktiven Anregungen, die durch Anpassungen der Trassenführung der Machbarkeitsstudie und

Abb. 6: Führung der Radschnellverbindung als Fahrradstreifen in Egelsbach

Abb. 7: Derzeitiges Ende des Ausbaustandards in Egelsbach

der konkreten Gestaltung aufgegriffen werden konnten, wird teilweise auch Fundamentalkritik geäußert. Das Spektrum reicht dabei von der Frage der Notwendigkeit einer solchen Infrastruktur für den Radverkehr, der Forderung nach einer vollständigen Finanzierung durch das Land bis hin zur Behauptung, dass die Wohnqualität in Wohngebieten nicht mehr gegeben sei und der Wert der Immobilien durch die vermeintlich schlechtere Erreichbarkeit und den Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum sinke.

Negative Erfahrungen wurden mit den Servicestationen gemacht. Diese sind leider durch Vandalismus-Schäden oft unbenutzbar und mussten bereits mehrfach aufwändig repariert werden.

In Hessen ist der Regionalverband FrankfurtRheinMain mit sieben abgeschlossenen bzw. laufenden Machbarkeitsstudien der größte Projektentwickler. Gefolgt vom Zweckverband Raum Kassel, der drei Machbarkeitsstudien erstellt hat und derzeit die Planung der Verbindung Kassel - Vellmar vorantreibt. Darüber hinaus haben der Verband Region Rhein-Neckar, die Städte Hanau/Aschaffenburg, die Landeshauptstadt Wiesbaden, der Kreis Groß-Gerau und der Zweckverband Rheingau Machbarkeitsstudien initiiert bzw. abgeschlossen. Die Stadt Viernheim beabsichtigt die konkrete Planung des hessischen Abschnitts der Radschnellverbindung Weinheim - Mannheim und der Landkreis Bergstraße der Verbindung Darmstadt - Heppenheim - Heidelberg/Weinheim.

8. Fazit

Das Land Hessen hat mit der landesweiten Identifizierung von Korridoren, der Definition von Qualitätsstandards und Musterlösungen sowie der finanziellen Förderung, die zuletzt 2021 durch die Förderfähigkeit des Projektmanagements erweitert wurde, die notwendigen strukturellen Grundlagen für Planung und Bau von Radschnell- und Raddirektverbindungen in Hessen geschaffen.

Die dargestellten ersten Erfahrungen zeigen, dass damit eine Umsetzung entsprechender Projekte möglich ist, aber auch, dass diese mit einem erheblichen Aufwand verbunden ist. Während grundsätzlich die Akzeptanz von Radverkehrsprojekten hoch ist, sind bei der konkreten Umsetzung der Projekte viele Fragestellungen zu klären. Dies ist mit einem hohen persönlichen Engagement bei den projektentwickelnden Institutionen verbunden. Dabei zeigt sich, nach Auffassung des Autors, der Vorteil der kommunalen Abwicklung, da viele Fragestellungen typisch für kommunale Projekte sind und in vielen Fällen durch persönliche Begegnung auf Augenhöhe geklärt werden können. Unabhängig davon ist, nach Auffassung des Autors, die Unterstützung durch das Land weiterhin erforderlich und wird entsprechend dem Koalitionsvertrag auch in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Abb. 8: Radschnellverbindung als Fahrradstreifen in Egelsbach

Autor

Dr.-Ing. Klaus Dapp
Leiter des Referates Nahmobilität
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen