

Gesetzentwurf der Bundesregierung "Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes" (Drucksache 18/11236)

Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 27. März 2017

Stellungnahme

Radschnellverbindungen (RSV) haben einen deutlich höheren Qualitätsstandard als konventionelle straßenbegleitende bzw. selbstständig geführte Geh- und Radwege.

Damit sind sie auch sehr viel schwieriger zu realisieren und deutlich teurer als normale Radwege.

Insofern gibt es für den Bau von RSV mehrere Randbedingungen, Vorgaben und Auswirkungen zu beachten, von denen einige im Folgenden aufgeführt sind:

- RSV sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region.
- Sie sollen wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen (wenigstens 5 km) verknüpfen und höhere Fahrgeschwindigkeiten bei gleichzeitig hoher Verkehrssicherheit ermöglichen.
- RSV sollten nicht am Stadtrand aufhören, sondern in die Siedlungsgebiete hineingeführt werden. Sie müssen mit dem innerörtlichen Radverkehrsnetz sinnvoll verknüpft werden.
- RSV sind aber keine „Autobahnen“ für den Radverkehr. Sie dienen allen Radfahrern, schwerpunktmäßig dem Alltagsradverkehr (z. B. „eilige“ Berufspendler), werden aber auch vom Freizeitradverkehr (Familien, Kinder, Senioren) genutzt werden. Deshalb müssen sie entsprechend breit sein.
- RSV werden vermutlich überwiegend für die Verknüpfung von kommunalen Radverkehrsnetzen oder als Zubringer aus dem Umland ins Stadtgebiet eingesetzt. Es kann aber durchaus auch innerstädtische Radschnellverbindungen geben, z. B. um entlang einer Hauptverkehrsbeziehung ein entsprechendes Angebot zu schaffen.
- Der Bedarf für RSV ist schwer nachzuweisen. Zuverlässige Prognoseverfahren für das zu erwartende Radverkehrsaufkommen gibt es noch nicht. Angestrebt sind wenigstens

2.000 Personenbewegungen am Tag. Die damit zu erzielenden Verkehrsverlagerungen von der Straße („stark belastete Einfallstraßen von Berufspendlern“) auf die RSV sind bei diesem Wert noch relativ gering.

- Bei RSV handelt es sich deshalb klar um ein Angebot („Angebotsplanung“) mit einem guten Potenzial zur kurz- und mittelfristig stärkeren Nutzung von Fahrrädern. Deshalb bedarf es eines entsprechenden politischen Bekenntnisses und einer rechtlichen Grundlage.
- Voraussetzung für die jeweiligen Projekte ist immer eine Bedarfs- und Potenzialanalyse.
- Die Planrechtfertigung für den höheren baulichen Eingriff von RSV im Vergleich zu konventionellen Radwegen wird schwierig sein.
- Die einfache Umwandlung von ehemaligen zweigleisigen Bahntrassen (erforderliche Breite) mag zwar touristisch attraktiv sein, erfüllt aber oft nicht die Anforderungen an die Netzwirksamkeit und an den Alltagsverkehr.
- RSV haben einen hohen baulichen Aufwand: Breite von 4,0 m, erforderlichenfalls zusätzlich separate Gehwege mit Breite von 2,5 m, möglichst bauliche Trennung von Radfahrbahn und Gehbahn, planfreie Knotenpunkte, geringe Längsneigungen, größere Radien u. v. a. m..
- S-Pedels sind als Kraftfahrzeuge eingestuft und sollten wegen ihrer höheren Geschwindigkeit auf RSV nicht zugelassen werden.
- Bei RSV handelt es sich also um „kleinere“ Straßen mit den entsprechenden baubedingten und anlagebedingten Auswirkungen auf Natur und Umfeld. Dies erfordert wie üblich öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren, Grunderwerb, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – so wie im Straßenbau auch.
- Wegen diesem hohen Aufwand sollten nur die wichtigen RSV, das heißt, die mit hohem Potenzial verbundenen RSV realisiert werden.
- Die FGSV hat 2014 ein entsprechendes (unverbindliches) Arbeitspapier zum Einsatz und zur Gestaltung von RSV herausgegeben, das den aktuellen Stand von Wissenschaft und Praxis zu den RSV dokumentiert. Aktuell wird an einem neuen (verbindlicherem) Hinweispapier gearbeitet.

Aufgestellt:

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Dr. e.h. Christian Lippold

Dresden, am 23.03.2017