



Radschnellwege im Alltag und Tourismus

Jörg Thiemann-Linden, Difu
Fachtagung Radverkehr 2013
Kiel, 7.11.2013



Kommunikativ nebeneinander Rad fahren



Übersicht

- 1 Internationaler Überblick**
- 2 NRVP 2020 und FGSV-Arbeitspapier**
- 3 Projekte in deutschen Stadtregionen**
- 4 Ausblick**

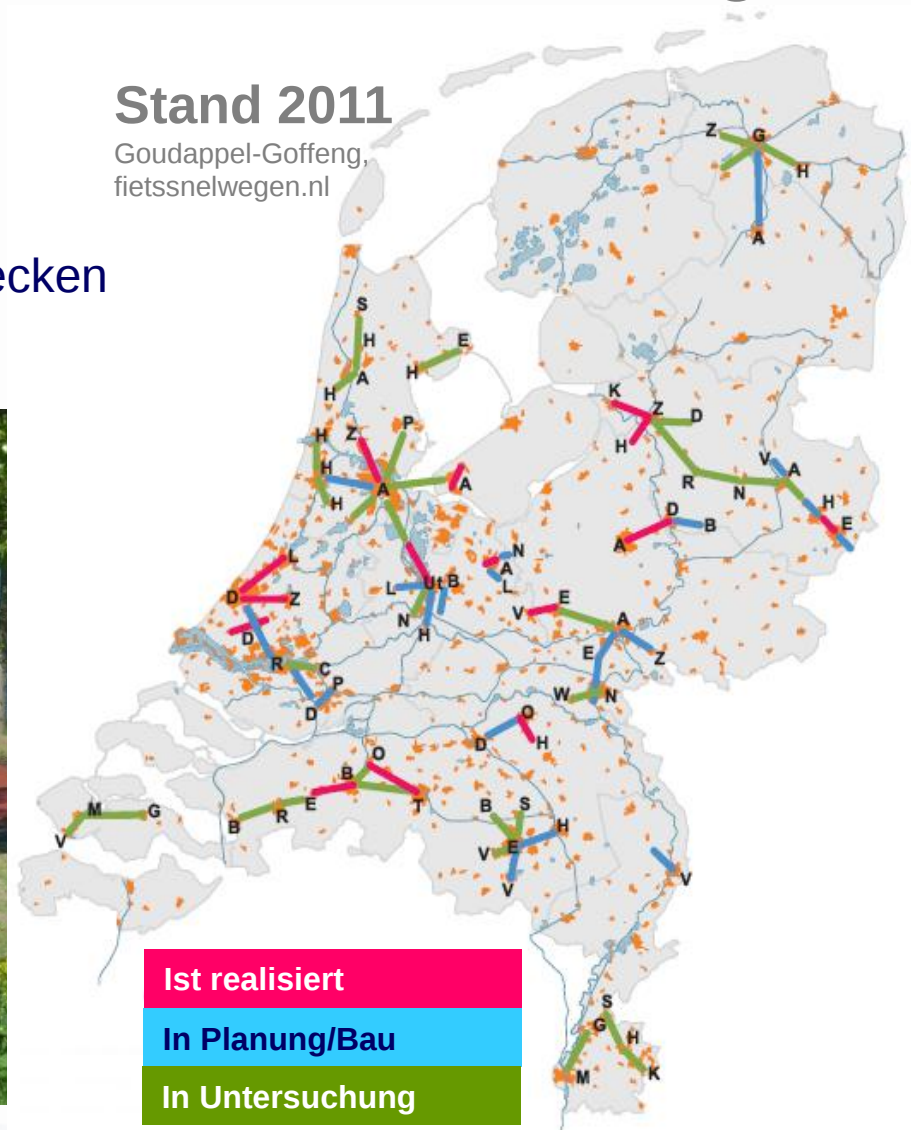
„Radschnellstraßen“ oder „schnelle Radwege“?

- Nationales Netz
- Einheitliche Standards
- 31 Mio. € (2008-2014) für ca. 15 Strecken



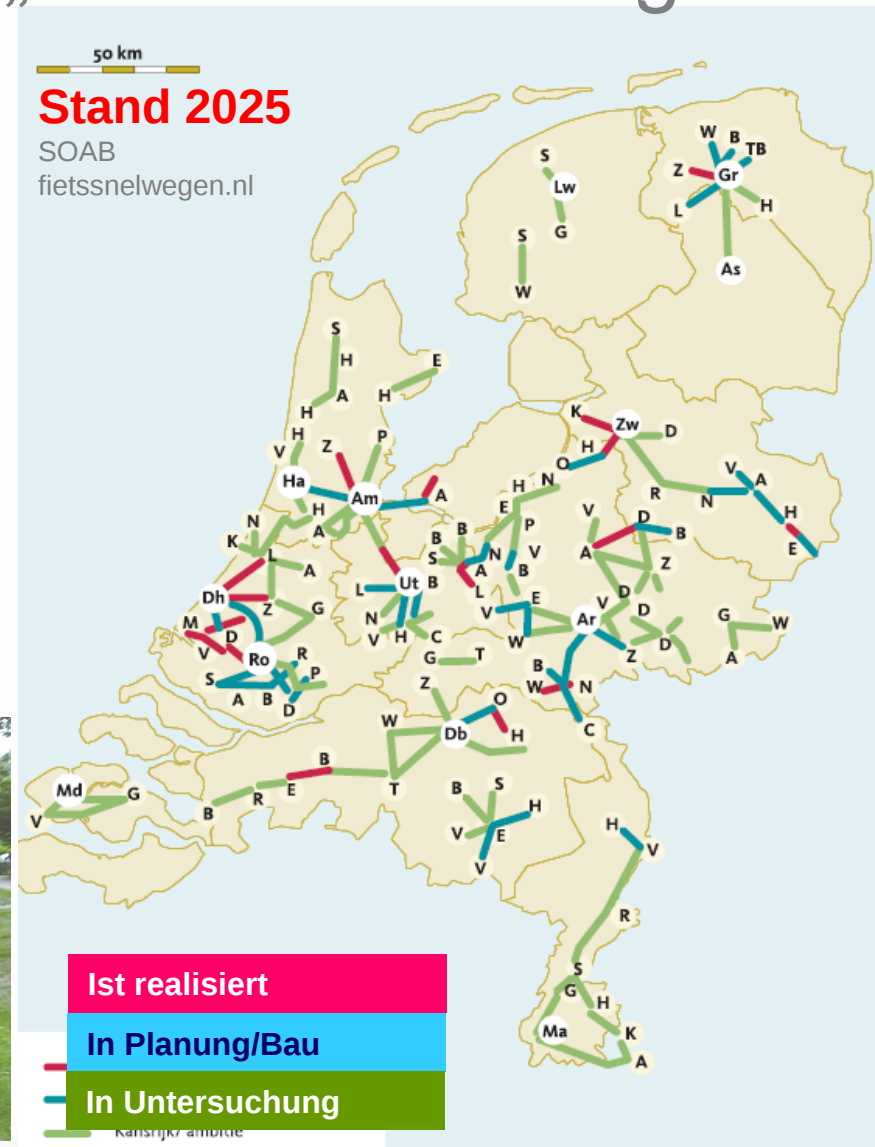
Stand 2011

Goudappel-Goffeng,
fietssnelwegen.nl

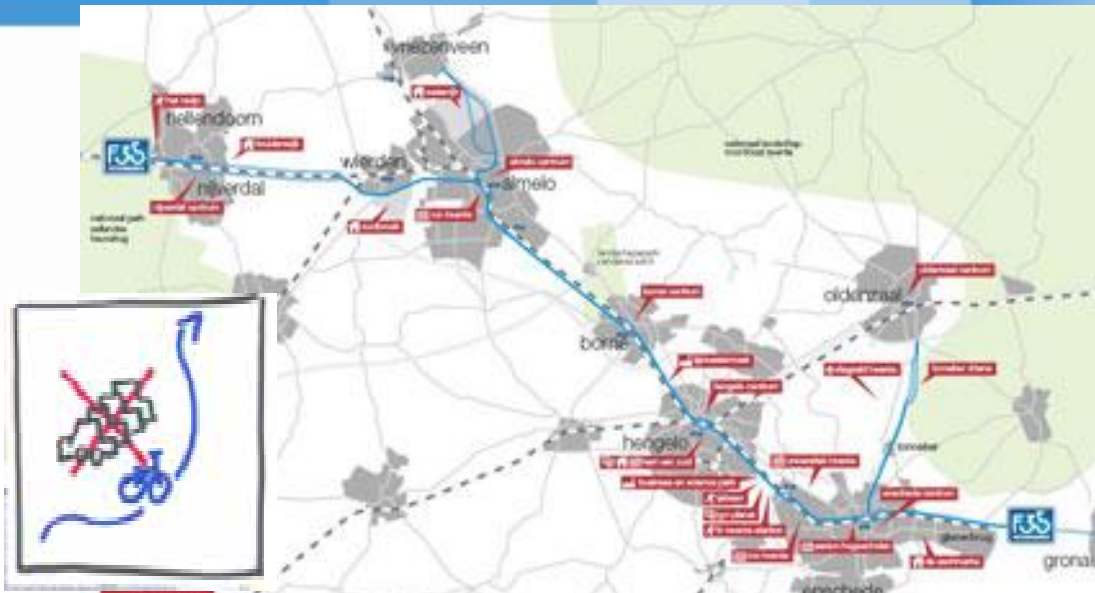


„Radschnellstraßen“ oder „schnelle Radwege“?

- Nationales Netz
- Einheitliche Standards
- Bis 2025 ungefähr 675 km
- Ca. 700 Mio € (u.a. staatl. Förderung)



Autobahn 35 & Radschnellweg 35 „Fahr staufrei Rad“



„Snelbinder“ Nimwegen (Nijmegen)

- Staus auf der Waalbrücke
- Stadterweiterung auf der gegenüberliegenden Seite

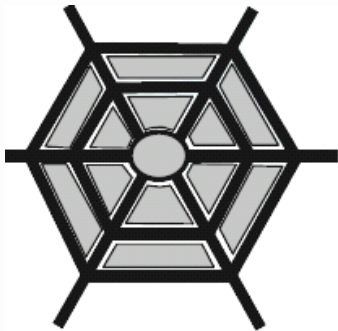


Neue Radschnellverbindung innerorts

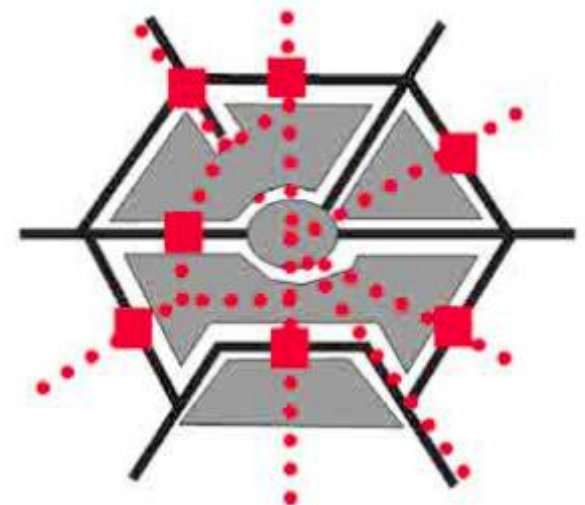
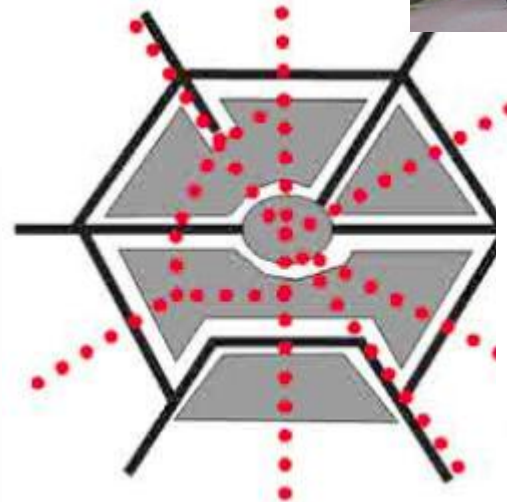
SRL-Stadt.Begegnung in Nimwegen 2013



Schwerpunkte des Netzausbaus? (Zwolle, NL)

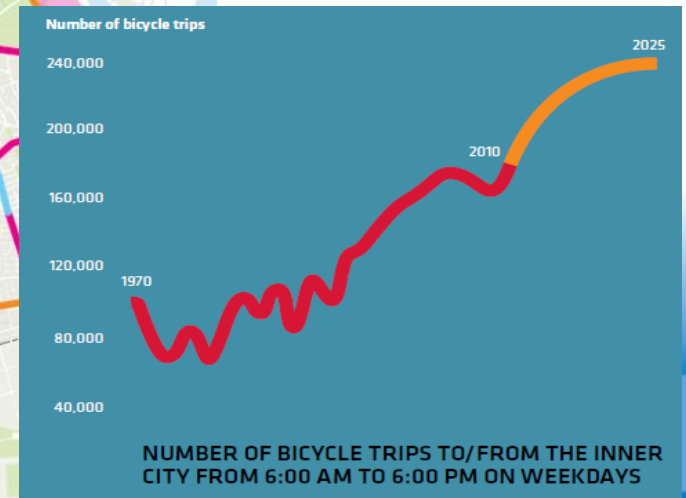
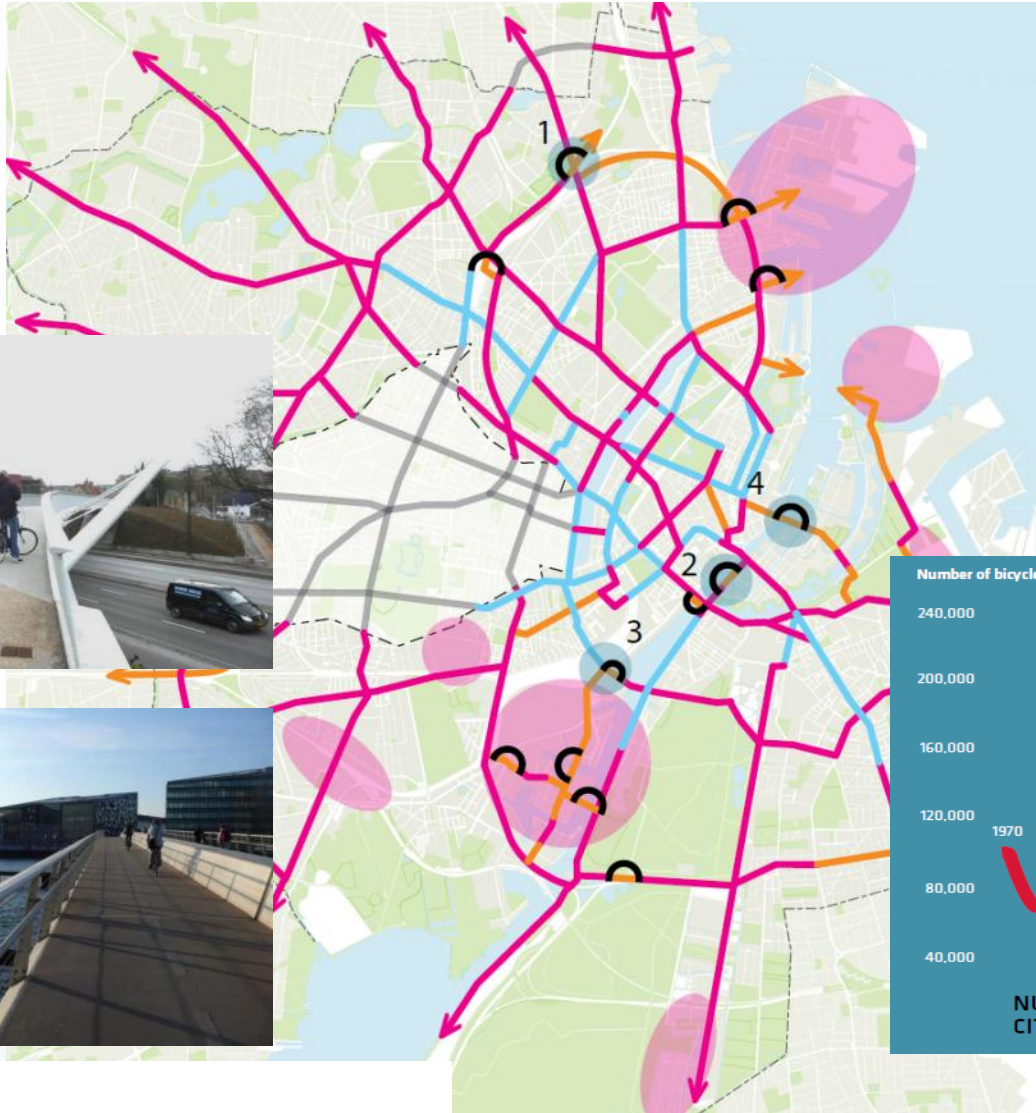


1. Kfz-Verkehr bündeln
2. Hochwertige Radrouten
3. Sicherung der Knoten



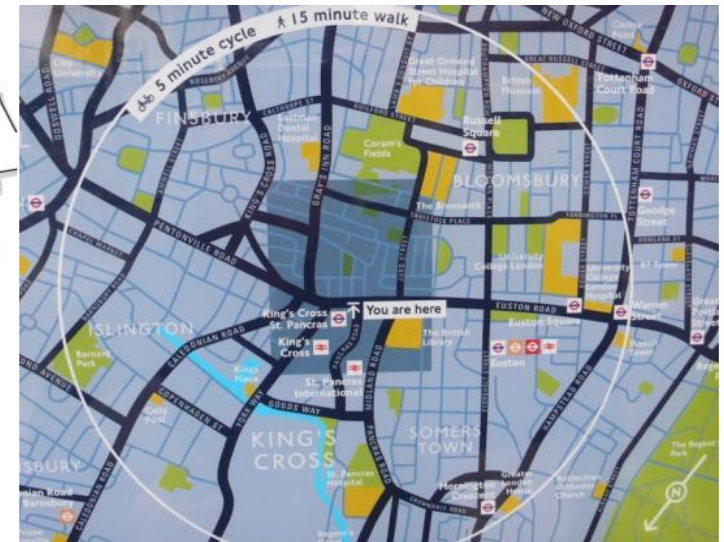
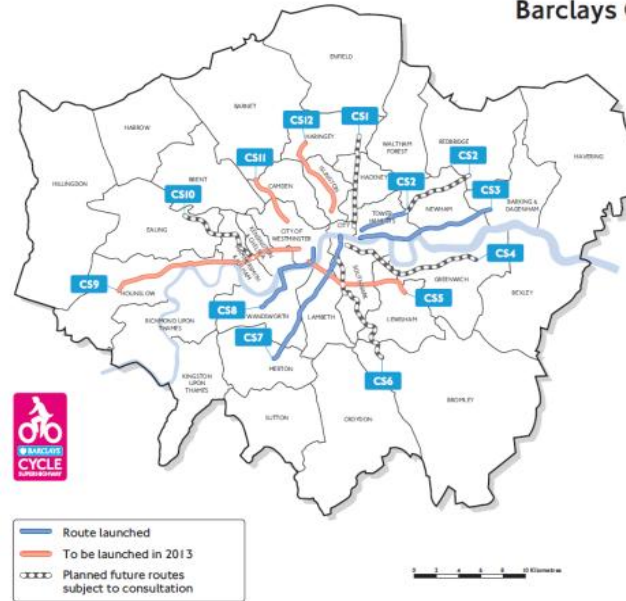
Darstellung Ligtermoet & Partners,
Büro für Verkehrsplanung, NL-Gouda
(nach Verkehrskonferenz Schweiz; VKS-Bulletin 2-2012)

Strategie Stadt Kopenhagen 2025



London: „Cycle Superhighways“ & Bike Sharing

Barclays Cycle Superhighways



London

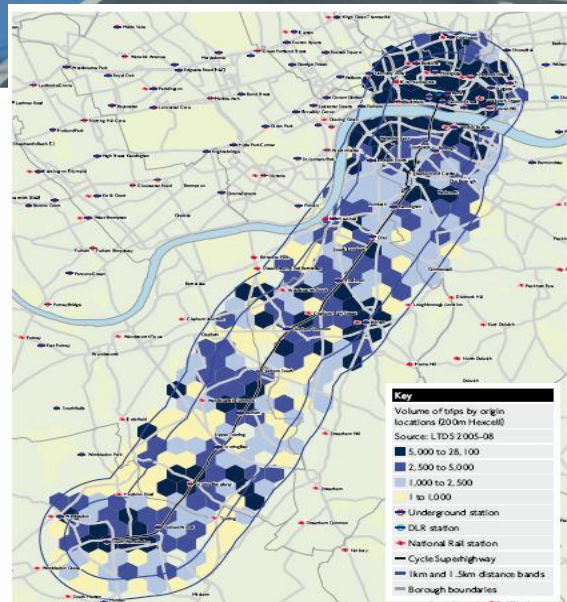
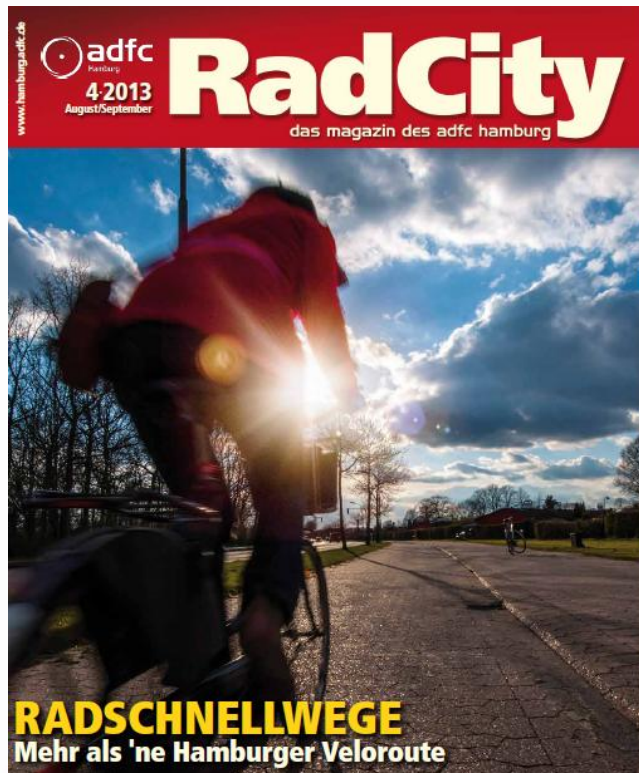


Figure 8. A map showing the demand analysis used for route planning of route 7
 ©2009 TeleAtlas N.V. & Hertzogenbosch. All rights reserved.
 ©Crown Copyright and database right of the Crown 2007. All rights reserved. Transport for London



ADFC und VCD, unabh. Initiativen, Blogging...

*„**Wer sind wir?** Wir sind Bürgerinnen und Bürger der Stadt, die sich für den Ausbau des Radverkehrs in Köln engagieren. Wir sind Fahrrad-Blogger, Mitglieder von ADFC und VCD, Mitglieder von DEINE FREUNDE oder einfach interessierte Radfahrer. Wir treffen uns jeden 2. Donnerstag im Monat ...“*

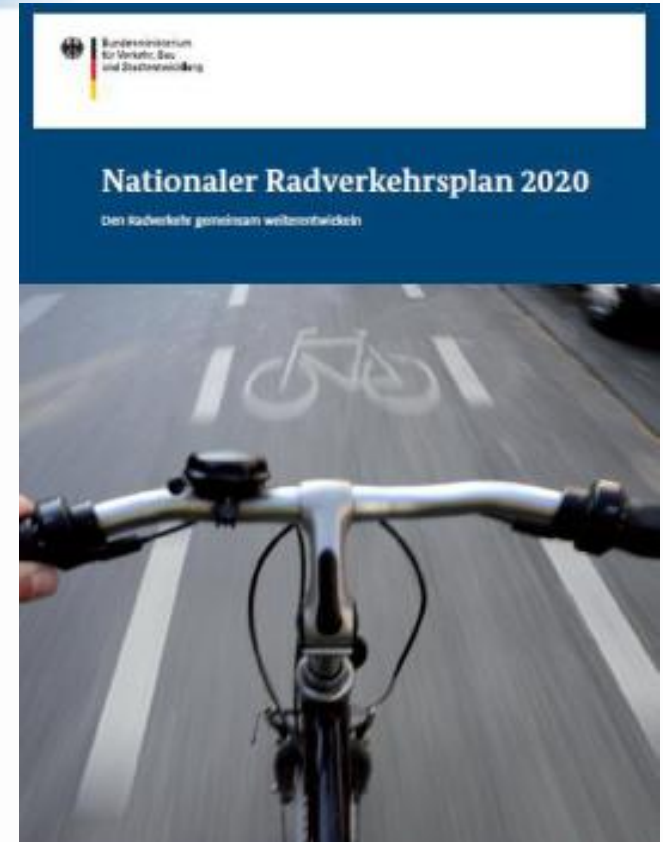


NRVP 2013-2020

2. Nationaler Radverkehrsplan kommt rechtzeitig:

„Mit der Zunahme des Radverkehrs sind weitere innovative Infrastrukturprojekte zu entwickeln. Dazu gehören ausdrücklich auch so genannte **Radschnellwege**... “

„Je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln soll diese Förderung ergänzt werden um so genannte **Leuchtturmprojekte** ... (z. B. zu **Radschnellwegen** oder zu Fahrradabstellanlagen)....



FGSV-Arbeitspapier

„Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (RSV)“

Endredaktion im Herbst 2013, Ergänzung zur ERA:

1 Anlass

2 Definition, Qualitätsanforderungen

3 Einsatzfälle und Potenziale

4 Führungsformen, Entwurfselemente

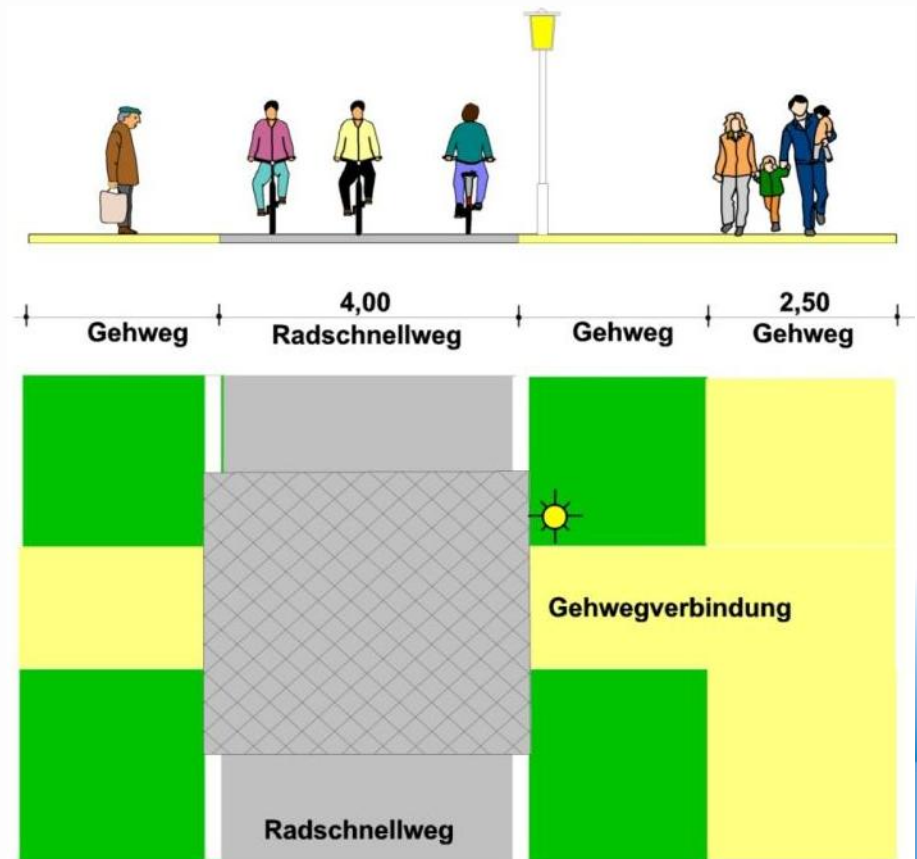
5 Unterhaltung und Betrieb

6 Ausstattung (Beleuchtung, FWW, Servicepunkte)

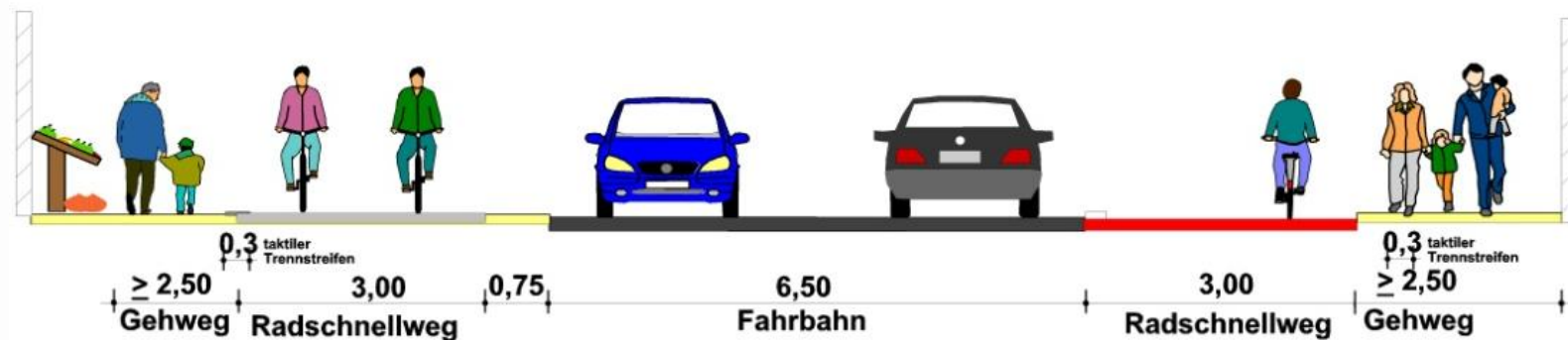
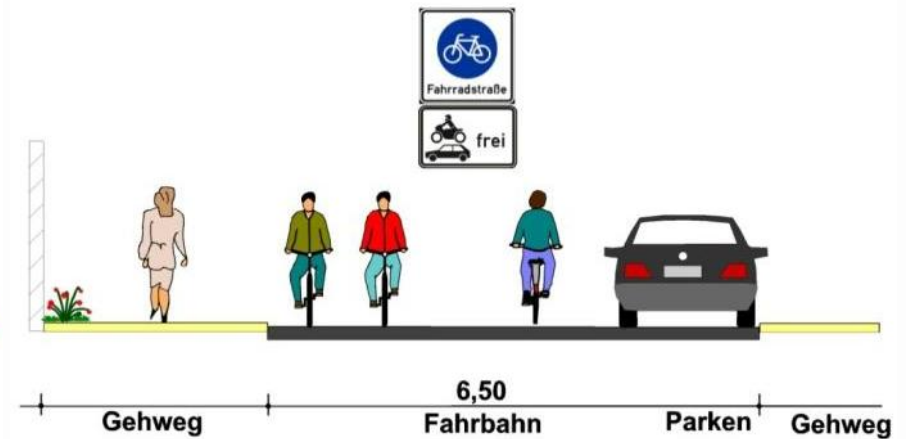
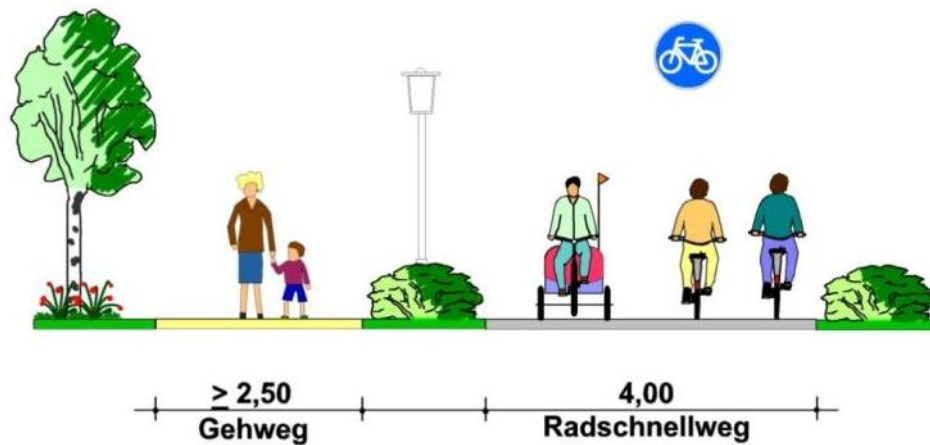
7 Marketing, Partizipation

8 Umsetzungsaspekte (Planungsrecht Fußgängerverträglichkeit; Potenzialermittlung; städtebauliche Integration)

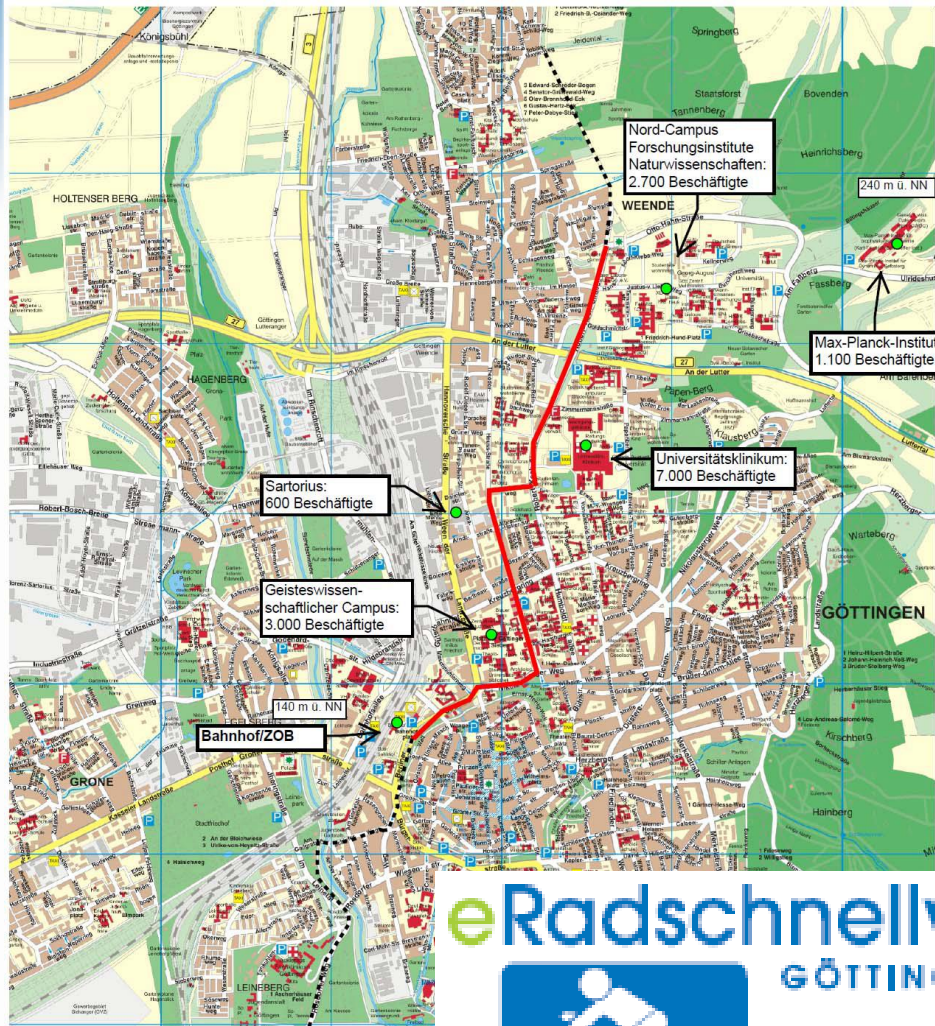
9 Ausblick (Pedelecs, EU-Weißbuch V.)



FGSV-Arbeitspapier Radschnellverbindungen



Erstes bald realisiertes Projekt in Göttingen



Ca. 15.000 Arbeitnehmer und 25.000 Studierende studieren im Korridor
Schwerpunkte:

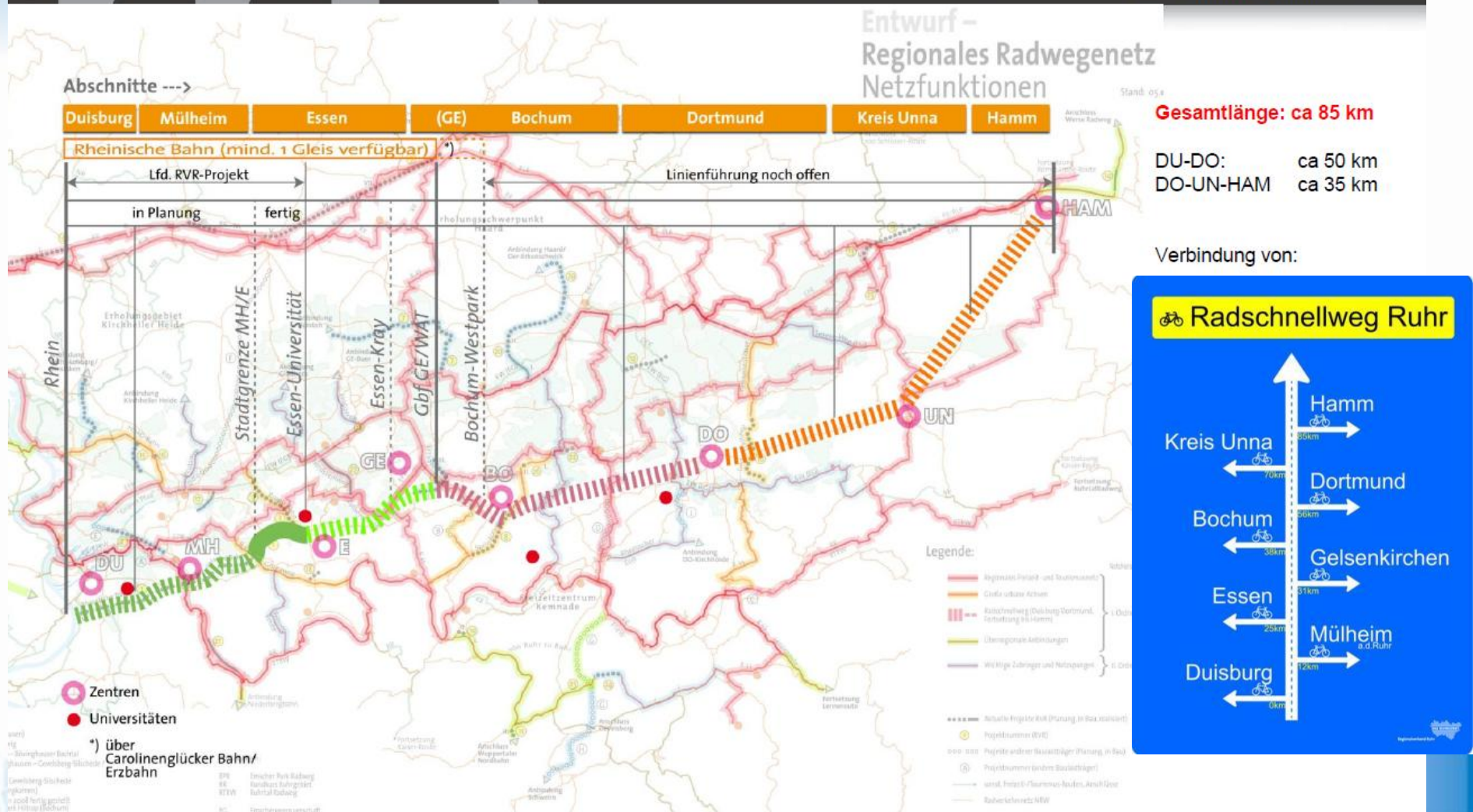
- Knoten (kurze Wartezeiten für Radf.)
- Hauptverkehrsstraßen, Querungen
- Erschließungsstraßen
- Ladestation mit Schließfächern im Fahrradparkhaus am Bahnhof
- Pedelectests bei Arbeitsgebern mit GPS-Tracking
- Begleitforschung.

**Finanzierung aus Bundesmitteln fürs
 Schaufenster Elektromobilität**
 (www.eradschnellweg.de)



NRW: Wettbewerb 2013, Pilotprojekte, Änderung des Landesstraßengesetzes

Radschnellweg Ruhr



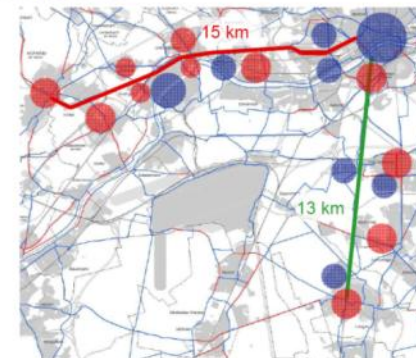


Radschnellwege als planerische Antwort

Langen - Frankfurt

 Gewerbestandort

● Wohnstandort



Kiel

Seit 25.10.2013: Erster Bauabschnitt der Veloroute 10
zwischen CittiPark und
Christian-Albrechts-Universität



Foto: E. Süselbeck



Neue Ausflugsrouten in Deutschland

NRW „Marktführer“ im Bahntrassenradeln

„Fläming-Skate“
bei Berlin

Erzbahntrasse
(Bochum- Gelsenkirchen)



Schnell wachsendes Netz „im Bergischen“



Temporäre „Raststätte“ Kirchengemeinde Wermelskirchen



Fuß- & Radverkehr, Aufenthalt?



„Verkehrsberuhigung des Radverkehrs“

FGSV: Ad-hoc-AK „Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen“

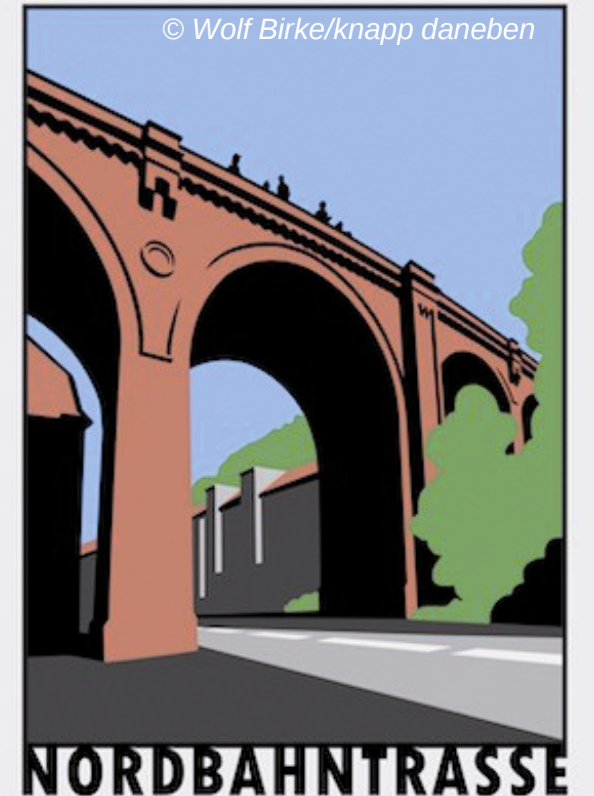
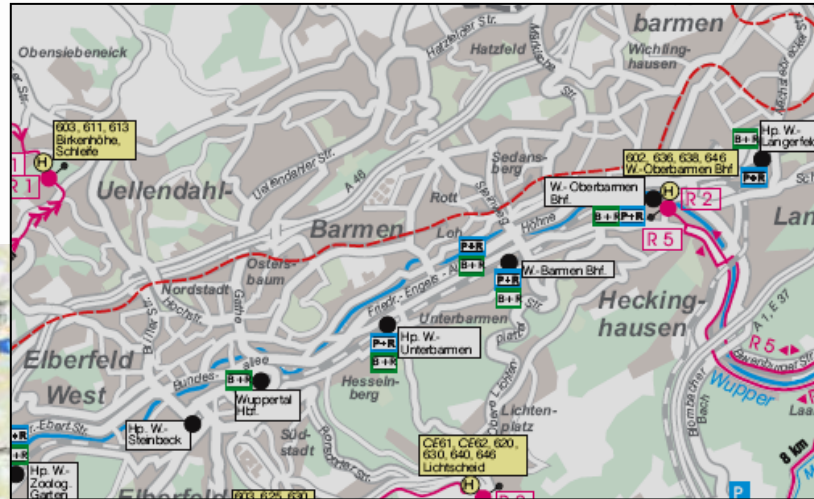
- **Respekt beim Fahrradtempo**
- **Genug Platz im Grünen**
- **Keine Fahrrad- /MTB-Routen auf Qualitätswanderwegen**



Bahntrassenradeln in und um Wuppertal

Anstoß aus der Zivilgesellschaft

Bartoschek, bahntrassenradeln.de



Beitrag zur Baukultur Ruhrgebiet



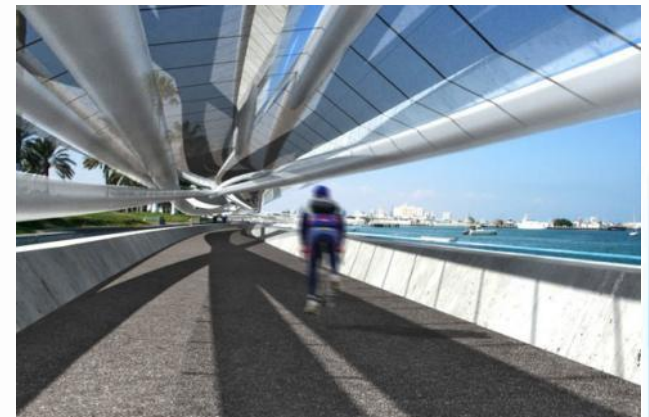
Ausblick 2030/2050: Vielfältige Zukunftsbilder



„Die Velo City“ von Chris Hardwicke (2006),
kanadischer Architekt



Aus „Technicity“ 1/2013 (Daimler)



Heruntergekühlter RSW für Doha /Katar

Berücksichtigen neuer anliegender Nutzungen!



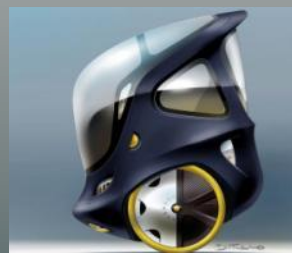
Langlebige Infrastruktur

auch für die postfossile Zeit mit Elektromobilität auf 2, 3, 4 Rädern?



Harmonisierung der Geschwindigkeit bei E-Mobilen?

Geschwindigkeit	Führerschein Alter	Fun-/Freizeit-Mobile	PEDELECS E-Bikes	Citymobile	Citylogistik-mobile
bis 25 km/h	(-) 15	↓	↓		
bis 45 km/h	M oder S 16	↓	↓	↓	↓
bis 80 km/h	A 1 18	↓		↓	↓
bis 125 km/h	B 18			↓	



Kapazitätsorientierte Radverkehrsplanung



Fahrrad(gemeinschafts)garagen (NL, FR, DE, AT)

z.B. am Bahnhof, Nachrüstung für Pedelecs



Radverkehr zur Unterstützung und Entlastung des ÖPNV

- ÖPNV in DE in der Klemme: steigende Fahrgastzahlen bei konstantem Angebot wg. der Kommunalfinanzen
- Bike & Ride: größere Reichweite der Haltestelle
- Entlastung in der Morgenspitze durch Fahrrad vom Bahnhof bis Arbeitsplatz parallel zum ÖPNV
- Ungleichmäßigerer Jahresgang?



Fahrradportal nrvp.de

5000 Files: Neuigkeiten, Praxisbeispiele, Literaturdatenbank, Newsletter
28 Kompaktinfos *Forschung Radverkehr* (44 in Englisch *Cycling Expertise*)

Cycling Expertise



Cycle Highways

A new concept from the Netherlands

In the Netherlands the expansion of cycle paths has been on the agenda for a long time. In the early 1980s, time-saving, continuous cycle paths were already being tested in Tilburg and The Hague. The Netherlands is certainly not the only country faced with the problem of congested motorways and access roads to city centres, but it was here that the new concept of cycle highways was developed first. The main purpose of cycle highways is to enable cyclists commuting within a distance range of 15 km (9 miles) to reach their destination fast and safely.

The term 'cycle highways' denotes high-quality cycle paths that offer a direct connection between home and work. They allow users to cycle at a constant speed with relatively low energy expenditure because the routes are free of intersections (under- and overpasses), consist of linear stretches and large-radius curves, have a good surface and are wide enough to allow overtaking and side-by-side cycling. The conceptual comparison with highways is intentional: Cycle highways are cycle paths separated from the rest of the traffic and on which cyclists generally have the right of way away from main roads, so as to allow them to reach higher speeds with relatively low energy expenditure. Among the various Dutch case studies, this principle has been followed in all but a few exceptional cases.

Cycle highways are normally 3 to 15 km (2 to 9 miles) long and have a system of 'slip roads' for entering and exiting at towns and villages along the route. The objective hitherto of promoting cycling as a means of transport in particular for short journeys (up to five km/ three miles) has now been expanded to include medium-length journeys. Longer journeys by bicycle replace equally long car journeys and thus make a significant contribution to climate protection while, at the same time, offering an effective way to promote healthy exercise.

Cycle highways are now under development in other European countries as well:

Cover images: Left: Cycle street in Houten, Netherlands. © Jörg Thiemann-Linden; Right: Cycle bridge as part of a cycle highway in Nijmegen, Netherlands. Source: commons.wikimedia.org/wiki/File:Snellinder.jpg © Galway Girl

Contents

- A new concept from the Netherlands 1
- First plans for cycle highways in Germany 2
- Arguments in favour of cycle highways 2
- Integration into supra-regional mobility concepts 3
- Design principles ('building blocks') 3
- Information and Marketing 4
- Conclusion 4

Cycle highways are normally 3 to 15 km (2 to 9 miles) long and have a system of 'slip roads' for entering and

Forschung Radverkehr international O-1/2010

rad zur Schule

am Schulanfang: In zweiter Reihe geparkte Autos hindern den normalen Verkehrsfluss, die Kinder steigen zwischen nur kurz anhaltenden Fahrzeugen aus, die jederzeit wieder losfahren können und zu Fuß oder mit dem Fahrrad ankommende Schüler gefährden.

Die Sorge um die Sicherheit der Kinder bringt viele Eltern dazu, trotzdem das zeit- und kostenaufwändige Elternkennzeichen leuchtend zu lassen. Die Sorge ist nicht aus der Luft gegriffen: Laut STVR waren in 2009 311.045 Kinder unter 12 Jahren in einen Verkehrsunfall verwickelt. Ein Drittel davon ist immer ein Auto. Trotzdem gilt: Jede geparkte Autofahrt stellt das Unfallrisiko für Kinder auf der Straße.

In einer Schule sind zudem verschärfte Altklassenverbote strengen, die sich im Verkehr unterschiedlich verhalten. Diebstahl: Mindestens 100 Euro (M). © Prof. Victor Lindt

Fahrradbilanz (Fietshalans) in den Niederlanden

Die Radbilanzvermessung Fietshalans als ausführende Aktion

Mit der sogenannten Fahrradbilanz existiert in den Niederlanden ein landesweit angewandtes System zur Messung der Radverkehrsqualität. Anfang der 1990er-Jahre beschloss das Verkehrsministerium, im Rahmen der nationalen Radverkehrsstrategie ein Benchmarking-Projekt zu initiieren, um detaillierte und vergleichbare Informationen über die Radverkehrsqualität zu erhalten.

Plan

radverkehrsqualität

ile und stadtweite Fahrradbilanzen

Bereich des Radverkehrs (präzisiert) sowie einige klassische und einfach nutzbare Instrumente zur Messung der Radverkehrsqualität vorgestellt.

Plan

klungsplan

verkehrsstrategien konzipieren und

Mobility Planning
weite Orientierung für klungsplanung

empfehlungen im Rahmen des Anle Urban Mobility Planning, vor Urban Transport Planning) eines des Stadtverkehrs, um Verkehr integrieren. Dabei geht es nicht nur, sondern vielmehr um ei-

Strom zielorientierten Verkehrsnetzes (Bild). Alltäglicher Stadtverkehr in den Bild

eneration zielorientierter VEP

ropawerte Orientierung 1
ien: Local Transport Plans 2
Plans de Déplacements U) 3
Ansätze einer zielorientierten-entwicklungsplanung 4



Fahrradportal > Projekte > Pedelec

Pedelec

Das Pedelec – ein innovatives, umweltfreundliches Verkehrsmittel

Pedelects sind Fahrräder mit elektronischer Tritunterstützung bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Ein batteriegetriebenes Fahrrad, das größere Distanzen, als sie mit einem normalen Fahrrad üblich sind, überbrücken kann.

Die folgenden Seiten bieten Informationen rund um das Pedelec und seine Einsatzmöglichkeiten als alternatives und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Die technische Neuerungen und Anbieter von Pedelects wird nur in geringem Umfang berichtet.



Neue Schwerpunktthemen ab Dezember 2013 unter
www.nrvp.de/radschnellweg/
www.nrvp.de/pedelec/

Aktuell

Neuigkeiten

Termine

Wettbewerbe

Themen

EU, Bund, Länder

Praxisbeispiele

Service

Fördermöglichkeiten des Bundes

Förderfibel Radverkehr

Links

Literaturdatenbank

Newsletter

RSS-Feed

Projekte

Öffentliche
Fahrradverleihsysteme

Pedelec

Neuigkeiten

Termine

Praxisbeispiele

Schaufensterprojekt Pedelec-Korridor

Nutzeranalysen

Mobilitätskonzepte

Parken und Laden

Service und Technik

Ordnungsrahmen

Materialsammlung

Forschung Radverkehr

Danke für die
Aufmerksamkeit.

Fragen?
Eigene Erfahrungen?

Jörg Thiemann-Linden

Stadt- und Verkehrsplaner (Dipl. Geogr., SRL)

Difu - Deutsches Institut für Urbanistik

Zimmerstraße 13-15, 10969 Berlin

030 – 39001 138, 0177 - 5902053

thiemann-linden@difu.de

www.nrvp.de; www-difu.de

