

Radschnellwege

Was machen die Niederlande anders?

Er beginnt gleich hinter Gronau: Der Fietssnelweg FS 35 wird im Endausbau über 60 Kilometer von der deutschen Grenze bis Almelo führen. Unser Autor hat sich vor Ort umgesehen und mit den Planer*innen des FS 35 unterhalten.

> Andreas Thiel

Er ist 4,60 Meter breit, durchgängig in roter Farbe und verläuft hauptsächlich entlang von Bahntrassen. 35 Kilometer sind bereits befahrbar; der Endausbau ist für 2030 geplant. Die Kosten werden bei 60 Millionen Euro liegen, also etwa eine Million Euro pro Kilometer.

Deutschland: Viele Pläne, noch wenig realisiert

Auch in Deutschland gibt es verschiedenste Projekte. In Nordrhein-Westfalen, das etwa so viele Einwohner*innen wie die Niederlande hat, gibt es acht Projekte, die sich zumeist in Planung oder Vorplanung befinden. Das bekannteste und engagierteste Projekt ist der Radschnell-

weg RS 1, der einmal auf 105 Kilometern quer durch das gesamte Ruhrgebiet führen soll. Obwohl seit fast zehn Jahren das erste 15 Kilometer lange Teilstück von Mülheim an der Ruhr nach Essen auf einer eigenständigen Trasse rege genutzt wird, stockt der weitere Ausbau seither. Geschätzte Kosten für den gesamten RS 1: 184 Millionen Euro.

Eindrucksvoll ist die Karte der Radschnellweg-Projekte in Baden-Württemberg. Fertig ist jedoch nur die Strecke Stuttgart–Böblingen mit zehn Kilometern. In Hessen ist gerade eine Verbindung von Frankfurt am Main ins Umland eröffnet worden. Und in Hamburg

plant man sieben Projekte mit den benachbarten drei Bundesländern.

Mehr Zielgruppen

Hierzulande sollen Radschnellwege vor allem eine schnelle Verbindung zur Arbeit ermöglichen. Dagegen planen die Niederländer ihre Radschnellwege für fünf Nutzer*innengruppen: Berufsspendler*innen, Schüler*innen und Studierende, Freizeitradler*innen, Familien mit Kindern und Wirtschaftsverkehr auf Lastenrädern. Dieses unterschiedliche Verständnis schlägt sich in der Zahl der erwarteten und erzielten Nutzer*innen nieder: Der RS 3 durch Ostwestfalen beispielsweise soll 3.000 Radelnde am Tag erreichen. Dagegen kommt der FS 35 bei Enschede auf 4.000 bis 5.000 pro Tag – dieses Gebiet ist halb so dicht besiedelt wie Ostwestfalen.

Die Niederländer haben nicht nur gute Radwege, sie haben auch deutlich mehr Fahrradforschung an den Unis. Dort hat man herausgefunden, dass 80 Prozent aller Wege mit dem Rad unter zehn Kilometer Länge stattfinden. Niederländische Radler*innen möchten vor allem gleichmäßig dahingleiten, ohne Störungen durch Ampeln, Kreuzungen oder Mülltonnen. Deshalb finden wir dort viel mehr Tunnel und Brücken speziell für Radelnde als bei uns.

Schöne (Bahn-)Trassenführung

Da tun sich Parallelen auf: Vor 150 Jahren galt es, ein neues Verkehrsmittel in die bestehende Siedlungsstruktur zu integrieren. Dieses Verkehrsmittel mochte zwei Dinge nicht – Steigungen und



Radschnellweg durch das niederländische Borne: Immer schön an der Bahn lang Foto: Andreas Thiel

Stop-and-Go-Verkehr. Also baute man für die Bahn viele Dämme, Tunnel und Brücken. Heute geht es darum, den Radverkehr in eine für das Auto geplante Struktur zu integrieren. Auch er mag weder Steigungen noch Stop-and-Go. Deshalb orientieren sich die Niederlande bei der Radschnellweg-Planung an den Bahnstrecken. Sie nutzen unbebaute Schutzstreifen und Grundstücke, auf denen früher Schotter, Sand oder Schrott gelagert wurden. Die Kooperation mit der staatlichen Eisenbahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen ist gut; Flächen abzugeben scheint dort kein Problem zu sein.

Anders zum Beispiel der Planungsansatz des schon erwähnten Radschnellwegs RS 3 von Rheda-Wiedenbrück bis Minden: Er wird konsequent entlang der Bundesstraßen geplant. Ein Landschaftserlebnis wird nur im Freizeitverkehr zugestanden. Angeblich möchten Berufspendler*innen ausschließlich schnell sein. Sie stören sich vermeintlich nicht am Lärm und Gestank einer Bundesstraße.

Best Practice: Nordbahntrasse und RS 1 von Mülheim nach Essen

Es gibt aber auch gute Beispiele in Deutschland wie die Nordbahntrasse in Wuppertal. Sie ist das einzige fertige Projekt in Nordrhein-Westfalen und seit 2014 durchgängig befahrbar. Der 22 Kilometer lange Fuß-, Rad- und Inlineskaterweg verläuft über viele Brücken und Viadukte sowie durch fünf ehemalige Eisenbahntunnel auf den stillgelegten Trassen der Rheinischen Strecke und der Kohlenbahn. Mit seinen geringen Steigungen fördert die Nordbahntrasse den Radverkehr enorm in der topografisch anspruchsvollen Stadt.

Auch der Radweg RS 1 von Mülheim nach Essen wurde auf einer ehemaligen Bahntrasse gebaut. Damit überwindet er Querstraßen, Bachläufe und Geländesenken auf Brücken oder Dämmen. Im dicht besiedelten Ruhrgebiet kann man sich auf diesem Radschnellweg das Überqueren stark befahrener Kreuzungen ersparen.



Fatloht-Tunnel der Wuppertaler Nordbahntrasse Foto: Im Fokus / Wikimedia Commons [CC BY-SA 4.0]

Kleinerer Planungsmaßstab

In Deutschland sind Radschnellwege Aufgabe der Bundesländer. Gerade bei Großprojekten wie dem über 100 Kilometer langen RS 1 im Ruhrgebiet gibt es sehr viele Planungsbeteiligte. Deshalb stecken solche Vorhaben jahrelang im Verfahren und erfordern sehr viele zeitaufwändige Gutachten.

Die Niederlande planen dagegen ihre Radschnellwege im Rahmen einer Provinz. Eine Provinz hat zirka 1,5 Millionen Einwohner*innen – eine gut geeignete Größe und Struktur für regionale Planungen wie einen Radschnellweg. Dabei verzichten unsere Nachbarn auch auf die zeitaufwändigen Machbarkeitsstudien und Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Sie wissen aus der Auswertung von älteren Projekten, dass eine gute Radwegeführung den Umstieg vom Auto zum Fahrrad bewirkt und zusätzlich die Fahrradunfälle reduziert.

Was wir also lernen können: Radwege müssen ein geschlossenes Netz innerhalb einer Stadt und in die Nachbarstadt bilden. Ein fünf Meter breiter Weg braucht nicht die aufwändige Auswirkungsbetrachtung einer Autobahn- oder ICE-Trasse. Wenn man neu plant, scheinen Wege neben oder auf Bahntrassen als Verbindung zwischen Nachbarstädten besser geeignet als die Bundesstraßen. Und verlassene Bahntrassen haben alles, was des Radlers Herz begehrt. Schaut euch auch die weniger bekannten Städte in den Niederlanden an, zum Beispiel Enschede, Eindhoven oder Zwolle.

> Andreas Thiel hat vor 40 Jahren in Bielefelds erstem selbstverwalteten Fahrradladen gearbeitet; an diese frühe Prägung für eine fortschrittliche Radpolitik will er jetzt wieder anknüpfen. In AKP 3/2023 schrieb er über „Radverkehrsplanung in den Niederlanden – Der Flow macht den Unterschied“ (Seite 35).