

# Weiterer Schritt Richtung Radautobahn



NRW plant Radschnellwege, die Pendler vom Auto aufs Rad bugisieren sollen. Die Fahrradautobahnen versprechen Vorrang für Radfahrer. Ein fünf Kilometer langes Stück des Radschnellwegs im Ruhrgebiet wurde gerade eingeweiht. Er soll mit dem bestehenden Netz an der Zeche Zollverein in Essen (Bild) verbun-

den werden. Für andere Radwege laufen Machbarkeitsstudien, unter anderem für einen euregionalen zwischen Aachen, Herzogenrath, Kerkrade und Heerlen. Das NRW-Verkehrsministerium stellte in dieser Woche Landstraßen mit Radschnellwegen gleich: eine wichtige Weiche für die Finanzierung. ► SEITE 9

# NRW plant Radautobahnen für Pendler

Das Land stellt Geld für die Machbarkeitsstudien von fünf Schnellwegen zur Verfügung. In Aachen wird das Ergebnis 2016 erwartet.

VON MADELEINE GULLERT

**Aachen.** Radschnellwege sollen Pendlern in Nordrhein-Westfalen den Weg zur Arbeit erleichtern. Anstatt mit dem Auto im Stau zu stehen, sollen künftig Tausende mit dem Fahrrad auf den gut ausgebauten breiten Wegen radeln. Testen können das jetzt schon Radfahrer im Ruhrgebiet. Dort wurde vor einigen Tagen ein fünf Kilometer langes Stück des sogenannten RS 1 zwischen Essen und Mülheim eröffnet. Zurzeit laufen außerdem vom Land finanzierte Machbarkeitsstudien für mehrere Fahrradautobahnen, auch für einen euregionalen Radschnellweg zwischen Aachen – Herzogenrath – Kerkrade – Heerlen. Doch bis die Projekte fertig sind, ist es ein weiter Weg.

In dieser Woche wurde aber schon einmal eine wichtige Voraussetzung zur Umsetzung geschaffen: Das Landeskabinett beschloss, Radschnellwege Landesstraßen gleichzustellen. Eine entsprechende Änderung des Straßen- und Wegegesetzes wurde damit auf den Weg gebracht. Die Strecken werden laut NRW-Verkehrsministerium wie Landesstraßen vom Land gebaut. Bei Großstädten mit mehr als 80000 Einwohnern müssen die Städte zwar zahlen, sollen aber laut Ministerium mit Fördermitteln unterstützt werden.

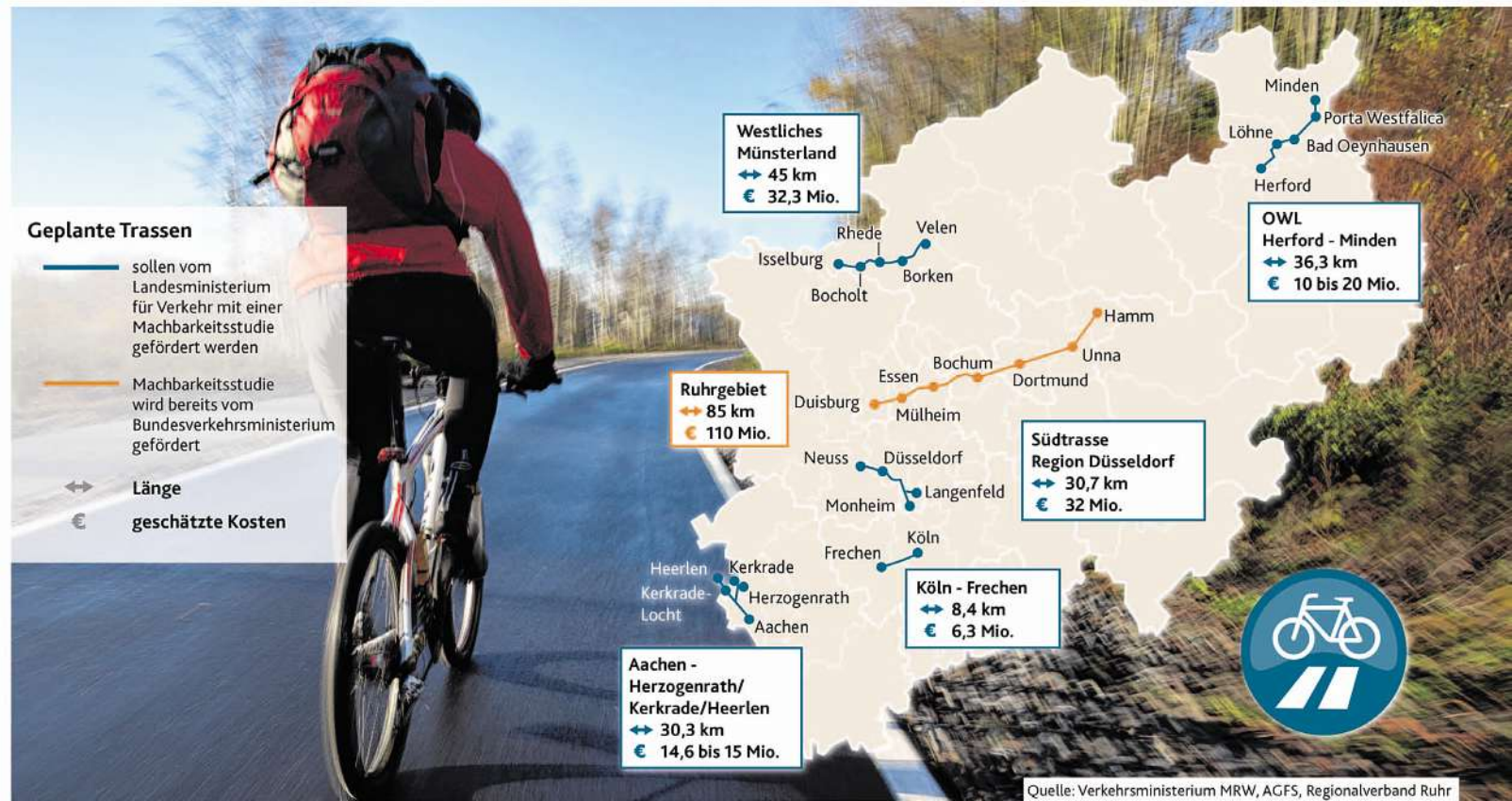
## Vorbild sind die Niederlande

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 für NRW



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

RS1 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 fördert 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 Pedelecs fahren, ist ein Radschnellweg attraktiv“, sagt Costard und verweist auf den beliebten Vennbahnweg, der aber viel zu schmal ist, um ein Radschnellweg zu sein.

Doch wie sieht der Zeitplan für

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.

## „NRW ist einmal mehr Schrittmacher in Sachen Radverkehr.“

MICHAEL GROSCHEK (SPD),  
NRW-VERKEHRSMINISTER

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 Bevorzugung 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



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

# Runter vom Fahrradweg – und ab auf die Straße

In Köln und Düsseldorf wollen die Stadträte die Radwegebenutzungspflicht aufheben. In Aachen hat man damit längst angefangen.

**Köln/Düsseldorf.** Radfahren ist auf der Straße sicherer als auf dem Radweg. Das sagen Experten des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC). Einige Städte in Nordrhein-Westfalen überlegen deshalb, die Radwegebenutzungspflicht abzuschaffen. Der Rat der Stadt Köln beschloss jüngst die Aufhebung der Pflicht. In Düsseldorf plant der Rat dies ebenfalls.

„Ein sehr großer Teil der Radwege ist nicht gebaut worden, um Radfahrern eine zügige und sichere Fahrt zu ermöglichen, sondern um Autofahrern freie Fahrt zu gewähren“, sagt Daniel Wegerich vom ADFC NRW. Planerisch habe man Fußgänger und Radfahrer vernachlässigt. Das sei gefährlich. Gerade beim Rechtsabbiegen von Autos gebe es immer wieder schwere Unfälle, weil Autofahrer die Radfah-

rer, die an der Kreuzung geradeaus fahren wollen, übersehen. Befinden sich beide Verkehrsteilnehmer auf der Straße, ist es sicherer.

„Wir befürworten deshalb die Aufhebung der Radwegebenut-

## „Wir befürworten die Aufhebung, aber wir sind auch für gute Radwege.“

DANIEL WEGERICH, ADFC NRW

zungspflicht, aber wir sind auch für gute Radwege“, betont der ADFC-Mann. Natürlich sei es leichter, Radfahrer auf die Straße zu lassen, als gute Radwege zu bauen. Doch die seien sinnvoll.

Wenn die Städte die Radwegebenutzungspflicht aufheben, können Radfahrer selbst entscheiden, ob sie lieber auf der Straße oder auf dem Radweg fahren. Die Radwegebenutzungspflicht und damit das Verbot, auf der Straße zu fahren, besteht, wenn ein blaues Schild dies anzeigt. Doch wie immer ist es in Deutschland etwas kompliziert. Denn schon 1997 und erneut 2009 sah eine Änderung der Straßenverkehrsordnung vor, die Radwegebenutzungspflicht einzuschränken.

Diese bestehende Rechtslage müsse endlich in allen Städten umgesetzt werden, sagt Wegerich. Doch nur wenige Radfahrer machen von ihrem Recht, auf der Straße zu fahren, Gebrauch, wie eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelte. Wohl, weil sie nichts davon wissen.

Dabei entschied das Bundesverwaltungsgericht 2010 (BVerwG 3 C 42.09) erneut, dass Radfahrer nur auf dem Fahrradweg fahren müssen, wenn aufgrund der „besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt“. In den meisten Fällen gibt es laut ADFC keine rechtliche Grundlage für ein Verbot des Radfahrens auf der Straße, trotzdem stehen dort die blau-weißen Schilder.

Das hat schon zu Klagen geführt. Die Stadt Alsdorf unterlag 2013 vor Gericht. Sie wollte Radfahrer nicht auf der Weinstraße fahren lassen, weil sie an einigen Stellen dafür zu schmal sei. Stimmt nicht, urteilte das Verwaltungsgericht. Da die Straße verkehrsarm sei, müssten Radler nicht den Radweg nutzen. Auch in Köln seien viele Radwegebenutzungspflichten überflüssig, hieß es vom Rat. Radfahrern in der Stadt wünschen sich freie Fahrt auf den Ringen.

In NRW haben sich nur einige Kommunen eingehend mit der Radwegebenutzung beschäftigt. Eine dieser Städte ist Aachen. „Wir haben das sukzessive seit 1997 geprüft“, sagt Axel Costard, Sprecher der Stadt. An der Jülicher Straße, einer vielbefahrenen Ausfallstraße in Aachen, habe man früh die Radwegebenutzungspflicht abgeschafft. Der Radweg dort sei zu nah an die Bushaltestelle gebaut.



Das Schild ist oft unnötig, sagt der ADFC: Hier müssen Radfahrer den Radweg nutzen. Foto: stock/blickwinkel

Alle Infos zum Euregio-Radweg [www.radschnellweg-euregio.de](http://www.radschnellweg-euregio.de)