Radschnellwege

Bericht zum Seminar zur Verkehrsplanung mit Exkursion (231.043)

Fachbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Institut für Verkehrswissenschaften

Jonathan Meyns, 01425772
Johann Schneider, 01617929

30. September 2018

Inhaltsverzeichnis

Einleitung **1**

I. Was ist ein Radschnellweg? **2**

Definitionen und Eigenschaften 2

Entwicklung und Vergleich 3

II. Radschnellwege, ein Trend? **4**

Niederlande, ein Land mit Raumplanerischer Tradition 4

Dänemark – Super Cykelstier 10

London – Cycle Superhighways 11

Deutschland – Weg zum Radglück oder Geldverschwendung? 12

Fazit **1**3

Quellen **1**4

Einleitung

Im Rahmen des Seminars zur Verkehrsplanung absolvierten wir vom 3. bis 9. Juli 2018 eine Exkursion nach Rotterdam, Houten, Nijmegen und Münster. Auf die teilnehmenden Studierenden wurden verschiedene Schwerpunktthemen verteilt, zu denen vor der Exkursion eine Präsentation zu halten und nach der Exkursion noch ein Bericht zu verfassen war.

Wir, zwei Studenten des Bachelors Raumplanung und Raumordnung entschieden uns für das Schwerpunktthema Radschnellwege aus mehreren Gründen:
Das Thema interessierte uns zunächst aus fachlicher Sicht, da wir als Raumplaner ein möglichst großes Wissen um die unterschiedlichsten Verkehrsinfrastrukturen besitzen sollten. Die Exkursion bot den zusätzlichen Reiz, die international hoch angesehene niederländische Fahrradinfrastruktur und -kultur näher kennenzulernen. Zusätzlich sind wir beide dem Fahrrad als Verkehrsmittel grundsätzlich zugeneigt und hegen somit auch ein privates Interesse an neuen Entwicklungen in dem Bereich.

Wir haben uns entschieden, diesen Bericht in zwei Kapitel aufzuteilen: Im ersten werden die Grundlagen zum Thema diskutiert sowie Eigenschaften und Entwicklung besprochen. Im zweiten Kapitel schließt sich eine Beschreibung und kritische Betrachtung von Beispielen aus mehreren Ländern und insbesondere der Eindrücke der Exkursion an.

I. Was ist ein Radschnellweg?

Die das Kapitel beschreibende Frage stellt sich vor allem deshalb, da der Radschnellweg als Verkehrsinfrastruktur im Vergleich eher neu, selten und unbekannt ist. Wie in den folgenden Abschnitten deutlich wird, lässt sich der Begriff unterschiedlich beschreiben und folglich nur unscharf eingrenzen.

Definitionen und Eigenschaften

Beispielhaft für die Vielzahl an Definitionen, die man zu Radschnellwegen findet, seien hier die folgenden drei genannt:

"Radschnellwege sind breite und komfortable Radwege, die städtische Regionen miteinander verbinden. Die Wege sorgen für eine bessere Verbindung von Wohn- und Arbeitsorten und helfen dabei, dass sich Pendler eher für das Fahrrad und nicht das Auto entscheiden"
(Fietserbond 2018, Übersetzung)

"Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und qualitativ hochwertig Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer gleich bleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird."
(ADFC 2018)

"Snelle fietsroutes Gelderland" nennt als Vorteile von Radschnellwege, dass sie u. a. zeitsparend, komfortabel, breit, sicher und wiedererkennbar sind. (Snelfietsroutes Gelderland 2018)

Die meisten Definitionen beschreiben zumindest große Teile der Eigenschaften von Radschnellwegen ähnlich und können deshalb wie folgt charakterisiert werden:

Radschnellwege sind Zweirichtungsradwege mit einer Mindestbreite von dreieinhalb, meist vier Metern. Sie zeichnen sich durch Geradlinigkeit, große Kurvenradien sowie eine gute und gleichmäßige Oberflächenbeschaffenheit aus. Auf ihnen besteht - so weit wie möglich - Kreuzungsfreiheit oder zumindest wurde die Anzahl der Kreuzungen stark minimiert. Radschnellwege werden überwiegend getrennt von anderen Verkehrswegen angelegt und besitzen Verbindungscharakter. Durch die genannten Eigenschaften erhöhen sich im Vergleich zu herkömmlicher Radverkehrsinfrastruktur Fahrkomfort und Sicherheit, während sich Fahrtzeiten und mögliche Staus reduzieren. Dadurch tragen Radschnellwege vor allem in städtischen Regionen dazu bei, die Verkehrsmittel Fahrrad und E-Bike attraktiver zu machen.

Entwicklung und Vergleich

Ein exaktes Datum zu benennen, seit dem es Radschnellwege gibt, ist schwierig. Obwohl es sogar Quellen gibt, die eine Art Radschnellweg noch aus dem 19. Jahrhundert (!) zeigen (Artgeneering 2018), kann generell von einer sehr neuen und aktuellen Entwicklung gesprochen werden. Dank der eher unscharfen und unterschiedlichen Definitionen ist davon auszugehen, dass dem Konzept genügende Radwege bereits gebaut wurden, bevor der Begriff Radschnellweg sich etablierte. Erst in den letzten Jahren werden Konzept und Begriff vor allem in Westeuropa für neue, ambitionierte Projekte der Radinfrastruktur verstärkt genutzt.

Die Kosten eines Radschnellweges können nur durch einen sehr groben Bereich angegeben werden, da diese stark von den jeweiligen topographischen Gegebenheiten abhängen. Auf Snelfietsroutes Gelderland werden mehrere Radschnellwege der niederländischen Provinz Gelderland vorgestellt und deren Baukosten variieren zwischen ca. 300.000 und 2 Mio. Euro pro Kilometer Radschnellweg.
Es gibt volkswirtschaftliche Rechnungen, die davon ausgehen, dass sich auf bestimmten Radschnellwegen die Baukosten durch Verlagerungseffekte von anderen Verkehrsmitteln und Effekte auf die Gesundheit der Bevölkerung innerhalb von fünf Jahren gesellschaftlich amortisieren (Fietsberaad 2018).

Geht man davon aus, dass der Hauptnutzen von Radschnellwegen für Pendlerverkehre besteht, begrenzen Durchschnittsgeschwindigkeiten und die maximale Streckenlänge, mit der man bereit ist, mit dem Fahrrad zu pendeln, die maximal sinnvolle Länge von Radschnellwegen. Geht man beim Pendeln über einen gesamten Radschnellweg von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h und einer Bereitschaft zum Pendeln über 45 min aus, würde ein möglicher Grenzwert bei 15 km liegen. Der Trend zur verstärkten Nutzung des E-Bikes mit höheren Geschwindigkeiten erhöht diesen Wert ggf. noch, aber die Dimension zeigt, dass sich Radschnellwege nur in ausreichend dicht besiedelten Regionen auch zwischen Zentren lohnen dürften und ihr primäres Einsatzgebiet innerhalb einer Region vor allem die Bündelung von Verkehr zwischen Peripherie und Zentrum sein dürfte.

II. Radschnellwege, ein Trend?

Radschnellwege sind eine relativ neue Erscheinung, sozusagen ein Trend, wodurch es noch kaum fertiggestellte Netze gibt. “Erfinder” des Radschnellweges waren die Niederländer, die auch das erste (und bisher einzige) Land in Europa war, das den Radverkehr systematisch ausgebaut hat. Hier wurden schon seit den 1980er Jahren einzelne gut ausgebaute Langstrecken als Snelfietsroute bezeichnet (fietsersbond 2018). Seit den 2000er Jahren entdecken immer mehr Länder und Kommunen den Nutzen von Langstreckenverbindungen und möchten diese ausbauen, um Innenstädte vor der Verstopfung durch Kfz zu bewahren und um etwas gegen die Luftverschmutzung zu unternehmen. Die Ergebnisse dieses Trends entsprechen jedoch oftmals nicht den beschriebenen Qualitätskriterien, wodurch die Bezeichnung als Radschnellweg nicht passend erscheint.

Niederlande, ein Land mit Raumplanerischer Tradition

Die Niederlande waren durch ihre exponierte Lage direkt an der Nordsee und die großen Landgebiete, die unterhalb des Meeresspiegels liegen schon immer großen Gefahren durch Hochwasser und Überschwemmungen ausgesetzt, wodurch sich schon früh der Hochwasserschutz als eine Disziplin der Raumplanung entwickelte. Damit einhergehend versuchte man, Siedlungen systematisch zu planen, wodurch die Raumplanung in den Niederlanden im europäischen Vergleich sehr weit fortgeschritten ist. Zusätzlich wird seit den 1970er Jahren die Radwegeplanung und die Sicherheit des Straßenverkehrs forciert.
Diese Planungen entsprechen auch dem Eindruck, den man vor Ort hat. So sind viele Städte und Stadtviertel außerhalb der Innenstädte systematisch geplant worden und entsprechen optimalen Dichteanforderungen an die Siedlungsplanung. Zersiedelung ist praktisch nicht erkennbar.
Wo positives ist, gibt es jedoch auch Schattenseiten. So wurden die meisten Städte zwischen den 1970er und den 1990er Jahren geplant, als die Funktionstrennung der Charta von Athen state of the art war, was wiederum bedeutet, dass besondere Anforderungen an die Mobilität gestellt werden und Verkehrswege maximiert werden. Ein Nebenprodukt dieser Planung sind Schlafstädte, die Untertags wie ausgestorben sind.
Dass diese Art der Planung nicht nachhaltig ist, ist uns sehr schnell aufgefallen. So haben die Niederlande eines der dichtesten Autobahnnetze Europas. Der Motorisierte Individualverkehr beansprucht generell sehr viel Platz. Radverkehrsplanungen gehen meist auf Kosten des Fußverkehrs. In Vorträgen, in denen die Raum- und Radverkehrsplanung behandelt wurde, fielen kein einziges Mal die Begriffe Nachhaltigkeit und Umweltschutz, dafür aber der glückliche Lebensstil der Bevölkerung. Durch diese Motivationen werden Scheinwelten geschaffen, die den BewohnerInnen ein glückliches Leben vormachen, das jedoch auf Kosten der Umwelt geht.

Der Kfz- und Radverkehr geht oft zulasten der FußgängerInnen und des ÖV.

RijnWaalpad Nijmegen – Arnhem

Auf der Exkursion im Juni 2018 hatten wir die Möglichkeit, die Snelfietsroute F325 zwischen Nijmegen und Arnhem zu befahren. Dieser nach den kreuzenden Flüssen Rijn und Waal benannte Radschnellweg verbindet auf direktestem Weg die Radverkehrsnetze von Arnhem und Nijmegen und ist eines der Prestigeprojekte des Radverkehrs in der Region Gelderland der letzten Jahre. Der RijnWaalpad wurde 2015 nach Fünfjähriger Bauzeit eröffnet und kostete 17 Mio. Euro bei einer Länge von 15,8 km, was einem Kilometerpreis von ca. 1,08 Mio. Euro entspricht (www.snelfietsroutesgelderland.nl 2018).

Karte des RijnWaalpad zwischen Nijmegen und Arnhem.
(Quelle: https://www.snelfietsroutesgelderland.nl/RijnWaalpad, screenshot)

Befahrung

Beginnt man seine Fahrt in Nijmegen, gibt es zwei mögliche Startpunkte für die Befahrung des RijnWaalpads. Von Westen kommend fährt man über die Waalbrug, vom Bahnhof kommend überquert man die Waal über die Eisenbahnbrücke, die um einen Fahrradweg erweitert wurde. Von diesen zwei Brücken hat man Ausblick auf Nijmegen und die künstliche Insel Veur Lent, die innerhalb der letzten 10 Jahre gebaut wurde und die Stadt vor Überflutungen schützen soll und sonst als Naherholungsgebiet dient.
Hat man eine der zwei Brücken überquert, so landet man im nördlichen Stadtteil Lent, der vorwiegend aus Reihenhaussiedlungen besteht. Hier kann man am Fahrrad die schönsten Formen der Niederländischen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen betrachten, die hier deutlich fortschrittlicher sind, als in Österreich. Der RijnWaalpad verläuft hier durchgehend durch Fietsstraats (Fahrradstraßen) oder auf Radwegen. In den Wohngebieten, die durchgehend von zweistöckigen Reihenhäusern geprägt sind, gibt es keine Durchgangsstraßen. Generell fühlt man sich hier recht wohl, da die Bebauung konsequent durch Grünflächen aufgelockert ist.

Fahrradbrücke über die Waal.	Fahrradstraße in Lent.

Verlässt man im weiteren Verlauf Nijmegen, so fährt man entlang des Lentse plas, ein großer künstlicher See. An dessen Ufer wird man von einem großen, roten Gebäude überrascht, welches ein Kino beherbergt. Erst nach der Vorbeifahrt hat man Blick auf dessen riesigen Parkplatzflächen. Weiter geht es auf Fahrradstraßen entlang einzelner Bauernhöfe und kleiner Siedlungen. Vorbei an einem Sportplatz bei Bemmel, gelangt man zur Unterführung der Autobahn A15. Die Wände und Decken der Unterführung wurden mit symbolisierten Fahrradketten und dem Logo des Radweges gestaltet. Im normalen Betrieb sollten diese in verschiedenen Farben leuchten. Mit einer speziellen App kann man eine Wunschfarbe abgeben, die dann bei der Durchfahrt leuchtet. Je öfter man den Weg befährt, desto höher wäre die eigene Farbe priorisiert. Leider war die Beleuchtung bei unserer Befahrung nicht in Betrieb.

Kino “Pathé Nijmegen” am Lentse plas.	Unterführung unter der A15 mit Designelementen.

Kurz nach der Unterführung unterquert man die Betuweroute, eine reine Güterzugstrecke zwischen der deutschen Grenze und dem Hafen Rotterdam. Im weiteren Verlauf führt der Radweg parallel zur Autobahn A325 von Arnhem nach Nijmegen. Ein interessantes Detail war hier die Raststätte der Autobahn mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und direktem Zugang, um auch für Radfahrende eine Reisendenversorgung zu gewährleisten, ohne extra Infrastruktur bereitstellen zu müssen. Der restliche Weg nach Arnhem führt entlang von Kanälen und Wohnsiedlungen, bis man anschließend entlang der verlängerten Autobahn und die John Frostbrug in das Stadtzentrum gelangt. Endgültiger Endpunkt des Rijnwaalpad ist der zweistöckige Kreisverkehr am Airborneplein. Die obere Ebene ist für Kfz, die untere Ebene ist für Radfahrende und FußgängerInnen.

Der Abschnitt entlang der A325.	Raststation mit Radabstellanlage.

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Im Zuge der Befahrung des RijnWaalpad lassen sich die vielfältigsten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen betrachten. Einerseits hat der Radschnellweg an jeder Kreuzung Vorrang gegenüber den anderen Straßen. Wo das nicht so ist, regelt eine Ampel das Überqueren der Straße. Weiters fällt das konsequente nutzungsadäquate Design der Straßenzüge auf. Dort, wo Straßen mehrspurig sind und Geschwindigkeiten >30 km/h gefahren werden, wird auf eine

konsequente Trennung der Verkehrsmittel bestanden. Bei mehrspurigen Straßen gibt es Zweirichtungsradwege auf jeder Seite. In Wohngebieten oder dort, wo aufgrund der Platzverhältnisse im Mischverkehr gefahren werden muss, werden die Geschwindigkeiten der Kfz auf 20 bis 30 km/h heruntergeregelt. Hierbei kommen meist auch bauliche Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Anwendungen. Am RijnWaalpad ist Mischverkehr stets als Fahrradstraße ausgewiesen.

Fahrbahnverengung an der Radfahrüberfahrt bei Bemmel. Das Schild macht Autofahrende zusätzlich auf den Vorrang der Radfahrenden aufmerksam.	Vorrangsituation an einer kreuzenden Straße.

Einzugsgebiet

Im direkten Einzugsgebiet des RijnWaalpad befinden sich neben den Städten Nijmegen und Arnhem noch der Ortsteil Bommel der Gemeinde Lingewaard und der Ortsteil Elst der Gemeinde Overbetuwe. Zusätzlich verbindet er die Stadtteile nördlich der Waal mit dem Stadtzentrum von Nijmegen, sowie den Stadtteil Arnhem Zuid mit Arnhems Zentrum, was einer Einwohnerzahl im direkten Einzugsbereich von etwa 50.000 Menschen entspricht.

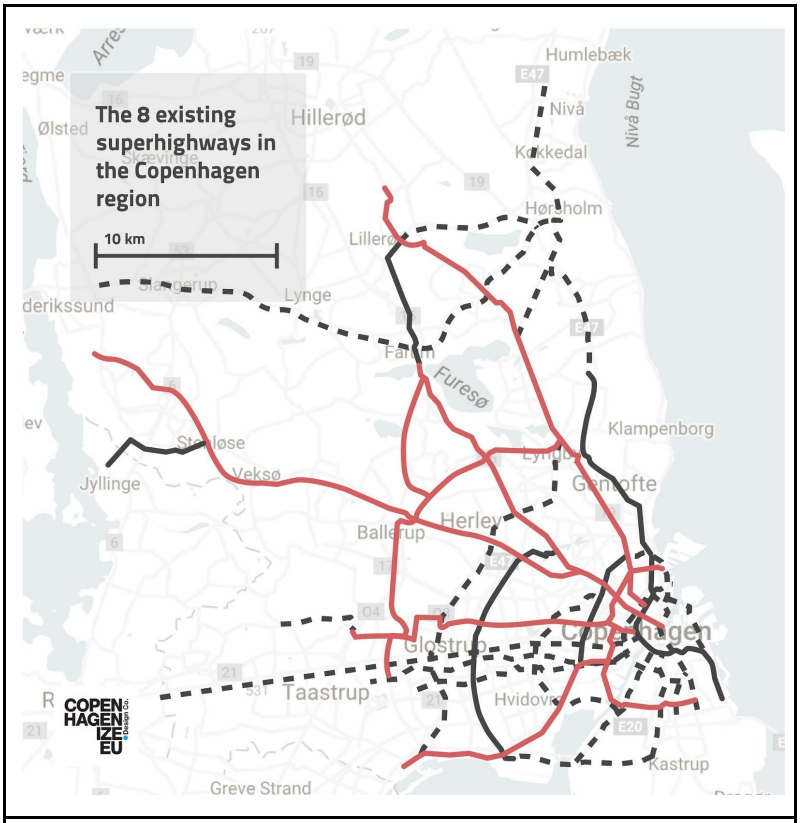
Kosten

Die überdurchschnittlich hohen Kosten des RijnWaalpad kommen vor allem durch die weitgehend kreuzungsfreie Führung mithilfe von Unterführungen und Brücken unter bzw. über Bahnlinien und Autobahnen, sowie die durchgehende, hochwertige Beleuchtung zustande.

Durchgehende Beleuchtungsmasten sichern die Befahrung auch bei Dunkelheit. Sie sind im “Kettendesign” des RijnWaalpads designt.

Dänemark – Super Cykelstier

Im Jahr 2009 beschloss die Stadt Kopenhagen, den Radverkehr nicht nur innerhalb der kommunalen Grenzen zu forcieren, sondern auch Radverbindungen für PendlerInnen aus den umliegenden Kommunen zu schaffen, sowie Langstreckenverbindungen innerhalb Kopenhagens. Die beteiligten Kommunen erhalten für den Bau einen Zuschuss vom Staat. Ziel ist es, dass der Anteil der RadfahrerInnen am Modal Split der PendlerInnen in der Kopenhagener Stadtregion mindestens 30% beträgt. Dies soll sowohl durch den Ausbau direkter Routen als auch durch dessen Bewerbung als Radschnellwege gelingen. Die erste Route nach Kopenhagen wurde 2012 fertig gestellt.
Im Stil niederländischer Radschnellwege sollen die Routen an kreuzenden Straßen stets Vorrang haben. Dort, wo das nicht möglich ist, sollen Ampeln oder Über- beziehungsweise Unterführungen ein schnellstmögliches Vorankommen ermöglichen. In regelmäßigen Abständen werden Radpumpen aufgestellt (supercykelstier.dk 2018).



Bestehende (schwarz) und geplante (rot) Cykelsuperstier.
(Quelle: copenhagenize.eu)

Nach der Eröffnung des ersten Super Cykelstier nach Kopenhagen kamen mehrere niederländische Fahrradblogs nach Befahrungen zu dem Ergebnis, dass die Dänischen Radschnellwege nicht den niederländischen Kriterien entsprechen und deutlich mehr Geld investiert werden müsste, um qualitativ hochwertige Schnellverbindungen zu schaffen. Die durchschnittlichen Kosten von 100.000 € pro Kilometer liegen deutlich unter denen Niederländischer Radschnellwege, wodurch die konsequente Bevorrangung und Trennung vom MIV nicht umgesetzt werden kann. Die Super Cykelstier glichen eher normalen Radwegen mit orangenen Markierungen (bicycledutch.wordpress.com 2012).

London – Cycle Superhighways

In London wurde eine konsequente Radverkehrsplanung 2008 vom damaligen Bürgermeister Ken Livingstone angekündigt. Sein Nachfolger Boris Johnson führte diese als passionierter Radfahrer weiter. Sie sahen vor, dass London von 12 radial ausgerichteten Cycle Superhighways durchzogen wird, um die Belastungen der Innenstadt durch den MIV zu reduzieren. Diese Superhighways werden von der Stadt geplant, aber durch die Boroughs (Stadtteile) finanziert, was auch dazu führte, dass sich manche Boroughs die Kosten nicht tragen wollten (theguardian.com 2012).
Derzeit sind sechs Strecken fertiggestellt, zwei weitere folgen dieses Jahr, drei weitere sind derzeit noch geplant. Die Qualitätskriterien sehen durchgehend getrennte Radwege vor, die durchgehend in Blau eingefärbt werden und eine durchgehende Beschilderung erhalten (tfl.gov.uk, 2018). In der Realität gibt es jedoch große Qualitätsunterschiede. Bis auf die blaue Fahrbe und die Markierungen bessert sich oft kaum etwas für RadfahrerInnen. Einige Routen haben viel Mischverkehr mit Kfz,

teilweise mit Radfahrstreifen. Das Kreuzungsdesign ist oft schlecht bis gefährlich. Der Stadt sind diese Defizite bewusst, daher sollen die bestehenden Routen nachgerüstet werden.
Trotz der Defizite werden die Cycle Superhighways besonders von BerufspendlerInnen sehr stark genutzt. Der derzeitige Bürgermeister Sadiq Khan möchte die Routen insbesondere für Kinder und Familien besser nutzbar und sicherer machen (London Cycling Campaign 2009).

Best practice und worst practice der Cycle Superhighways in London.
(Quellen: https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2016/aug/07/london-cycle-superhighways-heaven-or-hell, http://cyclelondoncity.blogspot.co.at/2012/09/fantastic-news-tfl-confirms-extension.html)

Deutschland – Weg zum Radglück oder Geldverschwendung?

In den Deutschen Bundesländern ist das Land Nordrhein-Westfalen bisher das einzige, das sich mit der konkreten Planung eines Netzes an Radschnellwegen beschäftigt. Erster und einziger in Bau befindlicher ist derzeit der RS1, der auf einer ehemaligen Bahntrasse das Ruhrgebiet von Duisburg über Essen, Gelsenkirchen und Dortmund bis Hamm durchqueren soll. Mir 101 km Länge ist er ein sehr ambitioniertes Projekt, wodurch die Planung und der Bau durch die unterschiedlichen Zuständigkeiten nicht ohne Probleme vonstatten geht. Während der Radweg in Mülheim an der Ruhr bereits fast vollständig ist, weigert sich Bochum bisher, sich daran zu beteiligen.
Die Kriterien für Radschnellwege sind denen in den Niederlanden sehr ähnlich. Ebenso wird auf eine hochwertige Radverkehrsplanung wert gelegt, wodurch die Kosten mit 1 Mio. € pro km ebenso überdurchschnittlich hoch ausfallen (www.rs1.ruhr 2018).

Erstes Fertiggestelltes Teilstück des RS1.
(Quelle: Regionalverband Ruhr)

Rendering des RS1 in Mülheim/Ruhr.
(Quelle: Regionalverband Ruhr)

Die hohen Kosten sind auch der Kritikpunkt der “Fahrradhauptstadt” Deutschlands, Münster, die den Nutzen in Relation zu den Kosten als unausgeglichen betrachten und lieber in günstigere “normale” Radwege investieren. So lassen sich laut Radfahrbeauftragtem Münsters, Phillip Oeinck, hochwertige Radwege entlang von Stadtstraßen um bis zu 400.000 € pro km bauen. Die hätten zwar nicht die Qualitätsanforderungen wie Radschnellwege, jedoch sind diese in dicht verbauten innerstädtischen Gebieten ohnehin kaum zu realisieren. Zuerst wäre es wichtig, ein Radfahr-Grundnetz zu bauen, bevor man sich an “Luxusprojekte” wie Radschnellwege herantastet. Aus diesem Grund beteiligt sich die Stadt auch nicht an den Radschnellwegeplänen des Landes.

Fazit

Im Zuge der Auswirkungen des Klimawandels und der Bewusstseinsschaffung von Mobilitätsproblemen in Städten entsteht ein regelrechter Trend zum Radverkehr in vielen europäischen Regionen, was zu einer Beschäftigung mit neuen Formen der Radinfrastruktur führt. Selbst in den bereits Fahrradfreundlichen Niederlanden wird über neue Angebotsformen für Radfahrende nachgedacht. So entstand ab den 2000er Jahren ein Hype um den Bau von Radschnellwegen für das Fahren langer distanzen mit dem Rad.
In der Theorie ist man sich den Anforderungen qualitativ hochwertiger Schnellverbindungen meist einig. So sollte ein Radschnellweg stets getrennt vom Kfz geführt werden, möglichst kreuzungsfrei und stets mindestens vier Meter breit. In der Realität werden diese Vorgaben allerdings oft nicht eingehalten. Aufgrund der hohen Kosten von Radschnellwegen von bis zu 1 Mio. € pro km schrecken viele Kommunen zurück, wodurch Qualitätskriterien oft nicht eingehalten werden und der Radschnellweg zu einem normalen Radweg mit besserer Beschilderung verkommt.
Bei allen Qualitativen Mängeln sollte jedoch die Werbewirksamkeit von Radschnellwegen nicht unterschätzt werden. So hat die Stadt Kopenhagen eine eigene Marketingabteilung, die sich nur mit der internationalen Bewerbung des Radfahrens auseinandersetzt, weshalb der Bau der Supercykelstier durchaus werbewirksam ist. Auch in London hat der Bau von Cycle Superhighways die Zahl der Radfahrenden deutlich steigen lassen.
Abgesehen vom Werbewert wird der Einfluss von Radschnellwegen jedoch meist überschätzt. So berichtete die Universität Nijmegen, dass der RijnWaalpad trotz seiner hohen Qualität relativ wenig genutzt wird. Dies lässt vermuten, dass Radschnellwege relativ wenig Nutzen für sehr hohe Kosten bringt. Zu diesem Schluss kommt auch Phillip Oeinck von der Stadt Münster, der der Meinung ist, dass Städte erst mal ihr Rad-Grundnetz auf die Mindestanforderung an sichere Radinfrastruktur setzen sollten, bevor überhaupt über Radschnellwege nachgedacht werden kann.
Diese Meinung führt auch zu unserem Fazit. Radschnellwege haben eine hohe Werbewirksamkeit und können durchaus dazu führen, dass weitere Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dennoch wird ihre Wirkung meist überschätzt, was vor allem aufgrund der hohen Baukosten, die jedoch immer noch deutlich günstiger sind als der Straßenbau, als problematisch gesehen werden kann. Vielmehr sollten Städte ihr grundsätzliche Radinfrastruktur auf ein akzeptables Nineau bringen. Ist die Qualität der Radfahranlagen so gut wie in den Niederlanden, so lässt sich über Radschnellwege nachdenken. Hierbei sollte jedoch zusätzlich zum Marketing auf genug Finanzierungskraft geachtet werden, um das positive Image der Radschnellwege nicht zu gefährden.

Quellen

Fietserbond 2018:
https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/mobiliteit/snelfietsroutes/
ADFC 2018:
https://www.adfc.de/artikel/radschnellwege/
Snelfietsroutes Gelderland 2018:
https://www.snelfietsroutesgelderland.nl/
Artgeneering Präsentation 2018:
http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Presentatie_vanAnaarF_plenair.pdf
Fietsberaad 2018:
http://www.fietsberaad.nl/?section=nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&repository=Snelfietspaden+meer+dan+lonend
Supercykelstier 2018:
http://supercykelstier.dk/
bicycledutch 2012:
https://bicycledutch.wordpress.com/2012/05/08/no-copenhagen-thats-not-good-enough/
The Guardian 2012:
https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2012/jul/18/london-copenhagen-cycle-superhighways
Transport for London 2018:
https://tfl.gov.uk/modes/cycling/routes-and-maps/cycle-superhighways
London Cycling Campaign 2009:
https://lcc.org.uk/articles/cycle-superhighways-manifesto-says-make-routes-attractive-to-novice-cyclists
Radschnellweg Ruhr 2018:
http://www.rs1.ruhr/