

Markierter Radweg:
Das Land Baden-Württemberg
will drei Trassen in Ballungs-
gebieten zu Schnellwegen für
Pendler ausbauen.



Foto: Müller

📎 FLOTTE FAHRT

Radschnellwegverbindungen sind nach der Beschreibung der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen mindestens fünf Kilometer lang und erlauben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern. Solche Fahrradautobahnen sollten außerdem so breit ausgebaut sein, dass zwei Fahrräder nebeneinander verkehren und ohne Störung durch ein drittes Fahrrad überholt werden können. Um schnell voranzukommen, empfehlen die Experten zudem, die Strecke möglichst flach zu halten und mit einem reibungsarmen Belag auszustatten. Hinsichtlich der Sicherheit sollte Winterdienst gewährleistet sein, ebenso Beleuchtung, vor allem in Bereichen mit wenig sozialer Kontrolle. Ergänzend dazu erhöhen Servicestationen mit Unterständen, Radabstellanlagen, Luftpumpen oder Schlauchstationen den Komfort für die Radfahrer.

@ ONLINE

Mehr zum Thema Radschnellwege sowie die Langfassung dieses Beitrags finden Sie auf www.treffpunkt-kommune.de > Themen > Umwelt & Verkehr

✍️ DER AUTOR

Dr.-Ing. Volker Mörgenthaler, Öhringen, ist Vorstandsvorsitzender bei BIT Ingenieure (Hauptsitz Karlsruhe), Mara Elisa Sefrin, Öhringen, ist Projektleiterin (oehringen@bit-ingenieure.de)

Radschnellwege

Direkt in die Stadt

Das Land Baden-Württemberg will das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad weiter etablieren. Es fördert deshalb Machbarkeitsstudien für Radschnellwege und hat grünes Licht für drei Leuchtturmprojekte gegeben.

Das Land Baden-Württemberg hat mit der Anfang 2016 verabschiedeten Radstrategie einen Fahrplan für die Radverkehrsförderung in den nächsten zehn Jahren vorgelegt. Ein Ziel der Strategie ist, bis zum Jahr 2025 zehn Radschnellverbindungen im Land zu realisieren.

Mit einer landesweiten Potenzialanalyse und der Förderung von regionalen Machbarkeitsstudien sollen die Planungen zu Radschnellverbindungen zügig vorangetrieben werden, um anschließend auch schnell in die Umsetzung zu kommen. Inzwischen hat das Land drei Radschnellwege als Leuchtturmprojekte in eigener Bauträgerschaft angestoßen: die Strecken Heidelberg-Mannheim, Esslingen-Stuttgart und Heilbronn-Neckarsulm-Bad Wimpfen.

Die Entscheidung für den Radschnellweg Heilbronn-Neckarsulm-Bad Wimpfen wurde getroffen auf der Grundlage einer von BIT Ingenieure erstellten Machbarkeitsstudie im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart. Zwei Alternativen standen dabei zur Auswahl: Am Neckar entlang oder parallel der Bundesstraße 27 und längs durch Heilbronn und Neckarsulm.

Die Strecken wurden vor Ort abgefahren und ihr Zustand sowie die Wegführungen geprüft. Dabei wurde auch ermittelt, wo sie wie breit angelegt sind, inwieweit sich die Radfahrer die Strecken mit Fußgängern teilen müssen, welche Querungen es gibt und wie diese gestaltet sind, ob beispielsweise durch Unterführungen oder Lichtsignalanlagen, wo es überall Stellen gibt, welche die Radfahrer zum Halten zwingen und diese damit nur schleppend vorankommen.

Im Vergleich der beiden Trassen schneidet die rund 18 Kilometer lange Trasse westlich entlang des Neckars deutlich besser ab als die Trasse entlang der B 27 und durch die beiden Städte.

Aus planerischer Sicht steht im nächsten Schritt die Detailanalyse an. Im Anschluss daran können Handlungsmaßnahmen abgeleitet, Lösungen erarbeitet und ein Realisierungsplan für eine stufenweise Umsetzung von Streckenabschnitten aufgestellt werden. Die Machbarkeitsstudie schafft damit die Grundlage für weitere, vertiefende Fachplanungen.

Volker Mörgenthaler / Mara Elisa Sefrin