



www.rs1.rvr.ruhr



RS1
DER SCHNELLSTE WEG
DURCHS REVIER

RADSCHNELLWEG RUHR

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Regionalverband Ruhr

VORWORT

Der Regionalverband Ruhr (RVR) hat in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstädten und -kreisen in den letzten drei Jahrzehnten ein regionales Radwegenetz von rund 700 km Länge aufgebaut und damit wesentlich zu einer Steigerung der Lebensqualität in der Metropole Ruhr beigetragen. Der Ruhrtal-Radweg, die Römer-Lippe-Route und die Route der Industriekultur per Rad sind hierbei drei Premiumprodukte, die unter dem Label „Rad.Revier.Ruhr“ auch touristisch vermarktet werden.

Die Planung und der Bau eines Radschnellweges von Duisburg bis nach Hamm mit einer Länge von 101 km ist ein weiterer wichtiger Schritt auf diesem Weg. Mit dem Radschnellweg Ruhr (kurz: RS1) soll für den Alltagsradverkehr eine qualitativ hochwertige, schnelle und sichere Fahrradinfrastruktur entstehen, die den neuen Mobilitätstrends Rechnung trägt und einen Gewinn für die Metropole Ruhr bedeutet. Im unmittelbaren Einzugsbereich des Radschnellwegs Ruhr von 2 km leben



aktuell 1,65 Mio. Menschen, befinden sich 430.000 Arbeitsplätze und vier Universitäten mit rund 150.000 Studierenden. Mit dem Radschnellweg Ruhr werden die Straßen in der Metropole Ruhr um täglich 50.000 Pkw-Fahrten entlastet und die klimaschädlichen CO₂-Emissionen jährlich um 16.600 Tonnen reduziert.

Wie aus der Idee Radschnellweg Ruhr Wirklichkeit werden kann, können Radfahrer/-innen bereits heute auf dem ersten fertigen Teilstück zwischen den Innenstädten von Mülheim an der Ruhr und Essen ausprobieren. Wir laden Sie herzlich ein, die Schnelligkeit und die Sicherheit des zukünftigen Radschnellwegs Ruhr auf diesem Teilabschnitt persönlich zu erfahren und zu erleben.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat dieses Projekt von Beginn an unterstützt und begleitet. Mit dieser Unterstützung ist der RVR zuversichtlich, dass in den kommenden Wochen und Monaten wichtige Weichenstellungen für eine positive Umsetzung des gesamten Vorhabens erfolgen. Je mehr Menschen sich für dieses Projekt begeistern lassen und sich dafür einsetzen, umso schneller kann aus der Idee Wirklichkeit werden.

Wir freuen uns auf eine positive Entwicklung und die bundesweite Strahlkraft, die von der Metropole Ruhr mit dem Radschnellweg Ruhr ausgesendet wird!

Karola Geiß-Netthöfel
Regionaldirektorin Regionalverband Ruhr

Martin Tönnies
Bereichsleiter Planung Regionalverband Ruhr

WER MACHT MIT BEIM RS1?

Seit 2012 gibt es einen begleitenden Arbeitskreis mit folgenden Teilnehmenden:

- Regionalverband Ruhr
- Vertreter/-innen der Städte Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Unna, Kamen, Bergkamen und Hamm sowie des Kreises Unna
- Vertreter/-innen von Bundesverkehrsministerium, Landesverkehrsministerium Nordrhein-Westfalen, Straßenbau- und Schifffahrtsverwaltung, Naturschutz- und Fahrradverbänden



Leben Sie in einem Ballungsraum? Nutzen Sie als Fortbewegungsmittel auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten ein Auto und stehen Sie damit häufiger im Stau?

Was wäre, wenn ...

Was wäre, wenn es eine schnellere, kostengünstigere, umweltfreundlichere und gesündere Alternative gäbe? Was wäre, wenn Sie zum Beispiel einen eigenen „Schnellweg“ für Ihr Fahrrad hätten, auf dem es keine Staus und Störungen gäbe? Was wäre, wenn die Nutzung des Fahrrades „**der schnellste Weg**“ durch die Region wäre?

Nach den Erfahrungen der „Still-Leben“-Veranstaltung auf der A 40/B 1 im Rahmen der Europäischen Kulturhauptstadt Ruhr

im Sommer 2010, bei der Tausende Radfahrer/-innen die Autobahn durch die Region zweckentfremdeten, wuchs die Idee eines neuen Mobilitätsangebotes für die Region: ein Radschnellweg durch die Metropole Ruhr! Dass ein solcher Radschnellweg möglich ist, klärte eine Machbarkeitsstudie, die in Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Akteurinnen und Akteuren sowie mit finanzieller Förderung des Bundesverkehrsministeriums erarbeitet wurde. Diese von 2012 bis 2014 durchgeführte Studie definiert einen 101 km langen Radschnellweg, der den größten Ballungsraum Deutschlands in West-Ost-Richtung weitgehend kreuzungsfrei von Duisburg bis Hamm durchquert. Im Einzugsgebiet dieses Radschnellweges, genannt RS1, leben 1,65 Mio. Menschen.

WELCHE ERGEBNISSE LIEFERTE DIE MACHBARKEITSSTUDIE?



Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie lautet: **Der RS1 ist machbar und ein Gewinn für die Metropole Ruhr!**

Die Studie liefert zudem einen möglichen **Streckenverlauf** des RS1 von Duisburg bis Hamm. Dieser Streckenvorschlag wurde gemeinsam mit den Kommunen entwickelt. Ebenso werden die notwendigen Maßnahmen zum Bau des RS1 beschrieben.

Die Studie macht auch Vorschläge zur **Gestaltung** der Infrastruktur. Neben Ansprüchen von Nutzerinnen und Nutzern, Trends in der Elektromobilität und den besonderen siedlungsstrukturellen Anforderungen in der Region wurden insbesondere die Qualitätskriterien des Landes

NRW für Radschnellwege berücksichtigt. Die Studie lieferte den Nachweis, dass für jeden bei dem Projekt RS1 eingesetzten Euro ein mehrfacher Nutzen für die Gemeinschaft entsteht. Im Vergleich zu „normalen“ Straßenbauprojekten liegt hier ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis vor.

Auf rund 101 km folgt der RS1 einer einheitlichen Gestaltungs- und Kommunikationslinie. Das bedeutet: Der RS1 sieht in Hamm genauso aus wie in Duisburg und ist dadurch wiedererkennbar.

Die Studie ist einsehbar unter: www.rs1.rvr.ruhr

AUF DEM WEG ZUM RS1 – BISHERIGE SCHRITTE

- 2010** Die Projektidee des Radschnellwegs Ruhr durch die Metropole Ruhr wird geboren.
- 2011** Beschluss der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Ruhr sowie Letter of Intent aller beteiligten Kommunen, des Regionalverbandes Ruhr und des Landes Nordrhein-Westfalen für den Förderantrag an das Bundesverkehrsministerium
- 2012** Förderzusage des Bundesverkehrsministeriums, Start der Machbarkeitsstudie durch den Regionalverband Ruhr

- 2014** Fertigstellung und gemeinsame Veröffentlichung der Machbarkeitsstudie durch das Bundesverkehrsministerium und den Regionalverband Ruhr
- 2015** Eröffnung des ersten 6 km langen Teilschnitts des RS1 in Mülheim an der Ruhr und Essen



WO VERLÄUFT DER RS1? DURCH DIE STÄDTE UND ÜBERS LAND ...

Der RS1 ist ein Alltagsradweg und verläuft deshalb dort, wo viele potenzielle Nutzer/-innen leben, wo er vielen Leuten im Alltag, jeden Tag Vorteile bringen kann: in der Nähe der Hochschulen, der Arbeitsstätten mit vielen Beschäftigten und der Innenstädte.



Legende

Ziele

- Arbeitsplatzstandorte
- Freizeitziel
- Innenstadt / Einkaufszentrum
- Hochschulstandorte
- Hauptbahnhof
- sonstige Bahnhöfe und Haltepunkte

Trassenführung einschl. Anschlüsse

- Potenzialabschätzung Radfahrer pro Tag**
- < 1000
 - 1000 - 2000
 - 2000 - 3000
 - 3000 - 4000
 - > 4000

Abbildung: RVR – Machbarkeitsstudie RS1

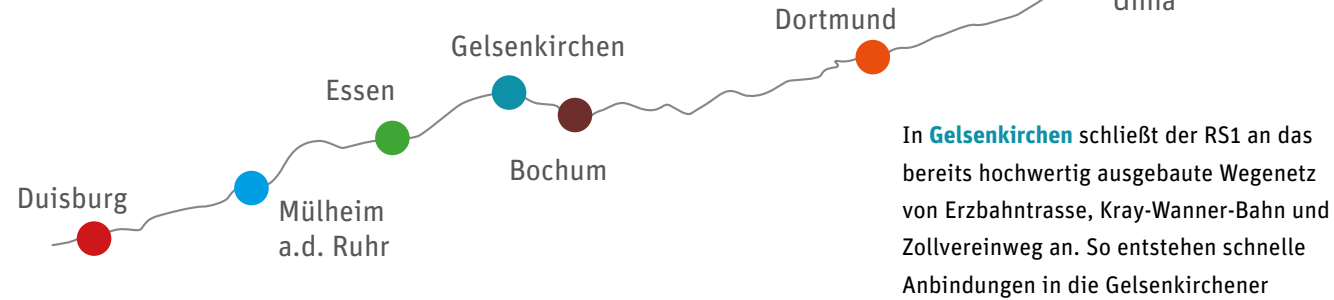
STRECKENVERLAUF: DUISBURG BIS BOCHUM

Die Hochfelder Eisenbahnbrücke in **Duisburg** bildet im Westen den Start des Radschnellwegs Ruhr. Sie bindet die linksrheinischen Städte im Kreis Wesel an. Nach Osten prägt der Verlauf der „Rheinischen Bahn“, eine bereits existierende Radwegeverbindung, den RS1. Er verbindet Duisburg Hauptbahnhof, die Universität Duisburg-Essen und das Dellviertel.

In **Mülheim an der Ruhr** führt der RS1 über die denkmalgeschützte Ruhrbrücke und das beeindruckende Stadtviadukt. Der Hauptbahnhof wird als Verkehrsknotenpunkt inszeniert, das Stadtentwicklungsprojekt „Ruhrbania“, der Campus

der Hochschule Ruhr West, die MÜGA und der „RuhrtalRadweg“ erhalten direkten Anschluss an den Hauptbahnhof.

Auch der Teilabschnitt in **Essen** bietet besondere Attraktionen: Entlang der „Rheinischen Bahn“ verbindet er Niederfeldsee, Krupp-Gürtel, Univiertel und die



Innenstadt. Direkte Verbindungen schließen die Gruga und das Ruhrtal sowie das Weltkulturerbe Zollverein an.

Innenstadt, den Wissenschaftspark, die östlich gelegenen Stadtteile und im weiteren Verlauf bis nach Herne.

Westlich der Innenstadt **Bochums** prägen die „Rheinische Bahn“ und der Westpark samt Jahrhunderthalle den RS1. Er verläuft durch die Wohnviertel zwischen S-Bahnhof Ehrenfeld und Hauptbahnhof. Über die Universitätsstraße ist der Campus Bochum angebunden. Im weiteren Verlauf wird der RS1 an den Springorum-Radweg angeschlossen und erhält in Langendreer Anschluss an den „Rheinischen Esel“ Richtung Witten.

In **Gelsenkirchen** schließt der RS1 an das bereits hochwertig ausgebaute Wegenetz von Erzbahntrasse, Kray-Wanner-Bahn und Zollvereinweg an. So entstehen schnelle Anbindungen in die Gelsenkirchener



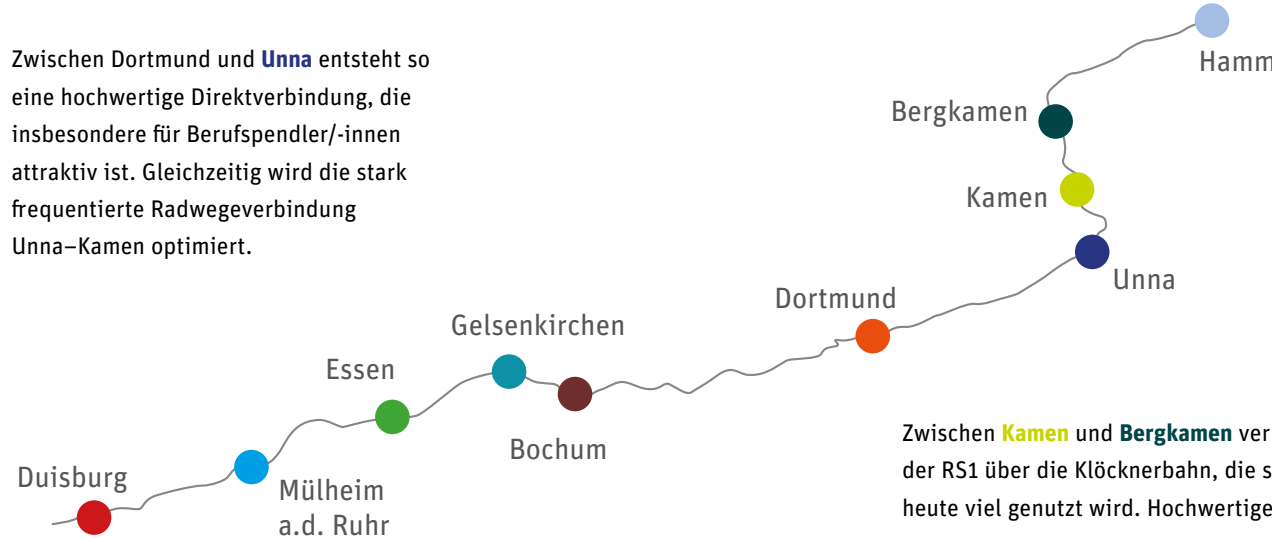
Abbildungen: RVA – Machbarkeitsstudie RS1

STRECKENVERLAUF: DORTMUND BIS HAMM

In **Dortmund** bieten sich entlang des RS 1 vielfältigste Eindrücke: Er bindet den Campus der TU Dortmund über die Schnettkerbrücke an Standorte der FH Dortmund und an das beliebte Kreuzviertel an. Der Bahnhof Stadthaus wird durch den Radweg zu einem besonderen Verkehrsknotenpunkt. Geplant ist auch der direkte Anschluss an den zukünftigen „Gartenstadt-Radweg“.

Neue Brücken, erweiterte vorhandene Brücken und fahrradfreundliche Kreuzungen bieten Vorfahrt für den Radverkehr:

Zwischen Dortmund und **Unna** entsteht so eine hochwertige Direktverbindung, die insbesondere für Berufspendler/-innen attraktiv ist. Gleichzeitig wird die stark frequentierte Radwegeverbindung Unna–Kamen optimiert.



Zwischen **Kamen** und **Bergkamen** verläuft der RS1 über die Klöcknerbahn, die schon heute viel genutzt wird. Hochwertige An-

schlusswege wie der Seseke-Weg oder der Kuhbach-Weg verbinden die Innenstadtbereiche und umliegende Ortsteile. Für Pendler/-innen ist der Bahnhof Kamen ein besonders wichtiger Verkehrsknotenpunkt. In Bergkamen-Rünthe ist eine neue Brücke über den Datteln-Hamm-Kanal geplant.

Im weiteren Verlauf nutzt der RS1 die zum Teil schon gut ausgebauten Kanaluferwege bis nach **Hamm**. Eine neue Fahrradbrücke bindet dort die Innenstadt und den Bahnhof an.



Abbildungen: RVA – Machbarkeitsstudie RS1

DAS BESONDERE AM RS1 – WIEDERKEHRENDE GESTALTUNGSELEMENTE

Fahrbahn: Der Fahrbahnbelag weist eine hohe Fahrqualität auf (in der Regel Asphalt).

Markierung: Die Fahrbahnmarkierung wird besonders markant gestaltet. Das schafft Unverwechselbarkeit und fördert die Verkehrssicherheit.

Beschilderung: Orientierung geben neben der Fahrbahnmarkierung und der wegweisenden Beschilderung auch besonders gestaltete Stelen und Entfernungstafeln.

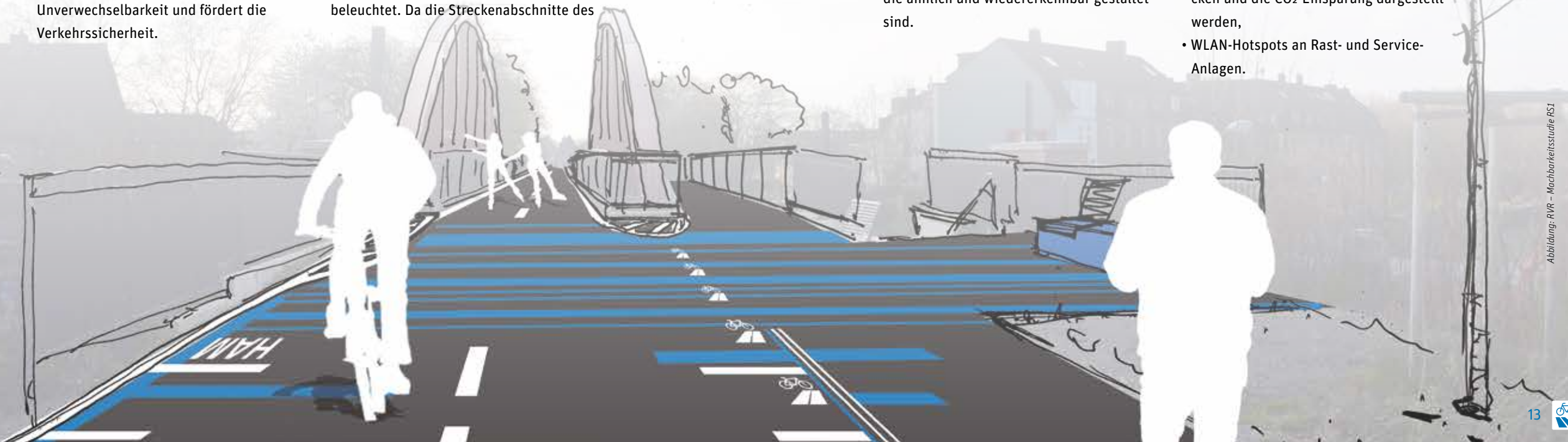
Licht: Der gesamte Streckenverlauf ist beleuchtet. Da die Streckenabschnitte des

RS1 aber ganz unterschiedliche Bereiche durchqueren, soll die Beleuchtung jeweils passend zur Umgebung erfolgen und gleichzeitig markante Orte in Szene setzen.

Rast- und Service-Stationen: Rast- und Service-Stationen entlang der Strecke bieten einen besonderen Fahrkomfort. Es gibt große, kleine und mittlere Stationen, die ähnlich und wiedererkennbar gestaltet sind.

Digitale Vernetzung/E-Equipment: Der RS1 braucht auch eine gute Ausstattung mit modernster Technik. Denkbar sind zum Beispiel:

- eine Radschnellweg-App, mit der Nutzer/-innen ihre Fahrten analysieren können,
- Dialog-Displays an den Rast- und Service-Anlagen, auf denen die Gesamtzahl der Radfahrer/-innen, die gefahrenen Strecken und die CO₂-Einsparung dargestellt werden,
- WLAN-Hotspots an Rast- und Service-Anlagen.



WANN IST DER RS1 FERTIG?

Der Bau des RS1 ist im Wesentlichen abhängig von der Finanzierung und der Frage der Trägerschaft. Ziel ist, dass der RS1 bis 2020 durchgängig befahrbar ist. Bis dahin sollen die einzelnen Abschnitte gebaut bzw. auf die gewünschten Qualitätsstandards ausgebaut werden. Für den RS1 entstehen geschätzte Gesamtkosten von 183,7 Mio. Euro. Fast die Hälfte davon entsteht durch den Bau von sogenannten Sonderbauwerken wie Brücken und Unterführungen, während der eigentliche Wegebau nur gut 20 % der Gesamtkosten ausmacht. Diese Kosten sind relativ gering, da für einen Großteil des RS1 auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen werden kann, zum Beispiel auf alte Bahntrassen. Auf die Planungskosten entfallen etwa 10 % der Gesamtkosten. Ein Kilometer RS1 im hoch

verdichteten Raum der Metropole Ruhr kostet ca. 1,8 Mio. Euro.

Die Kostenschätzung für den RS1 zeigt, dass unter den bisherigen Förderbedingungen für Radverkehrsanlagen die Realisierung durch die Kommunen und den RVR alleine nicht möglich ist. Die Kommunen sind weitestgehend auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Das Land NRW und auch der Bund haben ihre Unterstützung bei der Umsetzung zugesagt. Die Neufassung des Straßen- und Wegegesetzes NRW sieht vor Radschnellwege als Radschnellverbindungen des Landes auf eine Stufe mit Landesstraßen zu stellen. Damit wird das Land zukünftig für Bau und Instandhaltung verantwortlich sein.

DER RS1: FÜR DICH, FÜR MICH, FÜR UNS!

Der RS1 ist viel mehr als nur ein schneller Radweg! Er durchquert zehn Städte und den Kreis Unna, verläuft entlang von Bundesstraßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen und quert Wiesen und Wälder. Der RS1 verbindet die Kommunen mitten in der Metropole Ruhr direkt und ohne Umwege für Radfahrer/-innen. Die Wege werden deutlich kürzer. Davon profitieren viele Berufspendler/-innen, die statt im Stau zu stehen entspannt zum Arbeitsplatz radeln können.

Aber auch Autofahrer/-innen profitieren vom RS1: Drei Viertel aller Staustunden kommen durch überlastete Straßen zustande. Ein attraktiver Radschnellweg kann da helfen – wer Rad fährt, sitzt schließlich nicht im Auto. Jede RadfahrerIn/jeder Radfahrer entlastet Staustrecken und Verkehrsknoten.

Die vielen Verknüpfungen zwischen dem RS1 und dem öffentlichem Nahverkehr fördern und erleichtern das Umsteigen von einem auf das andere Verkehrsmittel. Die Anbindung der Stadtzentren und wichtiger Innovationsräume wie Technologiepark Dortmund oder Ruhrbania in Mülheim an der Ruhr machen den RS1 auch zu einem Motor der Stadtentwicklung. Im Umfeld des RS1 ist Raum für vielfältige, neue und kreative Ideen und Innovationen. Machen Sie mit und unterstützen Sie das Projekt mit Ihren Ideen und Hinweisen.

Unter www.rs1.rvr.ruhr gibt es Informationen und Raum für Ihre Ideen ...

Radschnellwege in NRW

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



WAGFS

... fahren, fahren, fahren ...

Radschnellweg alle Richtungen



Liebe Bürgerinnen und Bürger,

die Vorteile des Radfahrens sind überzeugend: Es entlastet Umwelt und Straßen, kostet wenig, fördert die Gesundheit und macht auch noch Spaß! Als Pedelec ist das Rad auch für längere Strecken und ältere Menschen eine echte Alternative zum Auto.

Darum brauchen wir in Nordrhein-Westfalen ein gut ausgebautes, sicheres Radverkehrsnetz im besten Standard. Das Premiumprodukt für den Radverkehr sind die Radschnellwege – breite, komfortable Verbindungen, auf denen sich die Fahrzeiten in und zwischen den Städten erheblich verkürzen. In NRW fahren wir voraus und bauen sieben große Radschnellwege – auf den ersten Kilometern können Sie schon heute fahren!

Herausragend ist der Radschnellweg Ruhr RS1: Mehr als 100 km Radschnellweg mitten in NRW und quer durchs Ruhrgebiet. Er wird die Zentren der Metropole Ruhr, ihre Hochschulen, Unternehmen und rund 1,65 Mio. Menschen miteinander verbinden und näher zusammenbringen!



Mit diesen Broschüren möchten wir Ihnen erklären, was genau Radschnellwege und insbesondere das Zukunftsprojekt RS1 sind und wie sie unsere Mobilität verändern werden. Ich bin mir sicher: Unsere neuen Radschnellwege werden auch Sie überzeugen!

Michael Groschek
*Minister für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen*

Was ist ein Radschnellweg?

„Das Fahrrad ist ein Kurzstreckenfahrzeug! Mehr als 3 km am Stück zu fahren macht im Alltag keinen Sinn und dem Radfahren keinen Spaß.“ So weit der Denkansatz aus dem letzten Jahrhundert. Heute sind – und fahren – wir weiter. Mit der passenden Fahrrad- oder Pedelec-Technik und der richtigen Infrastruktur, sprich: dem Radschnellweg, einer Art Autobahn für Radfahrende.

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) hat den Begriff „Radschnellwege“ definiert: Radschnellwege sind qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen zwischen Landkreisen, Kommunen oder Stadtteilen. Sie führen ohne viele Umwege und Kurven von Punkt A zu Punkt B. Ohne große Unterbrechungen durch Kreuzungen,

so schnell, bequem und sicher es eben geht und natürlich auf einem Untergrund, der es erlaubt, flott voranzukommen. So bieten sie sich an zum Arbeitspendeln, zur feierabendlichen Fahrt zu Bekannten in der nächsten Stadt, zur Einkaufsfahrt ins Nachbarviertel – und natürlich für den Tourismus.

Radschnellwege können viele Formen annehmen: überbreite Radwege oder markierte Radstreifen ebenso wie Fahrradstraßen. Auf jeden Fall radelt man auf dem Radschnellweg entspannt kurze wie längere Strecken, ist auch mit dem Pedelec sicher und komfortabel unterwegs und erreicht viele Ziele bequem. „A 40 für Radverkehr“ wird deshalb der RS1 von Duisburg nach Hamm heute schon genannt. In Teilen ist er bereits fertig: Sie können schon mal Probe fahren!

Mobilität in Zukunft – nicht ohne Radschnellweg!

Verstopfte Innenstädte, Stau und Stress auf Straßen und Autobahnen. Das Straßennetz, aber auch streckenweise Busse und Bahnen sind überlastet – die leider alltägliche Verkehrsmisere. Dazu kommen Umweltverschmutzung, Lärm und andere Nachteile durch das Übermaß des Autoverkehrs. Radschnellwege können uns da wesentlich weiterbringen!

Ein strategisch geknüpftes Radschnellwegnetz kann dafür sorgen, dass Straßen entlastet werden. Gleichzeitig entstehen ganz neue Mobilitätsmöglichkeiten, zum Beispiel für den Berufspendler/-innen. Denn viele Arbeitswege sind kurz: Heute legen zwar 60 % der Pendler/-innen ihre Strecke mit dem Auto zurück, die Hälfte davon fährt aber nur bis zu 10 km weit – eine Entfernung, die wie geschaffen ist fürs Rad!

Dass trotz der kurzen Strecke heute noch wenige Menschen mit dem Fahrrad unter-

wegs sind, liegt nicht an ihrer Trägheit oder am Verkehrsmittel, sondern an der Infrastruktur: Selten kommt man heute auf Radwegen wirklich schnell und sicher voran. Viele sind unsicher, schlecht instand gehalten oder sie führen zu Umwegen. Wo es gut ausgebaute Radwege gibt, sind jetzt schon viel mehr Radfahrende unterwegs als anderswo – ein Zeichen für den zukünftigen Erfolg von Radschnellwegen.

Aber auch das große „E“ hilft, den Radschnellweg beliebter zu machen: Die Kombi aus Elektrorad und Radschnellweg macht Rad-Mobilität noch interessanter, bequemer und schneller. Gelassener und gesünder auch. Wegen der geringeren Anstrengung kommt man auch bei flottem Vortrieb und längerer Strecke nicht verschwitzt an, der Aktionsradius wächst. Übrigens: Jeder/jede dritte Autofahrer/-in überlegt, sich ein Pedelec zu kaufen ...

Radschnellwege – nah, fern, gut!



Standards und Ausstattung

Um Radschnellwege zu planen, mussten Standards für die einheitliche Qualität der Routen festgelegt werden. Dabei half ein Blick auf die Radschnellweg-erprobten Nachbarländer Niederlande und Dänemark: Deren Erfahrungen haben die AGFS und das Land NRW gemeinsam zu eigenen Kriterien weiterentwickelt. Sie machen den Radschnellweg zu dem neuen Premiumprodukt für den Radverkehr:

- durchgängige Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
- bei baulichen Radwegen eine Mindestbreite von 4 m
- möglichst Vorfahrtberechtigung und grüne Ampelwelle
- wenig Steigungen
- Wegweisung nach NRW-Standards
- innerorts Beleuchtung
- geregelten Winterdienst und Reinigung

Aber das ist noch nicht alles – oder können Sie sich im Vergleich eine Autobahn ohne Rastplatz und Tankstelle vorstellen? Genau. Ebenso wichtig sind für den Rad-

schnellweg zumindest Service-Punkte: Im Abstand von einigen Kilometern bieten sie eine fest installierte Luftpumpe und die wichtigsten Werkzeuge für die kleine Reparatur an. An Kreuzungen mit anderen Radschnellwegen oder mit touristischen Fernradwegen sind Rastplätze empfehlenswert. Unter anderem mit Abstellanlagen, Wetterschutz für Radfahrende, einer Ladestation für Pedelecs, Sitzgelegenheiten, Wasserspendern und Toiletten.

An zentralen Haltestellen und speziellen Verknüpfungspunkten zum Umstieg zwischen Fahrrad und Bahn bieten sich Rad- oder sogar Mobilstationen an – mit einem kompletten Servicepaket für Radfahrende: vom bewachten Unterstellplatz fürs Fahrrad bis hin zum Sofort-Reparaturdienst oder dem kleinen Snack für zwischendurch.

PS: Hätten Sie gedacht, dass auf so gestalteten Radwegen, wie zum Beispiel der Nørrebrograde in Kopenhagen, pro Tag 30.000 Menschen Rad fahren? Qualität entscheidet!

Die Route 66 fürs Fahrrad

Sie wollten schon immer sicher und schnell radeln? Nebeneinanderfahren und überholen können, endlich mal das neue Pedelec ausfahren, sich unbeschwert über eine längere Strecke fortbewegen? Sie wollen schnell von einem zum anderen Stadtteil, von der Vorstadt in die City oder in die Nachbarstadt? Sie gehören zu den 74 % der Arbeitenden, die weniger als 30 Minuten zum Job brauchen? Und Sie haben sich schon immer eine „Route 66“ für das Radeln in Freizeit und Urlaub

gewünscht? Diese unterschiedlichen Qualitätsansprüche erfüllen Radschnellwege bestens – lokal und regional. Und genau deshalb sind sie die willkommene Alternative zu vollen Autobahnen, Bussen und Bahnen.

Mit anderen Worten, Radschnellwege sind genau das, was Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen für den Autoverkehr sind: schnelle, sichere und komfortabel zu befahrende Hauptverbindungen für den Radverkehr – und außerdem dringend nötig!



Foto: Rasmus Hjortshøj – COAST-Studio



Foto: P3 Agentur

Radschnellwege – weltweit ein Thema

Schnelle Radwege sind ein Erfolgsmodell. Schon in den Achtzigerjahren erprobten die Niederländer die „Fietssnelwege“. Hier haben Fahrräder seit Jahren freie Fahrt über lange Strecken. Wie zum Beispiel auf dem F35 zwischen Enschede und Almelo: Er ist mindestens 4 m breit und verläuft parallel zu Autobahn und Bahnstrecke. Aber auch in den anderen Beneluxländern und in der Schweiz, Norwegen, Großbritannien und sogar den USA gibt es Vorbilder für den deutschen Radschnellweg. Viele Länder setzen sich inzwischen ambitionierte Ziele für die Steigerung des Radverkehrs.

Zum Beispiel Dänemark: In Kopenhagen geht der Anteil der Radfahrenden am Gesamtverkehr bereits Richtung 50%! Großen Anteil daran hat das System von „Cykelsuperstiers“, also Radschnellwegen. Insgesamt 26 sind geplant, viele davon schon in Betrieb. Wie die Speichen eines Rads führen sie vom Zentrum der Stadt in

die Außenbezirke, von denen aus täglich etwa 100.000 Menschen mit dem Rad zur City pendeln. Für kurze Fahrzeiten sorgen nicht nur sehr gut ausgebaute, breite Wege, sondern unter anderem auch eine grüne Welle für die Radfahrenden.

Die Grenzen der Automobilität sind mittlerweile für alle deutlich geworden. Deshalb entdecken in den letzten Jahren auch bei uns die Städte und Länder das Fahrrad als eine Lösung für den regionalen wie auch den urbanen Verkehr – und damit die Radschnellwege.

Nicht nur in NRW: In Göttingen beispielsweise verbindet der „eRadschnellweg“ den Hauptbahnhof mit dem Nordcampus der Universität. Radschnellwege sollen künftig Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach sowie die umliegenden Landkreise verbinden. Eine Machbarkeitsstudie wird gerade durchgeführt und hat bis jetzt schon 20 mögliche Trassen identifiziert.

Radschnellwege in NRW – wir investieren in die Zukunft

Kritiker sagen, wir brauchen keine Luxusradwege! Stimmt: Was NRW und Deutschland brauchen, ist eine alltagstaugliche Infrastruktur, mit der wir das enorme Potenzial des Radverkehrs nutzen können. Zum Vergleich: In Deutschland werden 10 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. In den Niederlanden sind es 26, in Dänemark 20 %. Da ist bei uns noch viel Luft nach oben!

Der Ausbau des Radverkehrs nützt nicht nur den Radfahrenden, sondern uns allen: Er entlastet die Verkehrswege ganz allgemein. Denn wir schaffen damit nicht nur bessere Bedingungen für Menschen, die schon immer per Rad unterwegs sind. Mit dem Fahrrad-Boom und dem riesigen Potenzial, dass das Pedelec mitbringt, entdecken Menschen das Velo als das Verkehrsmittel der Zukunft – sei es für den Arbeitsweg, den Einkauf, die Freizeit oder

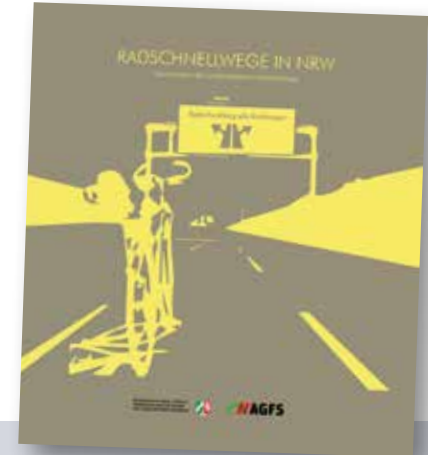
den Urlaub. Um das Fahrrad wirklich effizient nutzen zu können, brauchen wir die passende Infrastruktur. Der entscheidende Qualitätssprung sind Radschnellwege – siehe unsere Nachbarländer.

Deshalb setzen wir in NRW auf Radschnellwege. Schon im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ von 2012 ist das Thema „Radschnellwege“ daher einer der zentralen Bausteine. Auf seiner Basis wurde in Zusammenarbeit mit der AGFS der „Planungswettbewerb Radschnellwege“ durchgeführt. Konkret wurden daraus prämiert:

- StädteRegion Aachen mit 30 km Radschnellweg
- Region Ostwestfalen-Lippe (36 km)
- Landeshauptstadt Düsseldorf (31 km)
- Städte Köln und Frechen (8 km) und
- Region Westliches Münsterland (45 km)

Darüber hinaus gibt es weitere Machbarkeitsstudien in NRW wie zum Beispiel für den Radschnellweg „Mittleres Ruhrgebiet“. Er soll auf 16 km von Gladbeck über Bottrop nach Essen führen.

Wer die Radinfrastruktur fördert, setzt eine der kostengünstigsten Maßnahmen um, etwas für die Mobilität der Zukunft zu tun. Aufgrund der hohen Bedeutung von Radschnellwegen für das gesamte Verkehrssystem hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen beschlossen, das Straßen- und Wegegesetz NRW zu ändern. In Zukunft ist für Bau und Instandhaltung von Radschnellwegen außerhalb von Städten mit mehr als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern das Land zuständig und nicht nur die Städte und Gemeinden. Damit stehen sie als „Radschnellverbindungen des Landes“ auf einer Stufe mit Landesstraßen. Dies unterstreicht ihre



Die Dokumentation des Landeswettbewerbs Radschnellwege ist einsehbar unter:

www.agfs-nrw.de/fachthemen/radschnellwege

neue Wertigkeit. In den nächsten Jahren sollen etwa 270 km Radschnellwege in NRW entstehen.

Wir sind überzeugt:
Das ist erst der Anfang!

Aktuelle Radschnellweg- Projekte in NRW



Impressum

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
www.mbwsv.nrw.de

In Kooperation mit der



Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und
fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und
Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
Vorstand Christine Fuchs
Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
www.agfs-nrw.de

In Kooperation mit dem



Regionalverband Ruhr

Regionalverband Ruhr
Die Regionaldirektorin
Karola Geiß-Netthöfel
Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
www.metropoleruhr.de

Konzeption und Gestaltung:

P3
www.p3-agentur.de

Fachliche Begleitung:

PS
www.planerbuero-suedstadt.de

1. Auflage, Februar 2016



Diese Broschüre kann bei der AGFS und dem
Regionalverband Ruhr bestellt werden.