

Start



Radschnellwege
sind die anspruchsvollste Form
der Fahrradinfrastruktur

Quelle: Focus.de

Radschnellwege „Die große Chance für den Radverkehr“

Radschnellwege am Beispiel Südhessen

BUVKO-2017 in Wuppertal, 10.03.2015

Gliederung



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

- 1. Aufgabe von Radschnellwegen**
- 2. Potenziale / planerische Herangehensweise**
- 3. Radschnellwege, Beispiel Südhessen**
- 4. Führungsformen für Radschnellwege**
 - a. Knotenpunkte**
 - b. Streckenführungen**
- 5. Blick ins Ausland / offenen Fragen**

1. Aufgabe von Radschnellwegen

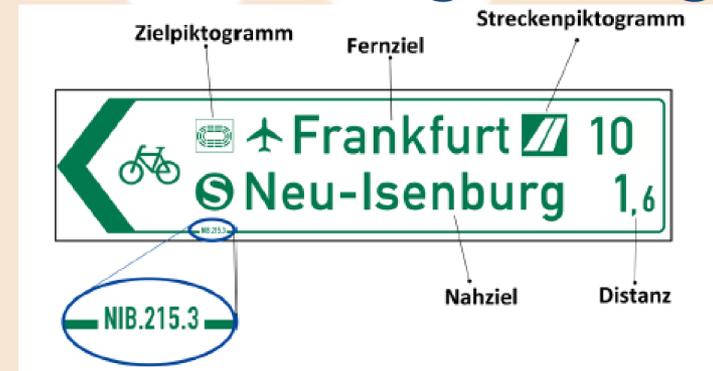
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Berücksichtigung des Bestandes

- Radverkehrs- und wegweisungskonzepte
- Schüler-Radverkehrsnetze und -konzepte
- touristische Radroutenplanung



Radwegweisung



Einbeziehung von Schulen



begleitende Infrastruktur



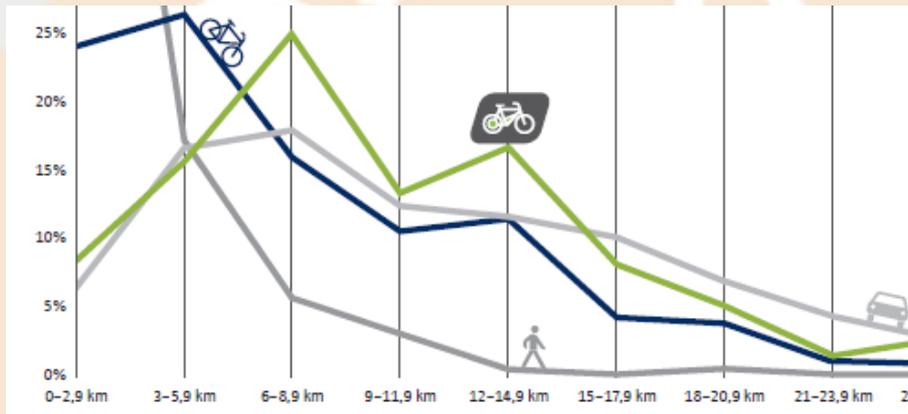
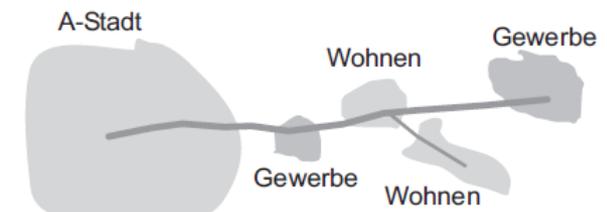
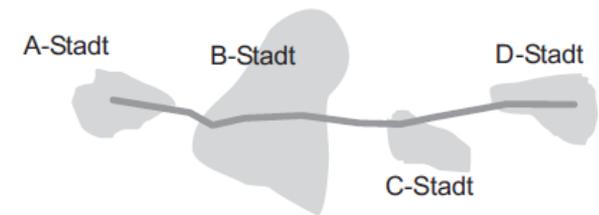
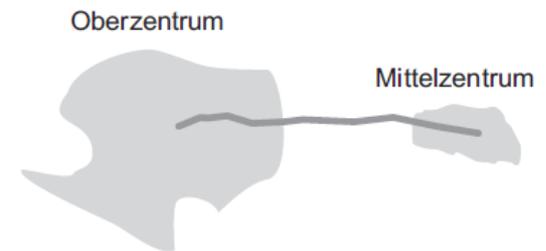
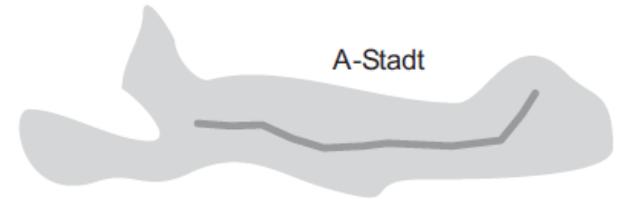
Quellen und Fotos: www.varad.de

1. Aufgabe von Radschnellwegen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

- **Verbindungen wichtiger Quellen und Ziele**
- **Sicherheit für große Radverkehrsmengen**
- **Verknüpfen über größere Distanzen mit hoher Attraktivität**

Potenziale von Radschnellverbindungen



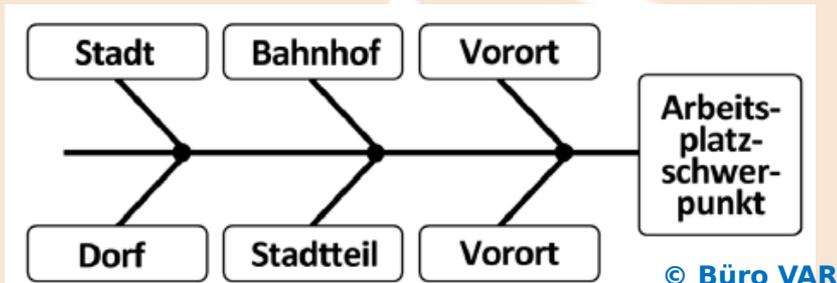
Verteilung aller protokollierten Wegedistanzen der Testpersonen je Verkehrsmittel (Quelle: Projekt EBikePendeln 2015)

Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV 2014

2. Aufgabe von Radschnellwegen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

- **Separation vom Fuß- und Kfz-Verkehr**
- **Sicherheit und Orientierung bei höherer Geschwindigkeit**
- **direkte und umwegfreie A**
- **hohe Oberflächenqualität**
- **steigungsarm**
- **städtebaulich integriert u**
- **landschaftlich eingebund**

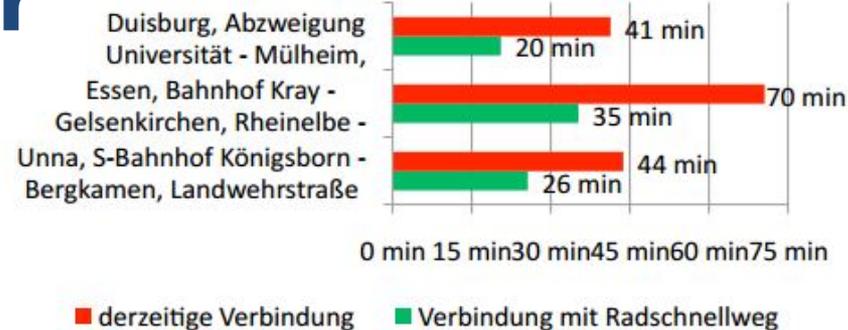


3. Potenziale von Radschnellwegen

Radschnellweg Ruhr



Fahrzeitengewinn



3. Potenziale von Radschnellwegen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

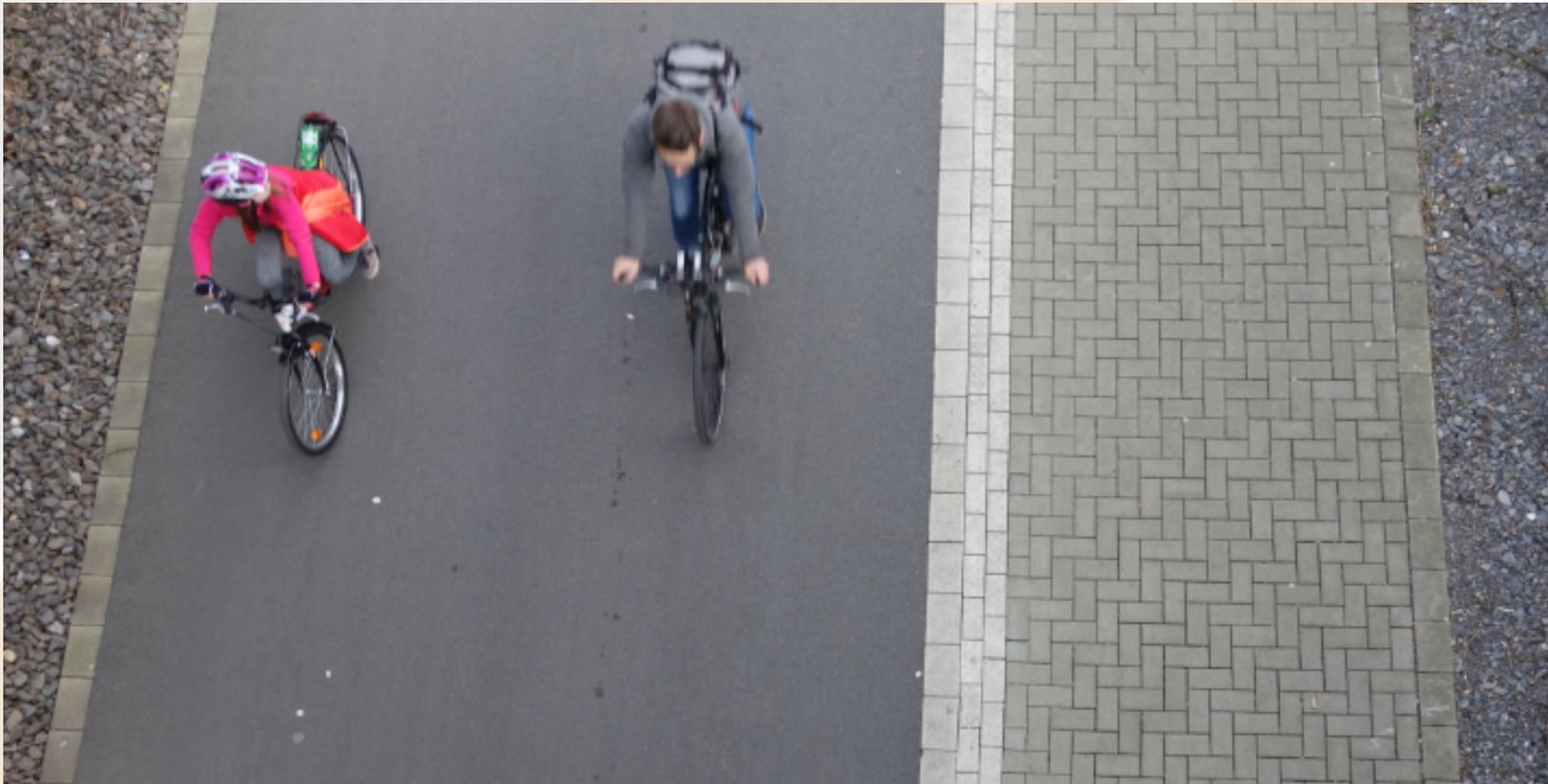
Nordbahntrasse - Wuppertal



3. Potenziale von Radschnellwegen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Nordbahntrasse - Wuppertal



3. Potenziale von Radschnellwegen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Nordbahntrasse - Wuppertal



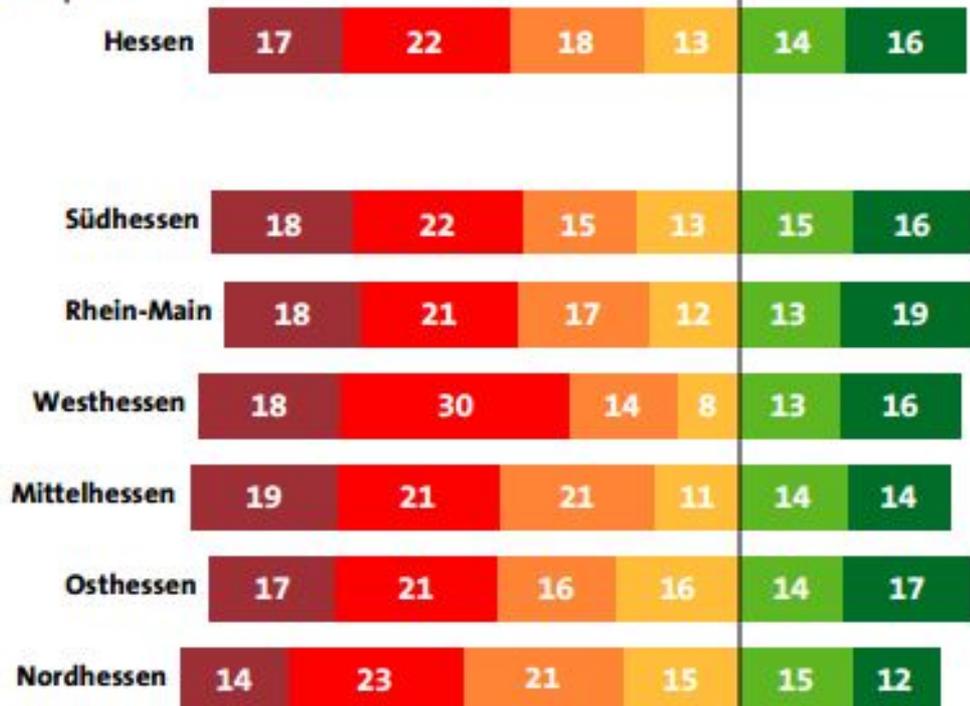
Wuppertal, 10.03.2017

Radschnellwege – Die große Chance für den Radverkehr?

3. Potenziale von Radschnellwegen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Arbeitsplatz



Modal-Split Rad im Berufsverkehr F/OF



- gar nicht
- sehr schlecht
- schlecht
- einigermaßen
- gut
- sehr gut

Ausbildungsplatz



3. Planerische Herangehensweise

RadNetz BW (8.000 km)

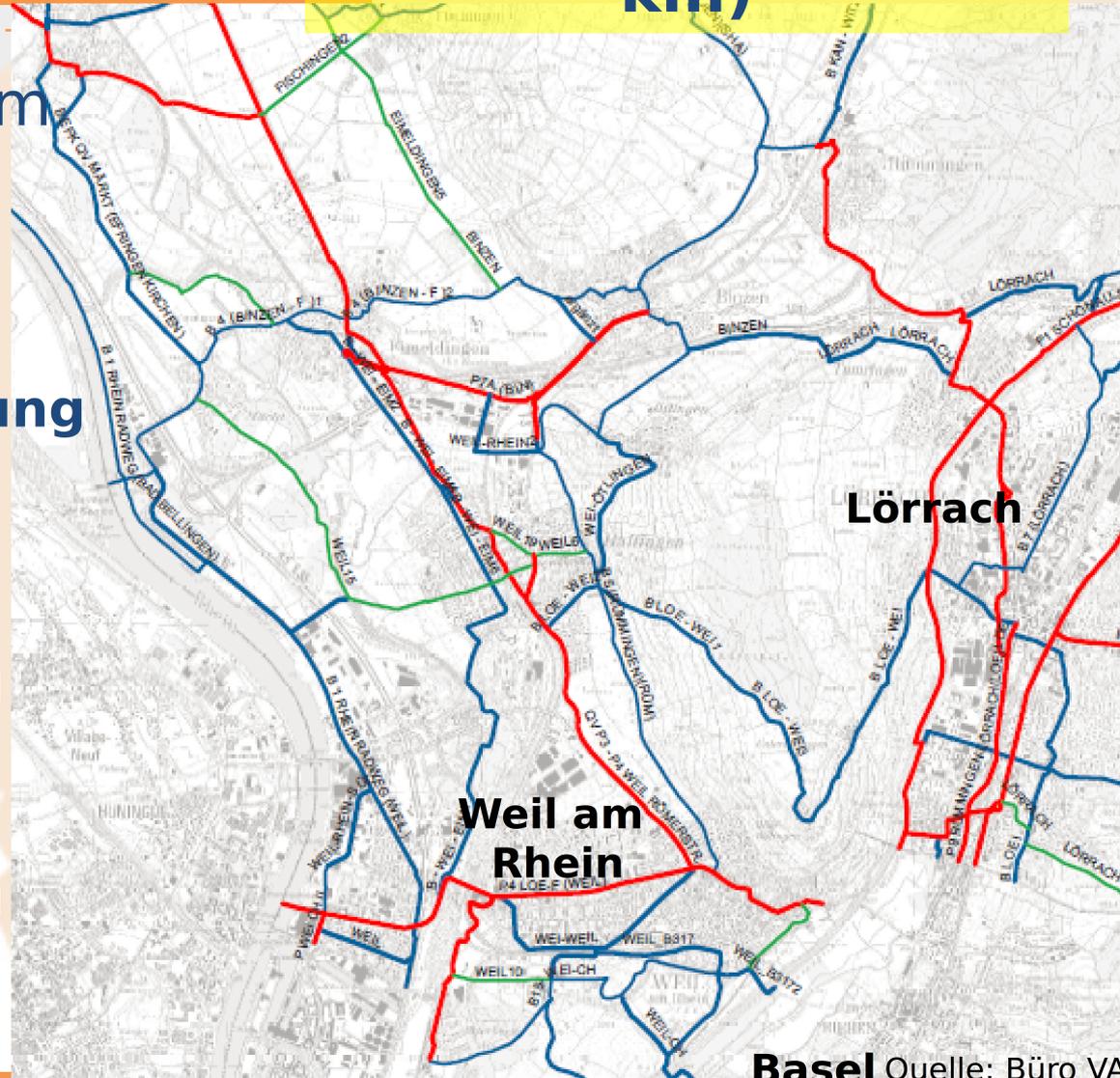
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR)

Regelwerksanalogie am Beispiel des Landkreises Lörrach

überregionale Radverkehrsverbindung = Pendleroute → Radschnellweg

regionale Radverkehrsverbindung = Basisroute

nahräumige Radverkehrsverbindung = Verdichtungsnetz



Basel Quelle: Büro VA

3. Planerische Herangehensweise - NRW

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dip

- **Nahmobilität 2.0**
- **neuer Planungsansatz in NRW**
- **hohe Netzdichte**
- **wichtige Verbindungen**
 - Schnittstelle ÖV
 - Zentren
 - Arbeitsplatz-,
 - Ausbildungs- und
 - Einkaufsschwerpunkte

Die neue Netzhierarchie

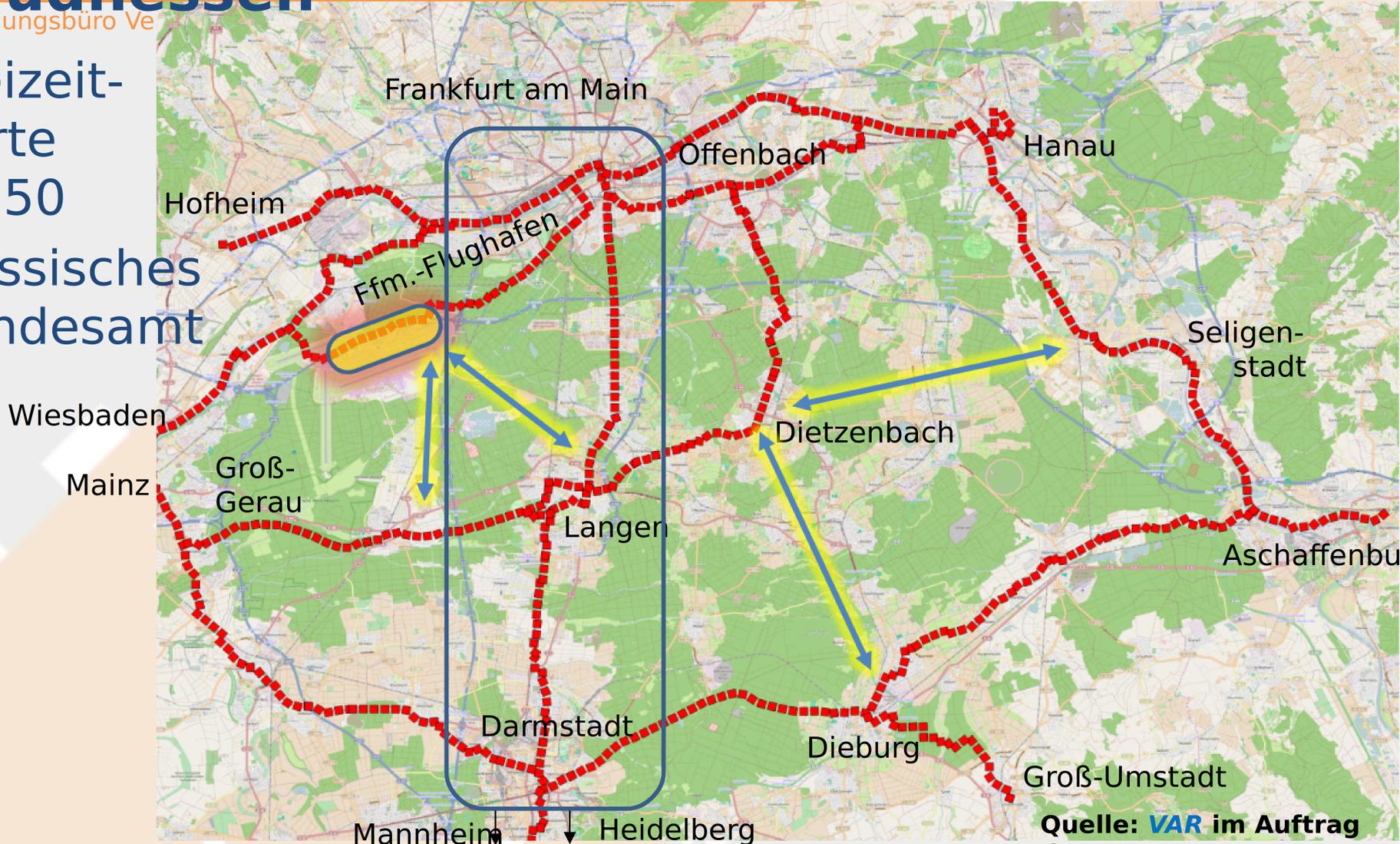


Nahmobilität 2.0 NF

4. Radschnellwege in der Region (überregionale Direktverbindungen) in Südwesthessen

Planungsbüro Ve

Freizeit-
karte
TF 50
Hessisches
Landesamt



Quelle: VAR im Auftrag
des HLBG

Region

Raddirektverbindung Darmstadt

Planung für eine Regionalalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

13 Kilometer - Trassenvergleich „Umwegefaktor“

Langen - Frankfurt

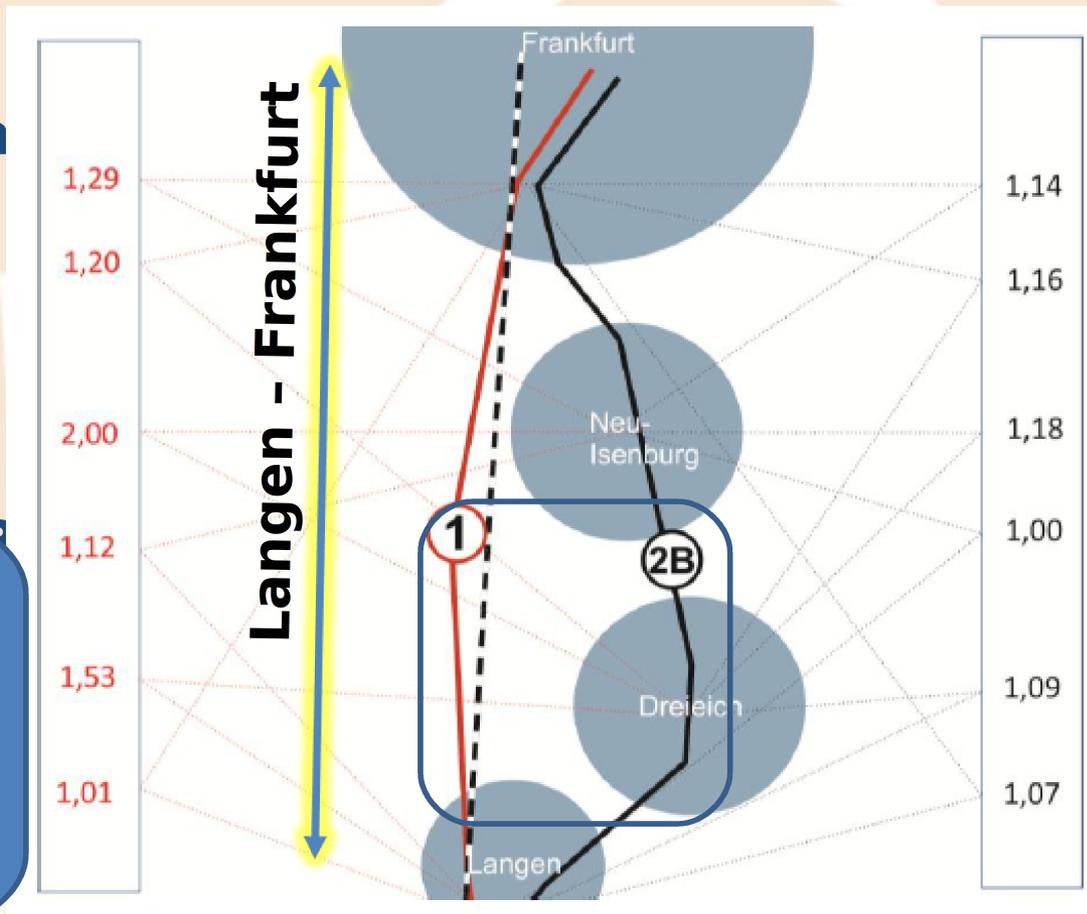
90 Prozent aller Radfahrer im Distanzbereich bis

mittlere Fahrtlänge =
(für Frankfurt)

Berlin plan mit 4,6 km

für 2025,
viele Strecken liegen
heute bereits bei 10
Kilometern,
Zeitbedarf: 25 km/h =
32,5 min

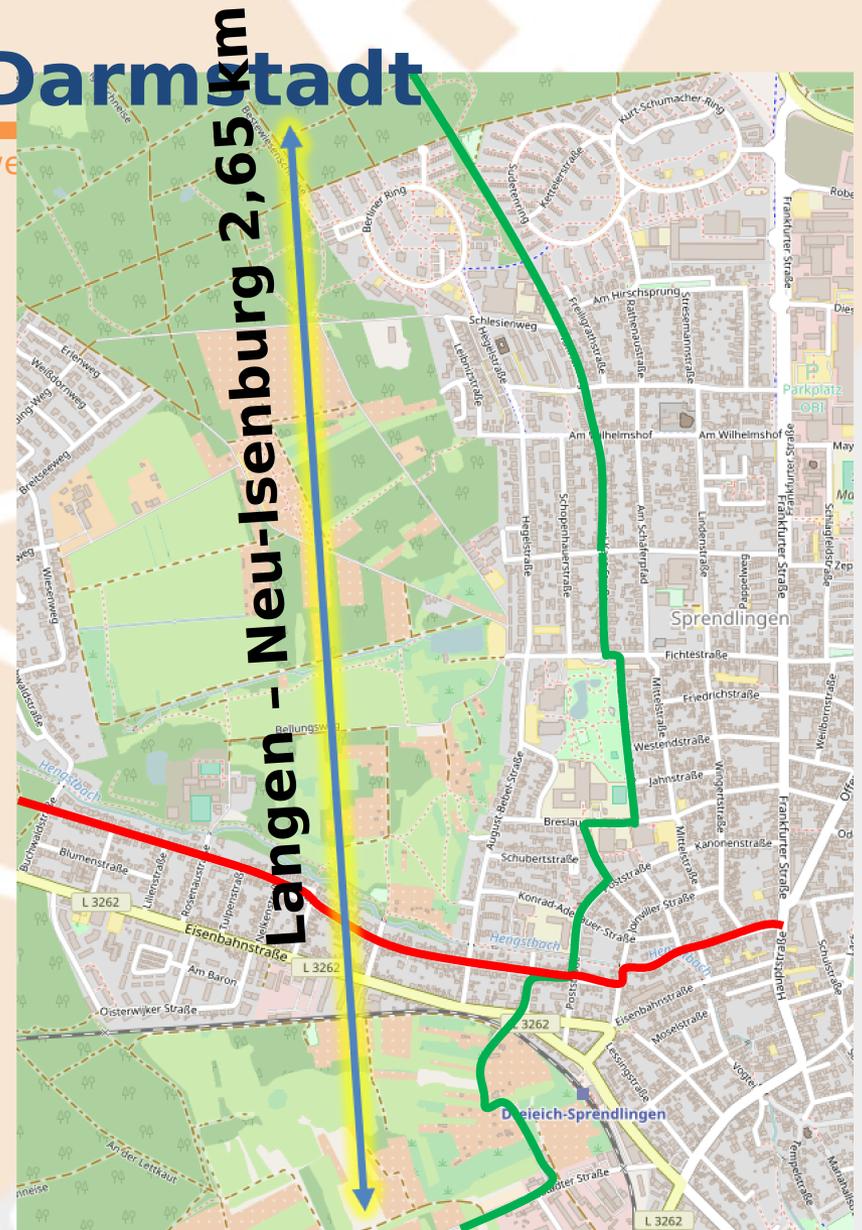
45 km/h = 17,5 min



Region Raddirektverbindung Darmstadt

Planungsinstitut für Alternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe

-  Streckenverlauf durch Dreieich
-  geplante Fahrradstraße



Radschnellwege

a. Knotenpunkte: Beispiel

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Eindhoven



Eindhoven, Niederlande, Quelle: huffpost.com

Radschnellwege: a. Knotenpunkte: Beispiel

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Freiburg



Freiburg, Quelle: VAR

Wuppertal, 10.03.2017

Radschnellwege - Die große Chance für den
Radverkehr?

Radschnellwege:

a. Knotenpunkte: Beispiel Langen,

Planungs- & Verkehrs-Alternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Langen, Quelle: VAR

Radschnellweg Übergang Strecke /

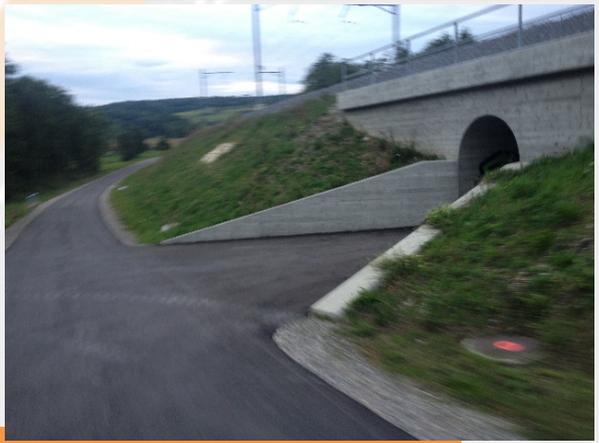
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Knoten



gute Lösung

Freiburg, Fotos: VAR



SU

Radschnellwege

b. Strecke: S-Bahn Station / Flughafen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Flughafen g des Streckenverlaufs

Darmstadt	17	➔
Langen	2.0	🚲

Radwegweisung



S-Bahn Station
N-I Zeppelinheim

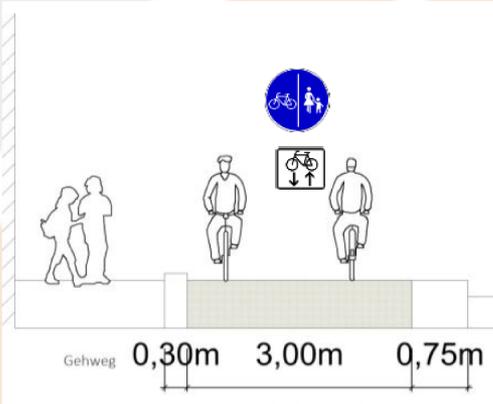


3. Führungsformen für Radschnellwege

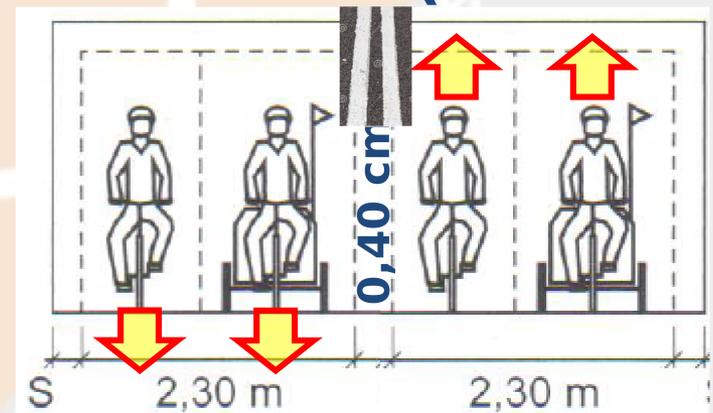
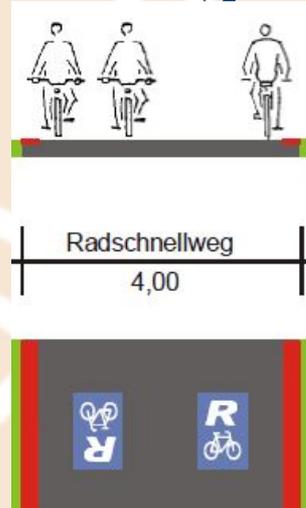
b. Strecke - Breitendiskussion



a. Minimal



b. Regelmaß. Komfort (S-Pedelect)

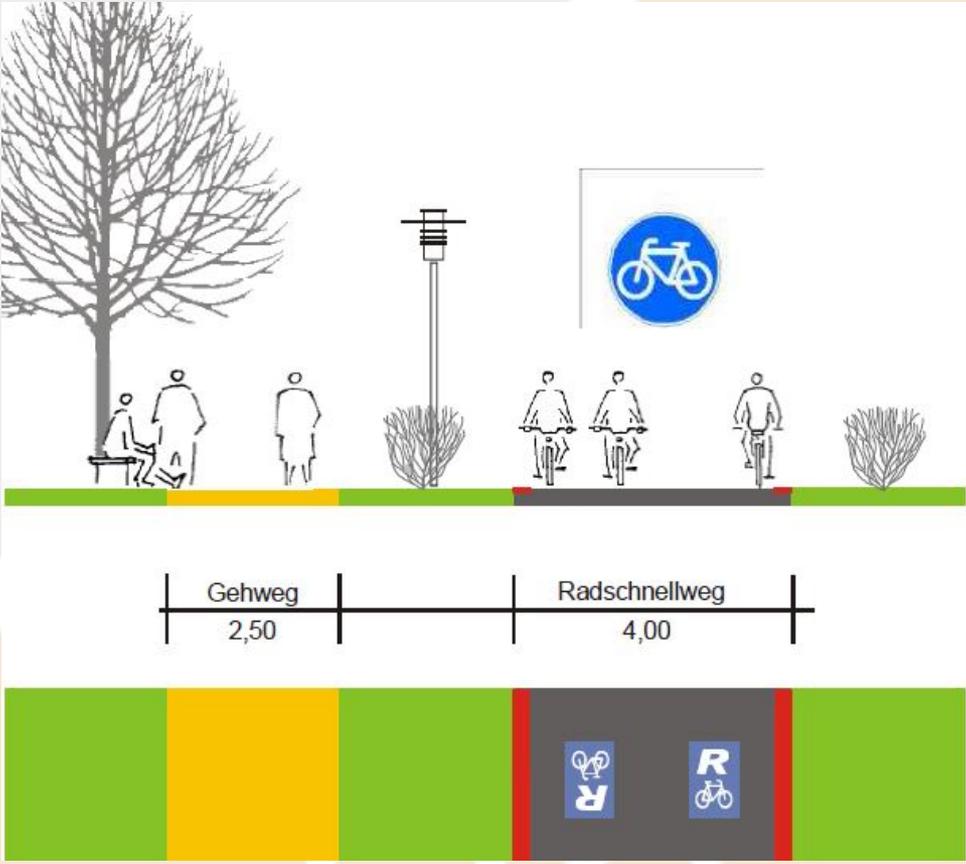


(2 x 2,30 m = 4,60 m ≈ 5,00 m)

Planung: VAR

Radschnellwege: b. Radwege mit gemeinsamer oder paralleler Fußgängerführung

Planung (b. Verkehrsalternative Rad) (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe P



Freiburg, Fotos: VAR

6. Ein Blick ins Ausland: Dänemark

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



ZDF, 21.09.2012

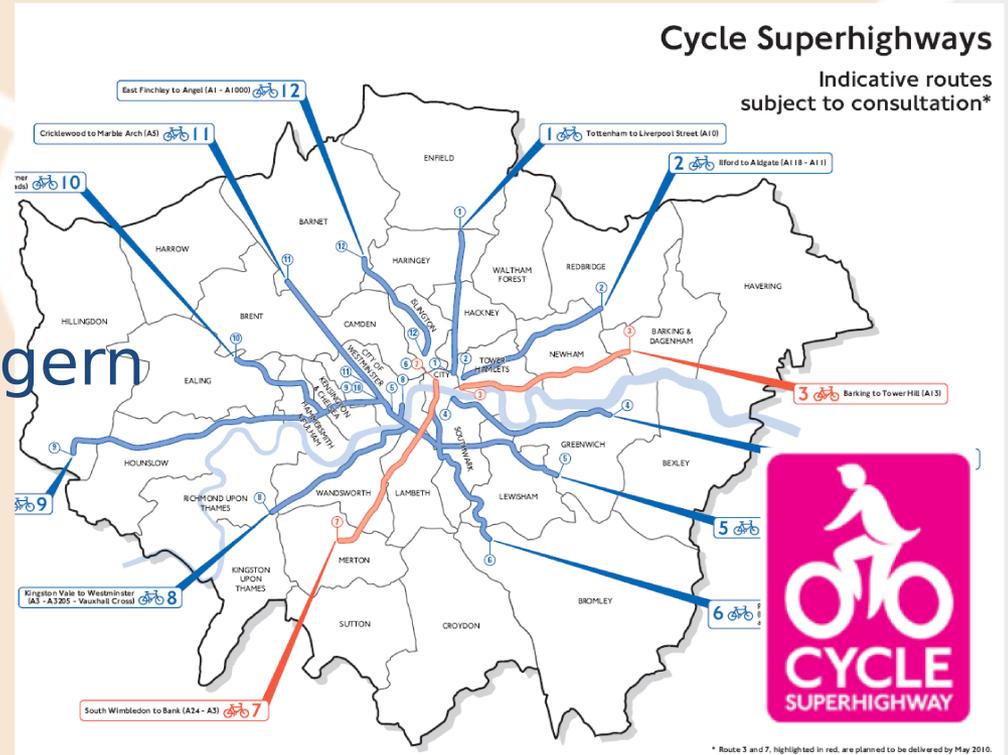
Wuppertal, 10.03.2017

Radschnellwege - Die große Chance für den
Radverkehr?

6. Ein Blick ins Ausland: England

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

- London baut seit 2010 ein Netz bestehend aus 12 „Cycle Superhighways“
- 218 Mio. € für 4 Routen (2015/2016)
- Länge: 10 – 15 km



6. Offene Fragen

I. Sind Schutzstreifen zur Führung geeignet?

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

II. Welche Separation mit dem Fußverkehrs ist erforderlich?

III. Wie können Bereiche mit hoher Interaktionsdichte gekennzeichnet werden?

IV. Welche Breiten werden benötigt?

V. Wie wird mit „unvermeidbarem“ Kfz-Verkehr umgegangen?

VI. Lösungen für

- a. bevorrechtigte Führungsformen
- b. Vermeidung von Wartezeiten an Knotenpunkten
- c. Wann sind planfreie Führungen erforderlich?

VII. Welche begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist erforderlich?



Ende

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad (VAR) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Vielen Dank ! - Haben Sie Fragen?

Dipl.-Ing. Uwe Petry

Planungsbüro **VAR**

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

Tel.: 06151 - 10 19 10 5

Fax: 06151 - 66 03 71

Mobil: 0173 9 311 322

E-Mail: uwe.petry@varad.de

Homepage: www.varad.de

