



Radschnellwegekonzeption für den Freistaat Sachsen

Kurzbericht



Inhalt

1.	Veranlassung, Motivation und Zielstellung	3
2.	Bearbeitungskonzept.....	4
3.	Beurteilungsstufe I - Vorauswahl	5
4.	Beurteilungsstufe II - Bewertung	8
5.	Qualitätsstandards.....	10
6.	Zusammenfassung	12

1. Veranlassung, Motivation und Zielstellung

Im Koalitionsvertrag 2014 bis 2019 wurde vereinbart, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen, die Fahrradinfrastruktur auszubauen sowie ein landesweit einheitliches Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr zu etablieren. Einen wesentlichen Beitrag dazu können Radschnellverbindungen leisten.

Da bisher keine Korridore auf systematischer und fachlich einheitlicher Grundlage ermittelt wurden und im Freistaat Sachsen keine Erfahrungen mit Radschnellverbindungen vorliegen, ist die Erarbeitung einer Potenzialanalyse notwendige Voraussetzung. Dabei werden zunächst geeignete Korridore für Radschnellverbindungen im Freistaat Sachsen identifiziert. Diese Korridore werden anschließend auf ihr Potenzial für den Bedarf einer Radschnellverbindung überprüft. Die so bestimmten relevanten Korridore für Radschnellverbindungen im Freistaat Sachsen sollen zudem einer Priorisierung entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung und ihres Nutzungspotentials sowie der Entlastungswirkung und Schadstoffeinsparung unterzogen werden.

Neben der Identifizierung geeigneter Korridore für Radschnellverbindungen war die Anwendbarkeit des Regelwerks der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu diskutieren. In Handlungsempfehlungen sind Qualitätsstandards sowie Hinweise zur Planung von Radschnellwegen im Freistaat Sachsen definiert.

Radschnellverbindungen sind hochwertige Radverkehrsanlagen, die ausschließlich dem Radverkehr dienen und ein durchgängig sicheres und komfortables Fahren mit hohen Geschwindigkeiten ermöglichen. Die Abschnitte von Radschnellverbindungen, die Radschnellwege, sind durch besonders hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet.

Radschnellverbindungen sollen auch Schwachpunkte bestehender Radverkehrsnetze mindern wie z. B. begrenzte Kapazitäten, eingeschränkt kompatible Geschwindigkeiten, eingeschränkte Bemessung (z. B. für Lastenräder, Kinderanhänger), Fahrkomfort sowie nur bedingt gegebene Zukunftsfähigkeit in Bezug auf E-Mobilität¹.

Radschnellverbindungen wird insbesondere durch die immer stärkere Verbreitung von Elektrofahrrädern künftig eine besondere Bedeutung beigemessen.

Eine Prognoseverkehrsstärke im Querschnitt von 2.000 Radfahrenden pro Tag ist laut Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“² anzustreben und wird auch als Kriterium für eine Förderung mit Bundesmitteln gefordert. Radschnellverbindungen sind daher vor allem für Ballungsräume und deren Verbindung zu Zentren im näheren Umland geeignet.

In Deutschland werden Radschnellverbindungen erst seit kurzem umgesetzt. Erfahrungen zur Nutzung dieser Angebote bezüglich des Verlagerungspotenzials von anderen Verkehrsmitteln sowie typischen Wegelängen auf diesen Verbindungen liegen nur in geringem Umfang vor. International sind die Niederlande Vorreiter für den Bau von Radschnellwegen („Fietssnelwegen“).

¹ AGFS, *Radschnellwege in NRW - Dokumentation des Landeswettbewerbs Radschnellwege*, Köln: Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V., 2014.

² FGSV, Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen - AP-RSV, Köln: FGSV-Verlag, 2014.

2. Bearbeitungskonzept

Die Erstellung der Radschnellwegkonzeption für den Freistaat Sachsen erfolgte in mehreren Arbeitsschritten, die durch einen steigenden Konkretisierungsgrad gekennzeichnet sind. Begleitet wurde die gesamte Bearbeitung durch einen Beirat, der sich aus Vertretern der Städte Chemnitz, Dresden und Leipzig, des ADFC-Sachsen e. V., des Sächsischen Landkreistag sowie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zusammensetzte. Die Abbildung 1 zeigt die Arbeitsschritte:

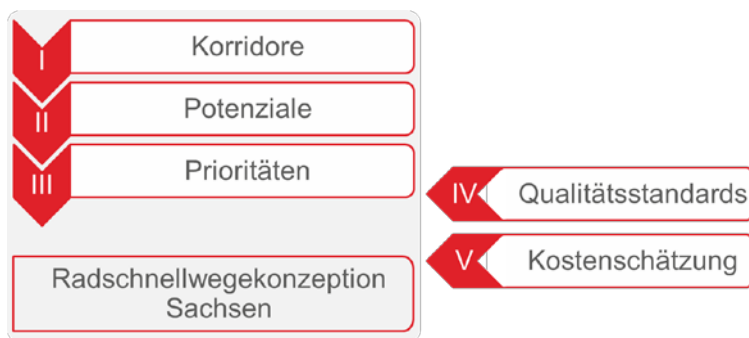


Abbildung 1: Arbeitsschritte

Als Grundlage der Potentialanalyse wurden zunächst grundsätzlich geeignete **Korridore** bestimmt. Die Potenziale von Radschnellverbindungen wurden insbesondere aus Sicht der Eignung für den Alltagsverkehr beurteilt. Deshalb sollen sie möglichst viele Aktivitätsstandorte mit ausreichend hohem Quell- und Zielverkehrsaufkommen (z. B. Wohnstandorte, Arbeitsplätze, Universitäten, Schulen, Bahnhöfe, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen) miteinander verknüpfen. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass Reisezeitgewinne vor allem im Alltagsradverkehr dazu führen, dass Vorteile von Radschnellverbindungen bei der Nutzenbewertung zur Verkehrsmittel- und Routenwahl Berücksichtigung finden.

Im zweiten Arbeitsschritt wurden im Ergebnis einer multikriteriellen Bewertung die **Potenziale/Prioritäten** für mögliche Korridore aufgezeigt und diskutiert. Eine bereits etablierte Methode zur Potenzialanalyse und den dazu erforderlichen Auswahl- bzw. Analysekriterien existierte bislang nicht, weshalb hier auf die eigene Expertise und die Herangehensweisen in ähnlich gelagerten Untersuchungen ebenso aufgebaut wird, wie auf Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Die im vierten Arbeitsschritt beschriebenen **Qualitätsstandards** für Radschnellwege basieren auf dem aktuellen Regelwerk der FGSV sowie weiteren Richtlinien, Leitfäden und Handlungsempfehlungen anderer Bundesländer. Es wurden Empfehlungen zu Linienführung, Querschnitten, Gestaltung der Knotenpunkte und zur Ausstattung von Radschnellverbindungen abgeleitet.

Im abschließenden fünften Arbeitsschritt erfolgt eine überschlägige **Kostenschätzung** für Radschnellwegverbindungen in Sachsen auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse.

Die konkreten Linien- und Routenführungen ist Gegenstand nachfolgender Machbarkeitsstudien und Planungen. Mit der Radschnellwegkonzeption werden die Voraussetzungen geschaffen.

3. Beurteilungsstufe I - Vorauswahl

Ausgangspunkt der Betrachtung ist das System der zentralen Orte in Sachsen, welches in Verbindung mit der Raumstruktur und den Pendlerverflechtungen eine erste Auswahl und Beurteilung potenziell relevanter Korridore ermöglicht. Für die so identifizierten Korridore war die Radverkehrsnachfrage zu prognostizieren. Mit dem Ziel der Identifikation flächendeckender für ganz Sachsen geeigneter Korridore wurde auf überörtliche Verbindungen fokussiert.

Darüber hinaus benennt das Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV³ die folgenden Einsatzbereiche von Radschnellwegen:

- Verbindungsfunktionsstufen II und III nach RIN (überörtliche Verbindungen)
- Mindestlänge ca. 5 km
- Entfernungsbereiche bis ca. 15 km im Alltagsverkehr
- mindestens 2.000 Radfahrende pro Tag (Prognose der Radverkehrsnachfrage)

Nach den FGSV-Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁴ sind die Verbindungsfunktionsstufen II und III in der Austauschfunktion von Mittel-/ bzw. Grundzentren untereinander und in der Versorgungsfunktion der höherwertigen Zentren bis zur Ebene der Grundzentren angesiedelt

Für jeweils alle Ebenen der zentralen Orte wurden zunächst für den nächsten und übernächsten Nachbarn die Luftlinienverbindungen für die Austauschfunktion und die Versorgungsfunktion ermittelt.

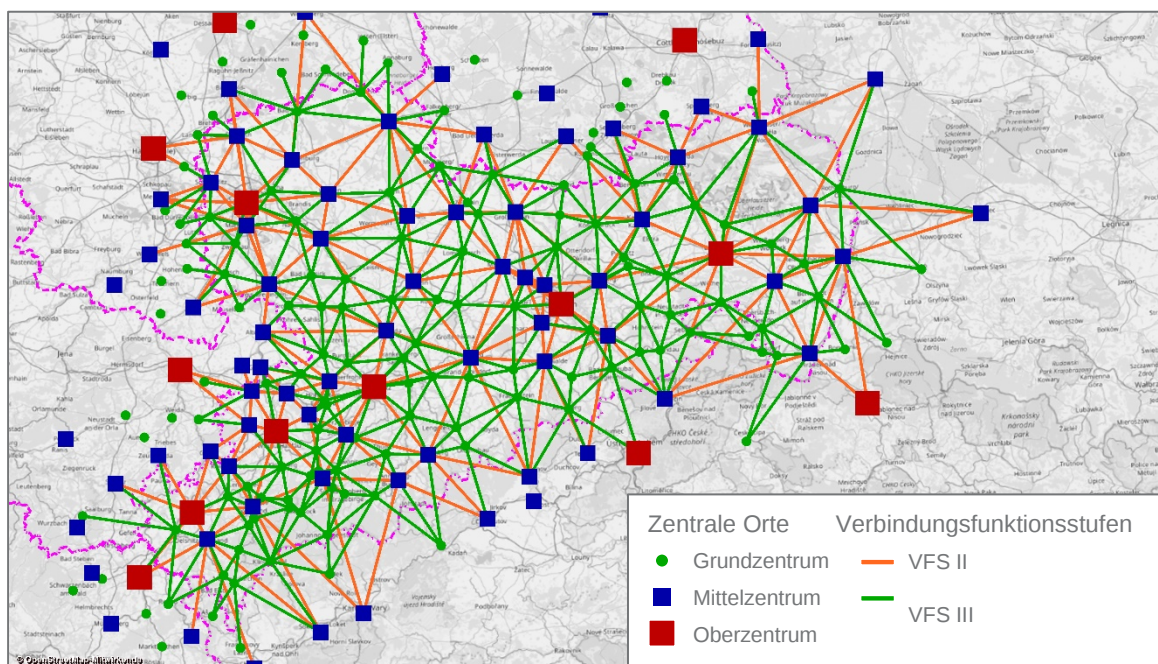


Abbildung 2: Luftlinienverbindungen der Verbindungsfunktionsstufen II und III

³ FGSV, Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen - AP-RSV, Köln: FGSV-Verlag, 2014.

⁴ FGSV, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN, Köln: FGSV-Verlag, 2008.

Ein entscheidendes Kriterium in der Vorauswahl der Korridore war die Verkehrsnachfrage im Alltagsverkehr. Wesentlicher Bestandteil der Alltagsmobilität sind die Wege von und zur Arbeit. Dazu wurden die zwischengemeindlichen Pendlerverflechtungen innerhalb des Freistaates Sachsen aber auch mit den benachbarten Bundesländern herangezogen.

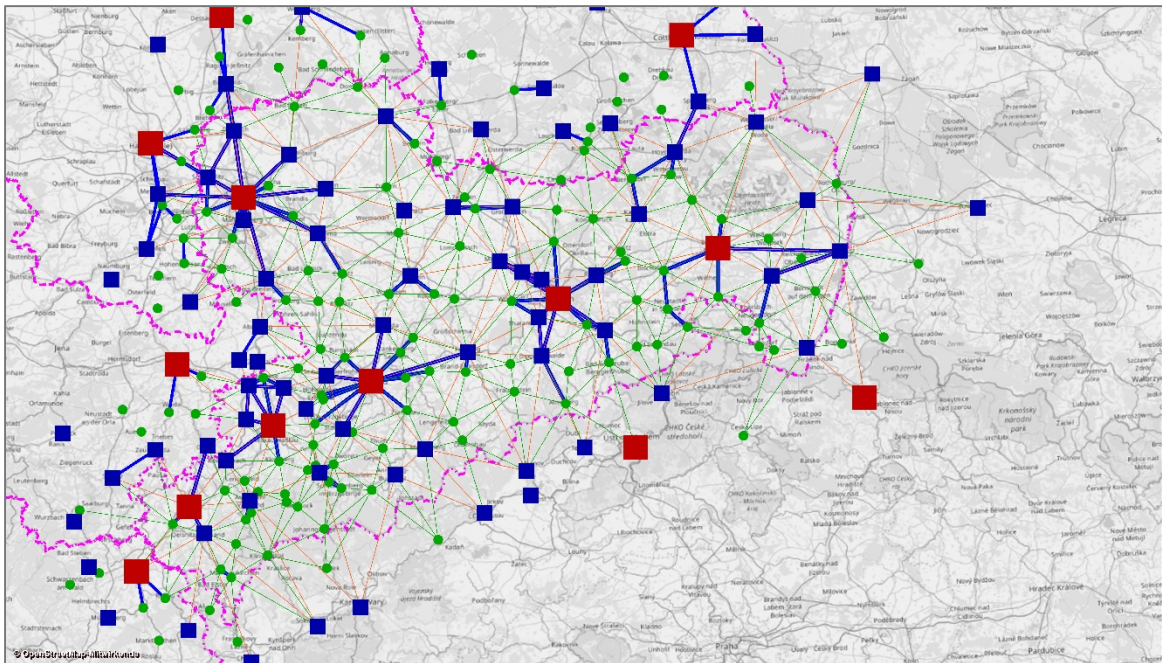


Abbildung 3: Überlagerung Pendlerverflechtungen/ Landesverkehrsprognose

Die Pendlerstatistik wurden mit den Ergebnissen der Landesverkehrsprognose Sachsen⁵ überlagert. Aus dem Verschneiden dieser Daten ergaben sich 244 Verbindungen mit im Querschnitt mindestens 2.000 Pendlern oder mindestens 2.000 Pkw pro Tag (Abbildung 3).

Da im Alltagsverkehr durch Radschnellverbindungen Entfernungsbereiche zwischen 5 bis ca. 15 km abgedeckt werden sollen, wurden die zuvor identifizierten 244 Verbindungen hinsichtlich der Distanzen bis 15 km und bis 20 km gefiltert. Im Ergebnis weisen 140 Verbindungen eine Luftlinienentfernung zwischen 5 und 15 km auf.

Aus dem Nachfragemodell der Landesverkehrsprognose lagen weiterhin die Quell- und Zielverkehrsaufkommen des Radverkehrs auf Verkehrsbezirksebene (entspricht den sächsischen Gemeindeteilen) vor. Für die Ermittlung der bestehenden Radverkehrsnachfrage in Sachsen wurden die Quell- und Zielverkehrsaufkommen für das Analysejahr 2015 genutzt. Diese repräsentierten den Status quo, das heißt ohne Radschnellverbindungen. In einer Verteilungsrechnung wurden die Matrixbeziehungen zwischen den Verkehrsbezirken berechnet.

⁵ PTV Transport Consult GmbH, *Landesverkehrsprognose für den Straßenverkehr im Freistaat Sachsen - Analyse 2015 und Prognose 2030*, Dresden: Landesamt für Straßenbau und Verkehr, 2017.

Das Ziel von Radschnellverbindungen ist es, durch modale Verlagerungen von Fahrten, den Modal-Split-Anteil des Radverkehrs zu erhöhen. Demzufolge wird für die Prognose der Radverkehrsnachfrage mit einer entsprechenden Radschnellwegeinfrastruktur (Mitfall) angesetzt, dass ein deutliches Anheben der Radverkehrsgeschwindigkeiten einsetzten wird. Kerngedanke des Berechnungsverfahrens zur Abbildung der modalen Verlagerungswirkung ist es, die Reisezeitersparnis zu berücksichtigen. Das heißt, in Abhängigkeit von Reiseweite und Reisezeitersparnis wird eine spezifische Verlagerungswirkung ermittelt.

Für Radschnellwege geeignete Korridore konnten in den Verflechtungsräumen der sächsischen Oberzentren Chemnitz, Dresden, Leipzig, und Zwickau identifiziert werden. Die folgende Abbildung zeigt die im Rahmen der Vorauswahl ermittelten Korridore in einer Übersicht. Für diese elf Korridore erfolgt in der Beurteilungsstufe II eine multikriterielle Bewertung.

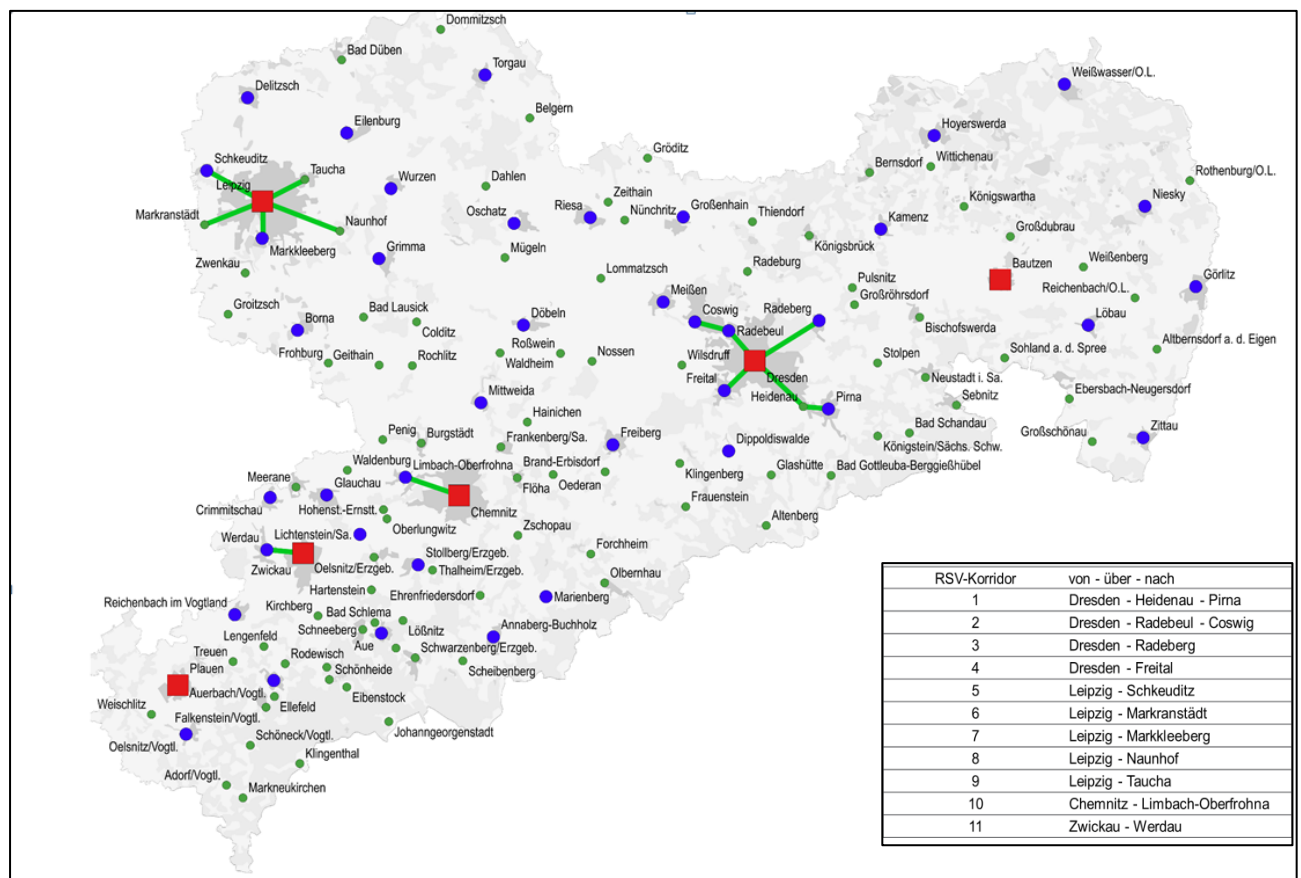


Abbildung 4: Übersicht über die vorausgewählten Korridore

4. Beurteilungsstufe II - Bewertung

Für die zweite Beurteilungsstufe wurde ein nutzwertanalytischer Ansatz gewählt, der eine multikriterielle Bewertung der Korridore ermöglicht. Dieser orientiert sich an dem bei nutzwertanalytischen Ansätzen üblichen Vorgehen.

Aus einer umfänglichen Betrachtung bereits erfolgter Potenzialanalysen in Deutschland, Erkenntnissen der Literatur, Empfehlungen und Hinweisen der FGSV sowie in enger Abstimmung und Diskussion mit dem projektbegleitenden Beirat ist der nachstehende Kriterienkatalog entstanden. Dieser gliedert sich in insgesamt fünf Bewertungsfelder mit jeweils weiteren Bewertungskriterien:

- Raumstruktur
- Netzstruktur,
- Verkehrsangebot,
- Verkehrswirkung,
- Umwelt und Landschaft, Wirtschaftlichkeit.

Die Korridorwerte wurden in Qualitäten überführt. Dazu wurden vier Qualitätsstufen definiert (++,+ ,0,-), welche wechselseitige Stärken und Schwächen der einzelnen Korridore aufzeigen (Abbildung 5). Durch Umrechnung der Qualitäten in ein Punktesystem und eine Sensitivitätsanalyse, um die Stabilität der Ergebnisse zu beurteilen, erfolgte eine Priorisierung.

Im Ergebnis der Bewertung erzielte der Korridor Coswig - Radebeul - Dresden in allen Bewertungsvarianten die höchste Punktzahl. Den zweiten Platz belegte der Korridor Pirna - Heidenau - Dresden. Lediglich die Bewertung des dritten Platzes variiert etwas stärker in der Rangfolge. Sowohl der Korridor Schkeuditz - Leipzig als auch der Korridor Markleeberg - Leipzig schneiden hier besonders positiv ab.

Bewertungskriterien	Plina - Heidenau - Dresden	Coswig - Radebeul - Dresden	Radeberg - Dresden	Freital - Dresden	Schkeuditz - Leipzig	Matkran- stadt - Leipzig	Mark- kleeberg - Leipzig	Nauhof - Leipzig	Taucha - Leipzig	Limbach- Ober- - Chemnitz	Werdau - Zwickau
(1) Raumstruktur											
- Erreichbare Bevölkerung											
RS1: Bevölkerungspotenzial (Innerstädtisch OZ)	+	0	-	+	-	+	++	0	+	-	-
RS2: Bevölkerungspotenzial (Übrige/Stadtumland)	++	++	+	+	0	++	++	-	0	+	+
- Erreichbare Arbeitsplätze											
RS3: Arbeitsplatzpotenzial (Innerstädtisch OZ)	0	+	0	++	0	+	++	0	+	-	-
RS4: Arbeitsplatzpotenzial (Übrige/Stadtumland)	+	++	++	+	+	0	+	-	+	+	0
- Erreichbare Hochschulstandorte	++	++	++	++	++	++	++	++	++	0	0
- RS6: Erreichbare Oberzentren	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- RS7: Erreichbare Mittelzentren	0	+	0	0	0	-	0	-	-	0	0
- RS8: Erreichbare Grundzentren	0	-	-	-	-	0	-	0	0	-	-
Rangfolge											
Bewertungsfeld	+	+	0	+	0	+	++	-	+	0	-
(2) Netzstruktur											
- NS1: Netzbedeutung	++	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
- NS2: Topografie	+	+	-	0	+	+	0	0	+	-	-
- NS3: Korridorlänge	+	++	++	++	++	++	++	+	++	++	++
Rangfolge											
Bewertungsfeld	++	++	0	+	++	+	+	0	+	0	0
(3) Verkehrsangebot											
- VA1: Einbindung in vorhandene/ geplante Radwegeinfrastruktur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- VA2: Paralleles SPNV-Angebot/intermodale Verknüpfungspunkte	++	++	++	++	++	++	++	++	++	-	++
- VA3: Parallele Verkehrsangebote MIV	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
- VA4: Einbindung in Radfernwege/regionale Hauptradrouten	++	++	-	++	++	++	++	++	++	-	++
Rangfolge											
Bewertungsfeld	++	++	++	++	++	++	++	++	++	0	++
(4) Verkehrswirkung											
- VW1: Pendlenverflechtungen der sozialversicherungspfl. Beschäftigten	+	++	-	+	+	-	0	-	-	-	-
- VW2: Streckenanteile > 2.000 Radfahrende pro Tag im Mittel	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++	++
- VW3: Verlagerungspotenzial MIV	++	++	+	+	+	0	++	0	0	+	0
Rangfolge											
Bewertungsfeld	++	++	+	++	++	0	++	0	0	+	0
(5) Umwelt und Landschaft, Wirtschaftlichkeit											
- Umwelt und Landschaft											
UW1: Betroffenheit Schutzgebiete	-	0	-	-	0	-	-	0	0	0	0
UW2: Beitrag zur CO2-Minderung	++	++	+	0	+	0	+	0	0	0	0
- Wirtschaftlichkeit (ökonomische Faktoren)											
UW3: Reisezeiterparnisse	++	++	++	+	++	+	0	++	0	+	0
UW4: Potenzielle Zwangspunkte (Eisenbahn, Autobahn, Flüsse)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rangfolge											
Bewertungsfeld	+	+	0	0	+	0	0	0	0	0	0
Summe der Bewertungsfelder	++	++	+	+	+	+	+	+	+	0	+

Abbildung 5: Qualitätsstruktur der in Beurteilungsstufe II berücksichtigten Korridore

5. Qualitätsstandards

Allgemein

Radschnellverbindungen sollen zu den leistungsfähigsten, komfortabelsten und sichersten Radverkehrsanlagen gehören. Dies erfordert einen besonderen baulichen Aufwand verbunden mit hohen Anforderungen an Ausstattung und Betrieb. Zusammenfassend werden folgende Anforderungen gestellt, die sich auf die geometrische Gestaltung auswirken:

- direkte Führung
- getrennt von anderen Verkehrsarten
- überholen/ nebeneinanderfahren möglich
- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Verkehrsstärken
- hohe Belagsqualität
- hohe Radverkehrsstärke (mind. 2.000 Radfahrer/Tag)
- Mindestlänge

Die Qualitätsstandards sollen auf mindestens 80% der Strecke eingehalten werden.

Querschnitte

Außerorts sollten selbstständig geführte Zweirichtungswege wie folgt ausgebildet werden:

- $B \geq 4,0 \text{ m}$ Verbindung benachbarter gleichrangiger Zentren
Begegnungsfall + gleichzeitiges Überholen in beide Richtungen
- $B \geq 4,0 \text{ m}$ Verbindung mehrerer Zentren („Perlenschnur“)
Begegnungsfall + gleichzeitiges Überholen in beide Richtungen
- $B \geq 3,0 \text{ m}$ Verbindung unterschiedlicher Zentren,
Begegnungsfall + Überholen in eine Richtung
- $B = \text{variabel}$ Innerstädtische Verbindungen („Kernstadt“)

Eine bauliche Trennung des Radschnellwegs vom Gehweg mit Grünstreifen erhöht den Eingriff in die Natur gegenüber einer Trennung mit taktilem Begrenzungsstreifen aufgrund eines breiteren Querschnitts. Der Aufwand für den Betriebsdienst ist aufgrund der Trennung ebenfalls höher.

Insbesondere für den Bereich Innerorts kann keine länderspezifische besondere Regelung vorgeschlagen werden. Hier ist von den Straßenbaulastträgern jeweils im Einzelfall zu entscheiden, welche Variante gemäß Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ zur Anwendung kommen kann. Die Führung des Radfahrstreifens mit zugelassenem Busverkehr ist aufgrund der Zielkonflikte zwischen der Beschleunigung des ÖPNV und der Bevorrechtigung der Radfahrenden jedoch nicht zu empfehlen. Lassen sich die vorgeschlagenen Varianten aus dem Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ nicht realisieren, sollte die Radverkehrsanlage nicht als Radschnellweg geführt werden.

Für Korridore mit hohem Radverkehrspotential (>1.000 Radfahrer/Tag), welche die für einen Radschnellweg erforderlichen Kriterien nicht erfüllen, kann der mittlere Standard der Radvorrangroute mit einer Breite von 3 Metern eingesetzt werden. Das gilt auch für abschnittsweise Verdichtungs-bereiche von einfachen Radwegen mit hohem Radverkehrspotential. Ein solcher Standard wird derzeit in den Gremien der FGSV diskutiert.

Knotenpunkte

Die Anforderungen an die Gestaltung der Knotenpunkte haben zum Ziel, die Anzahl der Halte sowie die Wartezeiten an den Knotenpunkten zu minimieren. Empfohlen werden:

- Vorrang (verkehrsregelnde Beschilderung),
- Lichtsignal-geregelter Knotenpunkt,
- Unterführung und
- Überführung.

Planfreie Unter- oder Überführungen sind kostenintensiv und wartungsintensiv. Sie sollten nur in Ausnahmefällen bei unvermeidbaren niveaufreien Querungen zur Anwendung kommen (Gewässer, Bahnlinien). Für solche Fälle wird länderspezifisch eine Gesamtbreite von $B = 6,5 \text{ m}$ ($4,0 \text{ m}$ Rad-schnellweg + $2,5 \text{ m}$ Gehweg) empfohlen.

Ausstattung

Servicestationen sind als unbewirtschaftete Nebenanlagen zu empfehlen und sollten folgende Ausstattungen aufweisen:

- Sitzmöglichkeiten,
- Mülleimer,
- Wetterschutz (Dach bzw. Schutzhütte),
- Fahrradservice (z. B. Schlauchautomaten, Fahrrad-Reparaturstationen) und
- Informationstafeln.

Es ist darauf zu achten, dass unbewirtschaftete Nebenanlagen z. B. an bzw. nach Steigungsstrecken als „Ruhezone“ eingerichtet werden. Eine Bündelung mit wichtigen Knotenpunkten im Radverkehrsnetz oder mit ÖPNV-Haltestellen ist ebenfalls zu empfehlen. Bewirtschaftete Nebenanlagen sollten der Entwicklung des freien Marktes überlassen werden. An wichtigen Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen sollten Möglichkeiten zum Festhalten bzw. Fußabstellen für einen besseren Komfort gegeben werden.

6. Zusammenfassung

Radschnellwege können einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr leisten. Sie sollen einen besonders leistungsfähigen Bestandteil von Verbindungen des Alltagsradverkehrs darstellen.

Als Grundlage für die weiteren Planungen wurden mit der vorliegenden Potentialanalyse die notwendigen Voraussetzungen geschaffen. Hierzu wurden geeignete Korridore für Radschnellwege im Freistaat Sachsen ermittelt und hinsichtlich ihres Potentials bewertet.

Im Ergebnis konnten die folgenden elf Korridore mit einer Gesamtlänge von 133,6 km identifiziert werden, welche die Kriterien der Vorauswahl zu 100 % erfüllen:

- Pirna - Heidenau - Dresden
- Coswig - Radebeul - Dresden
- Radeberg - Dresden
- Freital - Dresden
- Schkeuditz - Leipzig
- Markranstädt - Leipzig
- Markkleeberg - Leipzig
- Naunhof - Leipzig
- Taucha - Leipzig
- Limbach-Oberfrohna - Chemnitz
- Werdau - Zwickau

Der Korridor Coswig - Radebeul - Dresden erzielt in den Bewertungen die höchste Punktzahl. Den zweiten Platz belegt der Korridor Pirna - Heidenau - Dresden. In der Bewertung erreichen der Korridor Schkeuditz-Leipzig sowie der Korridor Markkleeberg - Leipzig den dritten Platz.

Für Radwege mit hohem Radverkehrspotential, welche die für einen Radschnellweg erforderlichen Potentiale nicht aufweisen, kann der mittlere Standard zwischen dem Standard für einfache Radwege und Radschnellverbindungen eingesetzt werden. Das gilt auch für abschnittsweise Verdichtungsgebiete von einfachen Radwegen mit hohem Radverkehrspotential. Ein solcher Standard wird derzeit in den Gremien der FGSV diskutiert.

Radschnellwege sollen für Pendler eine attraktive Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw darstellen und so eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum Radverkehr bewirken. Dieser Anspruch muss sich auch im Ausbaustandard der Radschnellwege widerspiegeln. Die angestrebten hohen Radverkehrsstärken bedingen eine ausreichende Breite des Radwegs. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs sind Rad- und Fußverkehr stets getrennt zu führen.

Neben der Gestaltung der Radschnellwege selbst wurde auch deren Ausstattung mit Servicestationen thematisiert. Diese sollen in regelmäßigen Abständen und insbesondere an neuralgischen Punkten wie z. B. nach Steigungen und an Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsträgern (ÖPNV) vorgesehen werden.

Die vorliegende Untersuchung hatte zum Ziel, Korridore für Radschnellwege im Freistaat Sachsen zu identifizieren. Die konkrete Trassenfindung ist Gegenstand nachfolgender Machbarkeitsuntersuchungen und Planungen.

Aufgrund des baulichen Aufwandes liegen die voraussichtlichen Kosten mit bis zu rund 2 Mio. € / km erheblich über denen von konventionellen Radwegen.

Herausgeber:

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Referat 64: Straßenbetrieb, Straßenverkehrssicherheit/-technik, Radverkehr
Wilhelm-Buck-Straße 2 | 01097 Dresden | Postanschrift: PF 10 03 29 | 01073 Dresden

E-Mail: radverkehr@smwa.sachsen.de

Copyright

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdruckes von Auszügen und der fotomechanischen Wiedergabe, sind dem Herausgeber vorbehalten.

Dezember 2018