

Die Reifen surren mit 18 Kilometern in der Stunde über den glatten, dunklen Asphalt, der rund vier Meter breite Weg führt schnurgerade an einem Stoppelfeld und der Bahntrasse vorbei. Kein Müll, keine Glasscherben und noch wichtiger – keine Straßen oder Autos weit und breit. Es ist eine wahre Freude, hier Fahrrad zu fahren, auf Hessens erstem Radschnellweg. Die Zukunft des Radfahrens – so könnte sie eines Tages in ganz Deutschland aussehen.

Auf dem Weg, der sich von Langen nach Darmstadt-Wixhausen durch ein Naturschutzgebiet schlängelt, ist an diesem Vormittag in den Ferien nicht viel los. Und fertig ist er auch noch nicht. Am Ende soll der Radschnellweg 35 Kilometer lang sein und vom Holbeinsteg in Frankfurt über Neu-Isenburg, Dreieich, Langen, Egelsbach und Erzhausen bis nach Darmstadt führen.

Radschnellwege sind die Premiumvariante unter den Radwegen und sollen die Verkehrswende in Deutschland entscheidend mittragen – und zwar vielfach als Verbindung vom Land in die Metropolregionen hinein. Ganz Deutschland solle Fahrradland werden, hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) jüngst beim Verkehrsgerichtstag als Ziel vorgegeben. Hessen hat dabei mit seinen 19 geplanten Routen mit – laut ADFC – rund 430 Kilometern die Nase weit vorn.

„Hessen ist wirklich ganz weit vorn bei der Fahrradförderung. Auch bei den Radschnellwegen zählt das Land zu den Spitzenreitern, was die Anzahl der geplanten Routen und Streckenkilometer betrifft“, bestätigt Angela Kohls, Abteilungsleiterin der Politikabteilung beim ADFC Deutschland. Das zeigt auch eine Anfrage der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung in den Bundesländern. So plant Baden-Württemberg ebenfalls 19 Routen (rund 300 Kilometer), Nordrhein-Westfalen will insgesamt acht Radschnellwege (mehr als 280 Kilometer) bauen, und Niedersachsen plant den Bau von zwölf Strecken (mehr als 140 Kilometer). Auch die Stadtstaaten Berlin, mit neun Verbindungen (mehr als 130 Kilometer), und Hamburg mit neun Routen in der Metropolregion auf rund 300 Kilometern, davon 70 in der Stadt, sind weit vorn dabei. Sachsen will elf Routen bauen, befindet sich aber noch in einer relativ frühen Planungsphase.

In Langen, wo die Testfahrt beginnt, muss man als Ortsunkundiger den Anfang der Strecke erst einmal suchen – wer vom Bahnhof kommt und mit dem Rad weiter Richtung Darmstadt will, findet kein Schild, das den Weg weist. Vielleicht ist das der Tatsache geschuldet, dass die Strecke noch nicht fertig ist. Google Maps kennt den Radschnellweg, auch wenn der exakte Startpunkt nicht verzeichnet ist. Radschnellwege muss man bekannt machen, damit mehr Menschen sie nutzen, weiß man in den Niederlanden. Das Fahrradvorbild wirbt daher für einige Strecken offensiv, etwa mit bestimmten Gestaltungselementen, um Autofahrer zum Umsteigen zu animieren.

Im Wohngebiet beginnt der Radschnellweg als Fahrradstraße. Dort, im Wiesengrund, gibt es keinen Bürgersteig. Die gepflegten Vorgärten enden am Radweg. Für Fußgänger ist ein Streifen optisch durch eine Seitenlinie abgetrennt, in der Mitte rollt der Radverkehr durch die Wohnstraße. Wie gefällt das den Anwohnern?

Regine Scheinpflug findet es gut, dass auf dieser Straße Fahrräder Vorfahrt haben. Sie schaut aus dem geöffneten Fenster ihres Hauses und erzählt, dass



Rasante Radler: Auf dem ersten Teilstück des Radschnellweges Darmstadt-Frankfurt geht es fast im Rekordtempo voran. Fotos Frank Rumpenhorst

Auto. Bei größeren Distanzen und weniger Besiedlung könnten sogenannte Radvorrangrouten eine Alternative sein. Der Bund sollte die Wege daher in sein Förderprogramm aufnehmen, meint Kohls.

Einige Bundesländer setzen bereits verstärkt oder ausschließlich auf den Bau von Wegen mit etwas niedrigeren Standards und vielfach geringerem Planungsaufwand. Zudem sollen Radvorrangrouten in vielen Ländern das geplante Radschnellwegenetz ergänzen. So plant zum Beispiel Rheinland-Pfalz sogenannte Pendlerradrouten mit drei Meter Breite. Die sieben Wege sollen insgesamt rund 300 Kilometer lang sein.

Seitdem der Radweg in Langen zum Radschnellweg ausgebaut worden sei, sei mehr los, berichtet auch Robert Malcher. Der Bauingenieur aus Wixhausen pendelt seit zehn Jahren auf der Strecke nach Frankfurt. Malcher kennt sich nach eigenem Bekunden mit Infrastrukturplanung aus. „Für eine Baustelle ging das schon richtig schnell“, sagt er. Auch die als insektenfreundlich beworbenen Photovoltaikleuchten, die nachts glimmen und erst bei Bewegung für eine gewisse Dauer hell leuchtet, funktionierten gut, sagt der Neununddreißigjährige. „Super, das Ding“, lautet sein Fazit, bevor er sich wieder in den Sattel schwingt.

Mittlerweile ist in ganz Deutschland viel im Gang in Sachen Radschnellwege. „Das reicht aber noch nicht. Der Ausbau kommt bisher nur schleppend voran, wegen der langen Planungsvorläufe und perspektivisch zu geringer Mittel“, sagt Kohls. Fördermittel flössen noch nur schleppend ab, die Standardprobleme bei Infrastrukturprojekten in Deutschland gebe es auch bei Radwegen. Der Bund könne unter anderem stärker koordinierend eingreifen und eine Wettbewerbssituation unter den Ländern schaffen, schlägt Kohls vor.

Kurz vor dem Bahnhof Darmstadt-Wixhausen kommt ein Banner in Sicht: „Wir wünschen gute Fahrt auf Hessens modernster Radstrecke.“ Die endet allerdings nur wenige Meter später nach gut sechseinhalb Kilometern und 22 Minuten bis auf Weiteres. Immerhin: Ein paar Meter hinter dem „aktuellen Ausbauende“ haben Bagger schon eine Menge Erde bewegt und eine Schneise gegraben – damit es hier bald weitergeht auf dem Radschnellweg.

Wozu noch auf die Autobahn?

Deutschland will Fahrradland werden – dazu sollen auch Schnellwege beitragen. Doch fertig ist bisher noch fast nichts. Unterwegs auf Hessens erster Premiumradroute.

Von
Rebecca Boucsein

Anwohner jetzt beim Ausparken aus der Ausfahrt etwas mehr aufpassen müssten; das sei aber kein Problem. Allerdings gefällt das naturgemäß nicht jedem: Es gebe in der Siedlung auch Gegner des Projekts, sagt Scheinpflug. Weniger Parkplätze und Angst vor rasenden Radfahrern: Die Ängste, die so manche Kritiker von Radwegen umtreiben, sind überall ähnlich.

Während die Regionalbahnen an diesem Morgen reihenweise Verspätungen haben, ist der Radschnellweg entlang der Trasse frei. Wer hier in die Pedale tritt, fährt durch die Natur. Jenseits der Siedlung ist der Weg breit – alle paar Meter weisen weiße Fahrräder auf grünem Grund als Fahrbahnmarkierung oder auf Schildern darauf hin. Selbst mit viel Verkehr könnte man hier gut ohne Angst überholen. Weil es nur gelegentlich eine leichte Steigung gibt, fährt es sich sogar mit dem Klapprad fast wie von selbst.

Damit erfüllt die Route die hohen Standards für Radschnellwege, zu denen auch eine gute Beleuchtung, eine Streckenführung möglichst getrennt vom Autoverkehr und möglichst seltene Stopps gehören. So sollen Radfahrer sicher und – in Hessen – mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde ans Ziel kommen. Und: Mindestens 2000 Radfahrer am Tag müssen sie nutzen. Das hat seinen Preis. Kostenpunkt für einen Kilometer Radschnellweg laut ADFC: eine Million Euro, wobei die Kosten je nach Aufwand sehr stark variieren.

Die Investition lohne sich dennoch auch volkswirtschaftlich, sagt Kohls: Radschnellwege schneiden bei Kosten-Nutzen-Rechnungen vier- bis fünfmal besser ab als Straßen. Seit 2017 fördert der Bund die Projekte. Im neuen nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung ist der Radschnellweg eine tragende Säule. Die Ziele sind klar: weniger CO₂ durch Abgase, weniger Lärm, Entlastung von Straßen und auch des ÖPNV, Gesundheitsförderung.

Soweit die Theorie. Denn geplant ist einiges, gebaut so gut wie nichts. So haben elf Bundesländer weder ein Teilstück noch einen kompletten Radschnellweg fertiggestellt. In den anderen Ländern sind einzelne Wege oder Teilprojekte fertig. Zählt man die Kilometerangaben der einzelnen Länder zusammen, kommt man im gesamten Bundesgebiet auf ungefähr 45 Kilometer befahrbare Radschnellwege. Aber auch nur, wenn man den Radschnellweg Ruhr mitzählt, der als solcher genutzt wird, die Standards jedoch noch nicht in Gänze erfüllt. Machbarkeitsstudien, Planung mit diversen Akteuren und Förderanträge fressen Zeit. All das müsse schneller gehen, meint man beim ADFC. „Deutschland braucht zur Entlastung der Ballungsräume mindestens 2000 Kilometer Radschnellwege bis 2030“, sagt Kohls. Der Weg bis zum Fahrradland ist also noch lang.

Zudem unterscheiden sich auch die Ziele der Länder erheblich. Während die

dicht besiedelten Länder mit Metropolregionen vorpreschen und intensiv mit der Planung von Projekten beschäftigt sind, sieht es in dünner besiedelten Flächenländern anders aus. So laufen in Sachsen-Anhalt zum Beispiel derzeit nur Machbarkeitsstudien für zwei mögliche Projekte. Und Thüringen plant keine einzige Radschnellverbindung, weil es sich wegen der großen Distanzen und des zu niedrigen Verkehrsaufkommens nicht lohnt.

Noch 8,8 Kilometer bis nach Darmstadt: Selbst an steinerne Wegmarken ist auf Hessens erstem Radschnellweg gedacht worden. Ob die nötig sind und was die gekostet haben mögen, fragt man sich im Vorbeifahren. Nach 15 Minuten Fahrt kommt der Bahnhof Erzhausen in Sicht. Er liegt direkt am Weg: Vom Fahrrad in den Zug umsteigen oder umge-

kehrt, das ist hier bequem möglich. Die Schranke ist zu, der Autoverkehr muss warten, ein Güterzug rollt vorbei. Kurz hinter dem Bahnhof kommt die dritte Servicestation in Sicht. Auch sie sind im besten Fall Teil eines Radschnellwegs. An dieser Strecke gibt es vier solcher dreieckiger Unterstände, die an Bushaltestellen erinnern und mit Luftpumpe und Werkzeug ausgestattet sein sollen – leider fehlen diese Utensilien aber hier und dort oder sind beschädigt.

Aber steigen Autofahrer wirklich auf längeren Distanzen um? Ja, sagt Kohls. „In den Niederlanden hat man ein sehr hohes Verlagerungspotential bei den Pendlerwegen von fünf bis 25 Prozent analysiert.“ Das funktioniert besonders gut in Metropolräumen. Dort sei das Fahrrad auf Strecken von fünf bis 15 Kilometern eine echte Alternative zum

FLÖRSHEIMER TÖPFERMARKT

17./18. September
11-18 Uhr

St. Gallus-Kirche,
Altstadt

65439 Flörsheim
am Main

keramik-hessen e.v.



Jeden Morgen das Wesentliche wissen.

F.A.Z. Frühdenker, der Newsletter für Deutschland.

Jetzt anmelden unter faz.net/faz-fruehdenker

LICHT: LEUCHTENWELT

63322 Rödermark / Ober-Roden
Paul-Ehrlich-Str. 9 • Industriegebiet

0 60 74 - 9 70 70

licht@leuchtenwelt.de

www.leuchtenwelt.de

1.700 m²
10.000 Leuchten



Gartenmöbelprofis.de
/SCHMIDT-ambiente



SUMMER
SALE
2022

Neu-Isenburg
Frankfurter Straße 42 - 44
63263 Neu-Isenburg
Tel. & WhatsApp 06102 77 85 0
Wiesbaden-Nordenstadt
Borsigstraße 10
65205 WI-Nordenstadt
Tel. & WhatsApp 06122 50 75 71
www.schmidt-ambiente.de

