

## **Das Dutzend ist voll ...**

... und Radfahrende warten immer noch auf die ersten richtigen Radschnellwege oder auch Radschnellverbindungen. Im Juni 2013 trafen sich die Ortsgruppen Nürnberg, Erlangen, Fürth und Schwabach, um über Radschnellwege zu sprechen. Das ist nun rund 12 Jahre her.

## **Was ist ein Radschnellweg?**

Auf der Internetseite hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr am 04.09.2024 folgendes bekräftigt: „Radschnellwege (RSW) bringen Radlerinnen und Radler auf die Überholspur. Auf diesen exklusiv für sie reservierten Strecken mit besonderem baulichen Standard kommen Radfahrende schnell und sicher ans Ziel. RSW haben eine großzügige Breite, sind gut beleuchtet und bis auf wenige Ausnahmen ohne Stopp zu befahren.“ Die Definition ist schon viel älter und so waren die Radschnellwege in den Köpfen schon vor einem Dutzend Jahren verankert.

## **Es ging „flott“ voran**

Recht schnell nahmen die Diskussionen an Fahrt auf, und es wurden große Pläne geschmiedet. Zwischen Nürnberg, Fürth und Erlangen sollte es auf dem Fahrrad schnell voran gehen. Weitere Zielorte waren Heroldsberg, Feucht, Schwabach, Langenzenn, Großhabersdorf und Herzogenaurach. Es entwickelte sich gut.

Für den 4. November 2013 lud der ADFC Nürnberg zu einer Pressekonferenz in seine Geschäftsstelle, Heroldstraße 2, ein. Es gab ein positives Echo in den Medien. In Nürnberg reichte die Grünen-Fraktion einen Antrag ein, das Konzept der Radschnellwege im Verkehrsplanungsausschuss vorzustellen. In den Folgemonaten stellten die Ortsgruppen des ADFC die Radschnellwege interessierten Menschen vor. Der ADFC sprach mit Räten und Verwaltungen der Städte und Gemeinden. Die Idee wurde aufgenommen.

Im April 2014 sagte der bayerische Innenminister Joachim Hermann in Nürnberg zu Radschnellwegen: „Wo solche zügigen und bevorrechtigten Trassen sinnvoll sind, sollten sie auch gebaut werden.“ Auch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern sprach sich im April 2014 für Radschnellwege nach holländischem Vorbild aus.

Im August 2014, nach 100 Tagen im Amt, erklärte Nürnbergs Baureferent Daniel Ulrich im Interview mit den Nürnberger Nachrichten: „Zusammen mit Fürth, Erlangen und Herzogenaurach werden wir ein völlig neues Konzept für den Radverkehr im Großraum entwickeln. Weil man mit dem E-Bike viel größere Entfernungen schneller zurücklegen kann, sollen Fahrradautobahnen entstehen, auf denen man ungestört, ohne Ampeln und Kreuzungen bis zu 40 Stundenkilometer schnell vorankommen kann.“

## **Die Machbarkeitsstudie – ein Meilenstein**

Das Planungs- und Baureferat der Stadt Nürnberg gab dann eine Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen rund um Nürnberg in Auftrag. Im August 2017 wurde der Endbericht dieser Studie vorgestellt. Insgesamt sieben Verbindungen wurden näher beschrieben: Von Nürnberg sollten Fahrräder auf schnellen Wegen nach Lauf an der Pegnitz, Schwabach, Stein, Zirndorf und natürlich nach Erlangen und Fürth rollen. Zwischen Erlangen und Fürth sowie Erlangen und Herzogenaurach sind in der Studie ebenfalls solche Verbindungen vorgesehen.

Die Machbarkeitsstudie zeichnete einen kühnen Plan: An die 150 Millionen Euro wurden für die Trassen berechnet. Auch Brücken, eine sogar über den Kanal, wurden neu geplant.

Bereits 2017 zeigte die Studie die Problematik in den dicht besiedelten Vierteln auf. Dort nennt sie Fahrradstraßen, die auch von Anliegern mit Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen, als Lösungen für Radschnellwege. Schon 2017 war damit klar, dass der Anspruch der „exklusiv für sie (Radfahrende) reservierten Strecken“ nicht zu erfüllen ist. Kosten und die Gegebenheiten vor Ort, also vorhandene Wohnungen und andere Gebäude sind als Gründe genannt.

## **Verbesserungen für Radfahrende ...**

... aber wirkliche Radschnellverbindungen, oder Radschnellwege, sind noch weit entfernt. Die Stadt Nürnberg baut Straßen zu Fahrradstraßen um oder setzt auf breite Radfahrstreifen entlang der Routen, auf denen das Fahrrad schnell voran kommen soll.

Auch der Mobilitätsbeschluss aus dem Jahr 2021 geht kurz auf die Radschnellverbindungen ein: „Die auf Nürnberger Stadtgebiet liegenden Teile der Radschnellverbindungen, die in der 2017 dem Nürnberger Stadtrat vorgelegten Machbarkeitsstudie vorgeschlagen wurden, sollen bis 2030 im definierten Standard (Reisegeschwindigkeit 20 km/h, Ausbauqualität) verwirklicht werden.“ „Der ‚Altstadtring für Radler‘ als Zielpunkt des Radvorrangrouten- und Radschnellwegenetzes“ soll bis 2026 fertig sein. Das ist im nächsten Jahr.

Der ADFC Nürnberg beklagt immer wieder den langsamen Ausbau des Radwegenetzes. Zum Beispiel in diesem Internetartikel: <https://nuernberg.adfc.de/artikel/was-wurde-2024-fuer-den-radverkehr-in-nuernberg-neu-fertig-gestellt>. Auch die Stadt Nürnberg weiß, dass sie den Ausbauzielen hinterherläuft. Als Gründe werden fehlende Kapazitäten in der Verwaltung und bei den Baufirmen genannt. Das trifft natürlich auch die Radschnellverbindungen.

## **Andere Hindernisse**

Zur Jahreswende 2024 auf 2025 wurde bekannt, dass die Radschnellverbindung nach Lauf gescheitert ist. Es ist eine Kostenfrage. Die Gemeinden entlang der Route müssten die Kosten für den Ausbau des heute schmalen, gefährlichen Radweges selbst tragen. Gefördert werden aber nur neue Radwege. Deshalb bleibt es trotz intensiver Bemühungen von Lauf und Nürnberg dabei: Es gibt keinen Radweg.

Am 20. Januar 2025 fasste die Stadt Oberasbach einen Beschluss: Sie erkennt die Bedeutung des Radschnellwegkonzeptes an, weiß, dass der Oberasbacher Streckenabschnitt wichtig ist, und sieht eine Realisierung sehr positiv. Allerdings schließt die Stadt Oberasbach eine finanzielle Beteiligung aus.

Richtung Erlangen wird nicht nur der Radschnellweg geplant, sondern auch die Stadtumlandbahn. Damit sind Fahrräder, Pkw und Lkw sowie Straßenbahnen auf der gleichen Route unterwegs. Wie wird der Verkehrsraum entlang der Route verteilt? Die Frage bleibt im Raum, auch wenn Planer überzeugt sind: Das ist machbar.

Am Autobahnkreuz Fürth-Erlangen und der Autobahn Richtung Würzburg wird kräftig gebaut. Mindestens sechsspurig soll die Autobahn vom Heumarer Dreieck bei Köln bis zum Autobahnkreuz Nürnberg in naher Zukunft sein. Zwischen Bruck und Eltersdorf wurde eine neue Brücke gebaut, der Radweg blieb so schmal wie schon gehabt. Die Radschnellverbindung ist aber auch gar nicht entlang der Straße geplant, sondern westlich von Eltersdorf durch ein Überschwemmungsgebiet der Regnitz.

Der Weg führt in Stadeln ebenfalls durchs Überschwemmungsgebiet. Bewohner des Baugebietes, das

westlich der Stadelner Straße am Rande des Überschwemmungsgebiets liegt, wissen noch nichts von dem Radschnellweg.

Ähnlich die Strecke nach Herzogenaurach. Dort wird die Reaktivierung der Bahnlinie gefordert, die die gleiche Trasse wie der Radschnellweg aus der Studie hätte. Wie geht's dann unter der neu gebauten Autobahn durch?

## **Nicht nur in Nürnberg**

Auch anderenorts gestaltet sich der Bau von Radschnellverbindungen zäh. Ebenfalls seit 2013 hat die Landesregierung NRW konkrete Pläne, sieben Radschnellverbindungen zu bauen, die eine Gesamtlänge von 275 km haben. Allein 116 km lang ist der RS1, der von Hamm quer durchs Ruhrgebiet über den Rhein bis nach Moers laufen soll. 2026 soll der fertig sein.

Unter der Überschrift „in der Sackgasse“ berichtete der WDR am 27.06.2024: „Das Problem ist nur, dass seit dem Bau der Modellstrecke 2015 nicht viel passiert ist. Von dem insgesamt 116 Kilometer langen RS1 sind nach Informationen des NRW-Verkehrsministeriums bis April 2024 gerade einmal 18 Kilometer fertig.“ Und selbst die Modellstrecke muss noch überplant werden, weil sie die aktuellen Standards nicht erfüllt. Weitere 5 Kilometer verteilen sich auf nicht zusammenhängende Abschnitte. Nürnberger Radfahrenden dürfte so etwas nicht unbekannt sein.

Die gekürzte Fassung ist im Tourenheft „Rad 2025“, März/April 2025, erschienen.