

Bundesweit sind Radschnellwege in Planung. Sie sollen das Fahrrad für den Berufsverkehr attraktiver machen. Ein Vorläufer ist der Radschnellweg Ruhr, der nach Fertigstellung auf 114 Kilometern durchs Ruhrgebiet führen wird. Eine Probefahrt zur Winterzeit.



Geplanter Verlauf des Radschnellwegs Ruhr RS1, Stand Januar 2022. Luftbild: die für den Radverkehr umgebaute Ruhrbrücke mit Stadtviadukt in Mülheim. Abbildung: wikipedia/N9713, Fotos: Alamy

- fertiggestellt
- im Bau
- in Planung



Die Strecke führt am künstlichen Niederfeldsee in Essen über eine Brücke mit roter Stahlkonstruktion, entworfen und realisiert von Ahlbrecht Baukunst und SchülkeWiesmann.

Freie Fahrt

Text **Benedikt Crone**

Acht Minuten braucht meine Bahn vom Hauptbahnhof Essen bis zum Hauptbahnhof von Mülheim an der Ruhr. Das ist unschlagbar. Mit dem Auto schafft man das nicht, mit dem Fahrrad erst recht nicht. Dennoch will ich für den Rückweg mein Glück auf dem Rad versuchen, denn zwischen beiden Städten verläuft der Radschnellweg Ruhr RS1. Auch wenn ein Zeitvergleich hinkt – alle Verkehrsmittel haben ja noch andere Eigenschaften, als ihre Geschwindigkeit – spielt die Fahrtdauer eine große Rolle. Der RS1 soll schließlich keine Sonntagsstrecke für Freizeitausflüge sein, sondern eine Fahrrad-(Auto)bahn für Berufspendler. Tatsächlich ähnelt das grüne Zeichen des Radschnellwegs dem der Autobahn, nur dass darauf anstelle der Autobahnbrücke ein Fahrrad die Straße kreuzt.

Dieses grüne Zeichen suche ich am Mülheimer Bahnhof vergeblich, obwohl an ihm der Schnellweg vorbeiführt. Mit dem Rad in der Hand wechsle ich von einer zur anderen Seite des Bahnhofs. Dann entdecke ich hinter Büschen ein altes Bahnviadukt, auf dem keine Züge fahren, sondern Menschen auf Rädern – den RS1. Nur wo ist die Zufahrt? Ich überlege, auf einem Parkplatz die Böschung hochzuklettern und mein Rad nachzuziehen, halte es aber für zu waghalsig. Schließlich entdecke ich eine Treppe, die ich mein Rad hochtragen kann. Oben, auf dem Radschnellweg angekommen, sehe ich dann auch die Rampe auf der anderen Seite des Viadukts, die ich bei angenehmer Steigung vom alten Bahnhofsgelände hätte hinaufradeln können.

Es herrscht wenig Verkehr an diesem grauen Wintertag. Ein Mann geht in der Ferne spazieren, ein Lieferdienst-Fahrer surrt mit seinem E-Bike an mir vorbei. Richtung Westen endet der RS1 beim derzeitigen Ausbaustand nach wenigen Kilo-

metern an der Hochschule Ruhr West. Es ist ein schöner Abschnitt mit einer Radbrücke über die Ruhr und einem bunt beleuchteten Fahrradfahrstuhl. Doch das liegt nicht auf meinem Weg. Ich will nach Osten, Richtung Essen, denn ich mime ja einen Berufstätigen, der zwischen den Städten pendelt.

Radeln nur in der Freizeit?

Die Deutschen lieben das Fahrrad – allerdings eher als Freizeitvehikel. Im Jahr 2020 legten 69 Prozent ihren Arbeitsweg zwischen fünf und zehn Kilometern lieber mit dem Auto zurück, das Rad nutzten für diese rund 20 bis 30 Minuten lange Fahrt nur elf Prozent. Regenschutz und Sitzheizung schlagen Bewegung und Klimaschonung. Doch die Politik setzt allorts vermehrt auf das Rad als Alternative (siehe Seite 44).

Ich fahre los. Sofort überkommt mich der Impuls, den eine Autobahnauffahrt auslöst: durchstarten, in die Pedale drücken und das Tempo halten. Dazu verleiten der gerade Verlauf und die über sieben Meter breite Fahrbahn. Auch über den Asphalt gleiten die Reifen mit ungestörter Freude. Es gibt keine verwirrende Gabelung, keinen kreuzenden Autoverkehr. Hier bin ich Radfahrer, hier darf ich sein.

Die erste Strecke führt entlang der Bahn. Bahntrassen und Radschnellwege sind Freunde im Geiste. Oft begleitet ein Radschnellweg Bahngleise am Rand, wo sich noch Baugrund finden lässt und die Eigentumsstrukturen eine Realisierung vereinfachen, oder er wird direkt auf stillgelegten Trassen angelegt, wie in diesem Fall der alten Rheinischen Bahnstrecke. Auf ihr wurde der Abschnitt zwischen Mülheim und Essen vom Regionalverband Ruhr 2015 fertiggestellt. Da erst 2019 für Nordrhein-Westfalen die Standards definiert wurden, die ein Radschnellweg zu erfüllen hat, sind die ersten zwölf Kilometer noch nicht nach diesen Vorgaben geplant worden. Das erklärt auch, warum meine Fahrt abschnittsweise statt über Asphalt plötzlich über Schotter führt.

Schrebergärten, Birkenwälder, Gewerbegebiete und Wohnhäuser der Nachkriegszeit: Der RS1 lenkt mich durch die idyllisch-ehrlchen Zwischenzonen des Ruhrgebiets. Ich gleite unter Bahnbrücken hindurch und über Hauptstraßen hinweg. In den Verästelungen der Infrastruktura-



Was ist ein Radschnellweg?

Radschnellwege sollen es ermöglichen, lange Distanzen sicher, angenehm und mit Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h mit dem Fahrrad zurückzulegen. Vor allem Berufspendler sollen hiervon profitieren. 2017 hat das Bundesverkehrsministerium beschlossen, bis 2030 den Ausbau von Radschnellverbindungen mit jährlich im Schnitt 25 Millionen Euro zu fördern. Hinzu kommen Gelder aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes. Förderungswürdig ist eine Strecke, die Teil einer mind. 10 Kilometer langen Route ist und mit durchschnittlich 2000 Radfahrten am Tag rechnen kann. Auch ein Winterdienst muss unterhalten werden. Es gibt keine einheitliche Definition eines Radschnellwegs, aber die Vorgaben der Länder ähneln sich. Demnach müssen die Wege eine besondere Markierung, einen kreuzungsarmen Streckenverlauf und eine Breite von mindestens drei Meter im Einrichtungs- und vier Meter im Zweirichtungsverkehr aufweisen. Fertiggestellt sind Abschnitte zwischen: Stuttgart und Böblingen, Osnabrück und Belm, Göttingen und Rosdorf, Darmstadt und Frankfurt am Main sowie des RS1 im Ruhrgebiet.

Wo sollen Verbindungen entstehen?

Die meisten Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen wurden in **Baden-Württemberg** durchgeführt: für 62 Strecken mit einer Gesamtlänge von 1150 Kilometern. 15 Projekte sind in Planung. In **Bayern** beginnt im Herbst der Streckenbau München – Garching/Unterschleißheim. Weitere Schnellwege entstehen im Nürnberger Umland, darunter nach Erlangen. **Berlin** beabsichtigt den Bau von zehn Radschnellwegen: Das Mobilitätsgesetz schreibt Radschnellverbindungen mit einer Gesamtlänge von 100 Kilometern vor. **Brandenburg** führt auf Landesebene noch Potenzialanalysen durch. In und um **Bremen** sind mehrere Strecken in Planung, darunter eine rund 40 Kilometer lange Verbindung von Vegesack bis Hemelingen, die die Hansestadt quert. Das **Hamburger** Radschnellnetz sieht in Stadt und Region neun Routen mit einer Gesamtlänge von 300 Kilometern vor, sieben davon im direkten Zulauf auf Hamburg. Bisher wurden beim Veloroutenausbau erste Radschnellwegabschnitte umgesetzt, so durch den Harburger Binnenhafen oder entlang des Pergolenradwegs.

In **Hessen** befinden sich Wege in Planung nach Kassel und Frankfurt (u. a. von Hanau), 2023 soll der erste Abschnitt zwischen Darmstadt, Heidelberg und Mannheim fertig sein. Ein Radschnellweg soll auch bei Rostock, **Mecklenburg-Vorpommern**, entstehen. Neben den in **Niedersachsen** bereits realisierten Verbindungen sind weitere in Planung zwischen Verden und Bremen, von Hannover nach Langenhagen und Lehrte, zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel/Salzgitter sowie Braunschweig und Wolfsburg. Zwischen Hamburg und Lüneburg ist ein Teilabschnitt im Bau. In **NRW** sollen abseits des Ruhrgebiets u. a. zwischen Aachen und Herzogenrath, Köln und Frechen und Herford und Minden Verbindungen entstehen. Als Pilotstrecke wurde in **Rheinland-Pfalz** im vergangenen Jahr der Abschnitt zwischen Mainz und Bingen eröffnet.

Im **Saarland** soll eine Verbindung von Völklingen über Saarbrücken bis nach St. Ingbert führen. Machbarkeitsstudien untersuchen in **Sachsen** mögliche Routen von den Großstädten Leipzig, Dresden, Chemnitz und Zwickau zu kleineren Städten. Zwischen Leipzig und Halle (**Sachsen-Anhalt**) liegt eine Studie für einen länderübergreifenden Radschnellweg vor, zudem gibt es eine Studie für die Region von Magdeburg. In **Schleswig-Holstein** wurden ebenfalls fünf Machbarkeitsstudien durchgeführt, vier Verbindungen könnten nach Hamburg und eine nach Lübeck führen. **Thüringen** sieht als Flächenland keinen Bedarf an Radschnellwegen und setzt stattdessen auf Radvorrangrouten.

Quellen: Verkehrsministerium/-senat der Länder, Difu, kommunale Webseiten, Wikipedia, FGSV, BMVI

ren vertraue ich dem Versprechen meiner abgekapselten Verbindung. Als Ortsfremder kann ich mir sicher sein, dass mich dieser Weg zum Ziel bringt. Das versetzt mein Gehirn in den angenehm einfachen Modus eines Hamsterradlaufs. Treue Begleiter sind die imposanten Strommasten, deren Kabel schwungvolle Linien in den Himmel zeichnen. Eigentlich müsste ich anhalten und Fotos schießen, doch wenn das Rad einmal läuft, fällt es schwer, es zum Halten zu zwingen. Bereits nach einer halben Stunde ist Essen erreicht. Über eine kleine Brücke des künstlichen Niederfeldsees rolle ich in die Stadt hinein und auf den vorläufigen Endpunkt des Radschnellwegs im Neubauviertel „Grüne Mitte“ zu. Dort bietet eine Kreuzung mir einen Abstecher zum Gelände des Zeche Zollvereins an. Ich muss aber weiter: Meine Rückfahrt nach Berlin ist gebucht, und ich will noch einen zweiten, neuen Abschnitt des RS1 testen.

Über eine beeindruckende Länge von 114 Kilometern soll der Radschnellweg einmal mehr als zehn Städte verbinden, von Moers bis nach Hamm. Seit acht Jahren wird – beginnend mit einer Machbarkeitsstudie – an dem Großprojekt gearbeitet. Beteiligt sind unter anderem die Kommunen und der Regionalverband Ruhr. Mit ihnen stimmt sich der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) ab. Er verantwortet seit 2016 für Abschnitte außerhalb bebauter Gebiete die Planung, Umsetzung, den Winterdienst und gibt die Baustandards vor. Ein Großteil des RS1 sollte nach dem alten Datum der Machbarkeitsstudie von 2014 eigentlich fertig sein, doch weniger als 20 Kilometer sind tatsächlich realisiert. „Die Qualitätsstandards für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen sind vorbildlich“, sagt Stephanie Krone, Pressesprecherin der Bundesstelle des ADFC. „Allerdings kommt das Land mit dem Bau nur quälend langsam voran.“ Als Grund für die schleichende Umsetzung – auch in anderen Bundesländern – sieht Krone jedoch keinen Mangel an Finanzmitteln. Geld sei reichlich da. „Es fehlen eher die Leute, die hochqualitative und leistungsfähige Radinfrastruktur umsetzen.“

Nach meinem Ausflug spreche ich darüber mit Ahmed Karroum, Leiter der Regionalniederlassung Ruhr bei Straßen.NRW, und mit Sebastian Artmann, Projektleiter beim Landesbetrieb für den RS1. Beide widersprechen: Weder fehle es an Personal, noch an deren Qualifikation. Auch das Landesverkehrsministerium bestätigt: 2020 wurden im NRW-Landesbetrieb zehn neue Planstellen ausschließlich für Radwege geschaffen; jeder Dritte der insgesamt 300 Beschäftigten des Betriebs arbeitet mindestens zeitweise an Radverkehrsprojekten. Auch ließen sich die Genehmigungsverfahren kaum beschleunigen, sagt Karroum. Die Dauer entstünde durch den unver-

meidbaren Prozess, den ein überregionales Infrastrukturalprojekt nach sich zieht. Planungsrechtlich sind Radschnellwege einer Landesstraße gleichgestellt.

Für ein effektiveres Vorgehen wurden die 114 Kilometer des RS1 in Abschnitte unterteilt und den jeweiligen Kommunen zugeordnet. So kann an mehreren Stellen gleichzeitig gearbeitet werden. Würde man die 114 Kilometer wie aus einem Guss anlegen, würde sich eine Realisierung noch länger hinziehen. In jeder Stadt sitzt eine andere Natur-, Denkmal- oder Wasserschutzbehörde, mit der man sich abstimmen muss. Das führt dazu, dass bis zur Vollendung der Radschnellweg vorübergehend nur in Abschnitten verläuft und die Radfahrer beim Erreichen einer Abschnittsgrenze überraschend auf das normale Radwegnetz geleitet werden. Auch bei der nur 2,8 Kilometer langen Strecke von Essen nach Bochum, die ich mir als zweiten Teil meiner Reise vorgenommen habe, ist das der Fall.

Im Hamsterrad durch die Dämmerung

Die S-Bahn bringt mich vom Essener Hauptbahnhof bis Gelsenkirchen-Rothhausen. Von hier will ich wieder an den Knotenpunkt des Radschnellwegs anknüpfen. Es dämmt. Ich schlüpfe in meine Regenhose, schalte meine Lichter an und ziehe den Schal enger. Die Straßen sind leer und still. Nieselregen sammelt sich beim Fahren in meinem Gesicht. Vor allem aber besorgt mich, dass der von Google-Maps vorgeschlagene Weg zum RS1 durch eine Baustelle blockiert ist. Fahren nach Gefühl ist gefragt. Das lenkt mich im Halbdunkel durch Wiesen, Brachen und Randstadtsiedlungen. Es geht einen Hügel hinab, einen anderen hinauf. Ich komme durch einen unbeleuchteten Tunnel, trage mein Fahrrad zur Abkürzung wieder eine Treppe hinauf. Das Ruhrgebiet ist eine komplexere Landschaft als viele denken. Nachdem ich mich als einsamer Radfahrer an einer von Autos gefluteten Hauptstraße langgekämpft habe, erreiche ich unverhofft den Knotenpunkt 49 in Form eines mit einem roten Schild bekrönten Stabs, der von einer Laterne ausgeleuchtet wird wie ein Heiligtum. Der RS1 beginnt wieder.

Zum ersten Mal seit dem S-Bahnhof sehe ich auch wieder andere Radfahrer, die sich in neon-gelber Funktionskleidung durch Regen und Dunkelheit schlagen. Hier und dort wackelt die Kopfleuchte eines Jockers. Der Straßenbelag der Strecke ist auch hier ein Fahrradtraum in gegossenem Asphalt. Mit einer Mittellinie für die zwei Verkehrsrichtungen versehen, wirkt der Abschnitt wie die Miniaturausgabe einer Autostraße; ein Streifen mit taktilen Elementen trennt den Rad- vom Fußverkehr. Kurz überlege ich, für den finalen Sprint, meine Ohrstöpsel einzuset-

Vorfahrt auf der Rad-Auto-bahn: der derzeit 2,8-Kilometer lange Abschnitt bei Wattenscheid/Bochum, ausgeführt nach neuestem Standard.

Foto: Benedikt Crone



Als Ortsfremder vertraue ich auf das Versprechen meiner Linienverbindung, mich sicher ans Ziel zu bringen, wenn ich nur weiter in die Pedale trete.

zen und eine Spotify-Radfahrliste anzuschmeißen, empfinde dann aber doch die Stille und das Surren der Reifen über den nassen Asphalt als die eigentlichen Highlights. Auch ist es mir nicht geheuer, im Dunkeln allein auf mein Sichtfeld zu vertrauen: Der Radweg, der mich hier durch Wälder und Wiesen führt, ist abseits der Zufahrten unbeleuchtet. Diese Dunkelheit ist für die Augen beruhigend und für den Geist beunruhigend zugleich. Viele wird sie vom Radfahren zwischen den Orten abhalten, gerade im Winter. Auch in naher Zukunft ist außerhalb keine Beleuchtung geplant, aber möglich, da Leerrohre in den Straßenaufbau integriert wurden. Projektleiter Artmann verweist auf die Kosten und den Naturschutz, der außerhalb der Ortschaften keine

durchgängige Beleuchtung zulässt. Dann: ein Stopp. Zwei Absperrbaken verhindern die Weiterfahrt. Hier, irgendwo nahe der A40, endet aktuell der Ausbau; die Weiterführung ist in Planung. Für mich geht es noch 30 Minuten bis zum Bochumer Hauptbahnhof, durch ein Gewerbegebiet und den Westpark, der mich in den Verkehrsalltag der Stadt entlässt. Radschnellwege, das wird abermals deutlich, entfalten nur dann ihre volle Wirkung, wenn gute Zufahrten vorhanden und die städtischen Radwegenetze ausgebaut sind. Andernfalls verfliegt die gewonnene Entspannung im Nu.

Dass ich auf dem RS1 nicht schneller fahren würde als Bahn und Auto, überrascht nicht. Was in die Gesamtbilanz jedoch einbezogen werden muss: die Ruhe, die Bewegung, das Tageslicht. Und natürlich: kein Stau, keine Spritkosten, keine Verspätung oder Parkplatzsuche. Vor allem aber ist die Abgeschiedenheit und Einkehr, in der ich zwischen den Städten und durch meine Gedankenwelt radle, mit keinem anderen Verkehrsträger zu erreichen. Das mag Pendler vielleicht nicht früher, aber garantiert gelöster vom Sattel auf das Sofa bringen.