

# Radverkehrsforum am 28. März 2023, 17:30 Uhr

## Themenschwerpunkt: Materialauswahl der Radwege

### -vollständige Podiumsdiskussion-

Es schließt sich die Podiumsdiskussion zur Materialauswahl bei Radwegen an. Herr Hausmann führt kurz in das Thema ein und stellt die Podiumsteilnehmer vor:

- Jens Womelsdorf, Landrat Marburg-Biedenkopf
- Felix Weidner, Hessen Mobil
- Jürgen Könnemann, FD Naturschutz LK Marburg-Biedenkopf
- Daniel Seipp, HS Ingenieure Gießen

Herr Grimm: Herr Womelsdorf, Sie sind begeisterter Radfahrer und nutzen das Fahrrad gerne für alltägliche Wege sowie für eine sportliche Tour per Rennrad, sofern es der Terminkalender eines Landrates dies zulässt. Auf welchen Radwegen sind Sie am liebsten unterwegs?

Herr Womelsdorf: Nach dem Umstieg vom Mountainbike aufs Rennrad sind viele Beläge problematisch geworden. Schotter kann mit einem Rennrad nur sehr schlecht befahren werden. Besonders wichtig sind gute Übergänge bei unterschiedlichen Führungsformen oder auch zwischen Kommunen. Über die Wegweisung kann man sich nicht beschweren. Die Verfügbarkeit von frischem Trinkwasser kann bei längeren Touren zu einem Problem werden.

Herr Grimm: Sollten Radwege nach Möglichkeit immer asphaltiert werden, auch wenn hierdurch neue Flächen versiegelt werden?

Herr Womelsdorf: Momentan ist es so, dass die Mobilitätswende parallel läuft. Noch werden die Straßen hauptsächlich von Autos genutzt und diese werden so schnell nicht weniger werden. Daher bieten baulich getrennte Radwege mehr Sicherheit und Komfort. Auch eine ausreichende Breite ist wichtig für die Sicherheit und die Reisegeschwindigkeit. Vernünftig ausgebaute Verbindungen schaffen Akzeptanz und regen zum Umdenken an.

Herr Grimm: Das Land Hessen hat Qualitätskriterien für den Bau bzw. Ausbau von Alltagsradwegen aufgestellt. Was war der Hintergrund hierfür? Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bestanden ja bereits vorher.

Herr Weidner: Sie meinen sicherlich die Qualitätsstandards und Musterlösungen. Diese wurden entwickelt, um noch nicht Nutzende anzusprechen. So gibt es abgesetzte Qualitätsstandards für unterschiedliche Nutzergruppen wie z.B. Schülerradverkehr. Auch orientiert sich der Ausbaustandard an der Menge der Nutzenden.

An der Fortschreibung der ERA ist Hessen Mobil intensiv beteiligt. Die ERA muss weitergedacht und zugespitzt werden.

Herr Grimm: Die Umsetzung der Radverbindungen nach den Qualitätskriterien ist insbesondere im städtischen oder verdichtenden Raum mit vielen Radfahrenden angebracht. Im ländlichen Raum wirken diese jedoch häufig überdimensioniert oder sind aufgrund der Gegebenheiten oftmals nur schwierig umzusetzen. Wie würden Sie dennoch für die Umsetzung nach den Qualitätskriterien argumentieren?

Herr Weidner: Auch im ländlichen Raum kommt es zu hohen Begegnungsgeschwindigkeiten. Breitere Radwege bieten da einfach mehr Sicherheit. Sollte es dennoch B-Radwege geben? An Bundes- und Landesstraßen wird das nicht der Fall sein. Ansonsten kann hier natürlich

der Baulastträger im Einzelfall entscheiden. Dabei ist nur zu bedenken, dass Radfahrende, gerade im Alltagsradverkehr, zeit- und schmutzsensibel sind. Ein Radweg zweiter Klasse kann hier zu fehlender Akzeptanz führen.

Herr Hausmann: Als Kommune ist für uns die Förderfähigkeit besonders wichtig. B-Radwege werden angefragt. Eine schnelle Verfügbarkeit ist manchmal wichtiger als ein hoher Standard. Zudem können viele Wege aufgrund von Restriktionen nicht den Standards entsprechend ausgebaut werden. Wo kann hier ein Kompromiss gefunden werden?

Herr Weidner: Ein B-Radweg oder ein Radweg zweiter Klasse meint nicht, dass diese Verbindung unwichtig ist. Hiermit ist gemeint, dass Abstriche bei der Qualität gemacht werden. Doch das kann zu kurz gedacht sein. Asphaltierte Wege lassen die Nutzung auf lange Sicht ansteigen. Im Einzelfall sind wassergebundene Decken dennoch förderfähig. Die Zweckbindung für eine Förderung beträgt jedoch 15 Jahre. Das bedeutet, dass eine wassergebundene Decke permanent gepflegt und in Schuss gehalten werden muss. Zudem kann auf einer wassergebundenen Decke kein Winterdienst durchgeführt werden. Letzten Endes muss immer ein Mittelweg gefunden werden zwischen der Qualität auf der einen Seite und der schnellen Verfügbarkeit auf der anderen.

Herr Grimm: Können Sie den Teilnehmenden heute Abend den Aufbau eines Radweges einmal kurz erläutern? Also wie muss der Untergrund hergerichtet/aufgebaut sein (Tragschicht, Deckschicht), Unterschied Trassenbreite – Fahrbahnbreite, Entwässerung usw. Gibt es einen grundsätzlichen Unterschied beim Aufbau mit Asphalt und wassergebundener Decke?

Herr Seipp: Die beiden Ausbaumethoden sind sich sehr ähnlich. Zunächst muss der Boden verfestigt werden um einen standhaften Grund herzustellen. Dann gibt es eine Frostschutzschicht. Letzten Endes unterscheidet sich der Aufbau in den unterschiedlichen Belägen. Bei der wassergebundenen Decke wird dafür feiner Sand genommen.

Herr Weidner: Eine wassergebundene Decke ist nicht wasserdurchlässig. Auch hier müssen Querleitungen angelegt werden.

Herr Seipp: Das ist richtig. Im Grunde ist lediglich die Optik naturnaher.

Herr Grimm: Wo liegen die Vorteile und Nachteile von Radwegen in Asphaltbauweise bzw. mit wassergebundener Decke? Also bspw. Planungsaufwand, Baukosten oder ganzjährige Befahrbarkeit.

Herr Seipp: Der planerische Aufwand ist bei beiden Varianten gleich. Nur die letzte Schicht ist eine andere. Der Asphalt ist hierbei deutlich teurer. Eine Asphaltdecke kostet pro m<sup>2</sup> ca. 20€, eine wassergebundene Decke ca. 7,50€. Der Asphalt ist dauerhaft tragfähig, wohingegen die wassergebundene Decke wesentlich empfindlicher ist und sich schneller Rinnen bilden können. Auch können wassergebundene Decken kaum gekehrt oder mit Winterdienst versorgt werden. Auch stellt die Anfangsfestigkeit der wassergebundenen Decke ein Problem dar, da sie erst mit der Zeit fester wird. Zudem wird in trockenen Jahreszeiten viel Wasser benötigt, um den Weg zu verfestigen.

Publikum: Wie sieht es denn mit der Hitzeabstrahlung bei den unterschiedlichen Belegen aus? Diese dürfte beim Asphalt wesentlich höher sein und den Fahrkomfort bei hoher Sonneneinstrahlung deutlich beeinträchtigen.

Herr Weidner: Hier gibt es tatsächlich Unterschiede. Der Asphalt ist heißer. Es gibt allerdings die Möglichkeit hellen Asphalt zu verbauen. Dieser ist nur deutlich teurer als dunkler. In Zeiten der Klimaerwärmung ist die Hitzeabstrahlung natürlich ein wichtiges Thema. Auch die

Trennwirkung ist hierbei zu bedenken. Für Kleintiere und Amphibien stellt eine heiße Asphaltdecke eine Gefahr und ein Hindernis dar.

Publikum: Diese Diskussion ist auch schon in den Niederlanden geführt worden. Dort werden alle Wege erneuert. Es wurde erkannt, dass eine bessere Oberflächenqualität die Reisegeschwindigkeit fördert. Es sollen mehr Flächen für Fahrräder und weniger für den Autoverkehr zu Verfügung gestellt werden.

Publikum: Wie ist es denn um die Barrierefreiheit bestellt?

Herr Weidner: Diese ist leider bisher noch nicht so präsent, wird in der Zukunft allerdings eine große Rolle spielen. Die Oberflächen müssen gleichzeitig griffig und so glatt wie möglich sein.

Herr Grimm: Radfahren, insbesondere Radfahren als Alternative zum Auto ist ja quasi gleich Klimaschutz, aber nicht Naturschutz vor Ort. Wie gehen Sie mit diesem Zwiespalt um? Wie kann der Bau asphaltierter Alltagsradwege grundsätzlich ermöglicht werden?

Herr Könnemann: Zunächst sollten wir definieren was genau unter alltagstauglichen Radwegen verstanden wird. Diese sollten möglichst glatt sein und keine Wurzelschäden aufweisen. Dann ist die Lage des Radweges entscheidend für die Genehmigungsfähigkeit. Gegen straßenparallele Radwege ist nichts einzuwenden. Vermeidung ist eines der wichtigsten Prinzipien im Naturschutz. Es ist nicht möglich jedes Dorf über einen eigens gebauten Radweg ans Netz anzuschließen. Dafür muss es ausreichend Nutzende geben. Gegebenenfalls ist hier vorhandene Infrastruktur zu nutzen. Asphalt heizt sich stark auf. Aus Sicht des Naturschutzes sollten Radwege am besten alle mit Beschattung ausgeführt werden. Auch kann ein Ausbau vorhandener Wirtschaftswege eine Nutzung durch den Autoverkehr nach sich ziehen. Die Zerschneidung der Landschaft durch Asphalt führt zu Tötungen von Tieren, insbesondere Amphibien. Es sollte immer nach alternativen Wegen oder Belegen geschaut werden.

Herr Grimm: Würde dann eine Ausführung mit hellem Asphalt eine Alternative darstellen?

Herr Könnemann: Dann bliebe immer noch die Doppelnutzung durch den motorisierten Verkehr ein Problem. Es sollte einfach nicht jeder Wanderweg mit Asphalt versiegelt werden. Zudem gibt es wenig wissenschaftliche Untersuchungen zu hellerem Asphalt. Sicherlich ist die Temperatur bei diesem geringer. Es stellt sich nur die Frage, in welchem Maße.

Herr Weidner: Wie der Ausbau eines Radweges erfolgen soll, bleibt immer eine Einzelfallentscheidung. Unter bestimmten Umständen ist auch die Förderung von Spurradwegen, wassergebundener Decke oder hellem Asphalt möglich. Die parallele Nutzung mit landwirtschaftlichem Verkehr wird allerdings kritisch gesehen. Hier kommt es zu vielen Konflikten.

Herr Könnemann: Ich würde gerne noch auf das Thema Radschnellwege eingehen. Dieser Prozess sollte durch das Land koordiniert werden. Dieses Thema ist zu komplex, um auf die Kommunen runter gebrochen zu werden. Eine zentralistische Planung wäre hier von großem Vorteil.

Auch sollte ein größeres Augenmerk darauf gelegt werden, vorhandene Infrastruktur zu nutzen. Die B 252 (alt) könnte als Radweg genutzt werden. Die Kreisstraße zwischen Kernbach und Caldern würde sich ebenfalls zur Nutzung anbieten. Ein weiteres Beispiel ist die K3 zwischen Schönstadt und Bracht. Vorhandene Trassen sollten genutzt werden.

Herr Weidner: Eine schnelle Umsetzung ist häufig nicht möglich. An Landesstraßen ist aufgrund der unterschiedlichen Belange immer ein Planfeststellungsverfahren notwendig.

Dieses dauert lange. Es fehlen die personellen Ressourcen um diese Prozesse zu begleiten. Eine zentralistische Planung macht die Umsetzung der Radschnellwege nicht zwangsläufig einfacher. Hessen Mobil arbeitet momentan an einer Dringlichkeitsbewertung der einzelnen Verbindungen.

Der Rückbau von Fahrbahnen zu Radwegen ist eine gute Sache und war leider in der Vergangenheit nicht der Standard. Es gibt noch Altfälle, die momentan abgearbeitet werden. Heute und in Zukunft werden Radwege standardmäßig mitgedacht werden.

Publikum: Alles was wir heute bauen ist in 10 Jahren obsolet. Alles wird viel zu schmal gebaut. Reserven sollten eingeplant bzw. vorbereitet werden, z.B. durch entsprechenden Grunderwerb. So kann bei Bedarf einfach eine Verbreiterung vorgenommen werden. Hier sollte man seinen Blick wieder auf die Niederlande lenken. Dort wurde z.B. auch ein System entwickelt, um Wurzelschäden vorzubeugen. Dort wird der Unterbau des Radweges entsprechend angepasst je nachdem ob Flach- oder Tiefwurzler den Weg säumen. Die Nutzung der Kreisstraße zwischen Schönstadt und Bracht könnte fahrradpreisverdächtig sein. Der Landkreis könnte hier eine Vorreiter-Rolle einnehmen.

Herr Hausmann: Als nächstes gehen wir zur Schlussrunde über. Jeder Teilnehmer darf sich unter dem Titel „Wünsch dir was!“ einen Punkt zur Verbesserung des Radwegeausbaus wünschen.

Herr Seipp: Die Qualitätsstandards und Musterlösungen stellen ein gutes Werkzeug dar. Häufig verkomplizieren sie die Planungen allerdings nur. Auch eine Vereinfachung und Verkürzung der Baurechtschaffung wäre aus Sicht der Planungsbüros wünschenswert.

Herr Weidner: Ich wünsche mir Wohlwollen. Alle Beteiligten sollten nett zueinander sein und gut miteinander kommunizieren.

Herr Womelsdorf: Die finanzielle Ausstattung der Kommunen könnte noch verbessert werden. Ich wünsche mir, dass alle an einem Strang ziehen und gut zusammen arbeiten.

Herr Könnemann: Ich wünsche mir Kommunikation von Anfang an. Alle Beteiligten sollten so frühzeitig wie möglich einbezogen werden.

Publikum: Die Übergänge zwischen den einzelnen Wegen an den Grenzen der Kommunen sollten besser ausgebaut werden. Die Schlaglöcher in den Ortsdurchfahrten sollten beseitigt werden.

Herr Hausmann: Auch ich wünsche mir eine bessere finanzielle Unterstützung.