



Zentrum  
für integrierte  
Verkehrssysteme

Kurzfassung des Kurzberichts

## **Auswirkungen von Radschnellverbindungen auf eine nachhaltige Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung**

**FuE - 70.0981/2020**

### **Anschrift**

ZIV-Zentrum für integrierte  
Verkehrssysteme GmbH

Robert-Bosch-Straße 7  
64293 Darmstadt

### **Kontakt**

Telefon +49 6151 27028-0  
Telefax +49 6151 27028-10

kontakt@ziv.de  
www.ziv.de

**Kurzfassung des Kurzberichts**

**DARMSTADT, DEN 02. DEZEMBER 2022**

50215027

### **Geschäftsführer**

Dipl.-Geogr. Stephan Kritzingner

### **Sitz der Gesellschaft**

Darmstadt, HRB 7292

### **Bankverbindung**

Taunus Sparkasse  
Bad Homburg v.d. Höhe

DE71 5125 0000 0000 3236 16  
BIC HELADEF1TSK

USt-IdNr. DE 198971359

## IMPRESSUM

Auftraggeber



Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV),  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

Auftragnehmer:



ZIV - Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH  
Robert-Bosch-Straße 7  
64293 Darmstadt

Dipl.-Geogr. Stephan Kritzinger (Projektleitung)  
Michael Beutel M.Eng.  
Alwin Kleinen B.Sc  
Felix Rhein M.Eng.  
Tom Schadt B.Sc.  
Frank Willmann M.Eng.

Die dieser Veröffentlichung zugrunde liegenden Arbeiten wurden im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr unter FE-Nr. 70.0981/2020 im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS; [www.fops.de](http://www.fops.de) <<http://www.fops.de/>>) durchgeführt.

Die Verantwortung für den Inhalt liegt ausschließlich bei den Verfassenden.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), hat das ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH aus Darmstadt beauftragt, die „Auswirkungen von Radschnellverbindungen auf eine nachhaltige Gemeinde-, Stadt- und Regionalentwicklung“ zu untersuchen. Die Untersuchung wurde im Juni 2021 beauftragt und im November 2022 abgeschlossen (FuE 70.0981/2020).

Gegenstand des Forschungsvorhabens ist eine systematische Bestandsaufnahme zum Umsetzungsstand von Radschnellverbindungen (RSV) in Deutschland sowie eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkung. Hierfür wurden 31 ausgewählte RSV untersucht. Bei der Auswahl wurde versucht, möglichst alle Bundesländer, Vorhaben in unterschiedlichen Planungsphasen, alle Raumtypen, Führungsformen und auch Verbindungen mit einem hohen Anteil von Nicht-Alltagswegen abzudecken. Zu den einzelnen RSV wurden gesonderte Steckbriefe erstellt.

Auf der Grundlage eines explorativen Szenarios wurden die verkehrlichen Wirkungen von RSV in Deutschland ermittelt. Hier hat sich gezeigt, dass die Beiträge der RSV zur Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Radverkehrs im lokalen Maßstab nachweisbar sind.

Ein besonderer Schwerpunkt der Untersuchung stellen die Wechselwirkungen zum Städtebau und der Stadtentwicklung dar. Anhand von ausgewählten Beispielen in Hamburg, Münster, Dortmund, Wuppertal und München konnte dargestellt werden, dass Radverkehrsplanung als Teil einer übergeordneten Planung für Entwicklungsgebiete wertvolle Beiträge zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten kann. Darüber hinaus wurden Projekte aus dem Ausland untersucht. RSV-Planungen im bebauten Bestand werden aufgrund der Neuverteilung der Verkehrsflächen häufig kontrovers diskutiert und erfordern deshalb eine intensive Öffentlichkeitsbeteiligung.

In über 40 Interviews mit Vertretern von Aufgabenträgern konnten zahlreiche Erfolgsfaktoren, aber auch Herausforderungen identifiziert werden. Von Vorteil ist, wenn u. a. die Verkehrsflächen für RSV zur Verfügung stehen und die Anzahl der beteiligten Baulastträger möglichst gering ist. Umweltschutzkonflikte können RSV-Vorhaben erheblich verzögern, auch wenn es dafür bereits Lösungen gibt.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind in einem Forschungsbericht dokumentiert. Der dazugehörige Leitfaden richtet sich an Verwaltungen, Aufgabenträger, Akteure des Radverkehrs und die interessierte Öffentlichkeit. Er ist als Hilfestellung und Ergänzung für die konzeptionelle Planung und die Beteiligung der Öffentlichkeit in dieser Phase gedacht. Er fußt auf den zahlreichen Interviews aus dem Forschungsvorhaben und ersetzt keinesfalls die vorliegenden Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) und Empfehlungen, die bei der Planung von RSV beachtet werden müssen.