

NEUE WEGE FÜR URBANE MOBILITÄT

Das Konzept Pipelanes - Fahrrad-Hochwege

Immer mehr Experten setzen auf das Rad als sehr geeignete Mobilitätsform für den Individualverkehr in einer Stadt.

- Gesunde Bewegung, ■ relativ schnell, ■ wenig Raum,
- sozial (jeder kann sich ein Fahrrad leisten), ■ es fallen kaum Betriebskosten an, ■ innerstädtische Ziele werden rasch und ohne Parkplatzsuche erreicht und:
- die Mobilität mit dem Fahrrad weist die beste CO₂-Bilanz auf.

All das spricht sehr dafür, dass diese Art der Mobilität bestmöglich gefördert wird. Will man mit dem Rad mehr als 50% des städtischen Individual-Verkehrs abwickeln, bedarf es eines Quantensprungs:

Den „Fahrrad-Highway“, ein innovatives Radwegeschnellnetz, das verschiedene Anforderungen erfüllt. Eine **Einhausung** erst optimiert das Potential und deshalb die Wirtschaftlichkeit.

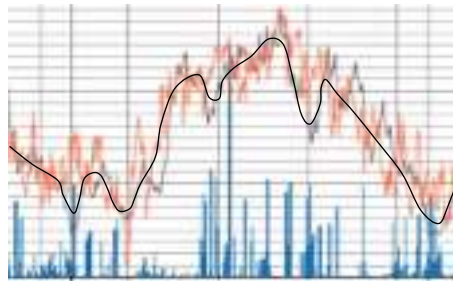


Abhängigkeit des Radverkehrs von Temperatur und Niederschlag (Beispiel: Messstelle München-Arnulfstraße)

schwarz:
Radverkehr

orange:
Temperatur

blau:
Niederschläge



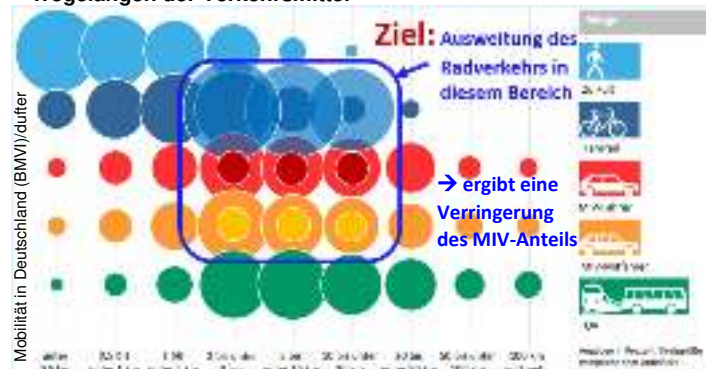
Visualisierung: jos phillip

Besonders im Winter zeigen sich die Vorzüge des eingehausten Radhighways.
Bild: SUNKID



- verlässlich in der Nutzung (unabhängig von Witterung, Tages- und Jahreszeiten)
- ermöglicht größere Entfernungen für Pendler – mindestens eine Verdopplung gegenüber jetzt
- fahren mit höherer Geschwindigkeit (auch für E-Biker)
- Schutz vor KFZ-Verkehr, Regen, Glätte und Eis

Wegelängen der Verkehrsmittel



Die „überirdische“ (Begriff in SZ v. 24.8.21) Lösung:

Den Radverkehr auf eine neue Ebene heben – sowohl im übertragenen als auch im realen Sinn:
Schon heute keine Hexerei, sondern bewährte Technik!

Dies erfordert natürlich eine technische Weiterentwicklung, doch vieles kann sofort verwirklicht werden.

Immer mehr Bürger wären zum Umsteigen bereit, doch die Rad-Mobilität ist derzeit zu wenig verlässlich – das eigene Auto scheint vielen noch unverzichtbar.

Damit die Menschen in den Städten eine echte Wahl zwischen Fahrrad und Auto haben, muss das Mobilitätsangebot für den Durchschnittsbürger stimmen – und nicht nur für wetterfeste „Freaks“.

Die lebenswerte Stadt ist eine Stadt der Möglichkeiten – für alle!

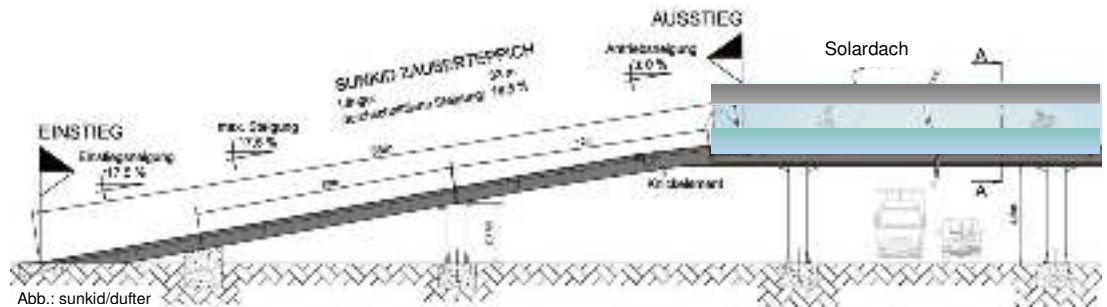
Die Stadt nach der Klima-Wende wird anders aussehen:

Platz für Menschen und Bäume auf der Grundebene, Mobilität findet weitgehend unter- oder überirdisch statt.

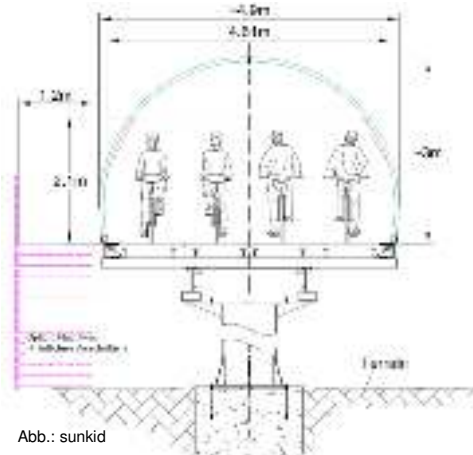


Die Technik

Eine konkrete Planstudie des einschlägig profilierten Anbieters Sunkid/ Bruckschlögl im österreichischen Bad Goisern zeigt, wie es gehen kann.



- aufgeständerter Radweg
- vollständig eingehaust
- zwei voneinander getrennte Richtungen, neben- oder übereinander
- gegeneinander abgeschirmt
- mit Überholmöglichkeit
- durchgängig bedeckt mit Solarpaneelen
- mit Rettungs- und Sicherheitseinrichtungen
- vollautomatische Reinigung
- beleuchtet
- belüftet



Das Unternehmen Sunkid/ Bruckschlögl verfügt bereits über umfangreiche Expertise mit eingehausten und aufgeständerten Wegen in Skigebieten. Zudem könnte dieser Hersteller Rampen als Zubringer für die Highways und die Bedachung mit Solarzellen bauen.



Möglichkeiten der Umsetzung

- **Neubau Stadtviertel**
Radhighways machen Städte attraktiver. Insbesondere Neubau – Stadtviertel eignen sich besonders für diese zukunftsorientierte moderne Verkehrsinfrastruktur. Hier können von Baubeginn an neue Gebäude sinnvoll mit den Radschnellwegen angeschlossen und die neuen Viertel mit der alten Stadt verbunden werden.
- **Radschnellwege in Straßenschneisen**
Stark befahrene Straßen (Einfallstraßen, Hauptverkehrsrouten) bieten sich grundsätzlich für Radschnellwege an, haben aber den großen Nachteil für die Radfahrenden, dass diese dann neben der Witterung auch dem Lärm und den Abgasen ausgesetzt sind. Mit Radhighways entfallen diese Nachteile weitgehend. Radhighways bieten hier großen Schutz.
- **Konflikte lösen**
In immer enger werdenden Städten nehmen die Konflikte zwischen den Nutzern verschiedener Verkehrsarten zwangsläufig weiter zu. Radhighways können in Grünanlagen die Ansprüche von Fußgängern schützen. Dort, wo der ÖPNV (Busse, Trams) die Verkehrsfläche beansprucht, wird mit dem Radhighway eine zusätzliche Verkehrsfläche für den Radverkehr geschaffen. Darüber hinaus wird weiterhin Fläche für die KFZ-Mobilität benötigt.
- **Klima**
Die in die Höhe verlagerte Verkehrsfläche ermöglicht unten Maßnahmen zur Klimaanpassung und Erhöhung der Lebensqualität (mehr Bäume, Wasserläufe, Raum für Fußgänger etc.)

„Fahrrad – Highways“, „Radhighways“ oder „Radlhighways“: egal, welcher Begriff gewählt wird, wichtig ist, dass **aufgeständerte Radwege** wortgetreu die wahren **Highways** sind!

Umsetzungsbeispiel von Dachau über den Frankfurter Ring bis Riem

Tangentiale Radwegverbindung entlang der Achse mit großen Industriebetrieben und einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung mit Umsteigemöglichkeiten (park & bike) vom Auto aufs Rad und umgekehrt.

