

## Neue Ideen für Fahrradinfrastruktur

# Auf Holz, in zweiter Ebene

Reicht es aus, Auto-Straßenraum in Fahrrad-Straßenraum umzuwandeln? Für Radfahrer\*innen gibt es keinen ungemütlicheren Raum als neben einer Hauptverkehrsstraße. Und dann bekommen wir immer wieder die endlosen und erbitterten Diskussionen um wegfallende Parkplätze. Es braucht auch kreative Ideen.

> Andreas Thiel

Ein hohes Ziel vieler Verkehrsexpert\*innen ist seit jeher, den Verkehrsraum gerechter aufzuteilen. Auf einer sechsspürigen Straße ließen sich beispielsweise zwei der Spuren statt Autos dem Fahr-

radverkehr widmen. Leider funktioniert das meist besser in der Fläche, nicht aber an großen Kreuzungen. Dort knuddelt es sich dann. Und es funktioniert besser in den großen Städten, wo man vor 150 bis

200 Jahren die kleinstrukturierten Viertel zu großen Boulevards umgebaut hat und daher genug Platz hat. Schöne Beispiele für diesen Ansatz findet man etwa in Wien.



Die Cykelslangen in Kopenhagen

Foto: Steinar Engeland / Unsplash

In Deutschland tappt man dabei aber leicht in Konflikte mit den Autoparteien. Gerne weisen Vertreter\*innen von FDP, CDU und AfD, aber auch Anwohner\*innen und organisierte Gewerbetreibende auf vermutete negative Folgen von zu viel Fahrradinfrastruktur hin. Daher ist es schwierig, millionenschwere Beträge für Fahrradinfrastruktur auch nur vorzuschlagen. Wenn dann die Planung noch bei den Landesbetrieben Straßenbau liegt, die von Auto-Straßenplaner\*innen geführt werden, wundert die endlose Planungszeit wenig.

### Eindhoven: Konfliktvermeidung durch Hängekonstruktion

Dabei gibt es im Ausland eine Reihe positiver Beispiele, die sich zur Nachahmung empfehlen. Der Hovenring-Radweg in Eindhoven hat zum Beispiel vor rund zehn Jahren etwa acht Millionen Euro gekostet. Der Kreis der Verantwortlichen für das Projekt war eher klein. Heute ist der Hovenring ein Magnet für Stadtplaner\*innen. Das Besondere: Die Konstruktion schwebt als Hängebrücke über dem Autoverkehr. Man kommt sich gar nicht erst ins Gehege. Ein weiteres berühmtes Best-Practice-Beispiel ist die Kopenhagener Cykelslangen-Fahrradbrücke. Unerwartet dürfte der Vorschlag kommen, auch einmal in die Schweiz zu schauen.

### Basel: Der Systemradweg

In Basel steht seit 2022 das Demonstrationsmodell eines Radweges, der bisher einmalig in Europa ist: Hauptsächlich aus Holz, kann er ähnlich einer Brio-Spielzeugeisenbahn einfach zusammengestellt werden. Das Modell in Basel dient zunächst nur der Anschauung, der kurz Weg führt noch zu keinem Ziel. Aber es ist genau wie der Hovering als schwebende Konstruktion geplant: Eine Rampe führt zum eigentlichen Radweg auf fünf Meter Höhe hinauf.

Der besteht aus einzelnen Elementen, die auf Betonträgern aufgelegt werden. Das soll in Zukunft leicht für größere Projekte skalierbar sein. Ein Element ist 20 Meter lang, als Radschnellweg vier Meter breit und wiegt zirka sieben Tonnen. Die Fahrbahn besteht aus einer rutschhemmenden Kunststoff- oder Asphaltoberfläche. Die Holzmodule werden im Werk produziert und mit einem Tieflader zur Baustelle transportiert. An der Baustelle hebt ein Kran die Module auf vorher errichtete Träger.

Dort müssen die verschiedenen Module nur noch zu einem soliden Radweg verbunden werden. Da die Konstruktion aus Holz besteht, ist beim Wachsen der Bäume CO<sub>2</sub> gebunden worden, das bis zum Ende der Nutzung in der Konstruktion enthalten bleibt. Geht es nach den Konstrukteuren, dann soll das Bauwerk etwa 100 Jahre überdauern. Im Unterschied zu einem klassischen Radweg, der im Tiefbau ausgeführt wird, bedarf es keines Bodenaushubs und des anschließenden Einbringens von vielen Tonnen Schottermaterial.

Gebaut hat den Prototypen die Firma Urb-X, ein im Jahr 2000 gegründetes Start-up junger Schweizer Architekt\*innen und Stadtplaner\*innen. In der Zwischenzeit ist auch ein sehr großes österreichisches Holzbau-Unternehmen bei der Firma eingestiegen. Das hat Know-how im Bau von Häusern, Brücken und großen Trägern aus Holz mitgebracht.



Der Hovenring in Eindhoven

Foto: Wikimedia

In Deutschland gibt es bisher kaum etwas Vergleichbares. Laut Aussagen der Verantwortlichen von Urb-X ist man europaweit allerdings mit etwa 30 Städten im Gespräch. Ganz vorne mit dabei: Stuttgart, wo man in diesem Jahr einen wichtigen Schritt in Richtung konkrete Planung machen wollte. Die Stadt hat das System seit einigen Jahren in der Öffentlichkeitsberichterstattung. Es spricht viel dafür, die ausge-

tretenen Pfade der Fahrradinfrastruktur zu verlassen.

> Andreas Thiel hat vor 40 Jahren in Bielefelds erstem selbstverwalteten Fahrradladen gearbeitet; an diese frühe Prägung für eine fortschrittliche Radpolitik will er jetzt wieder anknüpfen. In AKP 3/2024 schrieb er zuletzt über „Radschnellwege – Was machen die Niederlande anders?“ (Seite 52).