

Die Bewertung des Radschnellwegs Ruhr (RS1) ...



mit Hilfe einer Nutzen-Kosten-Analyse ist für TCI eine spannende und herausfordernde Aufgabe. Auftraggeber ist der Regionalverband Ruhr (RVR), der auch der Hauptinitiator für den Radschnellweg quer durch das Ruhrgebiet ist. Auf der stillgelegten Trasse der Rheinischen Bahn startet der Cycling Superhighway in Duisburg am Rhein und verläuft über die Zen-

tren von Mülheim an der Ruhr, Essen – direkt durch das Universitätsgelände, Bochum, Dortmund, Unna und Hamm. Insgesamt 130 km lang wird die sehr gut ausgebaute Rad-Trasse sein. Sie soll nutzbar für den Rad-Alltagsverkehr sein und damit Pkw-Fahrten bis 15 km in diesem Raum eine attraktive Alternative bieten.

Teil der Machbarkeitsstudie für diesen Radschnellweg ist eine Nutzen-Kosten-Analyse. Hierzu wird das speziell für Radverkehrsmaßnahmen geeignete Bewertungsverfahren, das TCI im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr entwickelt hat, eingesetzt¹. In einem ersten Schritt ist dazu die Datenbasis für die Verkehrsnachfrage aufzubereiten. Grundlage dafür sind die feinträumigen Daten aus der Integrierten Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen, die unter Leitung des TCI-Teams im Auftrag des Landes Nordrhein-Westfalen entwickelt wurde. Die eigentliche Herausforderung ist die Bestimmung der Nachfrage für den Radverkehr sowie die erwartete Verlagerung von Fahrten auf den Radschnellweg Ruhr. Die Nutzen-Kosten-Analyse wird dann mit dem eigens für den Radverkehr entwickelte Bewertungsverfahren durchgeführt.

Das Ergebnis der Bewertung fällt recht positiv für den RS1 aus. Und es stellt sich als sehr robust dar, was mit Hilfe einer Sensitivitätsbetrachtung nachgewiesen wird. Wichtige positive Nutzen des Radschnellwegs sind der eingesparter Ressourcenverbrauch, geringere Betriebskosten, vermiedene Unfälle und die eingesparten Gesundheitskosten, die bei Wechslerlern vom Pkw auf das Rad eine große Rolle spielen. Die Detailergebnisse werden Mitte 2014 vom RVR veröffentlicht.

Das TCI-Team hat sich schon lange und intensiv mit der Untersuchung und Planung des Radverkehrs beschäftigt. Schon in den 90er Jahren wurde im Rahmen der Integrierten Ver-

¹ Burg / Röhling / Schäfer / Walther: Kosten Nutzen Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen; im Auftrag des Bundesministers für Verkehr; TCI Entwicklung zusammen mit dem Partner PTV

kehrplanung Hamburg der Radverkehr besonders untersucht und war auch wieder Thema in der von TCI durchgeführten Untersuchung „Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum“². Fahrradplanung wird oft als reine Angebotsplanung gesehen. Insofern ist die vom TCI-Team durchgeführte Grundlagenuntersuchung „Potenziale für den Radverkehr ...“³ eine wichtige Weiterentwicklung, da hier die Nachfrageseite des Radverkehrs intensiv betrachtet wird. Es wird dazu zunächst ein spezifisches Verhaltensmodell entwickelt: denn die Nutzung des Fahrrades und der Wechsel z.B. vom Pkw auf das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel hat ganz andere Motive als der üblicherweise betrachtete Wechsel zwischen Pkw und Öffentlichem Verkehr. Diese Unterschiede werden in dem Forschungsprojekt herausgearbeitet. Ein wichtiges Ergebnis der Arbeit ist das in Eigenentwicklung entstandene Planungstool „RadPlan“, mit dessen Hilfe Kommunen mit einfachen Mitteln Radverkehrsplanung unter Berücksichtigung der Nachfrageseite durchführen können.

Ein nächster Schritt des TCI-Teams war dann die Entwicklung des Verfahrens „Kosten-Nutzen-Analyse zur Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen“. Durch Anlehnung an die Standardverfahren für Infrastrukturbewertungen – BVWP-Bewertung, Standardisierte Bewertung – können Rad-Infrastrukturmaßnahmen den klassischen Bewertungen von Straßen- und ÖV-Maßnahmen gegenüber gestellt werden. Das Rad als Verkehrsmittel wird damit auch in der Planung aufgewertet. Das unterstützt die politische Diskussion, indem die Bewertungsergebnisse von Radmaßnahmen denen für Straße und Schiene gegenüber gestellt werden können. Das kann durchaus Auswirkungen auf die Priorisierung von Maßnahmen haben.

Weiterhin beschäftigt sich das TCI-Team im Rahmen seiner Logistik-Untersuchungen mit der Fahrradnutzung im Wirtschaftsverkehr. Die Entwicklung von Last-Fahrrädern – zum Teil mit Elektromotoren ausgerüstet – eröffnet hier ein weites Feld für die Planung von umweltverträglicher City-Logistik. Zusammen mit der zunehmenden Einführung des Fahrrades als Alltags-Verkehrsmittels ergeben sich hier ganz neue Perspektiven für den städtischen Verkehr.

4

Ansprechpartner: Dr. Wolfgang Röhling
TCI Röhling – Transport Consulting International
Giselastraße 4a
79183 Waldkirch
e-Mail: info@tci-roehling.de

² <http://www.hamburg.de/bwvi/gesamtmobilitaetskonzept-fuer-den-suederelberaum/>, zuletzt besucht am 8.5.14

³ Röhling et al. : Potenziale für den Radverkehr: Grundlagenuntersuchung zum Fahrradverkehr: FE 70.583/2000

⁴ Bildnachweis: Bildergalerie von Microsoft Word
