

Fahrradland NRW. Jetzt!
www.fahrradland-nrw.de
#fahrradland-nrw



Politische Forderungen des ADFC NRW zur Landtagswahl

Radfahren hat sich in den vergangenen Jahren weltweit zum Megatrend entwickelt. Auch in Deutschland schätzen immer mehr Menschen die Vorzüge des Radfahrens. Über 30 Millionen Menschen in Deutschland fahren mehrfach pro Woche Fahrrad, weil es auf kurzen und mittleren Distanzen unschlagbar schnell und günstig ist, Spaß macht, gesund und umweltfreundlich ist. Im Tourismus erreicht das Fahrrad zehn Prozent der gesamten Tourismus-Binnenumsätze, das sind zehn Milliarden Euro pro Jahr. In der Elektromobilität ist das Fahrrad wegweisend. Ganz ohne Kaufprämie sind bereits über drei Millionen Pedelecs auf deutschen Straßen unterwegs. Modellprojekte von internationalen Logistikunternehmen zeigen, welch enormes Potential (E-)Lastenräder für eine umweltfreundliche Citylogistik besitzen.

Auch die Städte haben erkannt, dass die Förderung des Radverkehrs eine Schlüsselfunktion für die nachhaltige Umgestaltung des städtischen Verkehrs und für lebenswertere Städte einnimmt. Trotzdem steigen immer noch viele lieber ins Auto, weil sie den Eindruck haben, nicht sicher und komfortabel Radfahren zu können. Das Fahrrad braucht eine gute Infrastruktur, gute Wegenetze und ausreichend Platz. Die Menschen wollen das Fahrradland NRW. Jetzt!

Wir fordern:

1. Radschnellwege – jetzt!
2. Geschützte Radstreifen – jetzt!
3. Tempo 30 in Innenstädten – jetzt!
4. Kaufprämie für (E-)Lastenräder – jetzt!
5. Fahrradfreundliche Schulen – jetzt!
6. Mehr Mobilitätsstationen – jetzt!

1. Radschnellwege - jetzt!

Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die Wohn- und Gewerbegebiete sowie Stadtzentren schnell, direkt und komfortabel miteinander verknüpfen. Sie erlauben konstante Fahrgeschwindigkeit bei relativ geringem Energieaufwand, was vor allem durch Kreuzungsfreiheit, gute Oberflächenbeschaffenheit und eine breite Fahrbahn erreicht wird. Radschnellwege sind Bestandteil der Mobilität der Zukunft. Damit sie ihren Zweck erfüllen können, dürfen sie keine räumlich isolierten Angebote sein. Ihre Attraktivität erschließt sich aus ihrer Erreichbarkeit. Deshalb müssen qualitativ hochwertige Zubringer aus den Quartieren an die Radschnellwege ausgebaut werden.

Das Land NRW ist beim Thema Radschnellwege bereits bundesweit Vorreiter. Neben dem Radschnellweg Ruhr RS1, der sich bereits in der Umsetzung befindet, gibt es fünf weitere Radschnellwege-Projekte, die im Landeswettbewerb 2013 ausgezeichnet wurden und zu denen zum Teil bereits Machbarkeitsstudien vorliegen. Vor diesem Hintergrund fordern wir eine absolut priorisierte Förderung der Radschnellwege-Projekte in NRW aus den Mitteln des Bundesverkehrswegeplans, in dem jährlich 25 Millionen Euro für den Bau von Radschnellwegen zur Verfügung stehen.

2. Geschützte Radstreifen – jetzt!

Starker Autoverkehr und hohe Kfz-Geschwindigkeiten halten viele Menschen vom Radfahren im Straßenverkehr ab. Sie fühlen sich ungeschützt und deshalb kommt das Fahrrad für sie als Verkehrsmittel nicht in Frage. Vor diesem Hintergrund soll das amerikanische Konzept der "Protected Bike Lanes", bei dem Radspuren durch Poller, Blumenkübel oder Bordsteine physisch vom Autoverkehr abgetrennt werden, als neue Möglichkeit der Radverkehrsführung in den Katalog der Infrastrukturlösungen eingehen.

Die Umsetzung der „Protected Bike Lanes“ führte zum Beispiel in Chicago zu einem starken Anstieg des Radverkehrs. In diesem Zusammenhang wurde auf dem Kongress der AGFS 2017 in Essen eine Fachkooperation zwischen dem NRW-Verkehrsministerium, der Stadt Chicago und dem ADFC geschlossen. Ziel ist ein fachlicher Austausch. Wir fordern, diesen Austausch intensiv zu nutzen und „geschützte Radstreifen“ auch in NRW Realität werden zu lassen.

Breite Radfahrstreifen, die deutlich über die Mindestmaße der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) hinausgehen, sind attraktiv und sicher. Durch Pollerreihen oder ähnliche Verkehrseinrichtungen getrennt, vermitteln und erhöhen sie das Sicherheitsempfinden und damit die Attraktivität des Radverkehrs. Die Umsetzung von geschützten Radstreifen ist mit verhältnismäßig geringem baulichem und finanziellem Aufwand möglich.

3. Tempo 30 in Innenstädten – jetzt!

Eine wirkungsvolle Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist die Einführung einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. Vom Sicherheitsgewinn durch Tempo 30 profitiert vor allem der nicht motorisierte Verkehr. Sowohl die Anzahl als auch die Schwere der Unfälle nehmen mit sinkenden Geschwindigkeiten ab. Eine kooperative Verkehrskultur kann sich bei Tempo 30 deutlich besser herausbilden als bei höheren Geschwindigkeiten. Respekt und gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen und unterschiedlich schnellen Verkehrsteilnehmer werden gefördert.

Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Kfz-Verkehr ist bei Tempo 30 deutlich geringer. Das beeinflusst das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden positiv und nimmt vielen Menschen die Angst, das Fahrrad im Alltag zu benutzen. Radfahrer und Fußgänger reagieren sensibel auf die Qualität ihres Umfeldes. Niedrige Geschwindigkeiten wirken sich positiv auf die Aufenthaltsqualität im Straßenraum aus. Sie sind daher wichtige Elemente der Förderung von Fuß- und Radverkehr. Durch mehr Menschen, die Rad fahren und zu Fuß gehen, steigt die urbane Lebensqualität. Vor allem vor sozialen Einrichtungen, wie Kindergärten und Schulen muss Tempo 30 grundsätzlich angeordnet werden.

4. Kaufprämie für (E-) Lastenräder – jetzt!

Lastenräder werden bereits erfolgreich von Transport- und Logistikunternehmen eingesetzt, um Pakete direkt an die Haustür zu liefern. Lastenräder können auch private Autofahrten – zum Beispiel zum wöchentlichen Großeinkauf – ersetzen. Das Potential für die Verkehrswende ist groß. Die Absatzzahlen sind jedoch vergleichsweise gering und die Kaufpreise verhältnismäßig hoch (2500 bis 6000 Euro). Somit stellt der hohe Anschaffungspreis insbesondere von elektrisch unterstützten Lastenrädern eine erhebliche Marktzugangsbarriere dar.

Eine Förderung analog der Subventionierung von E-Autos hilft, (E-)Lastenräder stärker zu etablieren. Damit würde eine deutliche verkehrliche Entlastung der Innenstädte und insbesondere im Lieferverkehr erreicht. Dass das politisch umsetzbar ist, zeigt die rot-rot-grüne Koalition im Berliner Senat, die laut Koalitionsvertrag die Anschaffung von E-Lastenrädern für Gewerbetreibende, freiberuflich tätige Personen sowie gemeinnützige Einrichtungen fördern will.

5. Fahrradfreundliche Schulen – jetzt!

Fahradfreundliche Schulen verdeutlichen das Engagement der Schule für Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie für eine gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Eine hohe Fahrradmobilität von Schülern, Lehrern und Eltern reduziert das tägliche Verkehrschaos vor der Schule und trägt zur Verkehrssicherheit bei. Über

die klassische Verkehrserziehung hinaus bietet das Fahrrad interessanten Unterrichtsstoff, spannende Projektideen und Spaß an der Bewegung.

Ein fahrradfreundliches Klima an der Schule motiviert Schüler und Lehrer, mit dem Rad zur Schule zu kommen. Ziel ist es, bei Kindern und Jugendlichen eine höhere Akzeptanz für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu schaffen und das Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität zu schärfen.

Hauptkriterien für fahrradfreundliche Schulen sind u.a.:

- Sichere und bequeme Radwege zur Schule
- Schulwegpläne für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV
- Sichere solide Fahrradabstellplätze an der Schule
- Schulische Fahrradwerkstatt
- Radfahrausbildung in der Grundschule und Fortführung in der weiterführenden Schule durch Schule und Polizei
- Radverkehr als Thema im Unterricht
- Integration des Fahrrades in den Schulalltag z. B. durch Exkursionen und Klassenausflüge per Rad

Das Land NRW muss die Schulen durch entsprechende Kapazitäten der Polizei bei der Radfahrausbildung, der Fortbildung und Vernetzung von Lehrern sowie bei der Förderung von Städten und Schulen bei der Aufstellung der Schulwegpläne unterstützen.

6. Mehr Mobilitätsstationen – jetzt!

Vernetzung von Verkehrsmitteln führt zu einem sinnvollen Gesamtmobilitätskonzept. Deshalb brauchen wir geeignete Schnittstellenangebote für Rad und öffentlichen Verkehr an Bahnhöfen und Knotenpunkten. An einer Mobilitätsstation werden mehrere unterschiedliche Mobilitätsformen räumlich zusammengeführt. Nutzer können somit, entsprechend ihrer aktuellen Bedürfnisse, an einem Ort aus verschiedenen Verkehrsangeboten wählen. Sie ermöglicht verschiedene Varianten der Verkettung von Verkehrsmitteln.

Vor allem die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr hat sowohl in Städten als auch im ländlichen Raum einen hohen Mehrwert und kann die Verkehrsbelastung gezielt reduzieren. Mit dem Projekt „Radstation“ bietet der ADFC Nordrhein-Westfalen bereits seit vielen Jahren einen geeigneten Baustein für diese Vernetzung an. Deshalb ist es an der Zeit, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes und ihre Vernetzung konsequenter und flächiger zu fördern. Dazu gehören auch barrierefreie bzw. fahrradfreundliche Bedingungen an Bahnhöfen und Haltestellen.