



# Mehr Sicherheit für Radfahrende

*(Anregungen der ADFC-Ortsgruppe Flensburg zur aktuellen Stunde der CDU-Ratsfraktion am 09.10.2017)*

## Handout zum Vortrag des ADFC

---

**“Wer sich entschieden hat,  
sich nicht für Politik zu interessieren,  
hat sich entschlossen,  
anderen die Zukunft zu überlassen.”**

*(Norbert Lammert, ehemaliger Bundestagspräsident)*

---

### Allgemeines

- Unsere Städte wachsen, motorisierter Individual- und Wirtschaftsverkehr (E-Commerce/Lieferdienste) nimmt bei gleichbleibendem Platzangebot immer mehr zu. Dies führt zu vielfältigen Problemen.
- Leistungsfähige und ressourcenschonende Verkehrssysteme sind daher eine Schlüsselaufgabe für die Stadt der Zukunft.
- Die Politik ist jetzt gefordert, eine Vision von nachhaltiger, urbaner Mobilität zu entwickeln und konsequent umzusetzen!
- Nachhaltige Radverkehrsförderung ist eine Investition in die Zukunft, denn das Rad ist das ideale und zudem völlig emissionsfreie Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen.
- Entschlossene Radverkehrsförderung ist keine Frage der Ideologie: mehr Radverkehr ist Teil der Lösung des urbanen Mobilitätsproblems und ein gesamtgesellschaftliches Thema!
- Die ganze Stadt kann von einer Zunahme des Radverkehrs in vielfältiger Weise profitieren.
- Es erscheint aus unterschiedlichen Gründen sinnvoll, den Radverkehr bis 2030 zu einer der wichtigsten, innerstädtischen Mobilitätsalternativen auszubauen.

- Verkehrsteilnehmer und ÖPNV sind in Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele keine Konkurrenten, sondern Partner!
- Vision Zero - eine Verkehrsinfrastruktur, die die Gefahr beinhaltet, Menschen zu verletzen oder gar zu töten, ist nicht hinnehmbar! Daher muss die Radverkehrsinfrastruktur zügig und permanent verbessert werden.

## Warum den Radverkehr fördern?

- **Radfahren schont den städtischen Haushalt.** Die Stadt spart Kosten für den Ausbau und den Erhalt von Verkehrsinfrastruktur (Quelle: Ecological Economics, Volume 113, Mai 2015, S. 106 ff)
- **Stärkung klein- und mittelständiger Betriebe** (innerstädtischer Handel, Dienstleistungen) durch Belebung der Innenstadt
- **Tourismusförderung**
- Der **Fahrrad-Boom** erfordert höhere Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur
- **Förderung der E-Mobilität;** hier: Einsatz von Pedelecs / E-Bikes
- Beitrag zu einer leistungs- und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur [ das Rad ist effizientes Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen ]
- **Schaffung einer lebenswerteren Stadt** durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- **kostengünstiger umweltfreundlicher und effektiver Gütertransport** auf der letzten Meile (z.B. durch Einsatz von (Lasten-) Fahrrädern)
- **Verbesserte soziale Teilhabe auch für Einkommensschwächere** ,mehr persönliche Unabhängigkeit (Rad als jederzeit verfügbares Verkehrsmittel)
- **verteilungsgerechte Neuordnung des Verkehrsraumes**
- geringer Flächenverbrauch
- Radfahren bedeutet **aktive Gesundheitsförderung** im Alltag. Es sorgt für fittere Schüler/Studenten, leistungsfähigere Arbeitnehmer/innen und weniger Fehltag. Ferner erscheinen Einsparungen im Gesundheitswesen möglich.
- **Förderung der frühkindlichen Entwicklung** (Motorik / Selbstständigkeit)
- sofortiger, wesentlicher **Beitrag zur Erreichung der städtischen Klimaziele:** weniger Emissionen (Lärm, CO2, NOX)
- Förderung des Umweltverbundes
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit** (Entflechtung von Verkehrsströmen / geringere Geschwindigkeiten)
- Bildung von Mobilitätsketten (Erhöhung des ÖPNV-Einzugsbereiches)

# Vorschläge zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit

## Sofortmaßnahmen

- Beseitigung vorhandener Schäden und Hindernisse auf Radwegen (z.B. Anpassung/Deinstallation von unnötigen Umlaufsperrern, Entfernung von Rammschutzbügeln etc.)
- Instandhaltung und regelmäßige Säuberung von Radwegen (besonders nach dem Wochenende)
- radverkehrsgerechte Umgestaltung von Natursteinstraßen
- TBZ-Hotline für die Meldung von Hindernissen und Schäden auf Radwegen (z.B. Glas, Astwerk, Verschmutzungen etc.)
- Erreichbarkeit der Radverkehrsbeauftragten sicherstellen (zentrale Ansprechbarkeit)/ Kontaktmöglichkeiten bekannt geben!
- im Mischverkehr: Fahrradschleusen (Aufstellbereiche für Räder vor LZA)
- bei baulicher Trennung: vorverlegte Haltelinien für Radfahrer
- Ausnutzung der rechtlichen Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30 vor Altenheimen, Schulen, Kindergärten
- Verkehrsspiegel an LZA (Kosten: ca 1.500 Euro pro Ampel)
- Sichthindernisse beseitigen bzw. Sichtbeziehungen herstellen! (z.B. Führungsformen, Bewuchs, Kurven, Werbeschilder etc. )
- verstärkte Verkehrsüberwachung (Erhöhung des Verfolgungsindex bei Abbiegeverstößen / Falschparkern auf Radwegen...)

## Mittelfristige Maßnahmen

- Radwegenetz unter Einbeziehung der Umland-Gemeinden schaffen: sicher, beleuchtet, durchgängig, geradlinig, niveaugleiche Übergänge, unterbrechungsfrei, selbsterklärend, fehlerverzeihend, komfortabel
- Rad-Schnellwege bauen
- Radverkehrsbelange bei allen Bau-, Reparatur- und Planungsvorhaben mitdenken!
- Straßen von außen nach innen planen, nicht umgekehrt!
- Freigabe zusätzlicher Einbahnstraßen für den Radverkehr
- bauliche Trennung von Fußgänger- und Kfz-Verkehr an Straßen ab 50 km/h
- Prävention: Intensivierung der schulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung (u.a. "toter Winkel"), Fahrrad-Sicherheits-Checks, Fahr- und Sicherheitstrainings
- Feldversuch „Grünpfeil“ für rechtsabbiegende Radfahrer – vgl. München!

- gesonderte Fahrradampeln mit vorverlegter Grünphase für Radfahrende
- farbliche Markierung des Radweges über Kreuzungs-/Einmündungsbereiche hinweg/im Bereich von Grundstücksein- und -ausfahrten (s. Tarp / CPH!)
- Verwendung von Fahrrad-Piktogrammen
- Vermeidung von (benutzungspflichtigen) "linken" Radwegen
- Vermeidung von kombinierten Geh- und Radwegen (evtl. sogar mit Benutzungspflicht)/ shared spaces (s. "Miteinander-Zone am Hafen!")
- Unterbrechungsfreiheit (auch an Grundstücksgrenzen)
- Fahrradstaffel (Überwachung ruhender Verkehr, Abbiegeverhalten, "Geister-Radler", Rotlichtverstöße, Ausrüstungs-Vorschriften etc.)
- Aufklärungs-Kampagnen (dunkle Jahreszeit / Radfahrer sind Verkehrsteilnehmer!); auch Groß-Displays in Rathausnähe nutzen!
- protected bike lanes (PBL) nach amerikanischem/dänischem Vorbild

## Langfristige Maßnahmen

- Umbau von Kreuzungen / Einmündungen, u.a. des Neumarktes
- Tempo 30 in der Innenstadt abseits der Hauptverkehrsstraßen erwägen
- geradlinig verlaufende Alternativrouten für den Radverkehr (= abseits des Kfz-Verkehrs) prüfen/ggf. ausbauen (vgl. Ergebnis der Velorouten-Umfrage)
- Anpassung der Fahrschulausbildung ("dutch reach" / Abbiegeverhalten)

## Ergänzende, politische Forderungen ( an die Bundesebene)

- Forderung nach verpflichtender Einführung von Abbiege-Assistenten für Lkw und Busse (Rundum-Kameras, Vogelperspektive, auch als Nachrüstatz)
- Anpassung des § 45 Abs. 9 StVO in Richtung Angebotsplanung (für den Radverkehr)
- Experimentierklausel im Verkehrsrecht
- ERA als verpflichtender Mindeststandard für Straßenbaulastträger
- Erhöhung des Bußgeldes für Park- und Abbiegeverstöße
- Verkehrsrecht / ERA an Radverkehrsentwicklung anpassen!