



## **10 Forderungen des ADFC zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs in Lübeck**

**Juni 2019**

### **1. Lübeck wird zu einer fahrradfreundlichen Stadt mit Vorbildfunktion.**

Lübecks Bürgerinnen und Bürger müssen die Möglichkeit haben, alle innerstädtischen Ziele und alle Nachbargemeinden sicher, angstfrei, und komfortabel mit dem Rad zu erreichen, wenn sie dies möchten. Dabei sollen die Belange der unterschiedlichen Alters- und Nutzergruppen berücksichtigt werden.

### **2. Im Jahr 2030 beträgt der Radverkehrsanteil mindestens 40% aller Wege.**

Dazu muss sich die Durchschnittsbenotung im ADFC-Fahrradklimatest um 0,2 Noten jährlich verbessern. Gut ausgebaute, komfortable und sichere Radwege und Netze werden mehr Menschen dazu bewegen, vom Auto auf das Rad als kostengünstigstes, umweltfreundlichstes, und gesündestes Verkehrsmittel umzusteigen. Der ADFC erwartet, dass Verwaltung und Politik dieses Ziel bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen berücksichtigen.

### **3. Der Radverkehr wird dem Kfz-Verkehr gleichgestellt.**

Überdimensionierte Fahrbahnen eröffnen die Möglichkeit für den Bau attraktiver Radverkehrsführungen, beispielsweise als geschützte Radstreifen. Wo Platz für richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen fehlt, ist die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf maximal 30 km/h zu begrenzen und die Menge des Kfz-Verkehrs durch verkehrslenkende Maßnahmen zu verringern. Gefahrenträchtige Ordnungswidrigkeiten wie Parken auf Flächen des Radverkehrs oder Überholen ohne Einhaltung eines angemessenen Sicherheitsabstands sind zu überwachen und zu ahnden. Für die Altstadt wünschten die Teilnehmer des Projektes übermorgenLÜBECK eine Priorisierung 1. Fußgänger; 2. Radverkehr; 3. Öffentlicher Verkehr; 4. Individueller Kfz-Verkehr. Die praktische Umsetzung dieses Prinzips erfordert eine Verkehrslenkung und bauliche Gestaltung, welche auf den im Projekt definierten Haupttrouten des Radverkehrs in der Altstadt eine sichere und angenehme Fahrt ermöglicht.

### **4. Lübeck stellt jährlich mindestens 30 EUR je Einwohner für den Radverkehr zur Verfügung.**

Jedes Jahr müssen 20 Kilometer Bestandsradwege grundlegend saniert und zum allergrößten Teil auch baulich den geltenden Bestimmungen angepasst werden. Nur so kann der seit Jahrzehnten aufgelaufene und unfallträchtige Sanierungsstau in den nächsten zehn Jahren abgearbeitet werden. Darüber hinaus ist der geplante Radschnellweg von Bad Schwartau nach Groß Grönau zügig herzustellen, und es sind weitere leistungsfähige Routen zwischen den Stadtteilen und dem Zentrum zu schaffen. Diese Projekte erfordern ausreichende Mittel, welche aber auch durch mögliche Einsparungen bei anderen Verkehrsträgern zur Verfügung stehen.

## **5. Die nationalen Planungsrichtlinien für den Radverkehr werden eingehalten.**

Die Sanierung und / oder der Neubau benutzungspflichtiger baulicher Radwege muss entsprechend den gültigen technischen Regeln erfolgen (ERA 2010). Zu schmale Wege sowie fehlende oder zu schmale Sicherheitstrennstreifen neben geparkten Kraftfahrzeugen beeinträchtigen die gefühlte Sicherheit und steigern auch das tatsächliche Unfallrisiko. Radfahrende müssen einander überholen können, Lastenfahrräder und Eltern mit Kinderanhänger müssen gefahrlos solche Wege benutzen können. Auch bei einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sind die seitlichen Sicherheitsabstände zu parkenden und überholenden Kraftfahrzeugen zwingend zu berücksichtigen.

## **6. Benutzungspflichtige Zweirichtungsradwege gibt es kaum noch.**

Lübecks Radwegenetz ist 190 Kilometer lang. Viele dieser Wege sind noch Zweirichtungsradwege, die zudem oftmals nicht der StVO und den technischen Regelwerken entsprechen. Solche Wege sind mit einem hohen Unfallrisiko verbunden; sie sollen deshalb nach StVO in Ortschaften nur in begründeten Ausnahmefällen angewendet werden. Wo dies der Fall ist, muss durch eine richtliniengerechte Gestaltung der Wege das Unfallrisiko minimiert werden. In allen anderen Fällen sind sicherere Führungsformen anzubieten.

## **7. Knotenpunkte sind fahrradfreundlich gestaltet.**

Eine Optimierung der Ampelschaltungen vor allem auf den Hauptrouten des Radverkehrs wird Alltagsradler und Freizeitradler gleichermaßen erfreuen; dies ist möglich durch grüne Wellen und / oder durch kurze Umlaufzeiten. In einigen Fällen können außerdem Bedarfsampeln durch andere Überquerungshilfen (Zebrastreifen, Inseln) ersetzt werden. Abzulehnen sind dagegen Bedarfschaltungen („Bettelampeln“) an voll signalisierten Knotenpunkten. Denn auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Arzt oder zum Einkaufen wollen auch Radfahrende ihr Ziel zügig und ohne lange Stopphasen erreichen.

## **8. Ausreichende und sichere Abstellanlagen sind an Rad-Zielpunkten vorhanden.**

Der Bedarf an sicheren Fahrradabstellanlagen im Stadtzentrum und im Umfeld der Schulen ist - trotz bisheriger Bemühungen – bei Weitem nicht gedeckt. Hier sind weitere Verbesserungen erforderlich, auch auf Kosten von Kfz-Parkplätzen. Fahrradtouristen werden dankbar abschließbare Fahrradboxen annehmen, in denen sie ihr Fahrrad während des Stadtbesuchs sicher abstellen können.

## **9. Die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr wird gestärkt.**

Fahrrad und öffentlicher Verkehr können sich hervorragend ergänzen. Unverzichtbar ist dafür ein leistungsfähiges Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof. Aber auch an anderen Haltestellen des Regionalverkehrs müssen Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Menge und guter Qualität zur Verfügung stehen. Für Pendler und Radreisende ist außerdem eine verlässliche Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln unverzichtbar.

## **10. Bei Straßenbaumaßnahmen und im Winterdienst werden die Belange von Radfahrern beachtet.**

An Baustellen sind Ausschilderung, Absicherung und fehlende Umleitungshinweise für den Radverkehr immer wieder Anlass für Ärger und Unmut, und leider auch für Unfälle. Wir fordern mehr Umsicht seitens der ausführenden Firmen und Kontrolle seitens der Verwaltung. In gleicher Weise gilt dies für den Winterdienst auf den Flächen des Radverkehrs.