

Forderungen des Radentscheids – Begründung

1. Sichere Radwege für alle, auch für unsere Kinder und Senioren

Unsere erste Forderung zielt auf Straßen, auf denen Mischverkehr zu gefährlich wäre, weil die Menge und Geschwindigkeit der Autos zu hoch ist. Wir wollen, dass auf Frankfurts Straßen alle Verkehrsteilnehmer*innen Raum finden und sich sicher und schnell fortbewegen können. Das ist derzeit unserer Meinung nach aber nicht möglich, weil einem Verkehrsmittel unverhältnismäßig viel Raum gegeben wird: dem Auto. Laut einer repräsentativen Umfrage des Bundesverkehrsministeriums fühlen sich 47% der befragten Radfahrer*innen unsicher im Straßenverkehr¹. Davon betroffen sind unserer Meinung nach insbesondere schwache Verkehrsteilnehmer*innen, also z.B. Kinder oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

Damit Radwege für uns als sicher gelten, müssen sie...

- a) ... ausreichend breit sein. Breite Fahrradwege ermöglichen, dass auch zwei Radler*innen nebeneinander fahren und sich unterhalten können; oder auch, dass sich Radfahrer*innen überholen können. So können sowohl fitte als auch eher gemütliche Radler*innen die gleichen Radwege nutzen.
- b) ... einheitlich sein. Wenn Radwege einheitlich gestaltet sind, findet man sich überall in Frankfurt auf der Straße zurecht. So kommt es zu keinen Missverständnissen zwischen Verkehrsteilnehmer*innen; und Radwege sind nicht nur für Radfahrer*innen, sondern auch für Fußgänger*innen und Autofahrer*innen leicht erkennbar.
- c) ... ohne Senken sein. Wir wollen Menschen zum Rad fahren animieren. Dafür müssen die Radwege so komfortabel wie möglich sein. Außerdem wird so unserer Meinung nach der gleichberechtigte Status des Rads im Straßenverkehr betont.
- d) ... mit leicht befahrbarem Belag sein. Genau wie wir erwarten, dass Straßen frei von Schlaglöchern und mit ordentlichem Belag sind, so sollen auch Radwege behandelt werden. Ein leicht befahrbarer, ebener Belag macht das Radfahren einfach angenehmer.
- e) ... ohne Unterbrechungen sein. Wir wollen die Sicherheit von Radfahrer*innen erhöhen, und das funktioniert unserer Meinung nach nur, wenn der sichere Weg auch tatsächlich vom Start bis zum Ziel der Reise vorhanden ist. Gerade plötzlich endende Radwege sind unserer Meinung nach ein großes Problem, da sich die Radfahrer*innen dann plötzlich in den fließenden KFZ-Verkehr einfädeln müssen, was zu Unfällen führen kann.
- f) ... durch bauliche Maßnahmen getrennt von anderen Verkehrsarten sein. Derzeit gibt es in Frankfurt schon an vielen Orten sogenannte „Schutzstreifen“. Das sind Radwege, die mit einer gestrichelten Linie auf der Straße markiert sind; Autos dürfen diese Radwege bei Bedarf kurzzeitig überfahren. Auch „Radfahrstreifen“, die ebenfalls auf der Straße aufgetragen sind, aber eine durchgezogene Linie aufweisen, gibt es. Diese dürfen nicht von KFZ befahren werden, befinden sich aber trotzdem auf dem gleichen Niveau wie der Kraftverkehr. Gerade bei viel befahrenen Straßen fühlen sich unserer Meinung nach insbesondere unerfahrene Radfahrer*innen unsicher, wenn sie sich den Raum mit Autos teilen müssen. Durch eine bauliche Trennung würde diese Gefahr eliminiert – Autos könnten den Radweg gar nicht mehr benutzen, selbst wenn sie wollten.

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017), S. 10.

- g) ... durch bauliche Maßnahmen effektiv von Kraftfahrzeugen freigehalten sein. Genauso wie Autofahrer*innen erwarten, dass man sein Fahrrad nicht auf der Straße parkt, so können Radfahrer*innen unserer Meinung nach erwarten, dass Radwege von Kraftfahrzeugen freigehalten werden. So ist ein flüssiger Verkehr gesichert.
- h) ... nicht zu Lasten des ÖPNV und der Fußgänger errichtet werden. Wir wollen, dass alle Verkehrsarten auf den Straßen Frankfurts repräsentiert sind. Wir setzen uns mit unseren Forderungen zwar für den Radverkehr ein, aber das heißt nicht, dass wir Fußverkehr und ÖPNV nicht auch mögen. Deshalb sollen die Maßnahmen, die wir fordern, auf keinen Fall zulasten dieser Verkehrsteilnehmer gehen.

Wir verstehen, dass diese Forderungen sehr hoch angesetzt sind. Aber wir fordern diesen Standard nicht für alle Straßen Frankfurts, sondern nur für solche mit einer Höchstgeschwindigkeit mit mehr als 30 km/h – das sind meistens stark befahrene Straßen, sodass hier ein Mischverkehr mit Fahrrad und Auto auf einer Fläche eigentlich zu gefährlich ist – gerade, wenn man auch schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen das Benutzen der Straßen ermöglichen möchte.

Idealerweise wünschen wir uns eine Wegbreite von 2,30 m Fahrspurbreite für die Fahrradwege (zzgl. Sicherheitsabstände). Diese Breite hat aus unserer Sicht den Vorteil, dass man sich so bequem und sicher überholen kann und der Radweg so auch für unterschiedliche Geschwindigkeiten geeignet ist. Wir sind uns aber darüber im Klaren, dass das baulich nicht überall möglich ist.

Wir wünschen uns auch baulich getrennte Radwege. Wie diese bauliche Trennung aussieht, hängt aber vom Einzelfall ab. Das kann ein zusätzlicher Bordstein sein, es kann ein Grünstreifen zwischen Auto- und Radverkehr sein, es kann auch eine sog. „Protected Bike Lane“ sein, die sich auf dem gleichen Niveau wie die Straße befindet, aber durch Poller abgesetzt ist.

Für beides, Breite und Bauform, gilt, dass die Lösung von der konkreten Situation auf der Straße abhängt: wie viel Abstand ist zwischen den Häusern auf beiden Seiten, wie viele Kreuzungen gibt es, welche Form haben die Radwege, die auf die zu planende Straße stoßen, und viele weitere Fragen. Wir fordern deshalb keine einheitliche Bauform für alle Straßen, sondern wünschen uns individuell angepasste Lösungen, die der jeweiligen Situation Rechnung tragen und gleichzeitig unsere Ansprüche an den Radverkehr erfüllen.

Wir möchten, dass die Stadt Frankfurt pro Jahr durchschnittlich 15 km Radwege baut, die unseren oben erläuterten Ansprüchen genügen. Das sind viele Kilometer; aber wir glauben, dass man durch eine Integration der Bedürfnisse des Radverkehrs in Bauprojekte, die sowieso stattfinden (weil zum Beispiel der Belag erneuert wird), diese Zahl erreichen kann. Wir fordern diese Radwege selbstverständlich auch nur für Straßen, die in der Baulast der Stadt Frankfurt liegen.

2. Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Unsere zweite Forderung beschäftigt sich nun auch mit den anderen Straßen – solchen, bei denen es auch möglich ist, den Radverkehr auf der Straße zu führen. Aber auch hier besteht unserer Meinung nach Handlungsbedarf. Wo immer möglich, sollten auch hier Radwege angelegt werden, die der jeweiligen Situation angemessen sein müssen. Dadurch können die Verbindungen zwischen den Hauptverkehrsstraßen auch fahrradfreundlich gestaltet werden.

Wir schlagen vor, dass dabei zunächst Bereiche mit einem besonderen Bedarf umgestaltet werden: das sind zum Beispiel Straßen in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten, damit Kinder auch mit dem Rad ungefährdet dorthin gelangen können.

3. Durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen

Zusätzlich zu der Errichtung von sicheren Radwegen und dem Umbau von Nebenstraßen (Forderungen 1 & 2) wünschen wir uns, dass auf wichtigen und viel befahrenen Routen, z.B. in Richtung umliegender Städte (Wiesbaden, Darmstadt, Offenbach) oder zur Durchquerung der Stadt in Ost-West oder Nord-Süd-Richtung, besondere Fahrradtrassen entstehen können, die einen noch höheren Standard erfüllen, um das Radeln auf diesen oben genannten Strecken noch komfortabler zu machen. Auch hier gilt für unsere Forderung, dass wir uns nur auf Straßen beziehen, die sich in der Baulast der Stadt Frankfurt befinden.

Wir stellen uns Fahrradtrassen vor als...

- a) ... nach Möglichkeit mindestens 2,30 Meter breit pro Richtung. 2,30 Meter sind sehr viel Platz, und das ist uns auch bewusst. Diese Breite ist aus unserer Sicht aber aus zwei Gründen sinnvoll: erstens können so, wenn man sich Mühe gibt, zwei Radfahrer*innen nebeneinander fahren, während einer dritte Person sie überholt. So kommt es auf den Fahrradtrassen nicht zu Stau. Zweitens braucht man sich nur vor Augen führen, dass eine normale KFZ-Fahrspur mindestens 2,50 Meter breit ist. Damit scheinen 2,30 Meter unserer Meinung nach für das Fahrrad auch gerechtfertigt.
- b) ... nach Möglichkeit unterbrechungsfrei. Nur wenn die Fahrradtrassen durchgängig sind, sind sie unserer Meinung nach wirklich komfortabel und praktikabel, auch für längere Strecken. Es ist viel angenehmer und weniger anstrengend, ein durchgängiges Tempo zu fahren als ständig anzuhalten und wieder loszufahren. Diese Unterbrechungsfreiheit kann durch Unter- oder Überführungen an bestimmten Stellen hergestellt werden.
- c) ... mit rotem, leicht befahren Belag. Damit die Fahrradtrassen im Stadtbild und auf der Straße deutlich sichtbar sind und auch als solche erkannt werden, wollen wir, dass die farblich abgesetzt werden.
- d) ... mit Anbindung an regionale Radwege. Wir wollen die Verbindung zwischen Frankfurt und dem Umland stärken. Damit das gelingt und die derzeit geplanten Direktverbindungen zwischen Frankfurt und z.B. Darmstadt auch genutzt werden, macht es aus unserer Sicht Sinn, diese auch in der Stadt weiter zu führen.
- e) ... mit Orientierung an Fahrrad-Pendlerströme. Wir wollen auch das Pendeln mit dem Fahrrad attraktiver machen. Gerade mit der steigenden Verbreitung von Pedelecs können aus unserer Sicht immer weitere Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Deshalb wollen wir, dass die Fahrradtrassen verstärkt auf typischen Pendler Routen (z.B. Verbindungen nach Darmstadt, Wiesbaden, Offenbach, oder auch Bad Homburg oder die kleineren Städte im Taunus wie Sulzbach oder Oberursel) gebaut werden. Gerade die Pendler*innen sind aus unserer Sicht eine wichtige Zielgruppe, denen wir Alternativen zum Auto aufzeigen wollen. Unsere Forderung bezieht sich dabei nur auf den Teil der Strecke, der auf Frankfurter Stadtgebiet liegt.

Genauso wie es Autofahrer*innen möglich ist, über die großen Einfallstraßen komfortabel und fast ohne Unterbrechungen ins Stadtzentrum zu fahren, so wollen wir auch, dass man mit dem Rad ganz einfach nach Frankfurt kommt.

4. Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer

Kreuzungen sind kritische Punkte im Straßenverkehr. Die häufigste Unfallursache für Radfahrer sind abbiegende KFZ-Fahrer². Deshalb wollen wir, dass gerade Kreuzungen einen Schwerpunkt der Um- und

² Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2013), S. 17.

Ausbauten in Frankfurt bilden. Zu möglichen Maßnahmen für Kreuzungen gehört insbesondere die Verbesserung von Sichtbeziehungen, sodass abbiegende Autofahrer*innen die Radfahrer*innen sehen können. Die genauen Maßnahmen sollten für den jeweiligen Einzelfall von Verkehrsplaner*innen ausgewählt werden.

5. Deutlich mehr Fahrradparkplätze

Nicht nur die Wege zwischen den Zielen müssen gut gestaltet sein, sondern man muss auch in der Lage sein, sein Rad am Ziel sicher und komfortabel abstellen zu können. Wild geparkte Fahrräder blockieren Gehwege und können leichter geklaut werden: das ist aus unserer Sicht nicht erstrebenswert. Ein guter Fahrradparkplatz ist aus unserer Sicht mindestens ein stabiler Bügel, an dem man den Rahmen des Fahrrads anschließen kann (also kein „Felgenkiller“, in das man nur ein Vorderrad schiebt), und darüber hinaus...

- a) ... besonders an Haltestellen des ÖPNV aufgestellt. Wir wollen, dass ÖPNV und Fahrrad besser kombinierbar werden, und dazu gehört die Möglichkeit, sein Fahrrad an der Bus- oder Bahnstation abstellen zu können. So kann man das Problem des „letzten Kilometers“ lösen: der ÖPNV kann nicht, wie das Fahrrad oder das Auto, wirklich jede Adresse punktgenau anfahren, sondern ist an Stationen gebunden. Wir wollen, dass die Verbindung zwischen Station und Zuhause oder Arbeit einfach mit dem Rad zurückgelegt werden kann, und man sein Rad auch ohne Sorge tagsüber an einer S-Bahn-Station abstellen kann. Das ist aus unserer Sicht auch gerade für Pendler*innen wichtig.
- b) ... bedarfsorientiert platziert. Über die ÖPNV-Stationen hinaus sollten Fahrradparkplätze schwerpunktmäßig an stark frequentierten Zielen (z.B. Schulen, Ämter, nahe der Innenstadt, etc.) aufgestellt werden. Wenn unsere anderen Forderungen umgesetzt werden, fahren unserer Hoffnung nach mehr Menschen mit dem Rad an diese Ziele und sollten dann dort eine sichere und bequeme Möglichkeit vorfinden, ihr Fahrrad abzustellen. Dazu gehört auch, dass die Stadt Frankfurt nur solange Fahrradparkplätze baut, wie auch ein steigender Bedarf besteht. Natürlich erwarten wir nicht, dass die Stadt Frankfurt, stur unserer Forderung folgend, über die nächsten 50 Jahre jedes Jahr 2.000 Fahrradstellplätze baut.
- c) ... möglichst überdacht. Durch eine Überdachung wird das Rad vor Wind und Regen geschützt, was gerade bei schlechtem Wetter unserer Meinung nach wichtig ist, damit Leute Rad fahren. Wenn man nach einem harten Arbeitstag nach Hause radeln möchte und es in Strömen regnet, sollte der Sattel zumindest am Anfang trocken sein. Dass eine Überdachung nicht bei allen Abstellanlagen praktikabel und sinnvoll ist, sehen wir aber auch ein.
- d) ... diebstahlsicher. Wenn wir auch Berufspendler*innen auf das Fahrrad locken wollen, dann reichen gut ausgebaute Fahrradtrassen und die von der Region FrankfurtRheinmain geplanten Radschnellwege nicht aus. Die Pendler*innen müssen auch sicher sein können, dass ihr Rad für den Heimweg noch da ist. Dazu gehören zum einen stabile Ständer, an denen man den Fahrradrahmen anschließen kann, und zum anderen in gewisser Zahl abschließbare Fahrradboxen oder Fahrradparkhäuser an wichtigen Punkten. Diese zusätzlichen Angebote dürfen unserer Meinung nach auch etwas kosten. Gleichzeitig müssen die Ständer selbst auch diebstahlsicher, d.h. fest mit dem Boden verbunden sein.
- e) ... nach Möglichkeit kombiniert mit Druckluft-Service-Stationen und Batterielademöglichkeiten. Die Elektromobilität von Autos wird schon durch Ladestationen im öffentlichen Raum gefördert – gleiches sollte unserer Meinung auch für Elektro-Räder geschehen. Auch kann man an jeder Tankstelle den Luftdruck seiner Autoreifen kontrollieren; wir finden, das sollte auch für Radfahrer*innen möglich sein.

Genauso wie Autofahrer*innen heute schon große Parkhäuser und zur Verfügung haben, auf denen Sie ihr Auto abstellen können, so wollen wir auch als Radfahrer*innen dazu die Möglichkeit haben.

6. Vorfahrt für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020³ zeigt unserer Meinung nach klar, dass das Thema Radverkehr als Teil der Verkehrswende und der deutschen Klimaschutzstrategie eine wichtige Rolle spielen soll. Aber das kann nur funktionieren, wenn die Städte und Gemeinden den NRVP auch umsetzen. Hier, auf der lokalen Ebene, müssen wir handeln und die Weichen stellen für eine zukunftsverträgliche Mobilität. Deshalb wollen wir, dass die Stadt Frankfurt gemäß unseren Forderungen Geld in den Radverkehr investiert: in die Planung und den Bau von Radverkehrsanlagen und Fahrradparkplätzen, in den Umbau bestehender Einrichtungen und in die Öffentlichkeitsarbeit.

7. Kampagne für die Frankfurter Fahrrad Metropole

Unserer Meinung nach reicht es nicht aus, wenn mehr Radwege gebaut werden. Damit wirklich mehr Menschen auf das Rad umsteigen, und die neue Infrastruktur auch entsprechend genutzt wird, wollen wir auch in der Öffentlichkeit für das Radfahren und seine Vorteile werben. Genauso wie wir jetzt schon über unser Bürgerbegehren für das Radfahren werben, wollen wir, dass die Stadt Frankfurt das Rad als schnelles, gesundes und umweltschonendes Verkehrsmittel bewirbt.

Dazu gehört unserer Meinung nach auch eine wissenschaftliche Begleitung, um die Erfolge unserer Forderungen zu überprüfen. Wenn sich mehr Menschen mit dem Rad fortbewegen, dann glauben wir, dass sich das an vielen Stellen in Frankfurt messen lassen kann. Die Luftqualität wird besser werden, der Modal Split (als „Modal Split“ bezeichnet man die anteilige Verteilung der in Frankfurt zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Der Modal Split ist eine gängige Statistik, um die Mobilität in verschiedenen Städten zu vergleichen) wird sich verändern. Durch die wissenschaftliche Begleitung können wir zeigen, dass unser Programm erfolgreich ist und Frankfurt wirklich zur Fahrrad-Metropole wird.

Literaturverzeichnis

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012). *Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln*. Online verfügbar unter: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=SR21T6V3> (letzter Zugriff 10.04.2018).
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017). *Fahrrad-Monitor Deutschland 2017. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung*. Online verfügbar unter: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?blob=publicationFile> (letzter Zugriff 18.03.2018)
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (2013). *Abbiegeunfälle Pkw/Lkw und Fahrrad*. Online verfügbar unter: https://udv.de/system/files/force/tx_udvpublications/fb_21_ab_pkw_rf.pdf (letzter Zugriff: 25.03.2018)

³ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2012).