

Damit es gut läuft! *Gehen und Radfahren im Zentrum der Mobilitätspolitik*

16-195

„Unsere Mobilitätspolitik stellt den Fuß- und Radverkehr in den Mittelpunkt. Für lebenswerte Städte und Gemeinden und einen klimafreundlichen, sicheren Verkehr.“

Dr. Anton Hofreiter MdB ist Obmann im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mobil ohne Motor!

Umweltfreundlich, preiswert und gesund – wer sich so fortbewegen möchte, der hat die Wahl: zu Fuß gehen oder Rad fahren. Überall belegen diese beiden Fortbewegungsarten den Spitzenplatz. Auch die Verkehrsplaner wissen: Fuß- und Radverkehr sind absolut genügsam im Flächenverbrauch. Doch bei den Verkehrspolitikern hat sich der enorme Nutzen von Fuß- und Radverkehr noch nicht Bahn gebrochen: Gerade einmal zwei Prozent des Straßenbudgets werden in Deutschland dafür bereitgestellt.

Mit dieser Broschüre wollen wir zeigen, welche Maßnahmen nötig sind, um den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Denn seine Vorteile lösen zugleich andere Probleme: Ihn zu fördern hilft dem Klimaschutz, nützt der Gesundheit und macht unsere Städte und Gemeinden lebenswerter.

Hier stehen zum einen die politisch Verantwortlichen in der Pflicht: Sie müssen die Rahmenbedingungen schaffen, die das Gehen und das Radfahren zu Verkehrsmitteln erster Wahl machen. Ideen und Tatkraft sind gefragt, um mehr Komfort und Sicherheit für FußgängerInnen und Radfahrende zu schaffen. Wir brauchen nicht mehr und nicht weniger als eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik für Deutschland.

Gefragt sind zum anderen auch Sie als Verkehrsteilnehmende: Viel mehr Wege als man denkt, lassen sich zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen. Damit tun Sie nicht nur etwas für sich. Sie helfen auch mit, die Verkehrswende zu einem ökologischeren, sichereren und gesünderen Miteinander auf unseren Straßen zu schaffen.

Gehen und Radfahren – die unterschätzten „Verkehrsmittel“

- » Gehen und Radfahren haben viele Vorteile, aber zuallererst sind sie preiswert. Das gilt für die NutzerInnen und die notwendige Infrastruktur gleichermaßen. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist kostengünstiger als die anderer Verkehrsmittel.
- » Gehen und Radfahren sind umweltfreundlich. Sie tragen zum Klimaschutz wie zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität bei. Beide sind leise, erzeugen keine Emissionen und verringern unsere Abhängigkeit vom Öl.
- » Gehen und Radfahren sind stadtverträglich, weil sie wenig Platz beanspruchen. Eine gezielte Förderung des Fuß- und Radverkehrs hilft, die Städte vom Autoverkehr zu entlasten.
- » Gehen und Radfahren sind gesund. Sie vermindern das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Wer regelmäßig zu Fuß geht und Rad fährt ist fit. Zusätzlich wird Geld im Gesundheitsbereich eingespart.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor, nicht nur für die Hersteller und das Zweiradgewerbe, sondern insbesondere auch für den einheimischen Tourismus: Urlaub hoch zu Rad ist „in“ und sorgt für Milliardenumsätze. Fahrradfreundlichkeit ist daher auch ein touristisch bedeutsamer Standortfaktor. Ein gut ausgebautes Netz von Fuß- und Radwegen ist – gegenüber der üblichen Ausrichtung auf den Autoverkehr – sozial und gerecht: Denn nur rund die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger kann regelmäßig über ein Auto verfügen. Insbesondere Kinder, SeniorInnen und Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, profitieren von barrierefreien, sicheren Fuß- und Radwegen.

Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft

Trotz aller Vorteile ist das Potenzial des Fuß- und Radverkehrs in Deutschland bei weitem nicht ausgeschöpft. Was möglich ist, zeigen die „Fahrradländer“ Niederlande und Dänemark. Auch an deutschen Städten wie Erlangen, Freiburg oder Münster können sich andere Kommunen ein Beispiel nehmen. Insgesamt jedoch werden der Fuß- und Radverkehr in Politik und Verwaltung unterschätzt.

Der Anteil des Fußverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird auf 23 Prozent geschätzt. In der Innenstadt sind die „Füße“ aber immer noch das „Verkehrsmittel“ Nummer eins. Rein zeitlich betrachtet ist das Gehen im Schnitt sogar Spitzenreiter im Alltag. Dennoch steht die Fortbewegung zu Fuß nicht im Mittelpunkt der Verkehrs- und Stadtplanung.

Für den schleppenden Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur gibt es viele Gründe: Kommunen verweisen auf ihre angespannte Haushaltslage. Fördergesetze sind auf das Auto und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet. Die Koordination der unterschiedlichen Verantwortlichen für den Radverkehr könnte besser sein. Auch ein deutschlandweites, touristisches Radroutennetz (D-Netz) ist noch immer nicht umgesetzt. Wenn es wirklich attraktiv sein soll, zu Fuß zu gehen oder das Rad zu nehmen, müssen eben auch die Bedingungen stimmen. Und daran hapert es.

Vernünftige Fahrradabstellplätze, die gegen Wetter, Diebstahl und Vandalismus gesichert sind, bilden die Ausnahme. Wenn es um Flächen für Radverkehrsanlagen geht, hat der Autoverkehr meistens Vorrang. Viele Leute, die gerne zu Fuß gehen oder das Rad benutzen würden, schreckt die schlechte Qualität der Wege ab. Der Winterdienst auf Fuß- und Radwegen ist meist ungenügend oder fällt ganz aus.

Im dichten Autoverkehr der Städte macht sich fehlende Infrastruktur unangenehm bemerkbar. Auf holprigen Radwegen, angesichts fehlender Straßenübergänge oder hoher Bordsteinkanten fühlen sich FußgängerInnen und Radfahrende oft unsicher. Das Geschwindigkeitsniveau der Autos ist zu hoch. So verbieten Eltern ihren Kindern verständlicherweise oft, den Weg zur Schule oder zum Sport selbstständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Stattdessen fahren sie ihren Nachwuchs auch auf kürzesten Entfernungen mit dem Auto.

Wer sein Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen will, stößt vielerorts an Grenzen, weil die Verkehrsträger sich noch nicht darauf eingestellt haben. Wo es möglich ist, sind aber die Tarif- und Beförderungsbedingungen oft uneinheitlich und kompliziert.

Fazit:

Leute, die zu Fuß gehen und mit dem Rad fahren, dürfen dafür nicht „bestraft“ werden, sie sind vielmehr nach Kräften zu unterstützen – zum Nutzen aller.

Mobilität neu denken

Mobilität ist von entscheidender Bedeutung in einer modernen Gesellschaft: ökonomisch wie sozial. Wir Grüne treten dafür ein, dass alle Menschen mobil sein können, unabhängig vom Alter, ihren finanziellen Möglichkeiten oder anderen Lebensumständen.

Mehr Mobilität – weniger Verkehr

Mobilität und Verkehr sind nicht dasselbe. Mobilität ist die Möglichkeit eines jeden, sich frei und auf verschiedene Art und Weise, zum gewünschten Zeitpunkt, in günstiger Geschwindigkeit, zu erschwinglichen Kosten und bequem bewegen zu können. Mobilität bedeutet Freiheit und Lebensqualität. Verkehr dagegen ist die in Personen- und Tonnenkilometer messbare Bewegung von Menschen und Gütern mit allen negativen Begleiterscheinungen: Abgasen, Energieverbrauch, Lärm, Unfällen etc. Ein wachsendes Maß an Mobilität einer Gesellschaft muss nicht automatisch wachsenden Verkehr zur Folge haben. Einen großen Teil des Verkehrs erzwingen falsche Rahmenbedingungen – so mancher unfreiwillig zurückgelegte Weg ließe sich vermeiden.

Deshalb wollen wir Verkehrspolitik neu denken: Unser Ausgangspunkt sind nicht milliardenschwere Bauwerke für Geschwindigkeitsrekorde. Unser Verständnis von Mobilität fängt da an, wo auch die Wege der Bürgerinnen und Bürger beginnen: an der Haustür. Ob beispielsweise der morgendliche Weg zur Bäckerei stressfrei zu Fuß bewältigt werden kann, ist für unser Verständnis von Verkehrspolitik wichtig. Wichtiger jedenfalls, als für eine neue Bahnstrecke durch den Thüringer Wald zehn Milliarden Euro auszugeben, um die Fahrzeit von München nach Berlin zu verkürzen.

Nicht zulasten von Umwelt und Klima

Die CO₂-Emissionen müssen bis 2020 um 40 Prozent und bis 2050 um 80 Prozent gegenüber 1990 sinken, wenn wir die Erderwärmung auf zwei Grad Celsius beschränken und die schlimmsten Folgen des Klimawandels verhindern wollen. Wir Grüne möchten erreichen, dass auch der Verkehrsbereich dazu seinen Beitrag leistet. Den Fuß- und Radverkehr zu stärken und auszuweiten, ist ein wichtiger Baustein einer zukunftsfähigen Mobilität. Den umweltpolitischen Handlungsbedarf gibt aber nicht allein der Klimaschutz vor. Die Zerschneidung von Lebensräumen und die Versiegelung riesiger Flächen, derzeit rund fünf Prozent der Fläche Deutschlands, sind zentrale Ursachen für das Artensterben in Mitteleuropa. Ein Fußgänger benötigt für seine Mobilität durchschnittlich 2m², eine Radfaherin 10m², der Fahrgast eines Linienbusses 15m² und eine Autofaherin 120m² der Stadtfläche. Wenn wir den Fußverkehr fördern, sparen wir also kostbare Fläche.

Fuß- und Radverkehr in den Mittelpunkt rücken

Die Hälfte der PKW-Fahrten sind Kurzstrecken unter fünf Kilometern. Nach Schätzungen des ersten Fahrradberichts der Bundesregierung lassen sich in Ballungsgebieten bis zu 30 Prozent der PKW-Fahrten auf den Radverkehr verlagern. Das wäre eine CO₂-Ersparnis von 7,5 Millionen Tonnen. Dazu müssten wir allerdings den Ausbau attraktiver Fuß- und Radwege energisch vorantreiben.

Das Leitbild eines fußgänger- und radfahrerfreundlichen Landes muss auf allen Ebenen in die Tat umgesetzt werden: beginnend mit der Änderung von Gesetzen und Verordnungen über personelle Aufstockung in Ministerien und Behörden bis zur Schulung und Information von Personal und Entscheidungsträgern in der Verkehrsplanung. Dieser Prozess setzt auch einen umfassenden Ausbau der Infrastruktur in Gang und fördert innovative Ideen wie das „Shared Space“-Konzept.

Stadt der kurzen Wege

Lebensqualität bedeutet neben der Freiheit von Lärm und Abgasen auch, die Dinge des täglichen Bedarfs in der näheren Umgebung besorgen zu können. Deshalb verfolgen wir das Leitbild einer Stadt der kurzen Wege. Urbanität soll sich entfalten können, indem der Verkehr weicht, die Wege auch für Kinder und Senioren unbeschwerlich und sicher werden und Kommunikation auf öffentlichen Plätzen nicht im Motorenlärm untergeht.

„Vision Zero“ für mehr Verkehrssicherheit

Wir Grüne möchten die Verkehrspolitik auf das Ziel „Vision Zero“ ausrichten, wie andere europäische Staaten es bereits vormachen. Vision Zero folgt dem Prinzip, dass jeder Unfall vermeidbar ist. Sie stellt den Menschen als Fehlerquelle in den Mittelpunkt – dabei muss der Verkehr aber zu einem System werden, das Fehler verzeiht. Langfristig soll es keine Verkehrstoten und keine Schwerverletzten mehr geben. Neben der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit gehören hierzu mehr Bildungsmaßnahmen, Verkehrsvermeidung, eine stärkere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund (Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) und die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Was ist Shared Space?

Shared Space, oder auch „gemeinsam genutzter Raum“, ist ein neuer Ansatz der Verkehrs- und Raumplanung. Er findet in ganz Europa immer mehr Beachtung. Stellen Sie sich vor: Alle Verkehrsteilnehmenden – ob zu Fuß, mit dem Rad oder dem Auto – teilen sich gemeinsam den Straßenraum. Verkehrsschilder und Ampeln sind auf ein Minimum reduziert, die Wege ohne Bordsteine gebaut. Weniger Regeln führen zu einer erhöhten Aufmerksamkeit und zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme. Shared Space funktioniert, wie in europäischen Pilotprojekten bewiesen wurde, und bedeutet ein Mehr an Sicherheit und Lebensqualität – für alle!

Die Grünen in Hamburg haben im Koalitionsvertrag mit der CDU durchgesetzt, dass in jedem Hamburger Stadtbezirk ein Shared-Space-Projekt verwirklicht wird. Die grüne Bundestagsfraktion setzt sich dafür ein, dass die Bundesregierung solche Modellprojekte in ganz Deutschland mit 15 Millionen Euro jährlich finanziell unterstützt.

Mit dem Rad zum Zuge kommen: den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen

Gute Ziele ...

Im Jahr 2002 wurde der Nationale Radverkehrsplan 2002–2012 (NRVP) einstimmig vom Deutschen Bundestag angenommen. Jahrelang hatten sich Verbände wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und die grüne Bundestagsfraktion dafür eingesetzt. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan bekannte sich der Bund zum ersten Mal dazu, eine koordinierende Funktion für die Förderung des Radverkehrs zu übernehmen. Der NRVP hat einen Rahmen für alle beteiligten Akteure (Bund, Länder, Kommunen, Betriebe, Verkehrsunternehmen, Krankenkassen, Schulen, Fahrrad- und Tourismusbranche) geschaffen, die Bedingungen des Radverkehrs zu verbessern. Derzeit tritt die Umsetzung des NRVP leider auf der Stelle. Zum Radverkehr stehen im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD lediglich zwei Sätze. Konkrete Maßnahmen lassen auf sich warten.

... schlecht umgesetzt:

Trotz vieler guter Beispiele in den Kommunen und dem Aufschwung des Radtourismus stagniert der Verkehrsanteil des Fahrrads in den letzten Jahren. Nur für etwa neun Prozent der zurückgelegten Wege wird das Rad benutzt. Die Bundesregierung hinkt damit der eigenen Zielsetzung weit hinterher. Im NRVP werden die Niederlande mit einem Anteil von 27 Prozent als Vorbild genannt, auch Dänemark lässt Deutschland mit rund 16 Prozent weit hinter sich. Wir Grüne möchten von solchen Zahlen nicht nur träumen – wir wollen den Fahr-

radverkehr in unserem Land zügig, nachhaltig und flächendeckend voranbringen. Dazu ist allerdings seitens der Bundesregierung und anderer politischer Ebenen deutlich mehr Engagement vonnöten.

Fuß- und Radverkehrsplanung stärken

Fuß- und Radverkehrsplanung sind in der Regel Beiwerk zum Straßenbau. Es fehlt an systematischer Planung wie an ausreichend qualifiziertem Personal in den Verwaltungen. Deshalb wollen wir dort mehr und besser geschultes Personal auf allen Ebenen. In den Kommunen soll die Position einer oder eines Beauftragten für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden. Die kommunale Bauleitplanung wollen wir an gesetzlich vorgeschriebene Fuß- und Radverkehrskonzepte binden.

Stiftung „FahrRad“ einrichten

Nach Schweizer Vorbild wollen wir eine Bundesstiftung „FahrRad“ einrichten. Sie soll zunächst mit einem Stiftungskapital von 15 Millionen Euro ausgestattet werden und auch Geld aus der Wirtschaft einwerben. Ziel der Stiftung ist es, innovative Modellvorhaben für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur zu fördern und eine bundesweite Imagekampagne für den Radverkehr umzusetzen.

Leihfahrräder überall

Immer mehr Innenstädte setzen auf Leihfahrräder zur umweltfreundlichen Stadterkundung. Einheimische, Pendler, Touristinnen und Touristen nutzen diese Form der flexiblen Mobilität. Paris stellte 2007 rund 20.000 öffentliche Fahrräder auf – mit durchschlagendem Erfolg. Nach einem Jahr hatten sich mehr als 200.000 Menschen registriert und mehr als 30 Millionen Fahrten unternommen! Wir wollen mit Modellprojekten in deutschen Städten eine neue Qualität des „Bike Sharing“ in direkter Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr unterstützen. Fahrkarten für Busse und Bahnen können damit auch für das Ausleihen von Rädern genutzt werden. In Städten mit hügeliger Topographie wie Stuttgart oder Wuppertal sollen auch Elektro-Fahrräder (Pedelecs) zum Einsatz kommen.

Mit dem Fahrrad in den Zug

Wir Grüne fordern, in allen Zügen komfortable und ausreichende Möglichkeiten der Fahrradmitnahme zu schaffen, auch im Fernverkehr, also im ICE und im internationalen Verkehr. Bundesweit einheitliche Regelungen statt des Tarifschungels sollen den Transport von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtern.

Kommunen unterstützen

Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs kann nicht durch Maßnahmen auf einer einzelnen politischen Ebene gelingen. Neben gesetzgeberischen Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene ist insbesondere die Kommunalpolitik gefragt. Sie muss für die Umsetzung des fußgänger- und radfahrerfreundlichen Leitbildes vor Ort sorgen. Handlungsfelder und Chancen sind groß. Der Bund kann unterstützend wirken, Ideen geben und Fördermittel für Modellprojekte bereitstellen.

Ehrgeizige Ziele setzen

Messbare ehrgeizige Ziele geben eine Orientierungshilfe bei der Planung und helfen bei der Erfolgskontrolle. In Großstädten ist beispielsweise eine Wege-Quote des Radverkehrs von 20 bis 25 Prozent realistisch, in kleineren und mittleren Städten können sogar 40 Prozent erreicht werden. An der Spitze in Deutschland liegt derzeit Münster mit einem Anteil von rund 35 Prozent Radverkehr. Geschickte Siedlungsplanung kann verkehrsarme, dezentrale Strukturen erhalten und verkehrsfördernde Zersiedelung bremsen.

Radfahrende und FußgängerInnen schützen

Etwa 80 Prozent aller Unfälle mit Fußgängern ereignen sich bei dem Versuch, eine Straße zu überqueren. Für mehr Verkehrssicherheit sorgen Zebrastreifen, vorgezogene Gehwege, Mittelinseln, Ampeln, auch mit Rundumgrün, also einer zusätzlichen Ampelphase nur für Fußgänger, und eindeutige Markierungen an Kreuzungen und Einmündungen. Um FußgängerInnen und Radfahrenden das Leben zu erleichtern, sollten gemeinsame Fuß- und Radwege vermieden werden. Das Parken auf Gehwegen sollte unterbunden werden. Verkehrsberuhigte Bereiche, zum Beispiel mit dem Konzept „Shared Space“, gestalten den innerörtlichen Verkehr langsamer, leiser und sicherer für alle Verkehrsteilnehmenden.

Das „Mama-Taxi“, mit dem Eltern ihre Kinder von und zur Schule bringen, gilt vielen als Ausweis der Sicherheit. Ist es aber nicht – viele Kinder kommen hier bei Unfällen zu Schaden. Hauptgrund ist die mangelnde Sicherung der Kinder im Auto. Mobilitätserziehung in Kindergärten und Schulen und sichere Schulwege helfen Kindern, ihre Wege selbstständig zu bewältigen. Zahlreiche Studien zeigen, dass eine selbstständige Aneignung des öffentlichen Raums von großer Bedeutung für die kindliche Entwicklung ist. Kinder, die überwiegend chauffiert werden oder nicht allein auf der Straße spielen dürfen, sind häufig in der Bewegungsmotorik zurückgeblieben. So können viele Kinder nicht balancieren oder rückwärts laufen, weil sie nie die Chance bekommen, diese Fähigkeiten zu trainieren.

Komfortable Wege werden gern genutzt

Ein einwandfreier Zustand der Fuß- und Radwege zu allen Jahreszeiten erhöht die Akzeptanz und die Sicherheit. Deshalb muss der Winterdienst hier genauso wie auf Straßen zum Einsatz kommen. Für den Belag der Geh- und Radwege sollen mindestens die gleichen strengen Kriterien gelten wie für Straßenbeläge. Auch auf abgesenkte Bordsteine oder vorgezogene Gehwege an Straßenübergängen ist zu achten. Wir wollen die Ausweisung eigener Fußgängernetze, wie zum Beispiel die „20 grünen Hauptwege“ in Berlin. Abseits von Hauptverkehrsstraßen schaffen sie – durch Parks und an Gewässern entlang – angenehme Flaniermeilen durch die Stadt.

Öffentlichen Verkehr leicht zugänglich machen

Der Weg beginnt nicht erst an der Haltestelle, sondern schon auf dem Weg dorthin. Die beste Haltestelle bleibt verwaist, wenn der Weg zu ihr als unbequem oder unsicher empfunden wird. Der direkte, sichere und barrierefreie Zugang ist eine Grundanforderung an die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Das ist besonders wichtig für Seh- und Mobilitätsbehinderte, Kinder und SeniorInnen. Bessere Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an Haltestellen erhöhen die Nutzerzahl im ÖPNV. Mit einem attraktiven, kostengünstigen Leihsystem greift der Umweltverbund aus Gehen, Radfahren und öffentlichem Nahverkehr noch besser ineinander.

Anreize schaffen, Ideen entwickeln

Der Bund kann über gezielte Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit Aktivitäten auf kommunaler Ebene anschieben helfen. Wettbewerbe, mit denen fußgänger-, beziehungsweise fahrradfreundliche Städte gesucht werden, können ein Anreizsystem etablieren. Indem der Bund Aus- und Weiterbildung von Planern und Fachkräften in der Verwaltung sowie Forschung und Entwicklung fördert, kann er ein Umdenken in der Verkehrs- und Stadtplanung unterstützen. Als Ideengeber für die Kommunen kann er bewirken, dass Fußgänger- und Fahrradbeauftragte, ein Sorgentelefon für Radfahrer und Fußgänger oder gute Wegweisungssysteme Normalität werden.

Neue Standards setzen

Straßenverkehrsordnung reformieren

In diversen Straßenverkehrsgesetzen, insbesondere in der Straßenverkehrsordnung, sind Benachteiligungen und Behinderungen des Fuß- und Fahrradverkehrs festgeschrieben. Hier brauchen wir neue Standards. Dazu zählen eine Mindestbreite von Fußwegen und eine Höchstdauer für Fußgänger-Rot an Ampeln. Für die Einrichtung von Fahrradwegen als Ortsdurchfahrten müssen die Länder flexiblere Regelungen schaffen. Mehr Einbahnstraßen sollen im Gegenverkehr für Radfahrende geöffnet werden. Um ihre Sicherheit zu erhöhen, soll auch die Radwegebenutzungspflicht abgeschafft werden. Ferner möchten wir die rechtliche Position von Radfahrern bei Unfällen durch eine Änderung des Haftungsrechts verbessern.

Mit Tempo 30 auf Nummer Sicher

Ein generelles Tempolimit erhöht die Sicherheit. Es trägt wesentlich dazu bei, Menschenleben zu retten und Verletzungen zu vermeiden. Nicht zuletzt dient es dem Lärmschutz, weil niedrigere Geschwindigkeiten weniger Lärm verursachen. Wir Grüne treten deshalb für eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h innerorts ein. Geeignete Durchgangsstraßen sollen für höhere Geschwindigkeiten freigegeben werden können.

Im Fahrradparadies

Fahrradstadt Freiburg

Freiburg ist eine Fahrradstadt. Sie kann stolz auf über 500 Kilometer Radwege verweisen. Das Fahrrad ist bei den 220.000 FreiburgerInnen zum zweitbeliebtesten Fortbewegungsmittel geworden. Fast ein Drittel aller Verkehrswege werden per Rad zurückgelegt. Die Stadt arbeitet laufend und aktiv an der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrer und an der Erweiterung des Radwegenetzes. Über die Hälfte der 120 Einbahnstraßen ist für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung freigegeben. Es gibt eine Scherben-Hotline, über die Glassplitter auf Radwegen gemeldet und schnell beseitigt werden können. An vielen Stellen der Stadt finden sich komfortable Abstellanlagen, Fahrradboxen an Bike&Ride-Plätzen und sogar ein bewachtes Fahrradparkhaus am Bahnhof. Nicht zuletzt gibt es sogar Fahrradtaxi. Freiburg hat es mustergültig geschafft, den Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV) in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik zu rücken. Zum Vorteil der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger aber auch des Klimaschutzes.

Vorbild Coesfeld

Auch eine Reihe kleinerer Städte kann mit ermutigenden Zahlen beeindrucken. Die Stadt Coesfeld im Münsterland mit knapp 40.000 EinwohnerInnen weist stolze 29 Prozent Wegeanteil des Radverkehrs auf. Das Radnetz umfasst, gemessen an der Größe der Kreisstadt, beachtliche 80 Kilometer. In Coesfeld verlaufen die Wege aus allen Richtungen radial zum Zentrum. Am Ortsrand soll die bisherige kreisförmige Verbindungsstraße zu einer Fahrradstraße werden. Auch in der innerstädtischen Fußgängerzone sind Radfahrende willkommen. Schutz- und Fahrradstreifen auf der Fahrbahn sollen die Sicherheit weiter erhöhen. Gemeinsam von FußgängerInnen und RadlerInnen genutzte Wege werden getrennt und der Radweg auf die Straße verlegt. So läuft's rund für alle Beteiligten.

Noch Fragen?

Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion

Dr. Anton Hofreiter MdB, Obmann im Ausschuss für Verkehr, Bau, Stadtentwicklung

Arbeitskreis 2: Umwelt, Verbraucher und Verkehr

T. 030/227 56789, F. 030/227 56552, info@gruene-bundestag.de

Zum Weiterlesen:

16/77 Vision Zero – Sicher unterwegs (Flyer)

16/67 Los bei Grün – Nachhaltig unterwegs (Broschüre)

16/32 Gas geben beim Tempolimit (Flyer)

Bundestagsdrucksachen:

16/5255 Zwischenbilanz des Nationalen Radverkehrsplans

16/8415 Grünbuch der EU „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“

16/2332 Fahrradmitnahme im Fernverkehr der Deutschen Bahn AG

16/4114 Einrichtung einer Fahrradakademie im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans

16/4294 Verbesserungswürdigkeit der Verkehrssicherheit

Links:

www.nationaler-radverkehrsplan.de

www.vcd.org

www.fuss-ev.de

www.adfc.de

www.fussverkehr.ch

www.walk-space.at