



An die
Bürgermeisterin der Stadt Viersen
Sabine Anemüller
Rathausmarkt 1
41747 Viersen

30.09.2019

Antrag: zukunftsweisendes Mobilitätskonzept - lückenloses Radwegenetz

Sehr geehrte Frau Anemüller,

hiermit reichen wir folgenden Antrag ein, der in den dafür zuständigen Ausschüssen zur Beratung vorzusehen ist.

Antrag

Die CDU-Fraktion beantragt, dass für die Stadt Viersen in den nächsten zehn bis zwölf Jahren ein lückenloses eigenständiges Radwegenetz inklusive Beschilderung geplant und auch baulich umgesetzt wird. Bis das Radwegenetz fertiggestellt ist, müssen regelmäßig verschiedene Teilschritte erfolgen, da wir bereits mit kleinen Maßnahmen größere Verbesserungen erreichen können.

Der Platz für Radfahrer muss ausgeweitet und der für Fußgänger muss geprüft werden, und der Platz für den PKW-Verkehr wird folglich eingeschränkt werden müssen.

Dieser Antrag ist ein Erweiterungs- und Folgeantrag zu unserem Antrag zum Mobilitätswandel, den wir im Oktober 2018 gestellt haben. Wir haben nämlich den Eindruck, dass in der Verwaltung bisher viel zu wenig passiert ist, mit Blick auf diese richtige und wichtige Ausrichtung hin zur Mobilitätswende in Viersen. Ziel dieses Antrags ist es daher in spätestens zwei Jahren ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept zu verabschieden. Dieses Mobilitätskonzept soll in den nächsten zehn bis zwölf Jahren vollständig umgesetzt werden. Danach ist eine regelmäßige Überprüfung notwendig. Überdies gilt es, Verbesserungen zu erforschen und immer wieder umzusetzen. Für dieses großartige Ziel ist entsprechendes Personal einzustellen und ggf. eine entsprechende neue Stabsstelle einzurichten.

Begründung

Radverkehr wird zum Top-Politik-Thema werden, ganz gleich ob wir das als politische Parteien wollen oder nicht. Denn die Realität holt uns ein, der Klimawandel bahnt sich seinen Weg und wir müssen handeln. Folglich sollten wir in der Viersener

Politik mit Maßnahmen beginnen, die noch in unserer Hand liegen und die Verkehrsplanung liegt in unserer Hand.

Eine gut durchdachte und ausgeglichene Verkehrsplanung fördert nicht nur den Mobilitätswandel, sondern schützt auch die Verkehrsteilnehmer*innen und erhöht ihre Sicherheit.

Ein großes Ziel für Viersen sollte es somit sein, ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept zu erstellen.

Warum ist ein Mobilitätskonzept für Viersen unerlässlich?

Wir sind verantwortlich für die Leben in unserer Stadt, für das gesunde und unversehrte Vorankommen in unserer Stadt und für die Tonnen an CO₂-Emissionen aus unserem Stadtverkehr. Wir können und dürfen dem Konflikt um die Verkehrsflächen nicht aus dem Weg gehen, das wäre zu kurzfristig gedacht. Ja, dazu brauchen wir Politiker*innen Mut. Wir wurden gewählt, um mutige und richtige Entscheidungen für unsere Stadt zu treffen. Die Bürger*innen werden es verstehen und honorieren, wenn wir sie auf diesem Weg der Veränderungen mitnehmen.

Was muss sich ändern?

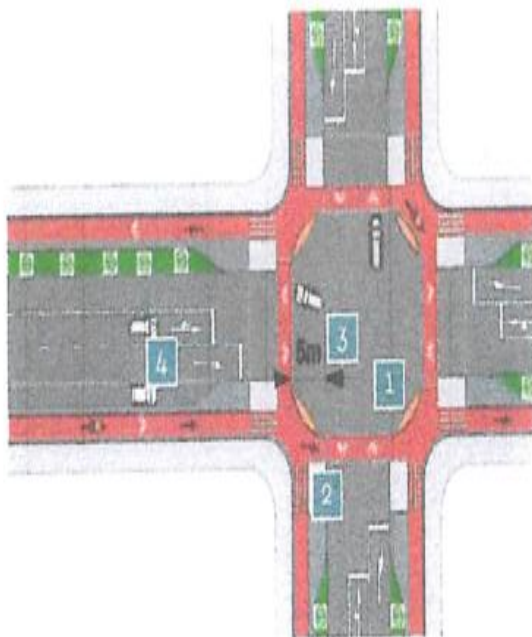
Die Nutzung der Verkehrsmittel muss sich ändern. Viele Wege in der Stadt lassen sich zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen. Die Verkehrswende wird u. a. nur dann gelingen, wenn Strecken von unter 5 km von unseren Bürger*innen gerne zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Zurzeit ist jede zweite Fahrt mit dem Auto kürzer als 5 km. Wir müssen möglichst viele Menschen davon überzeugen, für die kürzeren Wege künftig auf das Fahrrad oder den Fußweg umzusteigen.

Wie gewinnen wir die Menschen für diese Idee?

Zuallererst indem wir ihnen eine hervorragende Infrastruktur anbieten, die außerhalb von Nachbarschaftsstraßen auf ein geschlossenes Netz von separierter Infrastruktur für den Radverkehr auf der Strecke und an Kreuzungen setzt. Wir müssen die Idee umsetzen, dass sich Menschen von 8 bis 80 Jahren im Radverkehr und zu Fuß selbständig und sicher bewegen können. „Würden wir unser achtjähriges Kind mit den 80-jährigen Großeltern da fahren lassen?“ – das ist für uns Kommunalpolitiker*innen und für die Stadtplanung die Testfrage für gute Radwege. In den 80er Jahren wurden unsere Radwege hinter geparkten Autos und Bäumen auf dem Gehweg versteckt. Das macht sie, vor allem an Kreuzungen, tatsächlich gefährlich. Wir wissen heute, dass wir breite, gut einsehbare und geschützte Radwege brauchen. Gute, geschützte Radwege müssen über gute, geschützte Kreuzungen geführt werden. Geschützte Kreuzungen sind Kreuzungen, bei denen Schutzinseln eingesetzt werden, um die Fahrbahnen so zu verschwenken, dass die KFZ-Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt und die Sichtbeziehungen verbessert werden. Auch eine bessere Ampelsteuerung hilft. Fahrradstraßen sind auch eine Option.

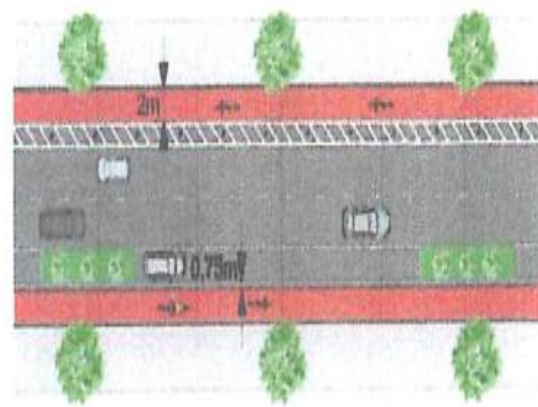
Hier je ein Beispiel für

- eine geschützte Kreuzung
- einen geschützten Radweg
- eine Fahrradstraße



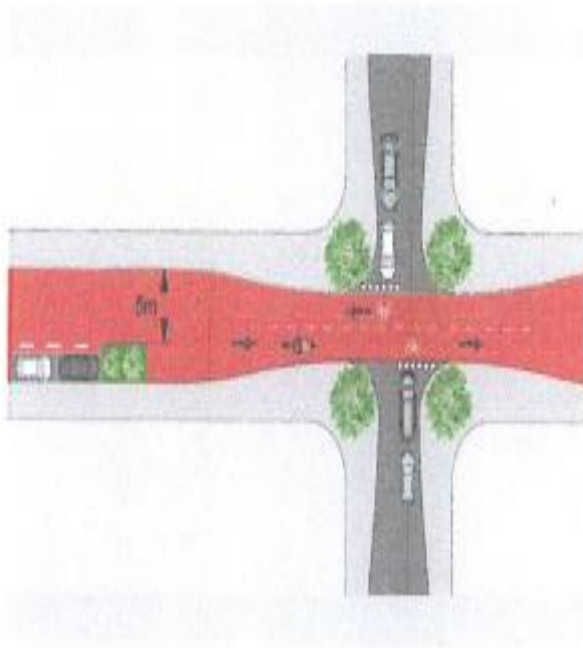
GESCHÜTZTE KREUZUNG

Bei geschützten Kreuzungen (engl. Protected Intersection) werden Radfahrer baulich getrennt vom Kfz-Verkehr geführt. Im Kurvenbereich wird dazu zwischen Radweg und Fahrbahn mit einem Hochbord eine Schutzinsel als physische Barriere ausgebildet [1]. Ziel ist, die Abbiegegeschwindigkeit von Lkws und Pkws zu reduzieren. Diese bauliche Lösung ermöglicht sowohl eine Ein- als auch Zweirichtungsführung von Fahrradfahrerinnen. Die Haltelinie für den Radverkehr wird direkt neben der Schutzinsel vorgesehen, so dass sie vom wartenden Kfz-Verkehr gut gesehen werden [2]. Die Radverkehrsfurten sind seitlich abgesetzt [3]. Dies verbessert die Sichtbeziehungen. Die Lichtsignalanlage sollte so programmiert werden, dass sich geradeaus fahrende Radfahrerinnen und rechtsabbiegende Autos nicht ins Gehege kommen können [4].



GESCHÜTZTER RADFAHRSTREIFEN

Mit geschützten Radfahrstreifen bzw. Radwegen (engl. Protected Bike Lane) können Städte kostengünstig sichere Radwege bauen. Die markierte Radspur am Fahrbahnrand wird dabei mit physischen Barrieren (z.B. Poller oder Blumenkübel) von der Fahrbahn abgegrenzt. Ganz einfach, schnell und kostengünstig lassen sich auch Parkstreifen und Radstreifen tauschen, so dass Radfahrerinnen durch die parkenden Autos vom fließenden Lkw- und Pkw-Verkehr geschützt sind. Zwei Radfahrerinnen sollen sich gefahrlos überholen können – 2,0 Meter ist damit die Mindestbreite von modernen Radwegen (und damit immer noch schmaler als Kfz-Spuren). Dabei ist darauf zu achten, dass ausreichend Sicherheitsraum zwischen Radstreifen und Barrieren eingeplant wird – mindestens 0,50 m, bei parkenden Fahrzeugen 0,75 m oder mehr. Besonders sich öffnende Fahrzeurtüren können für Radfahrerinnen gefährlich werden.



FAHRRADSTRASSE

Eine Fahrradstraße wird mit Verkehrszeichen 244.1 angeordnet, die Straße damit zum Radweg. Autos dürfen nur im Einzelfall zugelassen werden, z.B. durch Zusatzschild „Anwohner frei“. Die Straßenverkehrsordnung fordert, dass Fahrradstraßen nur dort eingerichtet werden, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dieser Zustand zu erwarten ist (Angebotsplanung). Fahrradstraßen eignen sich daher entlang von wichtigen Verbindungen des Radverkehrs, so genannten Haupttrouten. Sie sollten gegenüber querenden Straßen bevorrechtigt sein. Optimal ist eine Fahrbahnbreite von etwa 5,0 m, zuzüglich möglicher Grünflächen, Fahrradständer oder Parkplätze, die außerhalb der Fahrbahn angeordnet sind. Der Kfz-Verkehr sollte auf Anwohner beschränkt werden.

Wir trauen uns, die Idee umzusetzen!

Der Schlüssel für eine Verkehrswende liegt in der massiven Förderung des Radverkehrs: Dieser funktioniert emissionslos und bedarf im Verhältnis zum motorisiertem Verkehr nur minimaler öffentlicher Gelder – dazu später mehr. Der Radverkehr ist systemrelevant. Wir Politiker*innen müssen den Mut aufbringen, dem Autoverkehr ein paar Quadratmeter Park- und Straßenfläche wegzunehmen, um daraus Fahrradwege zu machen. Denn der Dreh- und Angelpunkt der Verkehrswende und des Erreichens der Klimaziele besteht in der Flächenverteilung in unserer Stadt, der Flächengerechtigkeit und letztlich dem Flächenkonflikt. Werden die Flächen in einer Stadt vermessen, ist schnell festzustellen, dass vielleicht 3 % der Verkehrsflächen für Radfahrer*innen reserviert sind, aber etwa zwanzigmal mehr für den Autoverkehr, fürs Parken und Fahren. Wenn wir darin ehrlich sind, müssen wir auch gewillt sein, dem Autofahrer ein paar Quadratmeter wegzunehmen, um dem Radverkehr mehr Platz einzuräumen und das Leben von Radfahrern*innen sicherer zu machen. Dabei müssen wir keine Angst haben, denn für den Autofahrer geht die Welt dadurch nicht unter. Wenn man den Flächenanteil für Radler*innen von circa 3 % auf 6 % erhöht, reduzieren sich die Flächen für den Autoverkehr gerade einmal um diese drei Prozentpunkte und das kann noch als angemessen angesehen werden, finden wir.

Wer soll das bezahlen?

Geld ist genügend da, es wird nur falsch verteilt: heute fließt der Großteil Steuergelder in den Straßenbau, morgen sollte erheblich mehr in die CO₂-armen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Bahn und Sharing investiert werden. Stellen wir uns die Fragen: Wie viel Geld geben wir pro Meter Straße aus und wie viel Geld geben wir pro Meter Radweg aus? Wie viel € pro Einwohner geben wir für Straßen aus und wie viel € pro Einwohner für Radwege? Die Verwaltung sollte auch prüfen, ob Landes- oder Bundesmittel zur Förderung „angezapft“ werden können. Und ebenso sollte geprüft werden, ob es Förderprogramme auf EU-Ebene gibt.

Personalkapazität erhöhen

Im Sinne dieses Antrags sollte pro 25.000 Einwohner jeweils ein bzw. eine Planer*in eingesetzt werden. Wir möchten spezifische Fachkompetenz in der Verwaltung, die Radverkehr planen kann. Diese Kräfte sollten mehrmals im Jahr auf und mit dem Rad geschult werden. Außerdem steht die Frage im Raum: Warum ist die Stelle des Nahverkehrsmobilitätsmanagers in der Verwaltung immer noch nicht dauerhaft besetzt?

Widerstände aushalten. Mut beweisen.

Aus der Verwaltung wird Widerstand kommen, da z. B. Bauingenieure feuchte Augen bekommen, wenn es um Beton geht. Radwege sind dagegen ganz anders. Um sich auf den Weg zu machen, helfen zu Beginn oft schon Pinsel, Farbe und ein paar Poller. Damit lässt sich bereits ein Parkstreifen versetzen und wie von Zauberhand ein sicherer und geschützter Radweg schaffen.

Befragt man nah am Auto gebaute Verkehrspolitikern zu den wichtigsten Maßnahmen für mehr Sicherheit beim Radfahren, bekommt man gut gemeinte Vorschläge zu

hören, wie etwa mehr Reflektoren tragen, einen Helm tragen oder gar eine Helmpflicht, Kennzeichen sowie strengere Bußgelder für Radler*innen einführen. Aber wird so das Problem gelöst? Die sollen sich nur schützen, dann passiert weniger. Studien haben nachgewiesen, dass Autofahrer gut ausgerüstete Radler*innen noch enger überholen. Tatsächlich sterben viereinhalb Mal mehr Autofahrer als Radfahrer an Kopfverletzungen, aber über die Helmpflicht im Auto spricht keiner. (Info aus: Initiative Clevere Städte b (2014) und Helmpflicht für Autofahrer: 4,5 Mal mehr durch Kopfverletzungen getötete Autofahrer als Radfahrer)

Statt weiter auf das berühmte Miteinander im Verkehr zu hoffen, sollten wir unser Augenmerk auf das bauliche Lösen der Flächen- und Verkehrskonflikte richten. Wir müssen den Spielraum für das natürliche Fehlverhalten der Starken und Schwachen mitgestalten. Dann wird der Radverkehr wachsen: Autofahrer*innen, die sich heute noch nicht aufs Rad trauen, setzen sich auf den Sattel. **So reduzieren wir Stau- und Parkplatzsorgen für alle anderen, die zwingend auf das Auto angewiesen sind oder es sich emotional nicht anders vorstellen können.**

Verkehrswende und moderne Radverkehrspolitik beginnen beim Angebot: Hieß es früher „Freie Fahrt für freie Bürger“, wollen unsere Bürger*innen heute „Freie Wahl für freie Bürger*innen“. Wir Politiker*innen sind es, die diese Wahlmöglichkeiten – sichere Radwege – schaffen müssen. Die Menschen steigen dann fast von alleine um, denn Radfahren in der Stadt ist eine der coolsten, schnellsten, bequemsten, billigsten und pfiffigsten Arten von A nach B zu kommen. Schon lange zeigen Umfragen des Umweltbundesamtes, dass mehr als 80 % der Bürger*innen auch ohne Auto von A nach B kommen wollen und damit uns als Politik den Rückhalt aussprechen.

Ein Blick auf die Fußgänger

Der Fußverkehrsteil muss auch betrachtet werden, denn auch Fußgänger müssen zu Gunsten des Autoverkehrs bislang zurückstecken: Ampelüberwege sollten Fußgänger in einem Rutsch überqueren können, wo nötig sollten Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen (kleine Inseln) angelegt werden, außerdem sollte für Sitzgelegenheiten zum Ausruhen, Barrierefreiheit an Bordsteinen und Kinderfreundlichkeit an den wichtigsten Orten gesorgt werden.

Verkehrswende im Gesamten denken

Die Unternehmer in der Stadt sind auch „mitzunehmen“. Die Unternehmerschaft muss Positionen zum stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr entwickeln. Die Ausweitung von Ladezonen, schärfere Park-Regulierungen und Falschparker-Bekämpfung stehen zur Diskussion.

Konkretes Beispiel: Die Verwaltung könnte mit den Paketzustelldiensten Kontakt aufnehmen und prüfen, ob gemeinsame Lager an den Stadtteilrändern eingerichtet werden können, von denen aus die Pakete mit Lastenrädern ausgefahren werden oder dort von den Paketempfänger*innen abgeholt werden können.

Auch der Bereich der neuen Mobilität muss betrachtet werden, bevor uns Carsharing-Unternehmen die nächste autogerechte Stadt 2.0 bescheren.

Handlungsbereiche:

| Handlungsbereich | Großstadt | Mittelstadt | Kleinstadt | Landgemeinde |
|--|-----------|-------------|------------|--------------|
| Crash-Nachsorge: Nach schweren Unfällen rasch und unbürokratisch für Besserung sorgen | ● | ● | ● | ● |
| Baustellen: Jede Straßen-Baumaßnahme verbessert ab jetzt den Radverkehr | ● | ● | ● | ● |
| Falschparker: Mit Schlepperbanden Null-Toleranz für „schnell mal eben“ | ● | ● | ● | ● |
| Verkehrsmoral: Law & Order für alle, Verkehrsregeln durchsetzen | ● | ● | ● | ● |
| Kindertauglich: Die Kinder rein, damit die Autos draußen spielen können | ● | ● | ● | ● |
| Mängelbeseitigung: Pflegekräfte für die Willkommenskultur auf dem Radweg | ● | ● | ● | ● |
| Einbahnstraßen: Rad-Abkürzungen zaubern | ● | ● | ● | ● |
| Polizei-Fahrradstaffel: Mit #CopsOnBikes Unfallzahlen halbieren | ● | ● | ● | ● |
| PR: Aufklärer gesucht, mit Öffentlichkeitsarbeit Ihre Stadt auf mehr Radverkehr einjustieren | ● | ● | ● | ● |
| Partizipation: Hilfe von der 2.0-Crowd nutzen – mit App und Web | ● | ● | ● | ● |
| Radparkplätze in der Stadt: Gehwege freihalten, City-Shopping beleben | ● | ● | ● | ● |
| Kreuzungen: Blutzufuhr senken – sicher rüber kommen | ● | ● | ● | ● |
| Fahrradstraßen: „Fahrrad first“ nur für Radfahrerinnen | ● | ● | ● | ● |
| Radwege: Wohlfühlen auf Spurbreite K | ● | ● | ● | ● |
| Personal: Viel hilft viel – Planer einstellen, Organisation fit machen | ● | ● | ● | ● |
| Budget: Investieren nach Budgetgerechtigkeit | ● | ● | ● | ● |
| Dienstfahräder: Nur das Beste für den Chef | ● | ● | ● | ● |
| Strategie-Ziele: Smart Cities fängt bei den Zielen an, klar und überprüfbar | ● | ● | ● | ● |
| Vision Zero: Lernen und Nachbessern als striktes Pflichtprogramm | ● | ● | ● | ● |
| Nebenstraßen: mit Kiez- und Lebensqualität | ● | ● | ● | ● |
| Fahrrad-Diebstahl: Den Langfingern auf die Schliche kommen | ● | ● | ● | ● |
| Berichte: Gutes tun und darüber sprechen | ● | ● | ● | ● |
| Radparkplätze am Bahnhof: Fahrrad, Bus und Bahn mit Bike + Ride verknüpfen | ● | ● | ● | ● |
| Netzplanung: Ein Radnetz planen und schaffen | ● | ● | ● | ● |
| Radschnellwege: Für Pendler lange Wege schneller machen | ● | ● | ● | ● |
| Grüne Welle: Den Radverkehr beschleunigen | ● | ● | ● | ● |
| Die Kür: Regelungen, die jede Stadt auch noch brauchen kann | ● | ● | ● | ● |

● umsetzbar ● bedingt umsetzbar ● nicht umsetzbar

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Sillekens

Stephan Sillekens

A. Kolanus

Anne Kolanus

Quelle für den Antrag: Der Berlin-Standard: Moderne Radverkehrspolitik Made in Germany
Buch von Heinrich Strößenreuther