

Fahrradland Hessen, Fahrradklimatest und Radentscheide

28. RADforum RheinMain, 3. Juni 2019

Norbert Sanden, Geschäftsführer ADFC Hessen



**DAS PARADIES AUF ERDEN.
AUCH OHNE ADAM.**



DER NEUE FIAT 500 STAR.

STROER



fiat.de

hessen extra

Fahrradland Hessen - Utopie oder klimapolitische Zukunft?



Bild © picture-alliance/dpa

Wer boykottiert den klimafreundlichen Verkehr auf dem Drahtesel? Warum werden die Radentscheide von der Politik abgelehnt? Welche Rolle spielt in Hessen künftig der Radverkehr? Haben Autofahrer am Ende sogar das

Zwei Radpendler und ein Mobilitätsforscher im Gespräch

Die Probleme hessischer Radfahrer - und mögliche Lösungen



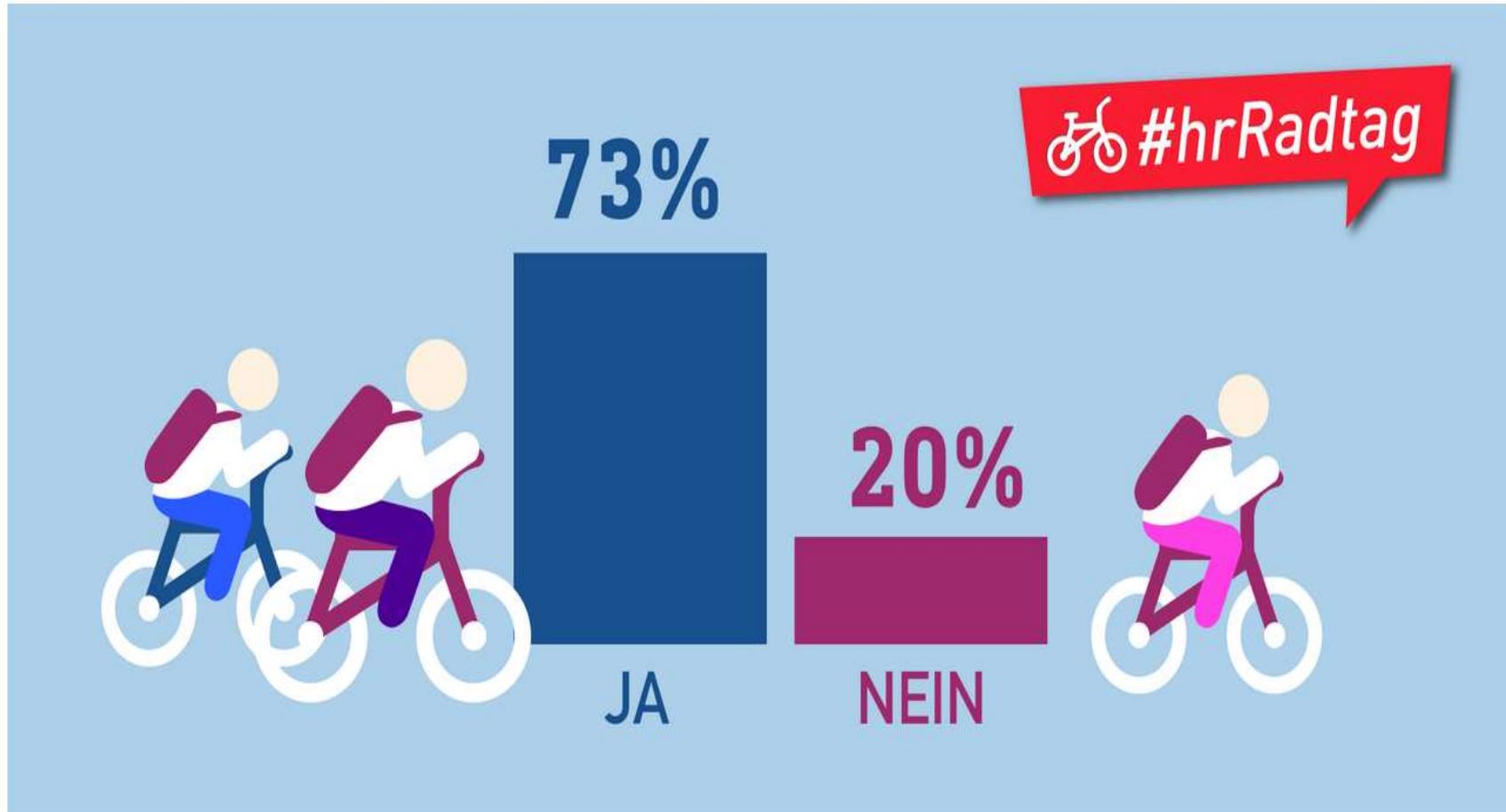
Komplizierte Verkehrsführung, knappes Überholen, schlechte Wege - Radfahrer in Hessen haben mit zahlreichen Problemen zu kämpfen. Dabei gibt es Konzepte, die das Radfahren angenehmer und sicherer machen könnten. Doch bei der Umsetzung hakt es.

Von Tanja Stehning [\[mehr\]](#)

hr-Umfrage

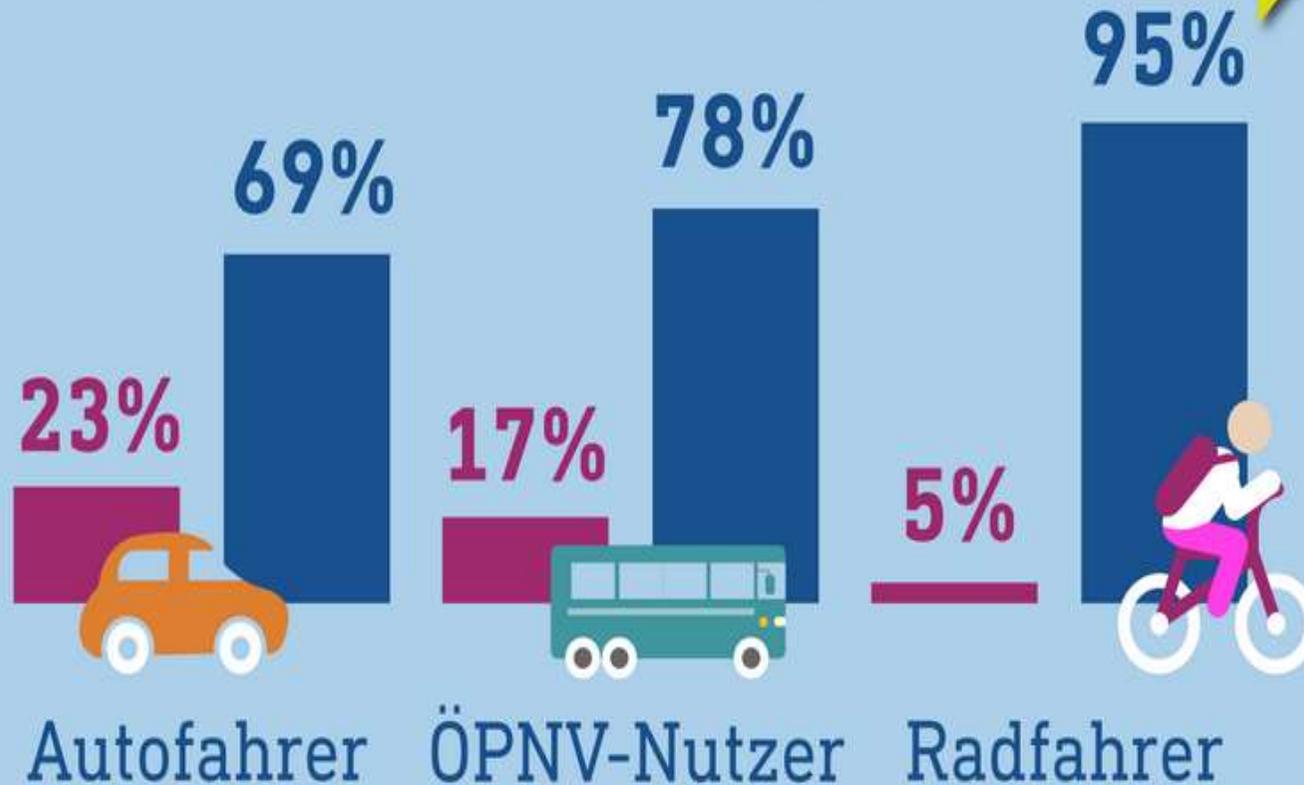
Große Mehrheit für Radwege-Ausbau auf Kosten von Autospuren

Veröffentlicht am 29.05.19 um 06:01 Uhr,  40



Was meinen Sie: Sollte das Radwegenetz in Hessen besser ausgebaut werden, auch wenn das bedeutet, dass Fahrspuren für Autos wegfallen? Bild © infratest dimap/ hessenschau.de

 #hrRadtag



Fahrradklimatest 2018



- Der ADFC-FKT ist das wichtigste Stimmungsbarometer zur Fahrradfreundlichkeit von Kommunen und die weltweit größte Befragung von Radfahrenden.
- **Fahrradklima:** Faktoren, die einen Einfluss darauf haben, ob das Radfahren in einer Kommune eher als angenehm oder unangenehm empfunden wird und die damit auch bei der persönlichen Entscheidung für oder gegen das Fahrrad als Verkehrsmittel eine Rolle spielen.

Fahrradklimatest 2018

- Dazu zählen: Infrastruktur (Radwege, Fahrradparken), Radverkehrsnetz (zusammenhängend oder Stückwerk), Verkehrssicherheit, Komfort, „Atmosphäre“.
- 32 Fragen plus Freitext-Kommentare.
- Auswertung der Antworten nach dem Schulnoten-System.
- Beteiligung: 170.000 Personen bundesweit, **12.000 in Hessen**, eine Steigerung um 23 Prozent gegenüber 2016. 683 Kommunen bundesweit, **71 in Hessen**.

Fahrradklimatest

Platzierung

1. Baunatal 2,67

2. Kriftel 3,09

3. Mörfelden-Walldorf 3,17

Offenbach 3,63, Darmstadt 3,80, Frankfurt 3,94, Kassel 4,18,
Wiesbaden 4,42

- Offenbach und Wiesbaden sind am 9. Mai 2019 im BMVI als beste „Aufholer“ ausgezeichnet worden.
- Trotzdem liegt Wiesbaden in Hessen nur auf dem vorletzten Platz hinter dem neuen und absoluten Schlusslicht Bad Homburg.

Fahrradklimatest

Ergebnisse

- Obwohl immer mehr Menschen mit dem Fahrrad mobil sein möchten, wird das Fahrradklima schlechter. Das heißt, dass tendenziell noch schlechtere Noten vergeben wurden als vor zwei Jahren.
- Nur sieben der 71 beteiligten Kommunen ist es gelungen, ihren Notenwert leicht zu verbessern, dagegen haben sich elf leicht und zehn sogar deutlich verschlechtert.
- Die Kritik richtet sich vor allem auf zu enge, nicht durchgängig befahrbare, teilweise vom Autoverkehr nicht ausreichend getrennte Fahrbahnen und auf zugeparkte Radwege.

Fahrradklimatest

Familienfreundlichkeit

- 2018 wurde erstmalig auch nach der Familienfreundlichkeit der Kommunen gefragt. Auch hierbei wurden große Defizite festgestellt: Eltern, die ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren lassen, haben dabei oft ein ziemlich schlechtes Gefühl.
- Familienfreundlichste Stadt in Hessen ist Baunatal (2,86).
- Auf befriedigende Noten kommen Friedrichsdorf (3,33), Mörfelden-Walldorf und Kriftel (je 3,34) sowie Dreieich (3,36). Das Schlusslicht ist Wiesbaden mit 5,11.

Fahrradklimatest

Folgerungen

- Immer mehr Menschen wollen für ihre Mobilität auch das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen. Gleichzeitig zeigen die Bewertungen, dass sich viele unsicher im Straßenverkehr fühlen.
- Die Erwartungen an eine sichere Infrastruktur steigen stark an.
- Mit schmalen, holprigen Bordsteinradwegen oder zugeparkten Schutzstreifen gibt sich heute kaum jemand zufrieden.

Fahrradklimatest

- Das Unbehagen zeigt sich vor allem im Mischverkehr: 81 Prozent aller Befragten (bei Frauen 86 Prozent) finden eine getrennte Führung von Rad- und Autoverkehr wichtig. Neben der Trennung selbst ist natürlich auch die verkehrssichere Qualität der Radwege wichtig.
- Der Wunsch nach einer besseren Trennung ist ein Indiz dafür, dass sich der Autoverkehr beim Überholen vielfach nicht an den gebotenen seitlichen Sicherheitsabstand von 1,5 Metern hält und die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen dem Auto- und dem Radverkehr zu hoch sind.
- Der ADFC fordert daher die baldige Verwirklichung einer im Koalitionsvertrag vorgesehenen Kampagne des Landes, die die Autofahrer an die Einhaltung des seitlichen Überholabstands erinnern soll.

Fahrradklimatest



- Das **Gute-Straßen-für-alle-Gesetz**: Der ADFC legte einen eigenen Gesetzentwurf vor:
- Er enthält Vorschläge für eine fahrradfreundliche Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und des höherrangigen Straßenverkehrsgesetzes (StVG).

Fahrradklimatest

- Sehr stark kritisiert wird auch der zu lasche Umgang mit Falschparkern.
- **Knolle statt Knöllchen**



Gemeinsames Forderungspapier



**Für mehr freie Wege und Plätze für Alle:
Bußgelder für Falschparker drastisch erhöhen!**



**Falsches Parken gefährdet oder behindert andere Menschen.
Daher muss es noch im Jahr 2019 auf mindestens 100 Euro
angehoben werden und gleichzeitig einen Punkt in Flensburg
kosten.**



Mehr freie Wege und Plätze für Alle! Verkehrswende und Klimaschutz im Verkehr gelingen nur, wenn mehr Menschen zu Fuß, per Rad, Bus, Bahn, mit Carsharing-Angeboten, E-Bikes, oder E-Autos unterwegs sind. Ein schneller, pünktlicher Bus- und Tram-Verkehr, attraktive und sichere Rad- und Gehwege sowie Respekt vor den Verkehrsflächen Anderer sind dafür Voraussetzung. Illegales Parken auf Gehwegen, auf Radwegen, in zweiter Reihe, auf Carsharing- und Behinderten-Parkplätzen oder auf Stellplätzen für E-Autos gefährdet oder behindert andere Verkehrsteilnehmer*innen und erschwert den Umstieg auf die klimaschonenden Verkehrsmittel. Vielen Autofahrer*innen ist es jedoch zu oft egal oder nicht bewusst, dass ihr „eben mal kurz Parken“ andere Menschen einschränkt und die Verkehrswende ausbremst.



Zweite-Reihe-Parker zwingen Fahrradfahrer*innen dazu, gefährlich weit auf die Fahrbahn auszuweichen. Dort geraten sie durch herab-

Fahrradklimatest

- Wo Verbesserungen eingeleitet wurden, werden Tempo, Umfang und Systematik der Maßnahmen als viel zu gering bewertet.
- In den Kommunen gibt es sicherlich vielfältige und lobenswerte Anstrengungen, etwas für den Radverkehr zu tun.

Fahrradklimatest

- **Aber:** Die Kluft zwischen diesen Leistungen und den Erwartungen der Bürger wird größer.
- Daraus entstehen Unbehagen, Missmut, Verdrossenheit, Unzufriedenheit und auch Begründungen dafür, warum man selbst sein Mobilitätsverhalten nicht ändert (weil ja alles so unsicher ist).
- Im optimalen Fall entstehen aber auch der Wunsch und die Energie, über letztendlich politische Aktivitäten diesen Zustand zu ändern und eine deutliche Beschleunigung der Radverkehrsförderung herbeizuführen.

Fahrradklimatest

- Für diesen politischen Weg steht seit 40 Jahren der ADFC als Interessens- und Fachverband.
- Das Verkehrsmittel Fahrrad spielt in der letzten Zeit eine immer größere Rolle, sowohl bei der tatsächlichen Nutzung als auch im politischen und planerischen Handeln sowie in den Medien.
- Das Fahrrad ist derzeit – insbesondere in Öffentlichkeit und in Teilen der (medialen) Politik - so beliebt, wie in den letzten Jahrzehnten noch nie.
- Diese Chance darf nicht ungenutzt bleiben.

Fahrradklimatest



- Um die auch im Fahrradklima-Test deutlich gewordene Kritik in greifbare Forderungen zu übersetzen, führt der ADFC die bundesweite Kampagne **#MehrPlatzFürsRad** durch (www.mehrplatzfuersrad.de).
- **Gute, breite Radwege, sichere Kreuzungen, viel mehr Fahrradparkplätze!**

Radentscheide in Hessen

- Das über die Initiative „Radentscheid Berlin“ 2017 initiierte Radgesetz wurde in **Berlin** aufgrund veränderter politischer Mehrheiten im Senat in ein neu geschaffenes Mobilitätsgesetz integriert und konnte dadurch wirksam werden. Zwischen einem Gesetz und der tatsächlichen Umsetzung seiner Inhalte klafft meist eine Lücke, die Frage ist, wie groß sie ist.
- Der Radentscheid **Bamberg** wurde von der Stadt anerkannt, ob die Ziele und Forderungen von der Stadt tatsächlich rasch umgesetzt werden ist zweifelhaft.

Radentscheide in Hessen

- Die drei Radentscheide in Hessen (Darmstadt, Frankfurt und Kassel) sind jeweils wegen „ungenügender Finanzierungsvorschläge“, wie sie die Hessische Gemeindeordnung vorschreibt, von den Städten abgelehnt worden.
- Wahrscheinlich werden alle Initiativen gegen diese Ablehnung klagen. Die Initiative aus Darmstadt tut dies bereits
- Dem formalen Misserfolg stehen jedoch beachtliche Erfolge bei der medialen Wirkung und insbesondere bei der politischen Verhandlungsstärke entgegen.
- Es wird in jedem Fall ein Erfolg sein, wenn es gelingt, konkrete, zeitlich definierte und verortete Ziele zu vereinbaren.

Radentscheide in Hessen

Beispiel: Radentscheid Frankfurt



- Ob 8 oder 88 Jahre alt – Jeder Mensch soll die Möglichkeit haben, sich sicher, zügig und angstfrei mit dem Rad durch Frankfurt zu bewegen.
- Dafür werden eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, gute Radwege und sicher gestaltete Straßen gefordert.

Radentscheide in Hessen 2018

Forderungen

1. Sichere Radwege für alle, auch für unsere Kinder und Senioren*innen
2. Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit
3. Durchgehende innerstädtische (sichere) Fahrradtrassen
4. Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer
5. Deutlich mehr (diebstahlsichere) Fahrradparkplätze

6. Vorfahrt für eine fahrradfreundliche Verkehrspolitik
7. Kampagne für die Frankfurter Fahrrad Metropole

Radentscheide in Hessen 2018

- In allen drei Städten finden Verhandlungen zwischen den Initiativen (an denen auch der ADFC beteiligt ist) und Vertretern der Städte statt. Die Städte sehen die Initiativen inzwischen eher als Helfer, denn als Störer – was aber nicht unbedingt für alle Fraktionen einer Koalition gelten muss.
- Es geht dabei um konkrete und verortbare Maßnahmen aus den Forderungskatalogen der Initiativen. In Darmstadt wurden bereits erste Maßnahmen im Straßenraum, bei der Finanzierung und personellen Ausstattung der Verwaltung umgesetzt.
- Zwar sind die Ergebnisse der Verhandlungen noch nicht in Gänze in die Öffentlichkeit gelangt. Aber es ist zu erwarten, dass sie im Rahmen des Möglichen erfolgreich sein werden.

Radentscheid Hessen 2021

- In **Hessen** beginnt der ADFC derzeit gemeinsam mit Partnern (VCD, Initiativen für Radentscheide ...), einen landesweiten „Radentscheid“ (ein Volksbegehren) für ein Radgesetz vorzubereiten.
- Es wird bereits angedacht, das Thema Fahrrad mit dem Fußverkehr und dem Öffentlichen Verkehr zu verknüpfen und daraus ein „Mobilitätsentscheid“ zu machen.
- Zeithorizont: Frühjahr 2021 (Kommunalwahlen)
- Die Verfassungsänderung und die vorgesehene Neufassung des Landtagswahlgesetzes erleichtern die Durchführung von Volksbegehren und Volksentscheiden.

Radentscheid Hessen 2021

- Welche Inhalte (Forderungen) können in ein Hessisches Radgesetz überhaupt aufgenommen werden? Derzeit wurden *provisorisch* fünf Themenbereiche identifiziert:

1. Klassische Zuständigkeit des Landes für den Bau von Radwegen an Landesstraßen.

2. Neue Zuständigkeit bzw. Baulast des Landes für überörtliche Radwege (zum Beispiel für Radschnellverbindungen).

3. Erlasse darüber, wie hessische Kommunen radverkehrsbezogene Bestimmungen der StVO auszulegen bzw. anzuwenden haben (z.B. bei Einbahnstraßenöffnungen).

Radentscheid Hessen 2021

4. Förderung von fahrradfreundlichen Umbaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen, die sich innerhalb der Ortsdurchfahrt in kommunaler Baulast befinden (wichtiger Aspekt dabei: Sicherheit vs. Flüssigkeit des Verkehrs).

5. Definition von Standards zur Ausgestaltung der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur *und* Finanzierung der Umsetzung.

Radentscheid Hessen 2021

- Der zeitliche Aufwand, den die Formulierung eines hessischen Radgesetzes erfordern wird, ist uns noch unbekannt, er wird sicherlich mehrere Monate in Anspruch nehmen. Bei einem umfassenderen Mobilitätsgesetz wird der Aufwand bedeutend höher sein.
- Das gleiche gilt auch für die Kosten, für die Ausgestaltung einer Kampagne und die Sammlung von Unterschriften. Hierbei werden die Kenntnisse und die Erfahrungen der drei lokalen Initiativen für Radentscheide eine wertvolle Unterstützung sein.
- Das Thema „Radgesetz/Mobilitätsgesetz Hessen“ wird in den nächsten zwei Jahren für den ADFC ein wichtiges, aber sicherlich nicht das einzige Arbeitsfeld sein.



Der neue
SEAT Tarraco.

Own the city.



STRÖER

Abbildung zeigt Sonderausstattung.



Herzlichen Dank!