

Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

Der ADFC will, dass mehr Menschen Fahrrad fahren. Und dass mehr Menschen das Fahrrad häufiger nutzen, als sie es heute schon tun. Unser Ziel ist es, dass die Mehrheit aller Menschen das Fahrrad künftig ganz selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel verwendet, Kinder, ältere Menschen, Familien, Migrantinnen und Migranten eingeschlossen. Deswegen fordert der ADFC eine systematische Radverkehrsförderung. Dazu gehören eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie Serviceangebote und Dienstleistungen rund ums Radfahren. Entscheidender Faktor für mehr Radverkehr ist jedoch eine fahrradfreundliche Infrastruktur.

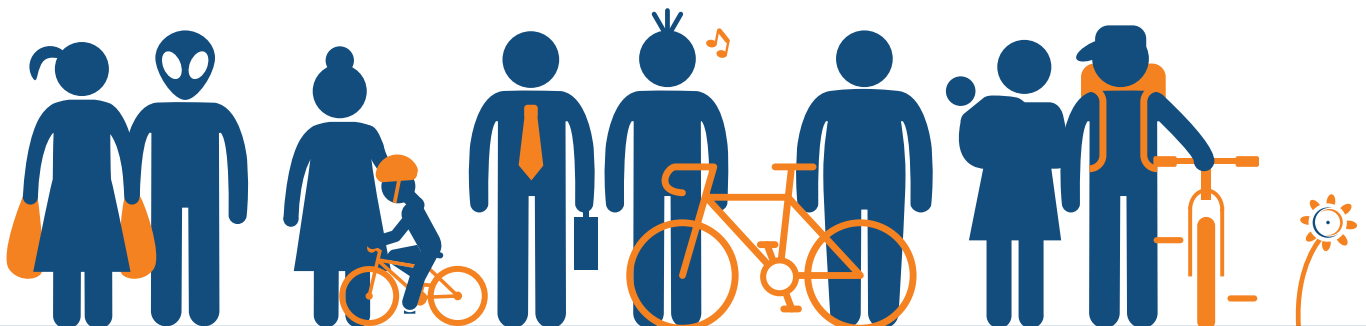
Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung für eine kontinuierlich wachsende Zahl von Rad fahrenden Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen. Um dieser Herausforderung gerecht zu werden und die positiven gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Effekte, vor allem aber die Effekte von Radverkehr für die Lebensqualität in Städten weiter zu steigern, müssen verkehrsplanerische und -politische Entscheidungen eine hohe Qualität der Radverkehrsinfrastruktur zum Ziel haben, die alle Nutzergruppen anspricht. Lebensqualität in einer modernen Stadt bedeutet, dass „Straßen für alle“ geplant, gebaut und umgestaltet werden. Straßen sollen Orte des Lebens sein. Radverkehrsplanung muss sich am Leitbild „Vision Zero“ orientieren. Damit soll der Straßenverkehr so sicher und fehlerverziehend werden, dass tödliche oder schwere Unfälle nicht mehr vorkommen. Gleichzeitig ist es von zentraler Bedeutung, die Radverkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass die meisten Menschen sie auch als sicher und komfortabel empfinden.

Radverkehrsinfrastruktur muss Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort bieten.

Die Integration des Radverkehrs in den Straßenraum ohne spezielle Infrastruktur erhöht bei wenig motorisiertem Verkehr und niedrigen Fahrgeschwindigkeiten die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit für alle. Attraktiver Radverkehr, der im Mischverkehr mitfährt, bedeutet gefahrene Geschwindigkeiten bis 30 km/h. Er enthält auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie die Einrichtung von Fahrradstraßen, Begegnungszonen und autofreien Stadtteilen. Nur echte Verkehrsberuhigung oder zukunftsfähige sowohl vom Kfz- als auch vom Fußverkehr getrennte Radverkehrsinfrastruktur dienen einem als sicher erlebten, zügigen und komfortablen Radverkehr. Die Regelgeschwindigkeit innerorts soll auf Tempo 30 km/h festgelegt werden.

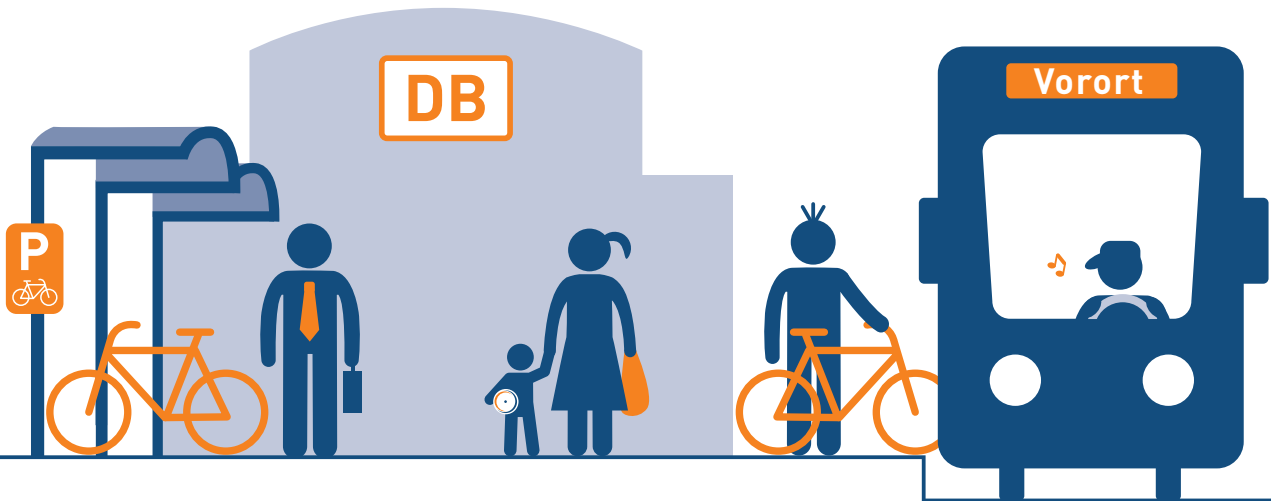
Unsere Leitlinien

1. Die gesamte Radverkehrsinfrastruktur soll für alle Alters- und Nutzergruppen sowie Mobilitätswzwecke intuitiv nutzbar und attraktiv sein. Diese Infrastruktur soll als durchgängiges Radverkehrsnetz alle wichtigen Quellen und Ziele verbinden sowie einen leichten und flüssigen Radverkehr fördern. Sie muss flächendeckend und in hoher Qualität vorhanden sein. Moderne Radverkehrsführung vermeidet Umwege und schafft direkte Verbindungen.



2. Gute Radverkehrsanlagen benötigen keine Benutzungspflicht. Radfahrende nutzen sie gern.
3. Moderne Radverkehrsinfrastruktur wird nach folgenden Kriterien gestaltet:
Im geringbelasteten Nebennetz oder bei echter Verkehrsberuhigung und gefahrenen Geschwindigkeiten bis 30 km/h wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. An Straßen mit Verkehrsgeschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit Tempo 30 und hohem Kfz-Aufkommen erfolgt die Führung auf Radfahrstreifen. An Straßen mit Geschwindigkeiten über 50 km/h fahren Radfahrende auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird getrennt vom Fußverkehr geführt.
4. Die Kapazitäten für den Radverkehr müssen zukunftsfähig für die gewünschte Erhöhung des Radverkehrs festgelegt werden. Sie sind bei allen Baumaßnahmen zu berücksichtigen. Die Breitengestaltung von Radverkehrsinfrastruktur muss Möglichkeiten zum Überholen und Nebeneinanderfahren enthalten. Moderne Radinfrastruktur muss flexibel erweiterbar sein und den Trend zu neuen Fahrradtypen berücksichtigen, z.B. mehrspurige Fahrräder, Fahrradanhänger und Transport- und Lastenräder.
5. Die Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraums, die für hochwertige Radverkehrsinfrastruktur nötig ist, muss die Interessen und den Platzbedarf von Fuß- und Radverkehr ausreichend berücksichtigen. Radverkehrsinfrastruktur darf nicht auf Kosten von Flächen für zu Fuß Gehende oder den ÖPNV entstehen. Sie wird zu Lasten des ruhenden oder fahrenden motorisierten Individualverkehrs errichtet.
6. Radverkehrsinfrastruktur ist individuell zu planen. Dabei müssen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und andere einschlägige Regelwerke konsequent angewandt werden. Über die Regelmaße hinausgehende Breiten sind anzustreben. Die Kombination von Mindestmaßen oder der Einsatz von Minimallösungen wie schmalen Schutzstreifen an hochbelasteten Straßen entsprechen nicht den Planungsstandards der ERA.
7. Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind nur dann zielführend, wenn sie Flüssigkeit, Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Sicherheitsabstände und Attraktivität für den Radverkehr gewährleisten. Sie sollen nur zum Einsatz kommen, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind.
8. Breite Radfahrstreifen, die deutlich über die Mindestmaße der ERA hinausgehen, sind attraktiv und sicher. Werden solche breiten Radfahrstreifen durch Pollerreihen oder ähnlich wirkende Verkehrseinrichtungen geschützt, vermitteln sie Sicherheit und erhöhen das Sicherheitsempfinden sowie die Attraktivität des Radverkehrs. Geschützte Radstreifen müssen das gegenseitige Überholen der Radfahrenden ermöglichen und sollen zu einer Regellösung weiterentwickelt werden.
9. Zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur muss weiterentwickelt werden. Internationale Erfahrungen, insbesondere mit Radschnellwegen, geschützten Radstreifen und Führungsformen an Kreuzungen sollen dabei ebenso beachtet werden wie erfolgreiche zeitgemäße nationale Entwicklungen.
10. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) stellen momentan das Regelwerk in Deutschland für die Planung von Radverkehrsinfrastruktur dar und sind als verbindliche Grundlage der Straßenplanung unverzichtbar. Sie und alle anderen relevanten technischen Regelwerke und Rechtsvorschriften müssen aber auch daraufhin überprüft werden, ob sie den veränderten Voraussetzungen für den Radverkehr (z.B. zunehmender Radverkehr, mehrspurige Fahrräder, höhere Radverkehrsgeschwindigkeiten, Verdichtung der Städte, Sicherheitsempfinden) und den gewachsenen Ansprüchen an die Radverkehrsinfrastruktur entsprechen. Wo das nicht der Fall ist, sind Regelwerke und Vorschriften grundlegend und widerspruchsfrei weiterzuentwickeln. Dies gilt insbesondere für die anstehende Überarbeitung der ERA, bei der vor allem die Nutzerakzeptanz berücksichtigt werden muss und die Kombination von Minimallösungen ausgeschlossen werden muss.
11. Die Wegweisung für den Radverkehr muss durchgängig, einheitlich, informativ und schon aus ausreichender Entfernung gut lesbar sein.

12. Multimodale Wegeketten brauchen geeignete Schnittstellenangebote für Rad und ÖV an Bahnhöfen und Knotenpunkten. Dazu ist eine am Umweltverbund ausgerichtete Netzplanung notwendig.



13. Radabstellanlagen sollen im öffentlichen Raum, im Wohnungsbau und bei Geschäfts-, Büro und Gewerbebauten bedarfsorientiert und sicher errichtet werden. Sie müssen in ausreichendem Maße witterungsgeschützt und absperrrbar sein. Monitoring, Betreuung und Wartung brauchen zeitgemäße Lösungen. Barrierefreie Zugänge und gute Auffindbarkeit durch sichtbare Beschilderung stellen wichtige Erfolgskriterien für Radabstellanlagen dar.



14. Budget und Personalressourcen in den kommunalen Verwaltungen für Radverkehrsmaßnahmen müssen sich nach den politischen Zielwerten für den Radverkehr richten. Für einen attraktiven Radverkehr ist ein Radverkehrsbudget von mindestens 30 Euro pro Einwohner und Jahr notwendig. Planungen müssen fachübergreifend u.a. mit Stadt-, Verkehrs und Freiraumplanern erfolgen und integraler Bestandteil der entsprechenden Ausbildungsgänge an Universitäten und Fachhochschulen sein.
15. Alle Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr brauchen kontinuierliche Evaluierung und Benchmarking anhand objektiver Kennzahlen und umfassender Erhebung der Nutzungszufriedenheit.