

Fahrradland NRW - Bauen JETZT!

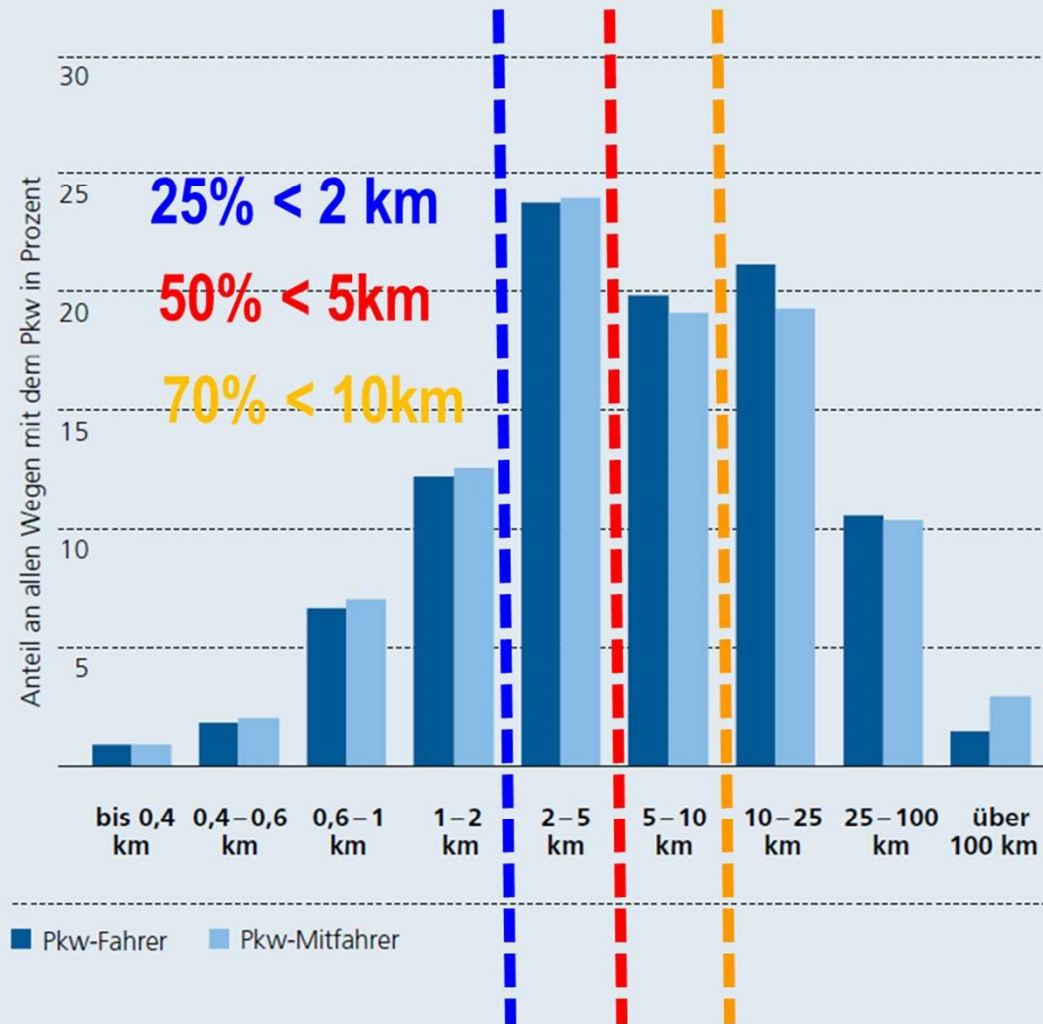


AGFS-Kongress 2018
Thomas Semmelmann
Vorsitzender ADFC Nordrhein-Westfalen





Verteilung der Wegelängen im Pkw-Verkehr



Quelle: Fraunhofer ISI mit Daten von Infas/DLR (2010)

Die Verkehrswende - Das Fahrrad ist Teil der Lösung

- Aber! Bedingungen für Radverkehr hinken hier hinterher. Radverkehrsanteil stagniert!
- Insbesondere die Schadstoffproblematik v.a. in Ballungsräumen (Stickoxid) und die massiven Verkehrsprobleme verlangen nach einer Verkehrs-/Mobilitätswende.
- Der Raum in den Städten muss neu aufgeteilt werden. Lebenswerte und attraktive Städte müssen weg vom Leitbild der autogerechten Stadt. Für die Nahmobilität (nichtmotorisierte individuelle Mobilität) muss Platz geschaffen werden, was z. B. Abstriche bei Parkplätzen im Straßenraum bedeutet.

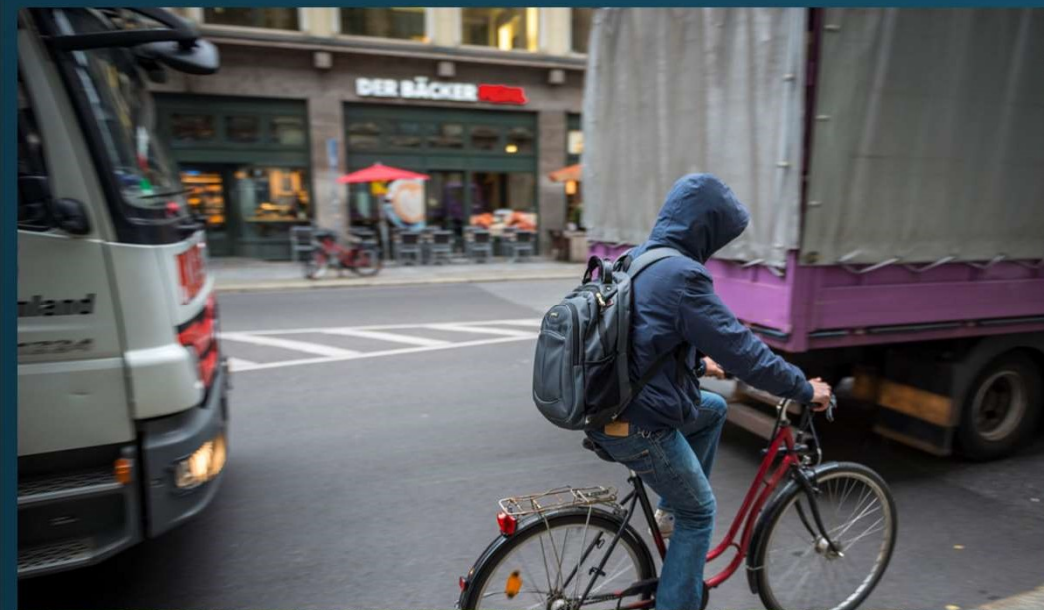


Mehr Radverkehr! Aber sicher!

- Haupthinderungsgrund für die Mehrheit der Bevölkerung vom Auto zur „aktiven Mobilität“ zu wechseln, ist der Mangel an empfundener Sicherheit.

- Radfahrer fühlen sich auch in NRW nicht sicher!

Schulnote 3,79 beim ADFC Fahrradklima-Test 2016



Sicherheit, Sicherheitsgefühl und Komfort

Hinreichendes Kriterium für sichere Radverkehrsinfrastruktur ist ausschließlich die Kombination aus objektiver und subjektiver Sicherheit



Planen Sie für dieses 12 jährige Mädchen!

BUILD IT FOR ISABELLA

ISABELLA: 12 YEARS OLD AND READY TO RIDE

Meet Isabella. Like most girls her age, she is exploring her independence.

She just started 7th grade and loves doing cartwheels in the grass with her friends and sharing her life through Instagram. She is ready to travel her world by bike, but is the network ready for her? Isabella wants to bike to school, the library and the ice cream shop, but her mom worries about her getting across or along busy streets. Isabella likes to ride, but she's still small and her skills aren't fully developed. She's sometimes a little wobbly and it's hard for her to see over parked cars near intersections.

What does Isabella need to ride safely around her world?

- Are we planning low-stress, connected networks that work for Isabella?
- What if every project was designed with Isabella in mind?

If we build it for Isabella, wouldn't it work beautifully for the rest of us too?



peopleforbikes.org™

Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

Moderne Radverkehrsinfrastruktur muss nach folgenden Kriterien gestaltet werden:

$v \leq 30$ km/h im geringbelasteten Nebennetz : Radverkehr im Mischverkehr

$v \geq 30$ km/h und hohem Kfz-Aufkommen: Radverkehr auf Radfahrstreifen.

$v \geq 50$ km/h: Radverkehr auf baulich getrennten Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird getrennt vom Fußverkehr geführt.

Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

Anpassung von ERA & Co. an die veränderten Ansprüchen an Radverkehrsinfrastruktur. Keine Kombination von Minimallösungen mehr!

Radverkehrsinfrastruktur darf aber nicht auf Kosten von Flächen für zu Fuß Gehende oder den ÖPNV entstehen. Sie wird zu Lasten des ruhenden oder fahrenden motorisierten Individualverkehrs errichtet.



Leitlinien des ADFC für sichere, zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur

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.“

Geschützte Radstreifen



BEFORE




AFTER



Geschützte Radstreifen

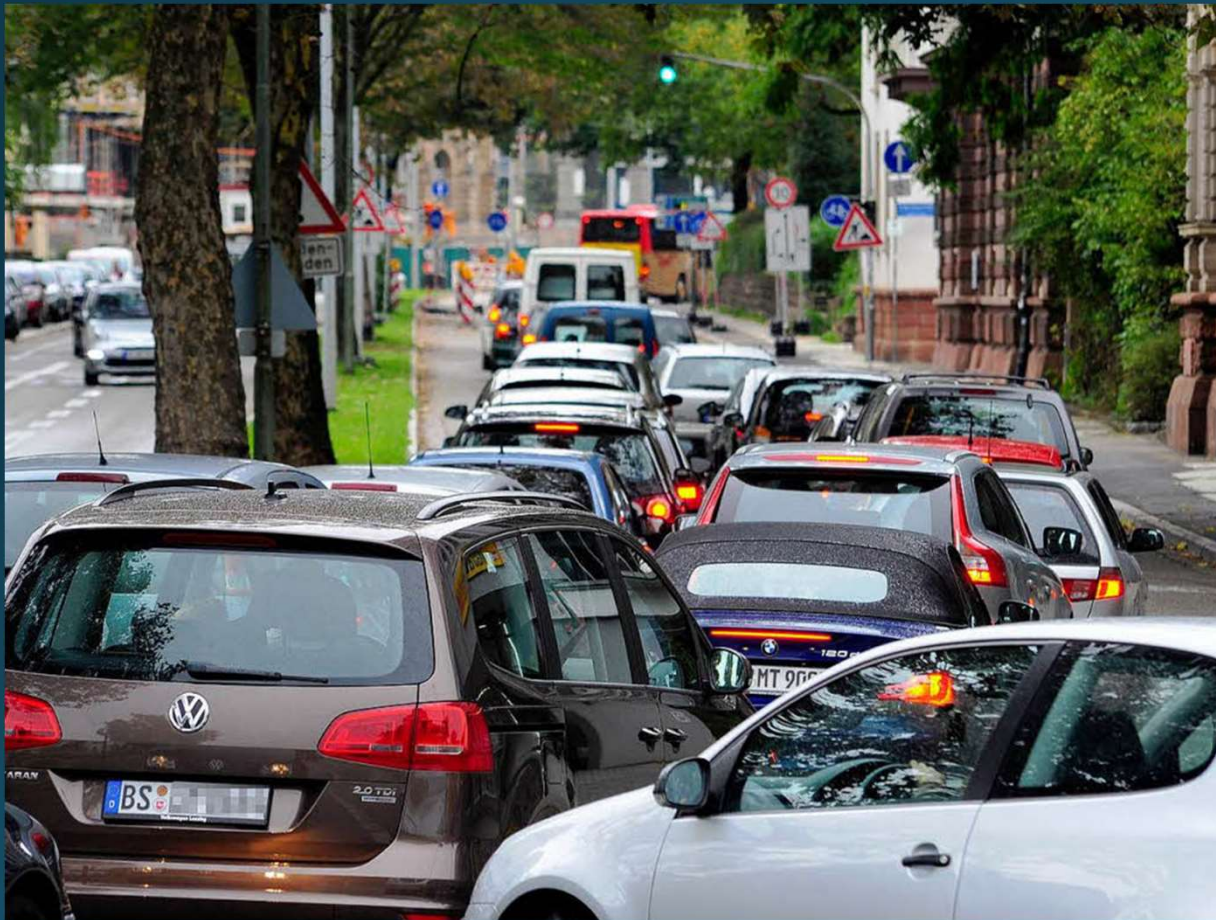




„Mit dem autonomen Fahren
erhöhen wir die Kapazität im
Stadtverkehr um 40% [...]“

PSts Barthle Opening ITF Leipzig 2016

Digitale Infrastruktur – Autonomes fahren



Digitale Infrastruktur - Autonomes fahren

- Autonomes Fahren wird es nicht richten – u.U. im Gegenteil!
- Der innerstädtische Autoverkehr könnte zukünftig drastisch zunehmen, wodurch es zu einer weiteren Gefährdung von Radfahrern kommen könnte. Anstatt ein Auto zu parken, könnte man es quasi um den Block kreisen lassen. Wenn man weiter fahren will, ruft man es per Smartphone-App zu sich.
- Der ÖPNV wird durch selbstfahrende Autos überflüssig. So könnten sich die Verkehrsanteile im Nahverkehr deutlich zugunsten des Autos verschieben.
- Der Druck auf Politik und Behörden, sich um menschengerechte und fehlerfreundliche Infrastruktur und Fahrgeschwindigkeiten zu kümmern, wird abnehmen, wenn sich Unfallgefahren durch den Einsatz technischer Systeme (vermeintlich) verringern könnten.

„Die Radfahrer in NRW
werden ihr Glück kaum fassen
können!“

Verkehrsminister Hendrik Wüst (Rheinische Post,
27.Oktober 2017)



Auf dem Weg ins

FAHRRADLAND
NRW. 
JETZT!

© Bart van Dijk, flickr



 **adfc**
Nordrhein-Westfalen