

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**



BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Rathausplatz 20, 46562 Voerde

Bürgermeister
Dirk Haarmann
Rathausplatz 20
46562 Voerde

6.3.19
luy

Stefan Meiners
Fraktionssprecher
Rathausplatz 20
46562 Voerde
☎ 0171 / 5336687

🌐 <http://www.gruene-voerde.de>
s.meiners@gruene-voerde.de

Voerde, 02.03.2019

Antrag: Fahrradstraßen für Voerde

Sehr geehrter Bürgermeister Haarmann,

wie sie der beigefügten Anlage entnehmen können, wächst am Niederrhein der Trend zum Fahrrad und E-Bike unaufhörlich.

Im Rahmen unserer Bestrebungen, in Voerde eine sichere und gut nutzbare Infrastruktur für Radfahrer anzubieten, stellt die Fraktion Bündnis 90/die Grünen Voerde folgenden Antrag:

Schaffung einer Fahrradstraße „Mommniederung“ (blau in der nachfolgenden Karte)

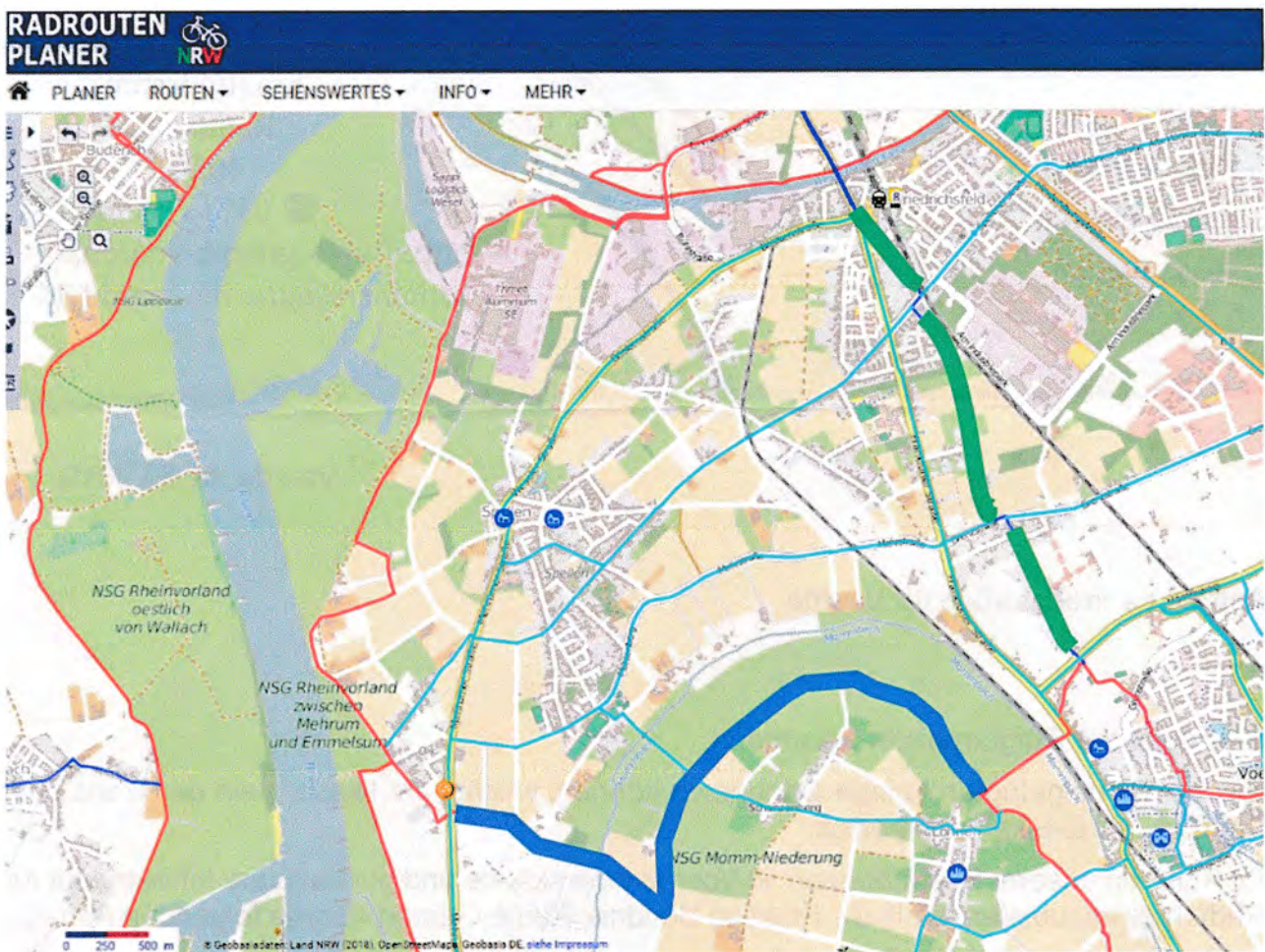
Die Fahrradstraße „Mommniederung“ verläuft von der Kreuzung „Über de Hölter/In den Schlägen“ entlang der Anliegerstraße „In den Schlägen“, geht über in die Anliegerstraße „In der Abtsmiers“ bis zur Kreuzung mit dem „In der Abtsmiers/Kemper Weg“. Von dieser Kreuzung folgt die Fahrradstraße dem „Kemper Weg“, geht über in die „Lükenstraße“ bis zur „Mehrumer Straße“ in Ork. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt etwa 4,5 km

Die Strecke ist schon heute Teil der ausgewiesenen Radroute NiederRheinroute (<http://www.niederrheinroute.de/>)

Schaffung einer Fahrradstraße „Nord-Süd-Radweg“ (grün in der nachfolgenden Karte)

In Verlängerung des Küttemannweges in Voerde folgt die Trasse der Straße „Schafstege“ unterquert bei der Stockumer Schule den „Hammweg“ und setzt sich weiter auf der Straße „Schafstege“ bis zur Grenzstraße fort. Hier wird die Fahrradstraße kurz unterbrochen, da für Radfahrer in westliche Richtung bereits ein Radweg vorhanden ist. Für Radfahrer in östlicher Richtung sollte die Einrichtung eines Schutzstreifens von der Frankfurter Straße bis zur Straße Schafstege geprüft werden. Die Fahrradstraße setzt sich auf der „Mittelstraße“

bis zur „Spellener Straße“ und von dort auf der „Alten Mittelstraße“ bis zur Kreuzung „Frankfurter Straße / Poststraße“ fort. Die Querungs-Situation an der „Spellener Straße“ sollte im Zuge des Betuwe-Neubaus der Bahnunterführung berücksichtigt und optimiert werden.



Begründung:

1. Fahrradstraßen ermöglichen eine besonders kostengünstige und leicht umsetzbare Förderung des Radverkehrs, weil keine baulichen Maßnahmen erforderlich sind. Ferner haben sie auf die bestehenden Park- und Vorfahrtsregelungen keinen Einfluss. Falls sich das Konzept wider Erwarten nicht bewähren sollte, oder falls es nicht mit einer zukünftigen Verkehrsplanung vereinbar ist, kann die Widmung entsprechend einfach rückgängig gemacht werden.
2. Durch Fahrradstraßen erfahren schwache Verkehrsteilnehmer mehr Achtung und erhöhte Aufmerksamkeit.
3. Die Einrichtung von herkömmlichen Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, baulich getrennter Radweg) ist in den vorgeschlagenen Straßen nicht realisierbar.
4. Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen sind bereits Hauptverkehrsachsen des städtischen Radverkehrs, denn sie verbinden zahlreiche Einrichtungen, die typischerweise mit dem Fahrrad angefahren werden: Pendelverkehr zwischen den Schulen in Voerde und Friedrichsfeld, Bahnhof Friedrichsfeld, Jugendzentrum Stockumer Schule, Alleebad Voerde sowie Haus Voerde.
5. Die Fahrradstraße „**Mommniederung**“ ist bereits heute Teil des ausgewiesenen Radverkehrsnetz NRW und Teil der NiederRheinroute. Da die Straße ohnehin für den Kfz-Verkehr gesperrt (Anlieger frei) ist würde eine Umwidmung zur Fahrradstraße am ehesten ihrer aktuellen Nutzung entsprechen.
6. Die Fahrradstraße „**Nord-Süd Radweg**“ ist ebenfalls Teil des ausgewiesenen Radverkehrsnetz NRW und wird vor allen von Schülern auf ihren Wegen zu ihren jeweiligen Schulen in Voerde und Friedrichsfeld verwendet. Im Zuge einer Umwidmung könnte geprüft werden, ob die Straßen für den motorisierten Durchfahrtsverkehr beschränkt werden (Anlieger frei).
7. Die Einrichtung von Fahrradstraßen steigert die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel. So kann der Radverkehrsanteil erhöht werden, was folgende Vorteile bringt:
 - a. Mehr Radverkehr verbessert die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger.
 - b. Die Verkehrsbelastung (Lärm, Abgase und Gefährdung durch den Kraftverkehr) wird verringert.
 - c. Die Verbindungen werden weniger attraktiv für Schleichverkehr. Dadurch gewinnt der öffentliche Raum an Aufenthaltsqualität.
 - d. Die gesundheitliche Belastung (Lärm, Stickoxide, Feinstaub) wird verringert.



Verkehrszeichen „Beginn Fahrradstraße“ mit Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“

- e. Die Verkehrswende wird vorangetrieben.

Informationen zu Fahrradstraßen:

Fahrradstraßen sind in Voerde noch weitgehend unbekannt. Die folgenden Informationen stammen aus dem [Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“](#) und der Broschüre „Fahrradstraßen in München“.

Mit Fahrradstraßen steht den Kommunen ein Instrument zur Verfügung, Radverkehr auf wichtigen Routen zu bündeln. Fahrradstraßen können attraktive Bestandteile von Hauptverbindungen eines überörtlichen Radverkehrsnetzes sein und eignen sich auch im Zuge wichtiger Schulwege.

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrsverbindungen erhöht. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass auch die Unfälle in den umgewandelten Straßen zurückgegangen sind.

Mit dem Verkehrszeichen 244 StVO „Beginn Fahrradstraße“ wird die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen. Durch das Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“ sind Kraftfahrzeuge, wie zum

Beispiel Autos, Lastwagen, Mofas, Motorroller oder Motorräder erlaubt. Der Kraftverkehr muss auf Radfahrer besondere Rücksicht nehmen. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Das bleibt gleich:

- Die Regeln für die Vorfahrt gelten wie bisher: Sofern nicht anders beschildert, gilt „Rechts vor Links“, egal ob man mit dem Rad oder dem Auto unterwegs ist.
- Es gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit – für Fahrräder und Kraftfahrzeuge.
- Kraftfahrzeuge dürfen die Straße weiterhin befahren, wenn das Zusatzschild vorhanden ist.
- Der Lieferverkehr bleibt zugelassen.
- Gehwege sind den Fußgängern vorbehalten.

Das ändert sich:

- Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist erlaubt, auch in Gruppen wie zum Beispiel Kinder auf dem Weg zur Schule.
- Das Tempo bestimmen die Radfahrer. Autofahrer müssen auf den Radverkehr besondere Rücksicht nehmen und gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern. Wegen § 1 Abs. 2 StVO dürfen Radfahrer den Kraftverkehr allerdings weiterhin nicht vorsätzlich behindern.

Praxis und Erfahrungen mit Fahrradstraßen

Die folgenden Informationen stammen aus dem [Schlussbericht Evaluierung Fahrradstraßen](#) der Bayrischen Landeshauptstadt München.

- Die Erfahrungen, die bisher mit Fahrradstraßen gemacht wurden, sind ganz überwiegend positiv.

- Die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen ist positiv zu bewerten. Die Anzahl der Konflikte ist nach den vorliegenden Untersuchungen nach Einrichtung von Fahrradstraßen rückläufig, da der Autoverkehr – eine eindeutige Kennzeichnung der Fahrradstraße vorausgesetzt – langsamer, vorsichtiger und mit mehr Rücksicht auf Radfahrende fährt. Unfälle stellen in den untersuchten Fahrradstraßen trotz vergleichsweise starkem Radverkehr äußerst seltene Ereignisse dar, die Unfallschwere ist nur gering.
- Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs können reduziert werden. Insbesondere bei Präsenz von vielen Radfahrenden passen Autofahrende ihr Geschwindigkeitsniveau an.

Allerdings zeigen Fahrradstraßen mit Bevorrechtigung gegenüber kreuzenden Straßen auch, dass dies zu hohe Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs begünstigen kann, wenn nicht wirksame Maßnahmen der Verkehrsberuhigung ergriffen werden.

- Die Radfahrenden fühlen sich in einer Fahrradstraße subjektiv sicherer. Sie verhalten sich allerdings ganz überwiegend angepasst und behindern den Autoverkehr kaum. So fahren sie nach wie vor rechts orientiert (zum Teil nach wie vor zu dicht neben parkenden Fahrzeugen) und lassen auch nachfolgende Kfz überholen.
- Nach Einrichtung von Fahrradstraßen fahren weniger Radfahrende auf den Gehwegen als zuvor bzw. im Durchschnitt von Erschließungsstraßen. Davon profitieren auch die Fußgänger.
- Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen sind zum Teil erhebliche Radverkehrszunahmen zu verzeichnen, insbesondere wenn diese im Zuge durchgängiger Radverkehrsverbindungen liegen. Neben einer Zunahme des Radverkehrs insgesamt liegt dies auch an einem hohen Bündelungseffekt, der von Fahrradstraßen ausgehen kann. Bei entsprechender Lage verlagern Radfahrende ihre Route teilweise von parallel geführten Hauptverkehrsstraßen. Da diese Hauptverkehrsstraßen in aller Regel konflikt- und unfallträchtiger sind als die meist gering Kfz-belasteten Fahrradstraßen, verbessert sich die Verkehrssicherheit auch bei einer flächen- oder netzbezogenen Betrachtung.
- Sowohl Radfahrende als auch Autofahrende bewerten Fahrradstraßen überwiegend positiv. Allerdings zeigen Befragungen auch, dass die Kenntnis über die Regelung oft noch verbesserungsfähig ist. Hier liegt die Aufgabe einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere, wenn Fahrradstraßen in der Stadt oder dem Stadtteil bisher noch nicht zum Einsatz gekommen sind.

Herzliche Grüße

Stefan Meiners
Fraktionssprecher

Niederrhein profitiert vom Radtrend

Das Radeln wird immer beliebter, gerade mit E-Bikes. Touristen schätzen in der Region vor allem das gut ausgebaute Wegenetz. In Städten gibt es noch Probleme

Simon Gerich

An Rhein und Ruhr. Eine zarte Frühlingssonne – mehr braucht es nicht und schon sind sie wieder zu Tausenden unterwegs auf den Wegen und Straßen in der Region: Radler, egal ob Einheimischer oder Tourist, Pendler oder Ausflügler. Der Niederrhein – grün, flach und gut vernetzt – ist ein Paradies für Freunde des Zweirads. Aber nicht nur hier wächst die Freude am Drahtesel.

Ob als flexibler City-Flitzer oder gemütliche Urlaubsfreude: Das Fahrrad erfreut sich einer immer größer werdenden Beliebtheit. Vor allem E-Bikes stehen bei den Kunden ganz hoch im Kurs, wie aktuelle Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbands belegen. Um ganze 19 Prozent stiegen die Verkaufszahlen bei E-Bikes im Jahr 2017 und auch die erste Jahreshälfte 2018 deutet auf einen Zuwachs in diesem hohen Bereich hin. „2018 war ein super gutes Jahr für die Fahrradbranche“, sagt Hartmut Ulrich, Leiter des Radclub Deutschland. Mittlerweile sollen rund 3,5 Millionen der neuen Fahrräder mit Akkuunterstützung auf deutschen Straßen und Radwegen unterwegs sein. Tendenz stark steigend.

Ein Aufschwung, der auch dem Niederrhein als Tourismusregion gut tut, wie [Martina Baumgärtner, Geschäftsführerin der Niederrhein Tourismus GmbH](#), bestätigt: „Wir profitieren stark von dem E-Bike-Trend.“ Ein Blick in die Besucherstatistik verrät: Von Januar bis September 2018 stiegen die Übernachtungszahlen nochmals um 0,7 Prozent an, nachdem bereits im Jahr 2017 ein starkes Plus von 4,2 Prozent verzeichnet wurde, wie das Statistische Landesamt errechnet hat. Nicht aufgezählt sind darin die zahlreichen Tagesgäste und Ausflügler, die den Niederrhein besuchen, so Baumgärtner. „Das Ruhrgebiet ist unser größter Zielmarkt. Am Wochenende kommen über 60 Prozent der Besucher daher.“ Und auch Radfreunde vom Niederrhein selbst würden selten eine Übernachtung buchen.

Gerade das E-Bike habe dafür gesorgt, dass Radler deutlich öfter und weiter unterwegs seien, wie David Eisenberg vom [Zweirad-Industrie-Verband](#) erklärt: „Mit dem E-Bike lassen sich vor allem die mittleren und längeren Strecken einfacher zurücklegen.“ Deshalb sei der Anteil des akkubetriebenen Rads am Aufschwung der Radbranche besonders hoch einzuschätzen: „Das E-Bike ist die Revolution des Fahrrads.“

Umsatz steigt, aber der Fahrradabsatz sinkt

Aber auch das gehört zur Wahrheit: Zwar steigt der Umsatz bei Fahrradverkäufen deutlich an,

aber die Gesamtzahl der verkauften Einzelräder nimmt um fünf Prozent ab. Das Plus habe die Branche nur dem „durchschnittlich höheren Verkaufspreis der Fahrräder“ zu verdanken, so der Verband. Der lag 2017 bei 698 Euro und somit 8,6 Prozent höher als noch 2016. Eine Entwicklung, die aber nicht allein auf das E-Bike zurückzuführen sei, denn auch für die mit reiner Muskelkraft angetriebenen Räder würden Kunden deutlich tiefer in die Tasche greifen.

Mittlerweile habe sich der Markt mit den E-Rädern aber auch gewandelt, so Eisenberg. „Das E-Bike ist schon lange kein Fahrzeug mehr nur für ältere Leute. Die Zielgruppen haben sich ausgeweitet.“ Denn durch immer höhere Akkulaufzeiten und eine Elektronik, die zunehmend elegant im Rahmen verschwindet, werden E-Bikes auch für andere Radler interessant. So kämen Mountainbikes mit elektrischer Unterstützung mittlerweile auf einen Anteil von 21,5 Prozent und auch Lastenräder als Alternative zum Auto seien immer mehr gefragt, gerade in Städten.

Doch dort stoße man aber auch auf große infrastrukturelle Probleme, wie Michael Blaess, Sprecher der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (kurz: AGFS), erklärt: „In den Städten fehlt oftmals der Platz. Dort können Straßen nicht einfach erweitert werden.“ Dabei sei das Rad gerade in Städten ein wesentlicher Beitrag um den Stadtverkehr zu entlasten, so Blaess.

Niederrhein will bei Radlern mit Wegenetz und Touren punkten

Etwa durch Großprojekte wie den Radschnellweg Ruhr RS1, der voraussichtlich [im Mai um ein weiteres Teilstück in Mülheim erweitert werden soll](#). Der RS1 verbindet dann den Campus der Hochschule Ruhr West mit den Innenstädten von Mülheim und Essen und soll dadurch noch interessanter werden für Pendler, das Auto mal stehen zu lassen und auf das Rad umzusteigen.

Anders sieht es am Niederrhein aus, wo man sich bereits seit 15 Jahren auf den Radtourismus als Kernthema konzentrierte, so Martina Baumgärtner. Eins der größten Argumente für den Niederrhein sei das mit mehr als 2000 Kilometern längste ausgeschilderte Radwegenetz Deutschlands. Hinzu kämen das eigene [Verleihsystem „Nieder-rheinRad“](#) und der [„Niederrheinische Radwandertag“](#), bei dem im Jahr 2018 über 30.000 Teilnehmer gezählt wurden.

Doch um alte und neue Besucher in die Region zu locken, würden einfache Radwege nicht mehr ausreichen, sagt Baumgärtner. „Nur Kilometer runterfahren ist nicht mehr in.“ Stattdessen seien vermehrt kulturelle und kulinarische Angebote gefragt, die man am Niederrhein vermehrt mit speziellen Strecken- und Thementouren bedienen will.