



Radentscheid
BIELEFELD

Häufige Fragen zu den Forderungen des Radentscheids



Radentscheid
BIELEFELD

Häufige Fragen zu unseren Forderungen

Warum soll der Radverkehr gefördert werden?	Seite 2
Es gibt doch bereits genügend Radfahrer*innen!.....	Seite 3
Warum soll ein Verkehrsmittel gegenüber allen anderen bevorzugt werden?	Seite 4
Vertritt der Radentscheid Bielefeld nur eine kleine Gruppe?	Seite 5
Bielefeld ist und bleibt Autostadt.....	Seite 6
Es radeln doch hauptsächlich junge Männer zwischen 25 und 45 Jahren. Somit kommt der Radentscheid Bielefeld nur dieser kleinen Gruppe zugute.	Seite 7
Bielefeld ist nicht Holland oder Kopenhagen. Hier gibt es nicht die gleichen Bedingungen.....	Seite 8
Wo liegt das Problem, man kann doch schon überall Rad fahren?	Seite 9
Radfahrer*innen fahren auf der Straße, obwohl ein Radweg vorhanden ist.	Seite 10
Radfahrer*innen fahren wie Rowdys und halten sich nicht an die Verkehrsregeln.....	Seite 11
Radfahrer*innen nerven.	Seite 12
Der Radentscheid verschärft den Konflikt zwischen Fahrrad- und Autofahrer*innen.	Seite 13
Ich fahre mit dem Auto, zusätzliche Radwege nehmen meinen Platz weg.	Seite 14
Wohin sollen die parkenden Autos?.....	Seite 15
Ich bin Fußgänger und fühle mich von Radlern bedrängt, die auf dem Gehweg fahren. Warum sollte ich den Radentscheid unterstützen?	Seite 16
Der Wirtschaftsverkehr wird ausgebremst!.....	Seite 17
Welche Auswirkungen hat der Radentscheid auf den ÖPNV?.....	Seite 18
Sind die Forderungen des Radentscheids nicht unglaublich teuer?	Seite 19
Die Geschäfte des Einzelhandels verlieren ihre Kund*innen, wenn der Autoverkehr eingeschränkt wird.....	Seite 20

Warum soll der Radverkehr gefördert werden?

Fahrräder sind das moderne urbane Transportmittel schlechthin: Sie produzieren 0 Gramm CO₂, Feinstaub oder Stickoxide, sind sehr leise und brauchen wenig Platz. Wenn in Bielefeld also mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, ist das gut für alle. In der Stadt ist man mit dem Fahrrad schneller am Ziel als mit jedem anderen Verkehrsmittel. Es ist preiswert, macht Spaß und man tut nebenbei noch etwas für seine Gesundheit - und die der anderen. Außerdem stellt es eine wesentlich kleinere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar als der motorisierte Verkehr.

Es gibt doch bereits genügend Radfahrer*innen!

Es gibt viele Menschen, die Rad fahren möchten, sich jedoch bisher nicht trauen, da die Radwege oft unsicher oder nicht vorhanden sind. Ältere Menschen und Kinder beispielsweise könnten sorgloser Fahrrad fahren, wenn Radentscheid Bielefeld erfolgreich ist und Bielefeld eine sichere und schnelle Fahrradinfrastruktur bekommt. Beispiele in anderen Ländern oder Städten wie Amsterdam, New York, Barcelona oder Kopenhagen haben bereits gezeigt, dass der Ausbau der Infrastruktur für Fahrradverkehr die Unfallzahlen deutlich reduziert und gleichzeitig zu einer Zunahme des Radverkehrs führt. Deswegen wollen wir hier ansetzen und so mehr Menschen sicheres Fahrradfahren ermöglichen.

Warum soll ein Verkehrsmittel gegenüber allen anderen bevorzugt werden?

Zur Zeit wird nicht das Rad, sondern das Kfz massiv bevorzugt. Der Radentscheid Bielefeld möchte dafür sorgen, dass das Fahrrad einen angemessenen Platz im Verkehrsraum erhält, also sichere und schnelle Wege, auf denen alle Fahrrad fahren können. Derzeit werden dem Fahrrad ca. 3 % der Verkehrsflächen zugewilligt, während für das Auto ca. 60 % der Flächen verbraucht werden. Dieses Verhältnis ist nicht mehr zeitgemäß und eine bis heute nachwirkende Folge der autozentrierten Stadtplanung aus den 50er-Jahren. Moderne Verkehrsplanung muss das Fahrrad als wichtiges Verkehrsmittel berücksichtigen und ein gutes separates Wegenetz zur Verfügung stellen.

Vertritt der Radentscheid Bielefeld nur eine kleine Gruppe?

Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für Jung und Alt. Es steht Menschen jeden Alters und jeden Einkommens zur Verfügung. Laut einer repräsentativen Umweltbewusstseinsstudie* des BMUB aus dem Jahr 2014 möchten 82 % der Deutschen weniger Pkw-Verkehr in den Städten und wünschen sich, Ihre Ziele mit dem Fahrrad erreichen zu können.

* http://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Forschung/umweltbewusstsein_2014_factsheet_bf.pdf

Bielefeld ist und bleibt Autostadt

Alle Verkehrsmittel sollen ihren Platz haben in Bielefeld, denn es gibt unterschiedliche Gründe für die individuelle Wahl jedes Einzelnen. Aber ÖPNV, Fahrrad und Fußverkehr fördern das Wohl aller Menschen in der Stadt: Sie schonen die Umwelt, sorgen für bessere Luft, weniger Lärm und beleben den öffentlichen Raum. So wird die Stadt lebenswerter, sicherer, ruhiger und gesünder. Das ist im Interesse aller Menschen. Der Radentscheid Bielefeld ist mehrheitsfähig.

Es radeln doch hauptsächlich junge Männer zwischen 25 und 45 Jahren. Somit kommt der Radentscheid Bielefeld nur dieser kleinen Gruppe zugute.

In Amsterdam oder Kopenhagen, wo die Bedingungen für den Radverkehr besser sind, findet man unter den Radfahrer*innen sogar mehrheitlich Frauen, viele Kinder und Senioren. In Großbritannien hingegen ist die Gruppe der Radfahrer*innen überwiegend männlich und jung, während viele Frauen und ältere Menschen sich laut Umfragen aufgrund der gefährlichen Situationen, denen sie ausgesetzt sind, nicht trauen das Rad zu benutzen. Sichere Radwege bieten auch körperlich Behinderten die Möglichkeit, sich selbstständig und sicher mithilfe von angepassten Fahrzeugen auf dem Radweg fortzubewegen. Auch für Lastenräder, die als Familienfahrzeug für Familien mit kleinen Kindern dienen, ist genügend Platz. Wir möchten also, dass Radfahren für alle möglich wird - unabhängig von Geschlecht, Alter und Kondition. Jede und jeder sollte sich auf allen Straßen sicher fühlen können.

Bielefeld ist nicht Holland oder Kopenhagen. Hier gibt es nicht die gleichen Bedingungen.

Der wichtigste Unterschied zwischen Bielefeld und den erfolgreichen Städten und Dörfern in den Niederlanden ist die hochwertige Infrastruktur, die es dort gibt. Radfahren ist für Niederländer so selbstverständlich, weil sie auf guten Wegen entspannt und sicher unterwegs sind und zügig ans Ziel kommen.

Wir glauben: Bielefeld kann das auch.

Was an vielen Stellen noch fehlt, ist eine flächendeckende Infrastruktur für den Radverkehr, die Qualität hat. Aber sogar Millionenmetropolen wie New York, Paris und London haben es geschafft, in nur wenigen Jahren ein hochwertiges Wegenetz für den Radverkehr zu errichten. Dadurch wurde der Anteil des Radverkehrs in diesen Städten deutlich gesteigert. Diese Städte sind der Beweis, dass eine gute und sichere Radinfrastruktur in kurzer Zeit aufgebaut werden kann.

Wo liegt das Problem, man kann doch schon überall Rad fahren?

Der Radverkehr braucht ein zusammenhängendes Netz an eigenständiger Radinfrastruktur. Nur dann ist es möglich, dass Menschen jeden Alters entspannt, sicher und zügig an ihr Ziel kommen. Der Radentscheid Bielefeld sieht u. a. Fahrradschnellwege für längere Strecken vor. Ein Teil der Pendler*innen kann so aufs Fahrrad umsteigen und den Berufsverkehr entlasten.

Radfahrer*innen fahren auf der Straße, obwohl ein Radweg vorhanden ist.

Was viele nicht wissen: Nur dann, wenn ein Radweg mit dem blauen Schild und Fahrradsymbol gekennzeichnet ist, muss man diesen Radweg benutzen. In den letzten Jahren wurde diese Radwegebenutzungspflicht an vielen Stellen aufgehoben. Radfahren auf der Straße ist dort erlaubt. Radfahrer*innen haben dann dasselbe Recht, die Straße zu benutzen, wie Autofahrer*innen.

Radfahrer*innen fahren wie Rowdys und halten sich nicht an die Verkehrsregeln.

Vorab: Ein Trottel bleibt ein Trottel, egal ob er auf dem Rad, im Bus oder im Auto sitzt. In Bielefeld steigen täglich Tausende Menschen auf das Fahrrad, darunter rücksichtsvolle und weniger rücksichtsvolle. Deswegen gehört zu unseren Maßnahmen auch der Ausbau der Polizei-Fahrradstaffeln. Sie sollen dafür sorgen, dass Autofahrer*innen die Radwege nicht zuparken und Radfahrer*innen nicht die Gehwege befahren. Wenn Radfahrer*innen dann tatsächlich über ein gutes und komfortables Netz verfügen, kann niemand mehr sein Verhalten dadurch rechtfertigen, dass er bei der Verkehrsplanung nicht mitberücksichtigt wurde. Das ist jetzt leider noch viel zu oft der Fall - etwas, das wir keinesfalls bestärken oder fördern!

Radfahrer*innen nerven.

Wenn mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen, gibt es weniger Autoverkehr. Der Autoverkehr wird dadurch fließender und entspannter. Best-Practice-Beispiele wie Kopenhagen oder die Niederlande zeigen, dass ein starker Radverkehr die Grundlage eines effizienten Verkehrssystems ist und ein entspannteres Miteinander im Verkehr ermöglicht.

Der Radentscheid verschärft den Konflikt zwischen Fahrrad- und Autofahrer*innen.

Das Gegenteil ist der Fall: Eine gut ausgebaute Radinfrastruktur entschärft die Konflikte zwischen Autofahrer*innen, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Außerdem bedeuten unsere Ziele die Gleichstellung der verschiedenen Verkehrsmittel: Alle Menschen in Bielefeld sollen sich frei entscheiden können, wie sie sich fortbewegen möchten. Wir führen keinen Glaubenskrieg, sondern lassen uns von guten Argumenten leiten. Im Endeffekt möchten alle, entsprechend ihrer Bedürfnisse, schnell, komfortabel, sicher, günstig, gesund, und umweltfreundlich an ihr Ziel gelangen. Das Rad sollte dabei eine Option für alle sein, auch für Kinder und Senior*innen.

Ich fahre mit dem Auto, zusätzliche Radwege nehmen meinen Platz weg.

Der Radentscheid richtet sich nicht gegen den Autoverkehr, sondern möchte die Probleme und Konflikte im Verkehr entschärfen. Der Zahl der Radfahrer*innen in Bielefeld steigt an. Das ist auch gut für die Autofahrer*innen. Stell Dir einmal vor, alle Radfahrer*innen würden ab morgen Auto fahren! Dann gäbe es den Megastau, den ganzen Tag. Dem wachsenden Radverkehr muss jedoch auch die Infrastruktur gerecht werden, dann können Radfahrer*innen und Autofahrer*innen entspannt ans Ziel kommen. Der Autoverkehr wird durch unsere Ziele nicht lahmgelegt. Im Gegenteil: Wenn mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen, gibt es mehr Platz und weniger Staus für diejenigen, die wirklich aufs Auto angewiesen sind.

Wohin sollen die parkenden Autos?

Der Wegfall von Parkplätzen lässt sich nicht vermeiden. Der begrenzte Platz gerade in der Stadt kann den steigenden Auto- und Parkverkehr nicht aufnehmen. Es ist mit zunehmender Verdichtung der Städte und steigendem Verkehrsaufkommen nicht mehr möglich, an allen kostenlosen Parkplätzen im öffentlichen Raum festzuhalten. Doch auf der gleichen Fläche, die ein parkendes Auto benötigt, finden 10 Fahrräder Platz. Das bedeutet: Mehr Fahrradverkehr schafft Platz, der allen zugutekommt. Ein großes städtisches Mietshaus hat 10 bis 40 Wohnungen, aber auf der Straße davor nur 4 bis 5 Parkplätze. Das kann auf Dauer nicht funktionieren. Schon jetzt besitzen in vielen großen Städten in NRW weniger als die Hälfte der Haushalte ein Auto. Viele Menschen könnten auf ein eigenes Auto verzichten, wenn es bessere Fahrradwege gäbe. So wird auch das Parkplatzproblem entschärft. Es ist ohnehin ein wichtiges Ziel, die Autos möglichst aus den Innenstädten zu verbannen. Denn der Parksuchverkehr ist ein großes Problem mit umwelt- und gesundheitsschädlichen Effekten, Abgasen, Feinstaub, Stickoxiden, Lärm. Die Politik vermeidet nur, dieses Thema in der Öffentlichkeit auszusprechen. Wie lange ihr das noch gelingt?

Ich bin Fußgänger und fühle mich von Radlern bedrängt, die auf dem Gehweg fahren. Warum sollte ich den Radentscheid unterstützen?

Fahrräder gehören nicht auf den Gehweg, sondern auf die Radinfrastruktur bzw. auf die Straße. An Stellen, wo es gute Radinfrastruktur gibt, gibt es keine Konflikte mit Fußgänger*innen. Wir wollen klar getrennte Wege und sind - aufgrund der Erfahrungen aus anderen Ländern - davon überzeugt, dass diese von den Radfahrer*innen dann auch gerne genutzt werden. So können Fußgänger*innen wieder ungestört auf dem Gehweg unterwegs sein. Bielefeld hat Fußwege, die wir gerne von Radfahrer*innen und auch von parkenden Autos freihalten wollen - schließlich sind abgestiegene Radfahrer*innen auch Fußgänger*innen.

Der Wirtschaftsverkehr wird ausgebremst!

Wir beneiden nicht die Fahrer*innen des Liefer- und Wirtschaftsverkehrs in Bielefeld. Es gibt großen Zeitdruck, aber kaum geeignete Haltemöglichkeiten. Deswegen parken viele Fahrer*innen illegal in zweiter Reihe oder auf dem Fahrrad- oder Fußweg. Dies ist eine große Gefahrenquelle. Es ist unverantwortlich, dass dieses Thema von Politik und Polizei bisher als Kavaliersdelikt behandelt und ignoriert wird. Die Einrichtung und Freihaltung von Lieferzonen erleichtern den Lieferverkehr. Die Politik ist gefordert, verbindliche Standards für alle Straßen zu setzen. Es gibt immer mehr Unternehmen im Land, die auf Lieferverkehr mit Lastenrädern setzen. Dies ist eine sehr sinnvolle, da umweltfreundliche, ökonomische und platzsparende Entwicklung. Denn es lässt sich noch einiges bewegen: 51 % des städtischen Lieferverkehrs könnten hinsichtlich Volumen und Entfernung problemlos auf Lastenräder verteilt werden.

Welche Auswirkungen hat der Radentscheid auf den öffentlichen Nahverkehr?

Radverkehr und ÖPNV gehören zusammen. Beide sind Teil des Umweltverbundes: Sie sind gut für die Umwelt, sparen Platz und ermöglichen eine lebenswerte Stadt, ein lebenswerteres NRW. Indem getrennte Fahrradspuren geschaffen werden, müssen Radfahrer*innen die Busspur nicht mehr benutzen. So wird der Busverkehr schneller und pünktlicher. Und bessere Fahrradwege sowie gute Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen vereinfachen es Pendler*innen enorm, mit Rad und ÖPNV zur Arbeit zu fahren.

Sind die Forderungen des Radentscheids nicht unglaublich teuer?

Gute Radinfrastruktur kostet Geld, und das ist auch in Ordnung: Wir gewinnen enorm an Lebensqualität und investieren in die Zukunft unserer Stadt. Das Rad belastet, anders als einige andere Transportmittel, nicht die Umwelt, produziert keine giftigen Abgase und verursacht keinen Lärm. Durch mehr Bewegung wird das Gesundheitssystem massiv entlastet. Hinzu kommt der Rückgang schwerer Verkehrsunfälle. Auch der Unterhalt von Fahrradwegen ist deutlich günstiger als der von Autostraßen. Langfristig wird also viel Geld gespart.

Außerdem können, wo es ausreichend ist, viele praktikable Lösungen schnell mit Pinsel und Farbe umgesetzt werden. Drei Kilometer Radweg kosten 400.000 Euro. Drei Kilometer Autobahn kosten mehr als das Tausendfache, nämlich mindestens eine halbe Milliarde Euro. Die Gesamtkosten für die Herstellung eines kompletten, funktionierenden Netzes von Fahrradwegen in einer Großstadt sind mit 470 Mio. Euro erstaunlich günstig. Insbesondere, wenn man sie vergleicht mit den Kosten für große Straßenbauprojekte.

Die Geschäfte des Einzelhandels verlieren ihre Kund*innen, wenn der Autoverkehr eingeschränkt wird.

Diese Bedenken wurden schon vor 50 Jahren geäußert, als die ersten Fußgängerzonen eingerichtet wurden. Das Gegenteil ist wahr: Durch Verkehrsberuhigung und neue Fahrradwege werden Straßen nicht nur attraktiver zum Wohnen, auch die Geschäfte profitieren. Denn die Menschen verweilen eher, wenn sie mit niedrigerer Geschwindigkeit unterwegs sind und die Straße insgesamt belebter ist. In den Innenstädten sind laut einer Studie gerade solche Geschäfte erfolgreich, die ihren Fahrradkund*innen einen sicheren Abstellplatz bieten und damit ein fahrradfreundliches Klima schaffen. Außerdem ist nachgewiesen, dass Unternehmer*innen den Anteil der Kunden, die mit dem Auto kommen, stark überschätzen (geschätzt: 58 %, tatsächlich: 32 %; *Quelle s.u.). Die jährlich ausgegebene Summe von Radfahrer*innen und Autofahrer*innen ist in etwa identisch und die von Fußgänger*innen sogar bedeutend höher. Zu guter Letzt sind die Fahrradbranche und die Radtouristikbranche ernstzunehmende Wirtschaftsfaktoren mit hohem Wachstumspotential.

* http://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/AGFK-WirtschaftsRad.pdf