

## Positionspapier I - Radwegekonzept

### Ortsverband/ Fraktion Rödinghausen

**Katja Seliger**

Sprecherin, Ortsverband

**Elger Marten**

Sprecher, Ortsverband

**Andrea Haack**

1. Vorsitzende, Fraktion

**Malte Schäffer**

Stellvertretender Vorsitzender, Fraktion

**Frank Jarmuschke**

Kassierer, Ortsverband

Kassierer, Fraktion

**Bündler Str. 120, 32289 Rödinghausen**

**Tel.: 0157 35587171**

**info@gruene-roedinghausen.de**

Rödinghausen, 21. Dezember 2022

### **Positionspapier der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN zum Radwegekonzept der Gemeinde Rödinghausen.**

Das Ziel, die Erderwärmung auf 1,5°C zu begrenzen, rückt in weite Ferne, weil die notwendigen Maßnahmen nicht ergriffen werden. Der Verkehrssektor hinkt den Zielen im Besonderen nach. Die Kinder leiden an Bewegungsmangel und die Folgen, die sich daraus ergeben, belasten das Gesundheitssystem für Jahrzehnte. Eine Gemeinde, in der sich Kinder sicher auf dem Rad bewegen können und Ausflugsziele und Kultureinrichtungen sicher mit dem Rad erreicht werden können, erhöhen deutlich die Lebensqualität – besonders, wenn parallel der PKW-Verkehr abnimmt. Leider hat dies in der Vergangenheit bei Planungen keine entscheidende Rolle gespielt. So wurden die Grundschulen Rödinghausen und Bieren zur Grundschule am Wiehen zusammengelegt, ohne eine Idee, wie die Kinder mit dem Rad zur Schule kommen sollen. Es entstanden Neubaugebiete ohne Anbindung an den ÖPNV oder Anbindung an ein Radwegenetz. Die Notwendigkeit der Verkehrswende ist gesellschaftlicher und politischer Konsens und soll u.a. zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, zur Verlagerung der Güter auf die Schiene, zur Verlagerung des Pendlerverkehrs auf den ÖPNV und zur Nutzung des Rades auf kurzen Strecken führen. In der Publikation „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird das Bedürfnis nach subjektiver Sicherheit im Straßenverkehr für Radfahrerinnen und Radfahrer besonders hervorgehoben und die Planerinnen und Planer sowie die Entscheidungsträgerinnen und –träger werden dazu aufgefordert, bei jeder Maßnahme zu hinterfragen, ob ein 11-jähriges Kind sich auf dem geplanten Weg sicher fühlen würde. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, „dass für die Planung einer Radverbindung nicht die Zahl der heutigen Radfahrenden relevant ist, sondern das Potenzial des Radverkehrs“, da bei der sog. Angebotsplanung ein attraktives Angebot die Nachfrage erzeugen soll. Weiter wird betont, dass ein durchgehendes Straßenverkehrsnetz für den PKW-Verkehr selbstverständlich ist. Ein genauso

durchgehendes Netz ist aber auch für den Radverkehr notwendig, um attraktiv zu sein. Im Gegensatz zum Bundesverkehrsminister sind wir davon überzeugt, dass nicht nur ein besseres Angebot für Radfahrende, sondern auch eine gerechtere Verteilung des Verkehrsraums mit weniger Privilegien für den PKW-Verkehr entscheidende Säulen für eine gelungene Verkehrswende vor Ort darstellen.

In der Sachdarstellung der Beschlussvorlage zum Radwegekonzept heißt es, dass der Fokus des Radwegekonzeptes u.a. auf dem Alltagsradverkehrsnetz liegen solle, damit die Pendlerströme zwischen Quellen und Zielen auf das Verkehrsmittel Fahrrad verlagert werden können. Bei den Quellen und Zielen handelt es sich nicht nur um Arbeitsplätze, Schulen oder Einrichtungen des täglichen Bedarfs, sondern auch um Freizeitstätten, Sportstätten und Kultureinrichtungen.

Wir fordern, dass auch nach Verabschiedung des Radwegekonzeptes Änderungen und Verbesserungen möglich sind, um dieses dynamisch an neue Erkenntnisse, Bedürfnisse und Gegebenheiten anpassen zu können.

Das Radwegekonzept soll Instrumente der Evaluation der beschlossenen Maßnahmen enthalten, um die Wirksamkeit der Maßnahmen objektivieren zu können.

Einmal pro Legislaturperiode soll mit entsprechendem Budget die Zweckmäßigkeit der Maßnahmen überprüft werden und der Maßnahmenkatalog ggf. ergänzt bzw. angepasst werden.

Wir fordern - entsprechend der Sachdarstellung der Beschlussvorlage (s.o.) - die Einbindung von Nahzielen (Schulen, Kitas, Sportplätze usw.) in das Radwegekonzept.

Im ländlichen Raum ist das Fahrrad dem Auto nur auf kurzen Strecken bis 5 km überlegen, so dass die Nahziele prioritär in den Blick genommen werden sollen.

Die am 08.09.2022 vom Planungsbüro Bockermann und Fritze vorgestellte Rohfassung des Radwegekonzeptes berücksichtigt die Nahziele nicht im ausreichenden Maß und konzentriert sich vielmehr auf wenige Achsen entlang der Hauptverkehrsrouten.

Wir erwarten von einem Radverkehrskonzept, dass es besonders die Bedürfnisse der radfahrenden Kinder berücksichtigt. Dies sind vor allem die Schulwege.

Wir fordern eine interkommunale Radwegevernetzung.

Als Grenzgemeinde ist hier in besonderem Maße die Abstimmung mit den Nachbarkreisen und -kommunen wichtig, damit Radwege nicht blind an der Grenze enden. Das Radverkehrsnetz NRW weist bereits einladende interkommunale Routen aus. Dieses durchgehende Netz sollte in seiner Attraktivität mit unten aufgeführten Maßnahmen gesteigert werden.

Wir fordern, dass der PKW-Verkehr aktiv auf die Hauptverkehrswege gelenkt wird.

Radfahrende fahren nur ungern an Hauptverkehrsstraßen. Dies hängt nicht nur mit dem unzureichenden Sicherheitsgefühl zusammen, sondern damit, dass Radfahren auch über den reinen Transit Funktionen wie Erholung, Naturnähe uvm. erfüllt.

Die von den Radfahrenden bevorzugten Nebenstraßen werden jedoch auch von PKW als Durchfahrtsstraßen genutzt, obwohl es für den PKW-Verkehr auch alternative Routen auf Hauptstraßen gäbe. Als Beispiel ist die Straße „Am Holtacker“ zu nennen. Durchfahrende PKW könnten ihre Ziele auch über die Wehmerhorststraße und die Bündler Straße erreichen.

Dadurch, dass außerorts liegende Nebenstraßen in der Regel keine Geschwindigkeitsbegrenzung haben, ist der Radverkehr, der sich hier den Verkehrsraum mit dem PKW-Verkehr teilen muss, stark gefährdet. Dies führt besonders zu einer gefühlten Unsicherheit. Dies ist der Hauptgrund, warum Bürgerinnen und Bürger nicht das Rad nutzen.

Daher fordern wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h auf allen Straßen des Radwegenetzes, an denen ein separat geführter Radweg nicht realisiert werden kann oder soll. Verkehrsberuhigende Elemente sollen die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen garantieren. Auf ausgewählten Strecken, die besondere Bedeutung für das Radwegenetz haben, sollte vermehrt das Instrument der Fahrradstraße zu tragen kommen oder Strecken für den PKW-Verkehr gesperrt werden.

Laut Straßenverkehrsordnung ist innerorts ein Abstand von 1,5m und außerorts ein Abstand von 2m zu Radfahrenden einzuhalten. Dies ist auf den meisten einspurigen Straßen beim Überholvorgang nicht einzuhalten. Sanktionen drohen bei Nichteinhaltung der Abstandsregeln nicht, so dass die Radfahrenden vermehrt von der Verkehrsplanung geschützt werden müssen.

Wir fordern ein durchgehendes Radwegenetz. Dieses muss gut ausgeschildert sein. Die Beschilderung des Radwegenetz NRW sollte mit dem bekannten Design genutzt werden. Die Routenführung sollte jedoch dem Radwegekonzept in Abstimmung mit dem Land NRW angepasst werden. Das Radwegenetz in seiner aktuellen Form erfüllt in Rödinghausen in erster Linie die Funktion der interkommunalen Anbindung. Das Radwegekonzept sollte darauf abzielen, das bestehende Netz um die Nahziele zu ergänzen und die entsprechenden Routen fahrradfreundlich zu gestalten und auszuschildern. Ein konkurrierendes Schildersystem zum Bestehenden wäre nicht zweckdienlich.

Das Radwegenetz wird naturgemäß Hauptstraßen kreuzen. Diese Kreuzungen müssen für Radfahrende sicher gestaltet werden, so dass jedes 9-jährige Kind (das BMDV fordert dies für 11-jährige Kinder) gefahrlos von jedem Punkt der Gemeinde die Schulen erreichen kann. Der Zusammenlegung der Grundschulen Rödinghausen und Bieren zur neuen Grundschule am Wiehen ist hier besonders Rechnung zu tragen. So ist beispielhaft die Kreuzung von der Westerbergstraße über die Wehmerhorststraße auf die Straße „Im Stüfken“ zu nennen. In diesem Bereich ist Tempo 100 auf der Wehmerhorststraße. Eine Überquerungsmöglichkeit kann entweder durch eine Ampelanlage, einen mit Tempo 30 Bereich flankierten Zebrastreifen, eine Verkehrsinsel oder der Kombination aus genannten Maßnahmen realisiert werden. Aus touristischer Sicht ist die Strecke vom Ortskern nach Westkilver über die Buersche Straße, den Sachsenweg und die Westkilverstraße bedeutend. Hier muss die Bündler Straße gekreuzt werden, auf der in diesem Abschnitt Tempo 70 erlaubt ist. Auch hier könnten die o.g. Maßnahmen die Straßenüberquerung sicherer machen.

Wir fordern eine niedrigschwellige Meldemöglichkeit für Gefahrenstellen und Verbesserungsanregungen.

Beschwerden muss innerhalb von 3 Werktagen durch den Bauhof nachgegangen werden. Beschwerden, die Stellen, die nicht im Verantwortungsbereich des kommunalen Bauhofes liegen, betreffen, müssen an die entsprechenden überörtlichen Behörden weitergeleitet werden.

Wir fordern eine Anbindung des Radwegenetzes an den ÖPNV. Da das Haltestellennetz im ländlichen Rödinghausen nicht so dicht ist, dass jeder Bürger eine Haltestelle zu Fuß erreichen kann, ist die Anbindung des ÖPNV an das Radwegenetz unerlässlich. An den Haltestellen ist für eine sichere und trockene Möglichkeit zum Anschließen der Fahrräder Sorge zu tragen. Wie eine Vernetzung zwischen ÖPNV und Radverkehr auf dem Land aussehen kann, zeigt das Projekt Landei-mobil im Kreis Minden-Lübbecke.

Wir fordern überdachte Anschlussmöglichkeiten für Fahrräder vor allen öffentlichen Einrichtungen besonders vor allen Schulen der Gemeinde

Wir fordern eine Verkehrsführung, die dem Fahrrad Vorfahrt gegenüber dem PKW-Verkehr einräumt. Beispielhaft sei hier der Kreisverkehr in Bruchmühlen oder der Radweg entlang der Bündler Straße über die Wehmerhorststraße aufgezählt. Fahrradwege sollten in Kreuzungsbereichen auf einem höheren Niveau liegen, so dass abbiegende PKW, die den Radweg kreuzen, automatisch langsamer abbiegen müssen.

Wir fordern eine Neuregelung der Verkehrsführung im Ortskern. Das Konzept Shared Space ist zu einem PKW-Parkplatz verkommen. Radfahrende und Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen sowie Personen, die einfach nur nebeneinander gehen wollen, müssen immer wieder auf die Fahrbahn ausweichen. Dies beeinträchtigt nicht nur die Sicherheit der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, sondern beeinträchtigt den Erholungswert des Ortskerns in großem Maße.

Wir fordern, dass in den Haushaltsplanungen der Radinfrastruktur substantiell mehr Gewicht eingeräumt wird.

Das Radverkehrskonzept soll nicht nur dem aktuellen Verkehrsbedarf Rechnung tragen, sondern auch eine Lenkungsfunction erfüllen (Stichwort Angebotsplanung).

Verkehrszählungen tragen diesen Zusammenhängen keine Rechnung. Wenn eine Route von Radfahrenden nicht genutzt wird, weil sie sich dort nicht sicher fühlen, wird eine Zählung der Radfahrenden nicht den Bedarf widerspiegeln (s. Einladende Radverkehrsnetze des BMDV).