

**„Zukunftswerkstatt“
am 22. Juni 2017, 18:00 – 23:00 Uhr**



Foto: Fabian Horst (CC BY-SA 4.0)

Masterplan Mobilität

Positionspapier der ADFC-Ortsgruppe Flensburg

Einleitung

Wie sich das Verkehrsnetz der Zukunft gestaltet, ist für uns alle von entscheidender Bedeutung, denn Mobilität ist die Lebensader unserer Stadt und der umliegenden Gemeinden.

Klar ist: in eine zeitgemässe Mobilitätsplanung müssen verschiedene Aspekte und Überlegungen wie bestehende Mobilitätsgewohnheiten, Lebensqualität, Emissionsschutz, Stauvermeidung, Verteilungsgerechtigkeit, Stadtentwicklung, Logistik, Tourismusförderung, Arbeitsmarktentwicklung, lokale Wertschöpfung, Umweltschutz, Wirtschaftskraft, Verkehrssicherheit, Luftqualität, Gesundheitsprävention und Klimaschutz einfließen.

In Vorbereitung auf die Öffentlichkeitsbeteiligung zum „Masterplan Mobilität“ wurde nach Präsentation des SHP-Entwurfs „Flensburg Buslinien-Netz und VeloRouten“ vom 10.05.2017 eine ergänzende Mitgliederbefragung innerhalb der ADFC-Ortsgruppe Flensburg durchgeführt. Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub ist ein parteipolitisch neutraler Verkehrsclub, der in über 450 deutschen Städten vertreten ist und sich für die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs einsetzt.

Die Ergebnisse aus der ADFC-Online-Umfrage werden durch eine stadtweite Velorouten-Umfrage des Flensburgers Tim Meyer-König ergänzt und ermöglichen so einen umfassenden Überblick über die **Erwartungen der Bürger(innen) an die künftige Qualität eines Radverkehrsnetzes in der Stadt Flensburg**. Das Ergebnis der Bemühungen ist u.a. das vorliegende Positionspapier, welches wir hiermit ebenfalls in den Entscheidungsprozess bezüglich des „Masterplans Mobilität“ einbringen.

Mobilität heute

In Flensburg verursacht die Verwendung fossiler Brennstoffe durch den motorisierten Verkehr derzeit rund **23% aller klima- und gesundheitsschädlichen Abgase**.¹ Das Image der Automobilindustrie wird von immer neuen Abgas-Skandalen erschüttert. Dennoch steigen die Kfz-Zulassungszahlen stetig weiter.

Gleichzeitig herrscht in den Städten zunehmende Flächenknappheit, während der Trend zur Urbanisierung sich fortsetzt: nach Schätzungen der Vereinten Nationen werden 2050 zwei Drittel der Menschheit in Städten leben. Aber das Platzangebot in der Stadt Flensburg ist endlich.

¹ Quelle: Prof. Dr. Olav Hohmeyer, Internationales Institut für Management, Universität Flensburg, Studie "Energiebilanz und Treibhausgasemissionen in Flensburg", Juni 2010

Dem motorisierten Verkehr wurde mit Beginn des Wirtschaftswunders in Europa unverhältnismäßig viel Platz eingeräumt, andere Verkehrsarten wie das Fahrrad zunehmend an den Rand gedrängt. **In Flensburg sind aktuell 74% aller vorhandenen Verkehrsflächen dem motorisierten Verkehr gewidmet.**²

Gleichzeitig werden mit dem Auto aber häufig nur kurze Strecken zurückgelegt: **75% aller Wege enden nach spätestens fünf Kilometern**³. Diese Entfernung ließe sich für viele Menschen problemlos mit dem Rad bewältigen, während gleichzeitig Bewegungsmangel viele kostspielige Zivilisationskrankheiten verursacht.

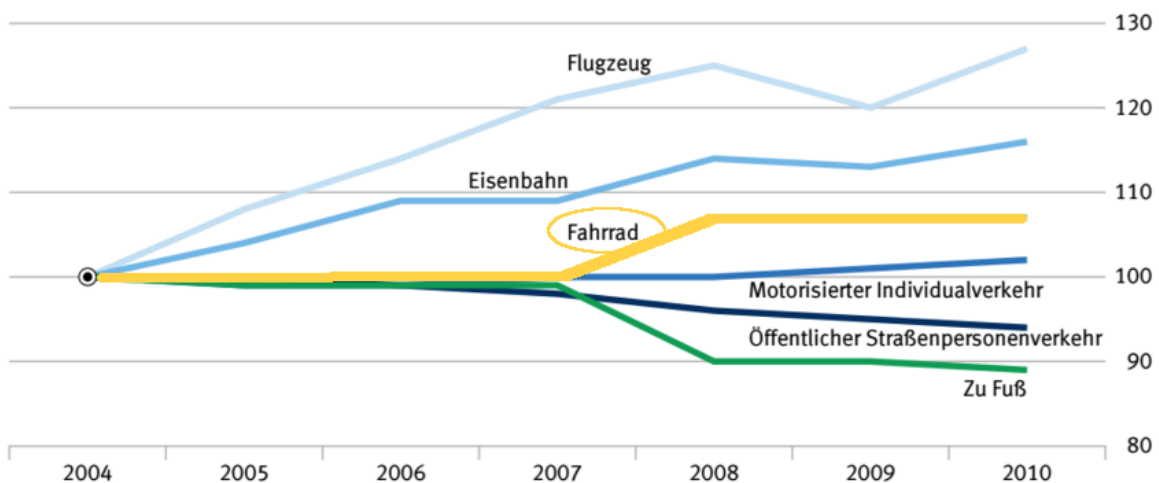
Ferner ist der durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkw in Deutschland über Jahrzehnte kontinuierlich gesunken. Bereits 2008 waren Privat-Pkw im Durchschnitt nur noch mit knapp 1,5 Personen besetzt.⁴ Die bloße Aufzählung dieser Fakten lässt Zweifel an der Effektivität und Sinnhaftigkeit unseres bisherigen Mobilitätsverhaltens aufkommen.

Der Fahrrad-Boom

Doch nicht nur die Zahl der Kraftfahrzeuge nimmt beständig zu: auch **Radfahren boomt**. In deutschen Privathaushalten gibt es 78 Millionen Fahrräder, und für weite Kreise der Bevölkerung ist Radfahren inzwischen Lifestyle und liegt wieder im Trend.

Entwicklung der Beförderungsleistung im Personenverkehr nach Verkehrsmitteln

2004 = 100



Quelle: Verkehr in Zahlen, BMVBS (Hrsg.), teilweise vorläufige Werte

Statistisches Bundesamt, Verkehr auf einen Blick, 2013

² Quelle: Verkehrspolitische Leitlinien der CDU Flensburg, Ziff. 3.2

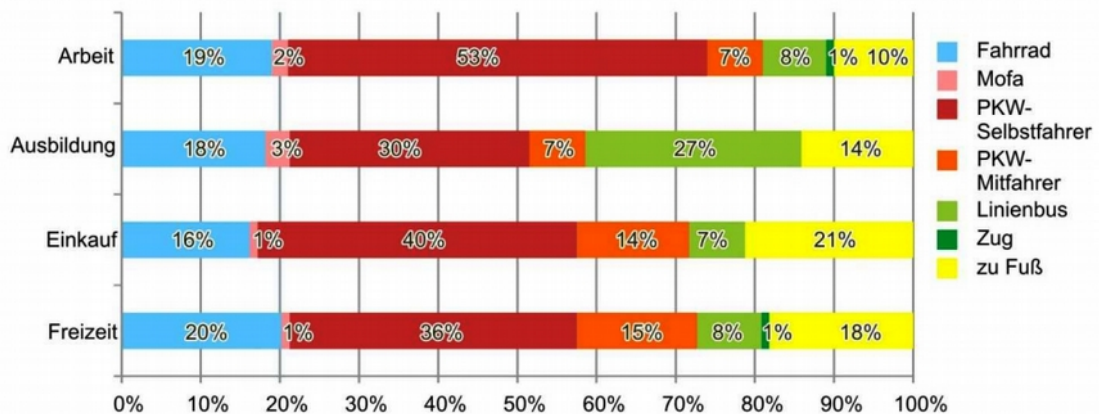
³ Quelle: SHP-Befragung 2010

⁴ Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008)

Das Fahrrad wird vermehrt als praktisches Verkehrsmittel zur Arbeit oder Ausbildung, im Beruf, als Familienfahrzeug, für Einkaufstouren sowie in der Freizeit genutzt.

Bereits heute liegt der zu bedienende Radverkehrsanteil in der Stadt Flensburg bei fast 20% ⁵- Tendenz: steigend!

Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzwecken

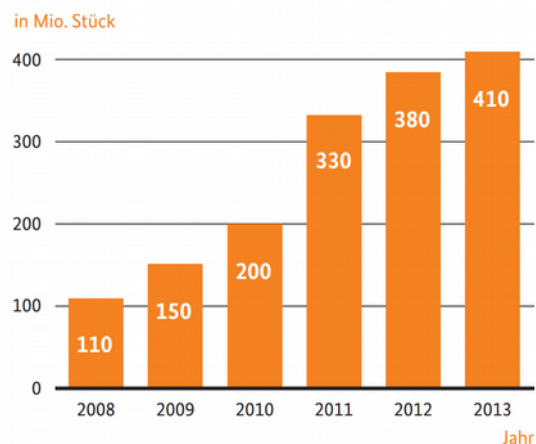


Verkehrsmittelnutzung der Flensburger Einwohner

Quelle: 3. RNVP 2013 bis 2017, Stadt FL

Auch die Zahl der Pedelecs (Fahrräder mit Elektrounterstützung) nimmt seit Jahren rasant zu und hat mittlerweile einen Marktanteil von 15% erreicht, wovon insbesondere Klein- und Mittelständler profitieren. ⁶ Immer mehr Menschen (auch ältere) fahren wieder Rad, wodurch sich die **Anforderungen an die Qualität von Radverkehrsanlagen** weiter erhöhen.

Absatz Pedelecs und E-Bikes in Deutschland



⁵ Quelle: SHP 2010

⁶ Quelle: ZIV 2017

Klimaneutrale Mobilität

Die Stadt Flensburg hat sich zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 Klimaneutralität zu erlangen. Radverkehr ist zwangsläufig ein extrem wichtiger Baustein dieses Plans.

Damit der Verkehr seinen Beitrag zur Klimaneutralität leisten kann, gibt es derzeit zwei Wege:

- ▶ Förderung nachhaltiger Antriebe (Brennstoffzellen/ Elektromobilität unter Einbeziehung erneuerbarer Energien) ⁷
- ▶ sofortige, entschlossene Radverkehrsförderung.

Unter anderem muss es uns zukünftig darum gehen,

- intelligente Mobilitätsketten zu bauen
- und durch
 - die Förderung des so genannten Umweltverbundes (Kombination von Fußgänger-, Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr [ÖPNV])
 - die Nutzung von Carsharing-Angeboten sowie
 - die gezielte Radverkehrsförderung

gemeinsam zu einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität beizutragen.

Radfahrende, Autofahrer und öffentlicher Nahverkehr sind in Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele also keine Konkurrenten, sondern Partner!

Radfahren muss unwiderstehlich werden

Radverkehrsförderung wird über Parteigrenzen hinweg seit Jahren gefordert. Daher muss der Radverkehr endlich zügig zur wichtigsten, innerstädtischen Mobilitätsalternative ausgebaut werden.

Wer mehr Radverkehr will, muss dem Vorbild anderer Städte folgen und durch eine Angebots-Infrastruktur dafür sorgen, dass sich das Fahrrad zu schnellsten, sichersten und attraktivsten Verkehrsmittel für kurze und mittlere Distanzen entwickelt. Dazu bedarf es ggf. einer **verteilungsgerechten Neuordnung** vorhandener Verkehrsflächen, die dem Radverkehr im Sinne einer Angebotsplanung einen angemessenen Platz einräumt. Beispiele hierfür lassen sich in vielen Städten Deutschlands, der USA und Europas finden – und längst nicht alle sind Metropolen! ⁸ Ferner ist eine sofortige **Erhöhung der Investitionen in Radverkehrsanlagen** unabdingbar.⁹ Hierzu sind Haushaltsmittel umzuschichten und externe **Finanzierungsquellen** (Landes-, Bundes-, EU-Ebene) optimal zu **nutzen**.

⁷ Hinweis: das Platzproblem bleibt bei der Anwendung der Elektromobilität jedoch weiterhin bestehen.

⁸ vgl. z.B. Kiel, Münster, Oslo, New York, Amsterdam, Odense, Kopenhagen, Paris, London

⁹ mindestens: Anpassung an das Bestandverhältnis (derzeit sind 26% des Verkehrsraums sind Geh- und Radwege)

Verschiedene Studien belegen, dass separate Radfahrstreifen auch den Autoverkehr schneller voran bringen und die Zahl der Verkehrsunfälle senken. ¹⁰

Aus Untersuchungen ist ferner bekannt: eine **sichere Infrastruktur**, die Trennung des Radverkehrs vom übrigen Verkehr sowie eine verbesserte Schnittpunktgestaltung sind Erfolgsfaktoren im Rahmen der Radverkehrsförderung.

Gründe für eine konsequente Radverkehrsförderung

- wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaziele
- Mehr Radverkehr = weniger Staus, Lärm und Abgase.
- Verkehrsraum und Parkflächen werden effektiver genutzt.
- Radfahren schon den städtischen Haushalt: jeder Autokilometer kostet die öffentliche Hand 15 Cent, jeder Radkilometer bringt 16 Cent Gewinn¹¹
- geringere Kosten für Ausbau und Erhalt von Infrastruktur
- separate Fahrstreifen für Radfahrer bringen den Autoverkehr schneller vorwärts und sorgen für eine Senkung der Unfallzahlen. Die Verkehrssicherheit erhöht sich. ¹²
- Förderung der frühkindlichen Entwicklung (Motorik)
- aktive Gesundheitsförderung (Einsparungen im Gesundheitswesen)
- verbesserte soziale Teilhabe auch für Einkommensschwächere
- mehr Unabhängigkeit (Rad ist ein jederzeit verfügbares Verkehrsmittel)
- Verbesserung der urbanen Aufenthaltsqualität
- Stärkung klein- und mittelständischer Betriebe
- Belebung der Innenstadt
- Tourismusförderung

¹⁰Protected Bicycle Lanes in NYC, New York City Department of Transportation, September 2014

¹¹ Quelle: Ecological Economics, Volume 113, Mai 2015, S. 106 ff)

¹² Quelle: Environmental Research Letters, „Quantifying the total cost of infrastructure to enable environmentally preferable decisions: the case of urban roadway design“ vom 7.3.2013

Kernforderungen des ADFC

Leistungsfähige und ressourcenschonende Verkehrssysteme sind eine Schlüsselaufgabe für die Stadt der Zukunft. Aus der im Juni 2017 durchgeführten Befragung der Mitglieder der ADFC-Ortsgruppe Flensburg ergaben sich folgende, konkrete Erwartungen in Hinblick auf die zukünftige Gestaltung von Radverkehrsanlagen ¹³:

Knapp 85% aller befragten ADFC-Mitglieder wünschen sich eine gezielte **Stärkung des Umweltverbundes** - also ein Zusammenspiel aus Fußgänger- / Radverkehr und ÖPNV.

Weitaus mehr – nämlich **94 % der Befragten wünschen sich eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils bis zum Jahre 2030**. Die Forderung nach einer **autofreien Innenstadt** hingegen erhoben rund 64% der Befragten.

1. Radverkehrsnetz / Verteilungsgerechtigkeit

Flensburg benötigt zur Anbindung wichtiger Ziele ein durchgängiges, geradliniges, sicheres und komfortables **Radwegenetz** aus qualitativ hochwertigen Radwegen nach dem jeweiligen Stand der Technik. Wo nötig, müssen Verkehrsflächen in angemessener Weise neu verteilt werden. Erhebliche Kosten könnten vermutlich gespart werden, indem man Radwege teert statt sie aufwändig zu pflastern.



In Kopenhagen wurde dem Radverkehr nahezu überall ein sicherer Platz eingeräumt: Radwege sind geteert, gut in Schuss, eben, baulich getrennt und breit genug zum Überholen

¹³ Das Gesamtergebnis der Umfrage ist Anlage 1 dieses Schreibens zu entnehmen

2. Beseitigung von Mängeln und Gefahrenstellen

Mängel und Gefahrenstellen sollten systematisch erhoben und rasch beseitigt werden, z.B. durch Bereitstellung einer städtischen Mängelplattform, Einrichtung einer TBZ-Hotline, regelmäßige Reinigung von und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen und durch Beseitigung von Hindernissen wie Rammschutzbügeln, Astwerk, Unrat, Glasscherben etc.

3. Verbesserte Verkehrsüberwachung

Falschparker auf Radwegen stellen ein Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs dar. Sie sollten stärker überwacht, gebührenpflichtig verwarnet und nötigenfalls abgeschleppt werden.



Falschparker auf Geh- und Radwegen sind gefährlich

4. Höhere Investitionen in den Fahrradverkehr

Es sollten - entsprechend dem Bestandsverhältnis bei den Verkehrsflächen - **mindestens** 26% der Investitionen in den Ausbau und Erhalt von Geh- und Radwegen investiert und verfügbare Finanzierungsquellen (auch externe) systematisch genutzt werden.

Der ADFC geht davon aus, dass – in Anlehnung an Städte wie Amsterdam und Kopenhagen – **jedes Jahr pro Kopf 30 Euro** investiert werden müssen, um die Verhältnisse für den Radverkehr zügig zu verbessern.¹⁴ Dies entspräche einem Investitionsbetrag von **2,82 Millionen Euro jährlich**.

¹⁴ Quelle: ADFC-Magazin „Radwelt“, Ausgabe Juli 2017, S. 12

5. Barrierefreiheit

Straßenbelag, Übergänge, Absenkungen im Bereich von Grundstücksein- und ausfahrten und Bordsteine sollten (auch in Natursteinstraßen) behindertengerecht und fahrradfreundlich ausgeführt werden.



Positivbeispiel für einen barrierefreien Übergang
zwischen Straßenteilen

6. Umlaufsperrn

So genannte Umlaufsperrn sind Hindernisse, die z.B. für Räder mit (Kinder-)Anhängern nur schwer passierbar sind. Sie sollten daher weitestgehend reduziert, die verbleibenden Sperrn durch bessere Lösungen ersetzt werden.



Umlaufsperrn sind für Radfahrende oft problematisch

7. Schutz- und Radfahrstreifen

Es sollte mehr farblich markierte Schutz- und Radfahrstreifen geben.



Schutzstreifen bieten eine trügerische Sicherheit, wenn sie in der Türöffnungs-Zone (dooring zone) parkender Pkw geführt werden. Sie werden auch häufig als Parkstreifen missbraucht.

8. Rad-Schnellwege

Es sollte innerstädtische und überregionale Rad-Schnellwege für direkte Verbindungen ins Zentrum, zwischen einzelnen Stadtteilen und die Anbindung der Umland-Gemeinden geben.



Die Stadt **Paris** plant eine Vielzahl von Radschnellwegen durch die französische Hauptstadt

9. Fahrradkultur

Radverkehr sollte stärker beworben werden, z.B. durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit, touristische Angebote (wie z.B. Elektro-Rikschas in der Innenstadt), Mobilitätserziehung an Schulen, Integrationsangebote, Veranstaltungen, Kampagnen, Info-Abende, Werbeträger, PR-Material etc.



Fahrrad-Rikschas als Touristen-Attraktion
(hier: Nyborg / Kopenhagen)

10. Fahrradfreundlicher Einzelhandel

Untersuchungen zeigen, dass gerade auch der innerstädtische Handel von mehr Radverkehr profitiert. Kurz gesagt: Radfahrende sind die besseren Kunden. Immer mehr Einzelhändler erkennen dies und bieten einen entsprechenden Service. Die Möglichkeiten, mit dem Rad zum Einkaufen zu fahren, sollten daher gestärkt werden (z.B. durch das Vorhalten von Lastenrädern, Abstellanlagen etc.)



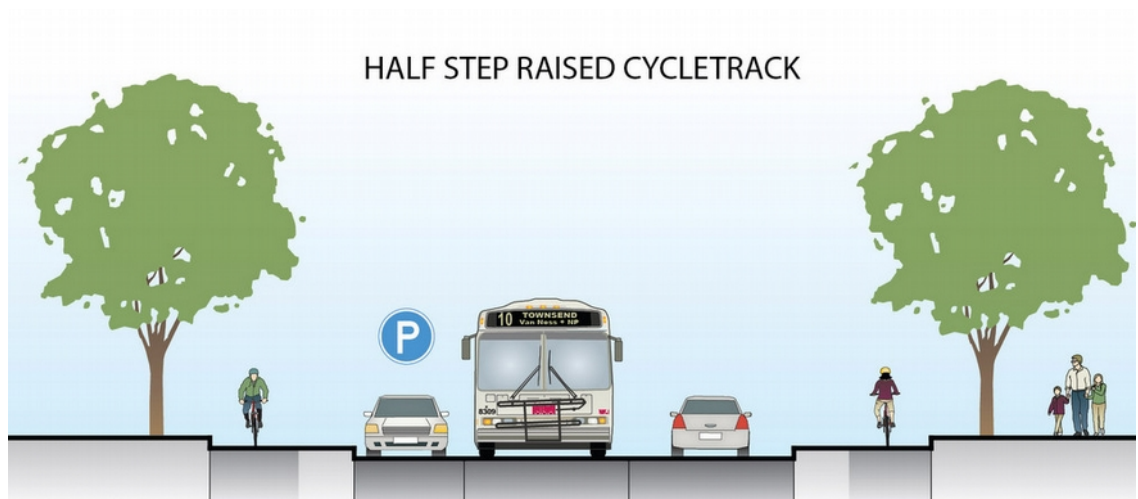
Abstellanlagen für Fahrräder vor einem Discounter

11. Kombination von Radverkehr und ÖPNV

Die Möglichkeiten zur Kombination von Radverkehr und öffentlichem Personennahverkehr (Busse, Züge) sollten - z.B. durch verbesserte Fahrradmitnahme und Abstellanlagen im Bereich von Haltestellen - verbessert werden.

12. Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

An Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeiten ab 50 km/h sollte es für jede Richtung **baulich getrennte, zwei Meter breite Radverkehrsanlagen** geben (z.B. Hochbordradwege oder baulich geschützte Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau; sog. 'protected bike lanes').



Beispiel für jeweils durch eine Halbstufe baulich getrennte Radverkehrsanlagen

13. Tempo 30 bei Mischverkehr

Wenn Radverkehr zusammen mit anderen Verkehrsarten geführt wird, sollte im Stadtgebiet generell Tempo 30 gelten.

14. Freigabe von Einbahnstraßen

Einbahnstraßen sollten stets in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden.

15. Aufstellbereiche für Radfahrende

Im Mischverkehr (Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt), sollte es vor jeder Ampel einen Aufstellbereich für Radfahrende geben.



Beispiel für einen Fahrrad-Aufstellbereich im Mischverkehr

**Weitere Erwartungen zum Thema Radverkehrsförderung
entnehmen Sie bitte der Anlage 1 unseres Positionspapiers!**

Best practice-Beispiele

Studien belegen: eine gute Radverkehrs-Infrastruktur ist die wichtigste Voraussetzung für die zügige Steigerung des Radverkehrsanteils. Eine entschlossene und konsequente Radverkehrsförderung entlastet die Umwelt und den motorisierten Verkehr. So profitiert die gesamte Stadt von mehr Radverkehr!

Wie eine gute und sichere Radverkehrs-Infrastruktur hergestellt werden kann, ist kein Geheimnis.

Hier einige Beispiele:



Typisches Kreuzungsdesign in Kopenhagen: Fußgängerfurt markiert, Haltelinie für Radfahrende vorgezogen, Radweg separiert, Radwegeverlauf über die Kreuzung hinweg farblich gekennzeichnet



Baulich getrennter Radweg in Kopenhagen
(Busse fahren auf der Fahrbahn)



Fahrrad-Parkhaus in einem Einkaufszentrum in Kopenhagen
(inkl. Fahrrad-Werkstatt)



cykel slangen – eine von vielen Fahrradbrücken in Kopenhagen

Wunsch-Routen

Aufgrund einer privaten und auf eigene Kosten durchgeführten Initiative des ADFC-Ortsgruppen-Mitglieds Tim Meyer-König wurde ergänzend eine Online-Umfrage zum Thema Wunschrouten durchgeführt, die von weit über 600 Teilnehmerinnen und Teilnehmern beantwortet wurde. Die Ergebnisse aus dieser Befragung werden gesondert präsentiert.

**Radverkehrsförderung ist eine
Investition in die Zukunft
der Stadt Flensburg und ihrer Umland-Gemeinden!**

gez.
ADFC-Ortsgruppe Flensburg

Anlage:
Interne Mobilitätsumfrage der ADFC-Ortsgruppe Flensburg

**Ergebnis der Mitgliederbefragung
anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung zum "Masterplan Mobilität" (2017)**

Cluster	Thema	Aussage	Bewertung	Platz
Infrastruktur	Radverkehrsnetz / Verteilungsgerechtigkeit	Flensburg benötigt zur Anbindung wichtiger Ziele ein durchgängiges, geradliniges, sicheres und komfortables Radwegenetz aus qualitativ hochwertigen Radwegen nach dem jeweiligen Stand der Technik. Wo nötig, müssen Verkehrsflächen in angemessener Weise neu verteilt werden.	4,85	1
Verkehrssicherheit	Beseitigung von Mängeln und Gefahrenstellen	Mängel und Gefahrenstellen sollten systematisch erhoben und rasch beseitigt werden, z.B. durch Bereitstellung einer städtischen Mängelplattform, Einrichtung einer TBZ-Hotline, regelmäßige Reinigung von und Winterdienst auf Radverkehrsanlagen und durch Beseitigung von Hindernissen wie Rammschutzbügeln, Astwerk, Unrat, Glasscherben etc.	4,82	2
Verkehrssicherheit	Verbesserte Verkehrsüberwachung	Falschparker auf Radwegen sollten stärker überwacht, gebührenpflichtig verwarnet und nötigenfalls abgeschleppt werden.	4,73	3
Radverkehrsförderung	Höhere Investitionen in den Fahrradverkehr	Es sollten - entsprechend dem Bestandsverhältnis bei den Verkehrsflächen - mindestens 26% der Investitionen in den Ausbau und Erhalt von Geh- und Radwegen investiert und verfügbare Investitionsquellen (auch externe) systematisch genutzt werden.	4,70	4
Infrastruktur	Barrierefreiheit	Straßenbelag, Übergänge, Absenkungen im Bereich von Grundstücksein- und ausfahrten und Bordsteine sollten (auch in Natursteinstraßen) behindertengerecht und fahrradfreundlich ausgeführt werden	4,52	5
Verkehrssicherheit	Umlaufsperrn	So genannte Umlaufsperrn sind z.B. für Räder mit (Kinder-)Anhänger nur schwer passierbar. Sie sollten daher weitestgehend reduziert, die verbleibenden Sperrn durch bessere Lösungen ersetzt werden.	4,42	6
Infrastruktur	Schutz- und Radfahrstreifen	Es sollte mehr farblich markierte Schutz- und Radfahrstreifen geben.	4,39	7
Infrastruktur	Rad-Schnellwege	Es sollte innerstädtische und überregionale Rad-Schnellwege für direkte Verbindungen ins Zentrum, zwischen einzelnen Stadtteilen und die Anbindung der Umland-Gemeinden geben.	4,33	8
Radverkehrsförderung	Fahrradkultur	Radverkehr sollte stärker beworben werden, z.B. durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit, touristische Angebote (Elektro-Rikschas in der Innenstadt), Mobilitätserziehung an Schulen, Integrationsangebote, Veranstaltungen, Kampagnen, Info-Abende, Werbeträger, PR-Material etc.	4,33	9
Radverkehrsförderung	Fahrradfreundlicher Einzelhandel	Die Möglichkeiten, mit dem Rad zum Einkaufen zu fahren, sollten gestärkt werden (z.B. durch das Vorhalten von Lastenrädern, Abstellanlagen etc.)	4,27	10
Multimodalität / Logistik	Kombination von Radverkehr und ÖPNV	Die Möglichkeit zur Kombination von Radverkehr und öffentlichem Personen-Nahverkehr (Busse, Züge) sollte - z.B. durch verbesserte Fahrradmitnahme und Abstellanlagen im Bereich von Haltestellen - verbessert werden.	4,24	11
Infrastruktur	Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen	An Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeiten ab 50 km/h sollte es baulich getrennte, zwei Meter breite Radverkehrsanlagen geben (z.B. Hochbordradwege oder baulich geschützte Radfahrstreifen auf Fahrbahn-Niveau; sog. 'protected bike lanes').	4,21	12
Verkehrssicherheit	Tempo 30 bei Mischverkehr	Wenn Radverkehr zusammen mit anderen Verkehrsarten geführt wird, sollte im Stadtgebiet generell Tempo 30 gelten.	4,12	13

**Ergebnis der Mitgliederbefragung
anlässlich der Öffentlichkeitsbeteiligung zum "Masterplan Mobilität" (2017)**

Cluster	Thema	Aussage	Bewertung	Platz
Infrastruktur	Freigabe von Einbahnstraßen	Einbahnstraßen sollten stets in beide Richtungen für den Radverkehr freigegeben werden.	4,12	14
Infrastruktur	Aufstellbereiche für Radfahrende	Im Mischverkehr (Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt), sollte es vor jeder Ampel einen Aufstellbereich für Radfahrende geben.	4,12	15
Verkehrssicherheit	Präventionsangebote	Präventionsangebote wie die schulische Verkehrserziehung, Fahr- und Sicherheitstrainings, Fahrrad-Sicherheitschecks usw. sollten ausgebaut werden.	4,09	16
Infrastruktur	Fahrradfreundliche Ampelschaltungen	Es sollte "grüne Wellen" für den Radverkehr geben..	4,06	17
Infrastruktur	Weniger Anforderungsampeln	Für Radler ist es wichtig, unterwegs nicht zu viele Zwischenstopps einzulegen. Die Zahl der Anforderungsampeln sollte daher reduziert werden.	4,06	18
Infrastruktur	Fahrrad-Parken an Mobilitätsknoten	An wichtigen Mobilitätsknoten (z.B. am BHF) sollte es sichere, ggf. kostenpflichtige Abstellmöglichkeiten bzw. eine Rad-Station (Fahrradparkhaus) geben.	4,03	19
Infrastruktur	Fahrradstraßen	Es sollte mehr Fahrradstraßen geben, in denen Radfahrende Vorrang genießen und nebeneinander fahren können.	4,00	20
Radverkehrsförderung	Förderung fahrradfreundlicher Betriebe	Fahrradfreundliche Betriebe sollten stärker gefördert werden, z.B. durch die Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" (MdRzA), Aktionen des Klimapaktes und verstärkte Nutzung des Dienstfahrrad-Privilegs.	3,94	21
Infrastruktur	Zusätzliche Abstellmöglichkeiten	Es sollten zusätzliche Abstellanlagen an wichtigen Punkten z.B. im Bereich von Bildungseinrichtungen, Nahversorgern, Gaststätten, Freizeiteinrichtungen, in der Innenstadt, in Naherholungsgebieten und an Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs (bike+ride) errichtet werden - vgl. Kieler "Bügelprogramm"!	3,88	22
Infrastruktur	Feldversuch "Rechtsabbiegen bei rot"	Für Radfahrende sollte in der Stadt ein Feldversuch "Rechtsabbiegen bei rot" durchgeführt werden.	3,85	23
Infrastruktur	Baulich getrennte Radverkehrsanlagen	Der Radverkehr sollte wo immer möglich getrennt vom übrigen Verkehr verlaufen (z.B. durch Niveau-Unterschiede; vgl. Niederlande).	3,76	24
Infrastruktur	Bahndamm-Radeln	Der alte Bahndamm sollte in die Netzplanung einbezogen und für den Radverkehr freigegeben werden.	3,70	25
Multimodalität / Logistik	Lasten-Fahrräder	Innerstädtisch sollten verstärkt Lasten-Fahrräder eingesetzt werden (z.B. Leihmöglichkeiten im Einzelhandel oder im Rahmen der Logistik (bei Kurier- und Lieferdiensten, der Stadtreinigung).	3,61	26
Infrastruktur	Reduzierung des "toten Winkels" für Rechtsabbieger	An Kreuzungen sollten Verkehrsspiegel installiert werden, um den "toten Winkel" für Rechtsabbieger (vor allem Lkw) zu minimieren.	3,61	27
Infrastruktur	Beleuchtung	Radverkehrsanlagen sollten stets gut beleuchtet sein, damit sie sicher und angestrichelt befahren werden können.	3,48	28
Infrastruktur	Kennzeichnung / Wegweisung	Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr sollten für alle erkennbar und in geeigneter Weise gekennzeichnet sein, und es sollten mehr Wegweiser installiert werden, um die Orientierung zu erleichtern.	3,33	29