

## Tagesordnung I Punkt 7 der öffentlichen Sitzung am 10. Mai 2012

Antrags-Nr. 12-F-03-0071

### Radverkehrskonzept in Wiesbaden

- Antrag der Stadtverordnetenfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.05.2012 -

„Das Fahrrad muss bis Ende 2012 selbstverständlicher Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik sein und bei allen Konzepten für Verkehr, Stadtentwicklung und Raumordnung angemessen berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang erwartet die Bundesregierung von den zuständigen Akteuren auf lokaler und regionaler Ebene, dass die Förderung des Fahrradverkehrs mit konkreten und - wo sinnvoll und möglich - mit messbaren Zielen verknüpft wird.“ (Nationaler Radverkehrsplan 2002 - 2012).

„Der Radverkehr in Wiesbaden soll gestärkt werden, damit auch in Wiesbaden die Bedingungen für den Umstieg auf das Fahrrad verbessert werden. Es ist daher erklärtes Ziel, einen qualitätsorientierten Radverkehrsplan zu erarbeiten und umzusetzen. Bei der Ausarbeitung des Planes ist eine breite Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung bereits in der Entwicklungsphase sicherzustellen.“ (Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD für die laufende Wahlperiode 2011-2016).

Das Radfahren findet erfreulicherweise auch in Wiesbaden immer mehr Anhängerinnen und Anhänger. Spätestens seitdem die Elektrofahrräder auf dem Vormarsch sind, ist auch die Topographie kein Hinderungsgrund mehr auf das umweltfreundliche und der Fitness zuträgliche Verkehrsmittel umzusteigen. Neben positiven Umwelt- und Gesundheitsaspekten hat das Radfahren noch die Vorteile, dass es kostengünstig ist, das Straßennetz entlastet, zu einer lebenswerten Stadt beiträgt und ein Wirtschafts- und Tourismusfaktor ist.

Ein lückenhaftes Radwegenetz, subjektive Aspekte („ich würde ja gerne, aber ich traue mich nicht“) sowie andere Infrastrukturdefizite halten jedoch noch viele Radfahrerinnen und Radfahrer davon ab, das Zweirad regelmäßig zu nutzen.

Es ist deshalb unumgänglich, ein **Radverkehrskonzept** für Wiesbaden zu erstellen, um eine politische Zielgröße für den Modal Split im Radverkehr zu erhalten und eine aktuelle Handlungsgrundlage für den Ausbau der Radinfrastruktur zu erstellen. Ergänzend sollen die **Mittel** für Konzepterstellung und -umsetzung in den Haushalt eingestellt werden. Eine der dringendsten Maßnahmen, die Radverbindung Westend-Hauptbahnhof, soll vorab sofort umgesetzt werden.

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten,

1. ein **Radverkehrskonzept** mit breiter öffentlicher Beteiligung von einem erfahrenen Planungsbüro erstellen zu lassen. Dieses soll folgende Bestandteile enthalten:

1.1. Bestands- und Mängelanalyse:

Das bestehende Angebot wird aufgenommen. Es erfolgt eine Auswertung vorliegender Daten, Planungen und Konzepte. Die Ergebnisse bieten die Grundlage für die Mängelanalyse, in der Konflikte und Problempunkte herausgearbeitet und dargestellt werden.

---

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgt u. a. mittels eines Fragebogens zum Radverkehr. Dabei können beispielsweise der Fragebogen der Stadt Trier und das Vorgehen nach dem BYPAD (Bicycle Policy Audit) Verfahren Orientierung bieten.<sup>1</sup>

Neben den bereits aktiven Radfahrerinnen und Radfahrern sollen auch potentielle Radfahrerinnen und Radfahrer nach den Gründen, die sie bislang vom Radfahren abhielten, gefragt werden.

### 1.2. Neudefinition des Radverkehrsnetzes:

Ziel ist, alle relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs über ein Radverkehrsnetz für die Gesamtstadt zu erschließen. Das Netz soll lückenlos sein und direkt, komfortabel, attraktiv und sicher befahrbare Verbindungen definieren. Es werden Aussagen über mögliche Arten der Führung des Radverkehrs gemacht. Hierzu zählen beispielsweise einerseits Schnelltrassen für Pedelecs / E-Bikes, direkte ampelfreie Fahrradrouten durch die Wohngebiete ins Zentrum, andererseits kombinierte Rad- und Fußwege, Öffnung von Parkwegen und Fußgängerzonen oder Mischflächen (Shared Space).

Bei der Wahl der Führung des Radverkehrs ist immer zu bedenken, dass Radfahrerinnen und Radfahrer keine homogene Gruppe sind, sondern verschiedene Anforderungen erfüllt werden müssen, z.B. für

- die auf schnelle und direkte Verbindungen optimiert Fahrenden
- die primär auf Sicherheit bedachten Fahrerinnen und Fahrer
- Berufspendlerinnen und -pendler, Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten, der Kinder und der Älteren usw.

Ein Haupttroutennetz mit vordringlicher Verbindungsfunktion sollte festgelegt werden. Dieses ist prioritär umzusetzen.

Verbindungen für Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland sind auszubauen.

### 1.3. Maßnahmendefinition:

Aus den Ergebnissen der Mängelanalyse sind konkrete Maßnahmen des Radverkehrskonzepts abzuleiten. Dabei sind Aussagen zu den folgenden Handlungsfeldern zu machen:

- a. Maßnahmen zur Behebung von Netzlücken und zur Verbesserung der Verkehrs- und Infrastrukturqualität mit Prioritätensetzung (vgl. 1.2)
- b. Kennzeichnung / Beschilderung des Radwegenetzes
- c. Optimierung der Sicherheit und Schnelligkeit der Verbindungen
- d. Betrachtung der Besonderheiten des Elektrofahrradverkehrs, z.B. durch Schnell-trassen
- e. Ausbau des Angebots an Abstellanlagen
- f. Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV
- g. Service- und Dienstleistungsangebote für den Radverkehr
- h. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen / Imagekampagne für das (E-) Radfahren
- i. Tourismusangebote
- j. Verkehrserziehung an Schulen
- k. Ansprechpartner bei der Stadt für Belange der Radfahrerinnen und Radfahrer, „Fahrradbüro“

Dazu gehört die Integration des Radverkehrskonzepts in den Verkehrsentwicklungsplan und die Definition der Zielgröße Modal Split für den Radverkehr mit der Benennung geeigneter Maßnahmen zur Umsetzung und Erstellung eines Zeitplans zur Umsetzung.

<sup>1</sup> Fragebogen der Stadt Trier:

<http://cms.trier.de/stadt-trier/Integrale?SID=CRAWLER&MODULE=Frontend&ACTION=ViewPage&Page.PK=1226>

Bei der Audit-Methode BYPAD füllen Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Stadtverwaltung und den lokalen Radverkehrsorganisationen jeweils Fragebögen aus, der die unterschiedlichen Auffassungen über den Entwicklungsstand der Radverkehrspolitik aufzeigt. Im Anschluss daran werden kontroverse Standpunkte in einem moderierten Prozess von einem/einer Auditor/in miteinander diskutiert. Ziel ist es, zu einer gemeinsamen Beurteilung zu kommen und daraus Qualitätsziele und Maßnahmen für die Zukunft abzuleiten.

[http://www.bypad.org/cms\\_site.phtml?id=551&sprache=de](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=551&sprache=de)

Seite 2 des Beschlusses 0228 vom 10. Mai 2012

---

Eine ständige Erfolgskontrolle ist einzurichten, die eine zeitnahe Nachsteuerung ermöglicht. Dies beinhaltet u.a. die Durchführung von Zählungen, die Anlage einer Unfalldatenbank, regelmäßige Berichte an die Stadtverordnetenversammlung.

2. die **Mittel** in den kommenden Haushalt einzustellen:

Für das Radverkehrskonzept sind einmalig 50.000 Euro in den Haushalt 2012/2013 einzustellen.

Es ist eine zusätzliche Stelle für einen Radverkehrsplaner einzurichten.

Als Richtwert für den Radverkehr gelten 5 Euro / pro Einwohner, d.h. für Wiesbaden 1,375 Mio Euro / Jahr (inkl. Öffentlichkeitsarbeit, ca. 2 Prozent). Diese sind jährlich zur Umsetzung der Maßnahmen in den Haushalt einzustellen.

3. die Radverkehrsverbindung zwischen Westend und Hauptbahnhof vorab der Erstellung des Konzepts umzusetzen, da auf dieser Relation nachweislich ein Nachfragemaximum besteht, das mit Sicherheit auch in dem zu erstellenden Konzept abgebildet werden wird. Es ist deshalb nicht nötig auf das Konzept zu warten, um die Maßnahme umzusetzen.

---

### Beschluss Nr. 0228

Der Antrag der Stadtverordnetenfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.05.2012 betr.

Radverkehrskonzept für Wiesbaden

wird abgelehnt.

Dem Magistrat  
mit der Bitte um weitere Veranlassung

Wiesbaden, .05.2012

Nickel  
Stadtverordnetenvorsteher

Der Magistrat  
-16 -

Wiesbaden, .05.2012

Dezernat IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme

Dr. Müller  
Oberbürgermeister