

Offensive für den Radverkehr in Herne

Positionen des ADFC für Oberbürgermeister, Rat und Verwaltung in der Wahlperiode 2020-2025

Herne braucht eine Verkehrswende.

Selbst in der sich weiter zuspitzenden Klimakrise wuchs die Zahl der in Herne zugelassenen Pkw im Jahr 2019, Tendenz steigend. In Herne stammt ein erheblicher Teil der CO₂-Emissionen aus dem Sektor Verkehr. Der steigende Autoverkehr gefährdet die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, schadet dem Klima und der Gesundheit der Bürger*innen. Kurz gesagt, er beeinträchtigt die Lebensqualität in der Stadt erheblich.

Eine Verkehrswende bedeutet für uns eine deutliche Reduzierung des Autoverkehrs, eine massive Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Rad- und Fußgängerverkehrs.

Herne ist Mitglied der Arbeitsgemeinschaft der fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS). Deren Zielsetzung ist u. a. ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent bis 2030 – aktuell liegt er in Herne deutlich unter 10 Prozent. Es gibt also noch viel zu tun!

Für uns sind 25 Prozent Radverkehrsanteil aber nur der Anfang. Wir glauben, dass wir langfristig noch viel mehr Radverkehr brauchen und zugleich weniger Autoverkehr, wenn wir eine nachhaltige Verkehrswende erreichen wollen. Was den Radverkehr angeht, so ist unsere Vision für Herne ganz klar: Ein enges Netz von Radwegen auf allen größeren Straßen mit fahrradfreundlichen Kreuzungen und Radstraßen, so dass Menschen jeden Alters jeden Stadtteil direkt und sicher mit dem Rad erreichen können.

Um dies zu erreichen, haben wir für Herne 13 Forderungen entwickelt, die Herne von der Autostadt zur Fahrradstadt machen sollen.

Wir erwarten von der Umsetzung dieser Forderungen weniger Stress, Lärm und Abgase im öffentlichen Raum sowie ein entspannteres Miteinander, ein gesünderes Stadtklima, bezahlbare Mobilität und mehr Lebensqualität für alle.

1. Offensive für sicheren und guten Fahrradverkehr.

Der ADFC Herne fordert von Rat und Verwaltung eine Offensive für sicheren und guten Fahrradverkehr. Radfahrende und zu Fuß Gehende dürfen in unserer Stadt nicht länger an den Rand gedrängt werden. Sie brauchen gute, klar getrennte, sichere Wege und mehr Raum, auch auf Kosten von Parkraum und Fahrstreifen für Autos. Durch eine gerechte Verteilung des Straßenraums lässt sich der Anteil des Rad- und Fußverkehrs steigern und der alltägliche Verkehrsstau stoppen.

2. Radverkehrskonzept für Herne

Ein komplettes in sich geschlossenes Netz von Radverkehrsanlagen ist bislang auf Herner Stadtgebiet nicht realisiert. Wir erwarten die zügige Erarbeitung eines Radverkehrskonzepts für die Stadt Herne mit Anbindung an regionale und überregionale Radwege und die vollständige Umsetzung eines Radhauptnetzes in hohem Ausbaustandard bis Ende 2025. Planung und Ausbau erfolgen gemäß den jeweils gültigen Regelwerken, insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Das erfordert eine verbindliche, vom Rat zu beschließende und zu kontrollierende Planung, ihre Finanzierung und ihre Umsetzung in den kommenden fünf Jahren.

Die großen Verbindungsstraßen sind oftmals der kürzeste und schnellste Weg zum Einkauf, zur Arbeit etc.. Wer mehr Radverkehr möchte, wird nicht umhinkommen, diese mit Radwegen auszustatten und dafür Autospuren zu reduzieren. Wichtig ist uns dabei, dass der Umbau möglichst ressourcenschonend ohne größeren baulichen Aufwand geschieht und beispielsweise der alte Baumbestand so weit wie möglich erhalten wird.

3. Sofortmaßnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Gefahrenstellen

An viel zu vielen Stellen sind die Routen für den Radverkehr in einem desaströsen Zustand. Wir fordern entschieden Sofortmaßnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Gefahrenstellen für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Konkret heißt das:

- + die Stadt startet, unterstützt durch Bürgerbefragungen, Sofortmaßnahmen zur zügigen Beseitigung von Schlaglöchern, gefährlichen Hindernissen, unzureichenden Bordsteinabsenkungen, schlechter Baustellenführung und gefährlichen Engstellen
- + gefährliche Lücken im Rad-Netz auf viel befahrenen Straßen werden durch provisorische Maßnahmen zügig geschlossen
- + alle bereits bestehenden Abschnitte im Radhauptnetz werden zeitnah durchgehend farbig markiert
- + die Stadt unternimmt schnelle Schritte, um besonders unfallträchtige Kreuzungen zu entschärfen, etwa durch Tempo 30, getrennte Grünphasen oder Abbiegeverbote für LKW
- + rund um alle Herner Schulen werden sichere Fahrradzonen mit Pflicht-Tempo 30 für den Autoverkehr eingerichtet, ebenso vor Seniorenheimen und Krankenhäusern
- + unfallträchtige freie Rechtsabbieger werden beseitigt

4. Fahrradstraßen und -zonen einrichten, Einbahnstraßen öffnen

Wir fordern die Einrichtung weiterer neuer Fahrradstraßen. Ferner fordern wir die Umwandlung eines Teils der bestehenden Tempo-30-Zonen in Fahrradzonen i. S. der StVO-Novelle 2020. Bei unverträglichen Verkehrsmengen werden Kfz-Durchgangsverkehre in Fahrradstraßen und -zonen unterbunden.

Einbahnstraßen werden mit dem Ziel überprüft, weitere für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben.

5. Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind in Konflikt- und Kreuzungsbereichen deutlich durch eine rote Farbe (z.B. farbiger Asphalt) vom übrigen Straßenraum abgesetzt.

Geh- und Radwege sind räumlich voneinander getrennt, min. durch 30 cm taktile Streifen.

Radwege sind durchgängig, sicher und zügig befahrbar. Ihre Führung ist unterbrechungsfrei.

Bordsteine quer zur Fahrtrichtung sind auf 0 cm abgesenkt. Bevorrechtigte Geh- und Radwege werden jeweils niveaugleich weitergeführt und sind optisch sowie baulich eindeutig hervorgehoben oder der Radweg wird als Radfahrstreifen weitergeführt.

6. Bessere Instandhaltung und Wartung von Radwegen

Das Fahrradfahren in Herne wird häufig durch bauliche Schäden an den Radwegen erschwert. Im Rahmen einer regelmäßigen Wartung ließen sich viele dieser Schäden sicherlich schnell beheben. Zur Wartung gehört für uns auch eine Reinigung der Radwege. In Herne wird auf vielen Strecken weder Laub noch Schnee geräumt, so dass die Fahrbahn extrem rutschig wird. Auch deshalb fahren im Herbst und Winter deutlich weniger Menschen in Herne mit dem Rad. Ein Winterdienst auf Radwegen ist übrigens auch ein Kriterium der AGFS.

Gepflegte Radwege = zufriedene Radler: wenn die Stadt Herne ihre Radwege pflegt, in dem sie Schäden behebt und angrenzende Hecken beschneidet, steigen die Menschen lieber auf das Fahrrad.

7. Mehr Stellplätze für Fahrräder

Die Möglichkeit, Fahrräder sicher im öffentlichen Raum zu parken, muss in Herne stark verbessert werden. Auch E-Bikes und Lastenräder brauchen Platz. In den dicht bebauten Stadtbezirken gelingt dies nur auf Kosten von Auto-Parkplätzen

Konkret heißt das:

- + es werden erheblich mehr und qualitativ gute Fahrradabstellanlagen errichtet, vor allem in den Innenstadtbezirken, vor öffentlichen Einrichtungen und bei Unternehmen
- + es soll an allen ÖPNV- Knotenpunkten bedarfsgerecht Mobilstationen, Radabstellplätze und Boxen geben
- + in der Umgebung von öffentlichen Gebäuden (Schulen, Krankenhäusern, Verwaltungen, Kultureinrichtungen etc.) werden Auto-Parkplätze zugunsten von Fahrradabstellanlagen umgebaut

- + die Radstation am Hauptbahnhof Wanne-Eickel bedarf einer Reaktivierung, die Errichtung einer Radstation im Bereich des Herner Bahnhofs soll geprüft werden

8. Konsequentes Vorgehen der Behörden gegen das Parken auf Radwegen

Das verbreitete Falschparken auf Radwegen gefährdet akut Radfahrende, zwingt sie in den fließenden Autoverkehr oder in die Nähe gefährlicher Straßenbahnschienen, und provoziert so Unfälle und Stürze. Das darf nicht länger toleriert werden.

Konkret heißt das:

- + es wird mehr Personal in der Verkehrsüberwachung eingesetzt
- + Kontrollen werden verstärkt, der Fokus liegt auf dem Geh- und Radwegeparken
- + falsch Parkende werden konsequent abgeschleppt

9. Adäquate Erhöhung des Budgets für den Radverkehr im städtischen Haushalt

Die Stadt Herne will den Radverkehrsanteil von unter 10 auf 25 Prozent steigern – zumindest wenn sie sich an die Vorgaben der AGFS hält. Für uns ist daher klar, dass auch das Budget für den Radverkehr deutlich erhöht werden muss. Laut Bundesverkehrsministerium sollten die Ausgaben bei Städten, die sich als „Aufsteiger“ beim Thema Radverkehr sehen, bei jährlich 13 – 18 € pro Person liegen, in Bochum liegen sie in den letzten Jahren zwischen 5 und 7,50 €. Zum Vergleich: In Dortmund sollen bis 2022 jährlich 6 Mio. für den Radverkehr ausgegeben werden, das entspricht etwa 10 € per Person. In jedem Fall sind deutlich höhere Investitionen erforderlich, um die baulichen Lücken im Haupttroutennetz in angemessener Zeit zu beseitigen und dadurch den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen. Haushaltsmittel sollten für eine stufenweise Umsetzung erforderlicher Maßnahmen eingeplant werden (z.B. in Form eines 5-Jahres-Plans).

10. Einstellung von mehr Radverkehrsplanern, die an allen Planungen zum Radverkehr beteiligt werden müssen.

Die Stelle des/der Radverkehrsbeauftragten ist in Herne seit geraumer Zeit unbesetzt, die Aufgaben werden derzeit von der Mobilitätsbeauftragten zusätzlich zu deren originären Aufgaben übernommen. Für einen Ausbau des Radwegenetzes muss die Stadt mehr Planer*innen beschäftigen, die über das nötige Knowhow verfügen. Andere Städte haben die Notwendigkeit zusätzlicher Radverkehrsplaner bereits erkannt, z. B. bewilligte der Rat der Stadt Dortmund eine Aufstockung von 4,5 auf 14,5 Stellen. Wir wollen, dass Herne diesem Beispiel folgt und mindestens zwei weitere Radverkehrsplaner*innen einstellt. Diese zusätzlichen Stellen sind erforderlich, um schnelles Planen, Genehmigen und Bauen von Radinfrastruktur zu ermöglichen.

11. Einhaltung der geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Dies bedeutet z.B. durchgängige, breite und deutlich markierte Radwege, klare Trennung von Fuß- und Radwegen, unkomplizierte Radwege-Führung an Kreuzungen.

Für den Radverkehr gibt es klare Empfehlungen, deren Beachtung auch Kriterium für die Mitgliedschaft in der AGFS ist. Gleichwohl werden diese Vorgaben in Herne vielfach noch

missachtet, insbesondere die lichte Mindestbreite der Radwege wird oft unterschritten. Gerade die Breite der Radwege und die unkomplizierte Radwege-Führung an Kreuzungen (z. B. durch Ampelvorrangschaltungen) entscheiden aber wesentlich darüber, ob die Radfahrer*innen sicher und schnell zum Ziel kommen.

12. Transparenz und Beteiligung

Fahrradfahrende erleben täglich die Mängel und Versäumnisse im Radverkehr der Stadt. Sie wollen mitreden über Schwachstellen, bei Sofortprogrammen und Planungen. Wir fordern eine wirkliche und ernst gemeinte Transparenz und Beteiligung bei Planung und Umsetzung.

Die für den Radverkehr zuständige Verwaltung muss bürgerorientiert gestärkt, effizienter und handlungsfähiger werden, mit klaren Abläufen, nachvollziehbaren Planungen und gutem Management.

Konkret heißt das:

- + Sofortprogramm und Prioritätensetzungen beim Rad-Netz werden öffentlich diskutiert, Print- und Onlinemedien werden aktivierend genutzt
- + die Verwaltung startet ein öffentliches Planungstool mit Einsicht der Bürger*innen in alle Radwege-Planungen und Umsetzungen
- + die Verwaltung ermöglicht dort die digitale Meldung von Mängeln, Stolperfallen und Verunreinigungen, welche sie schnell behebt und Rückmeldung gibt
- + es muss ein städtisches Baustellenmanagement geben, das Radfahrende sicher an dortigen Engstellen vorbeiführt; dazu gehört auch, zu kontrollieren, ob Oberflächen vernünftig instandgesetzt wurden
- + die „Projektgruppe Radverkehr“ wird gestärkt durch verbindliche Verfahrens- und Zeitplanung, aktuelle Planungstools sowie rechtzeitige Beratungsvorlagen als Plattform der Abstimmung mit Verkehrsexpertinnen und -experten von Parteien und Verbänden

13. Besondere Projekte

Verlängerung des FdG-Radweges

Im vergangenen Jahr wurde ein Teil des FdG-Radweges zwischen Werderstraße und Langforthstraße (auf der Trasse der ehemaligen Zechenanschlussbahn) eröffnet. Dieser Radweg entfaltet jedoch erst seine volle Wirkung, wenn er von der Werderstraße über die Fabrikstraße bis zur Bahnhofstraße (Höhe Eisenbahnbrücke) erweitert wird und somit eine direkte Verbindung zwischen Fußgängerzone Bahnhofstraße und dem „Herner Meer“ entsteht.

Wir fordern die Verlängerung des FdG-Radweges bis zur Bahnhofstraße.

Verlängerung des Hibernia-Zulaufgrabens

Im Rahmen der Erschließung des „Blumenthal“-Geländes ist es möglich, auf ehemaligen Bahntrassen eine Anbindung des Geländes an den Hibernia-Zulaufgraben herzustellen. Alle dafür notwendigen Brücken und Unterführungen sind bereits vorhanden. Dies würde eine durchgehend kreuzungsfreie Verbindung zwischen Herne-Süd/Mitte zum Blumenthal-Gelände mit einer Option einer Anbindung zur Wanner Innenstadt schaffen.

Wir fordern eine derartige Stadtteilverbindung und eine zukunftsorientierte Radinfrastruktur auf dem Blumenthal-Gelände.

Schlussbemerkungen

Menschen fahren vor allem dann mit dem Fahrrad, wenn sie sich sicher fühlen, wenn sie den Radverkehr als komfortabel und stressarm empfinden und sich als Radfahrende voll akzeptiert erleben. Die Stadt braucht einen Neustart und großen Elan, damit Herne wirklich eine fahrradfreundliche Stadt wird, und 8- bis 88- jährige in Herne gerne mit dem Rad fahren.

Dies gelingt nur mit einer massiven Schwerpunktverlagerung auch von Finanzmitteln auf den Radverkehr: für Mängelbeseitigung, Neugestaltung und Instandhaltung. Ehrgeizige und schnell erkennbare Maßnahmen sollten den Hernerinnen und Hernern zeigen, dass der von ihnen gewählte Oberbürgermeister und ihre gewählten Vertreterinnen und Vertreter im Stadtrat die klimafreundliche Verkehrswende wirklich ernst nehmen.

Herne, im November 2020

ADFC Herne



adfc
Herne