VCD Mobilität für Menschen.

Mobilität für Menschen

Fahrrad- und Fußverkehr in Buchloe

Buchloe, 2020-01-22

Themen

- der VCD
- warum Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs?
- Maßnahmen, die zum Ziel führen können

Themen

- der VCD
- warum Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs?
- Maßnahmen, die zum Ziel führen können

VCD – Vision

Die Mobilität der Zukunft schont die Umwelt, ist sicher und sozial gerecht. Alle Menschen können selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Dies schafft eine hohe Lebensqualität für alle.

Um das zu erreichen, treiben wir mit unserer Arbeit die Verkehrswende voran. Im Mittelpunkt steht der Mensch mit seinen Mobilitätsbedürfnissen und Wünschen für ein gutes Leben.

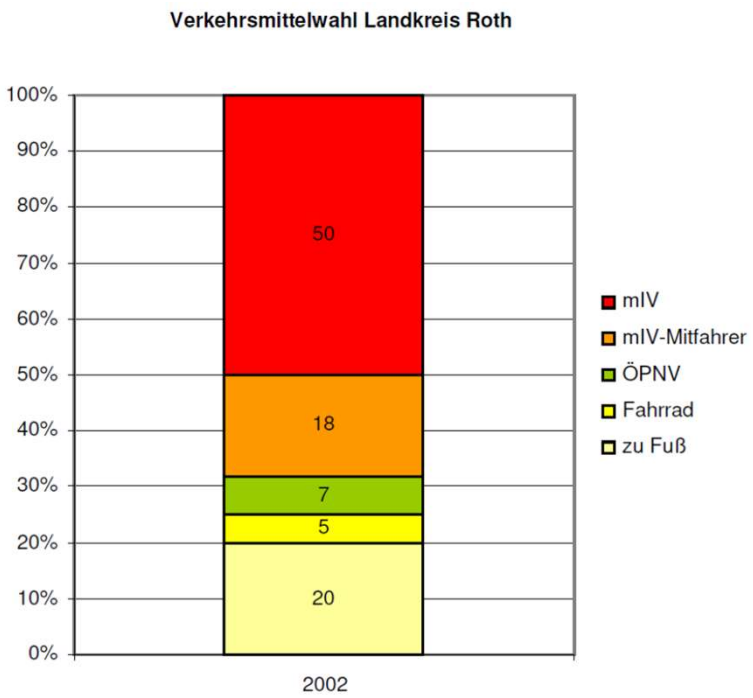
VCD - der Mobilitätsverband

- gegründet 1986
- unabhängig von Industrie und Politik
- ca. 52.000 Mitglieder bundesweit in 12 Landesverbänden
- ca. 8.000 Mitglieder im Landesverband Bayern in 25 Kreisverbänden, Kreis- und Ortsgruppen

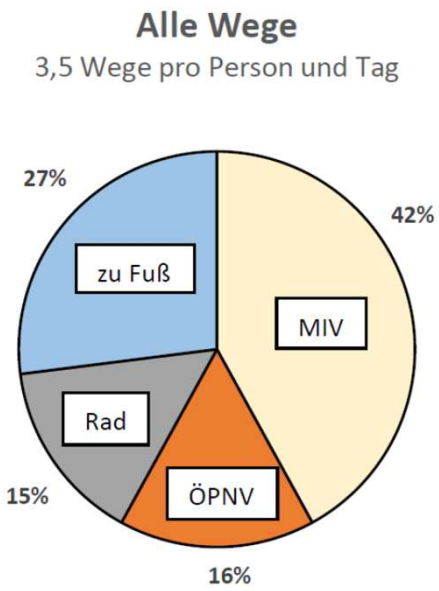
Themen

- der VCD
- **warum Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs?**
- Maßnahmen, die zum Ziel führen können

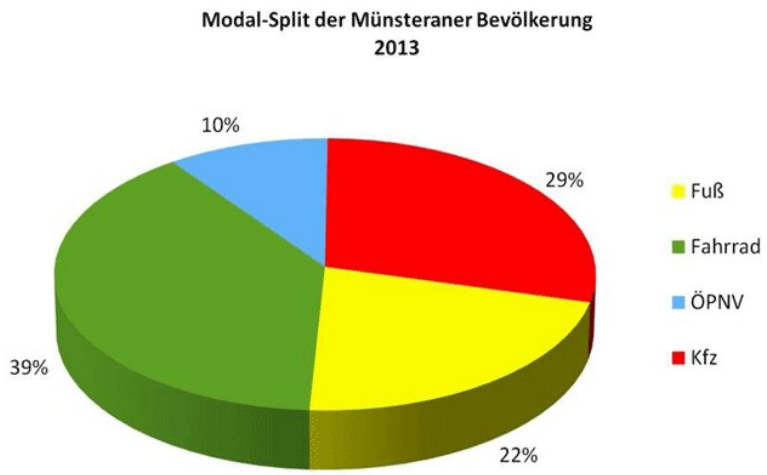
Der Modal Split



Landkreis Roth 2002
FF 25%



Stadt Augsburg 2013
FF 42%



Stadt Münster 2013
FF 61%

Endenergieverbrauch und CO2-Ausstoß Buchloe

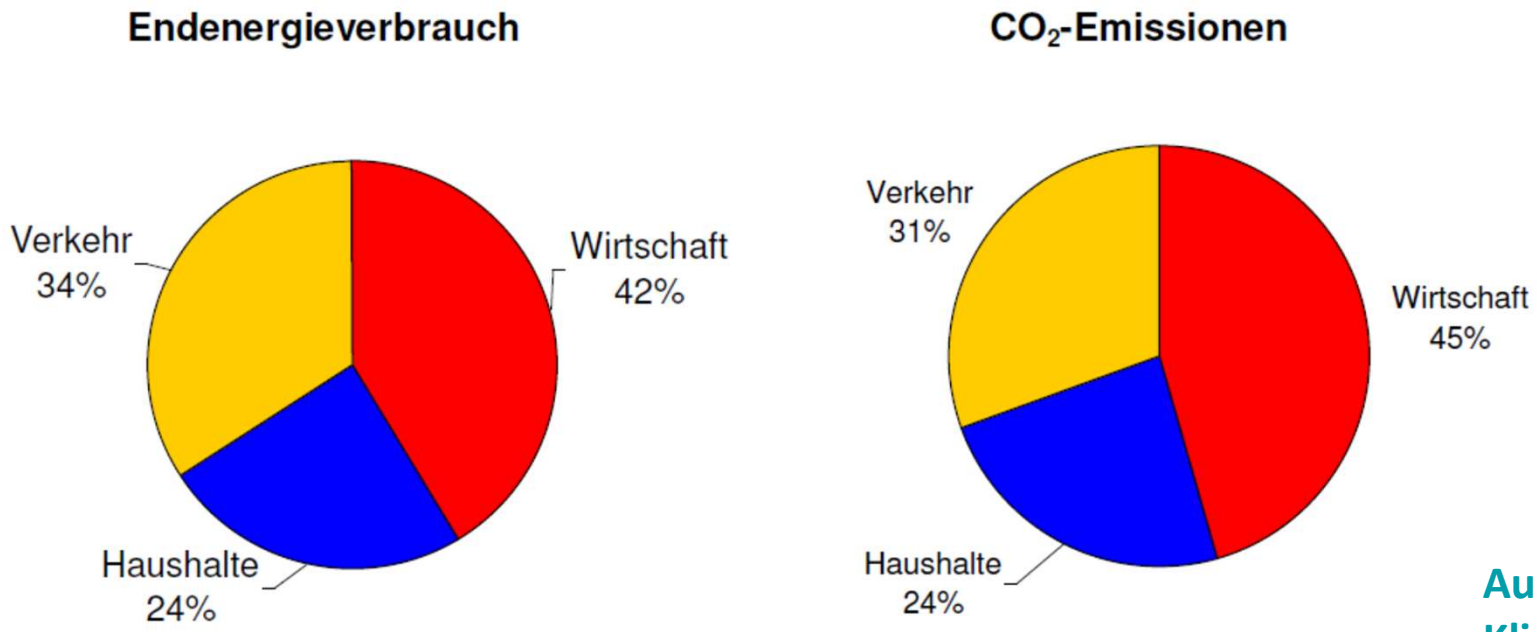
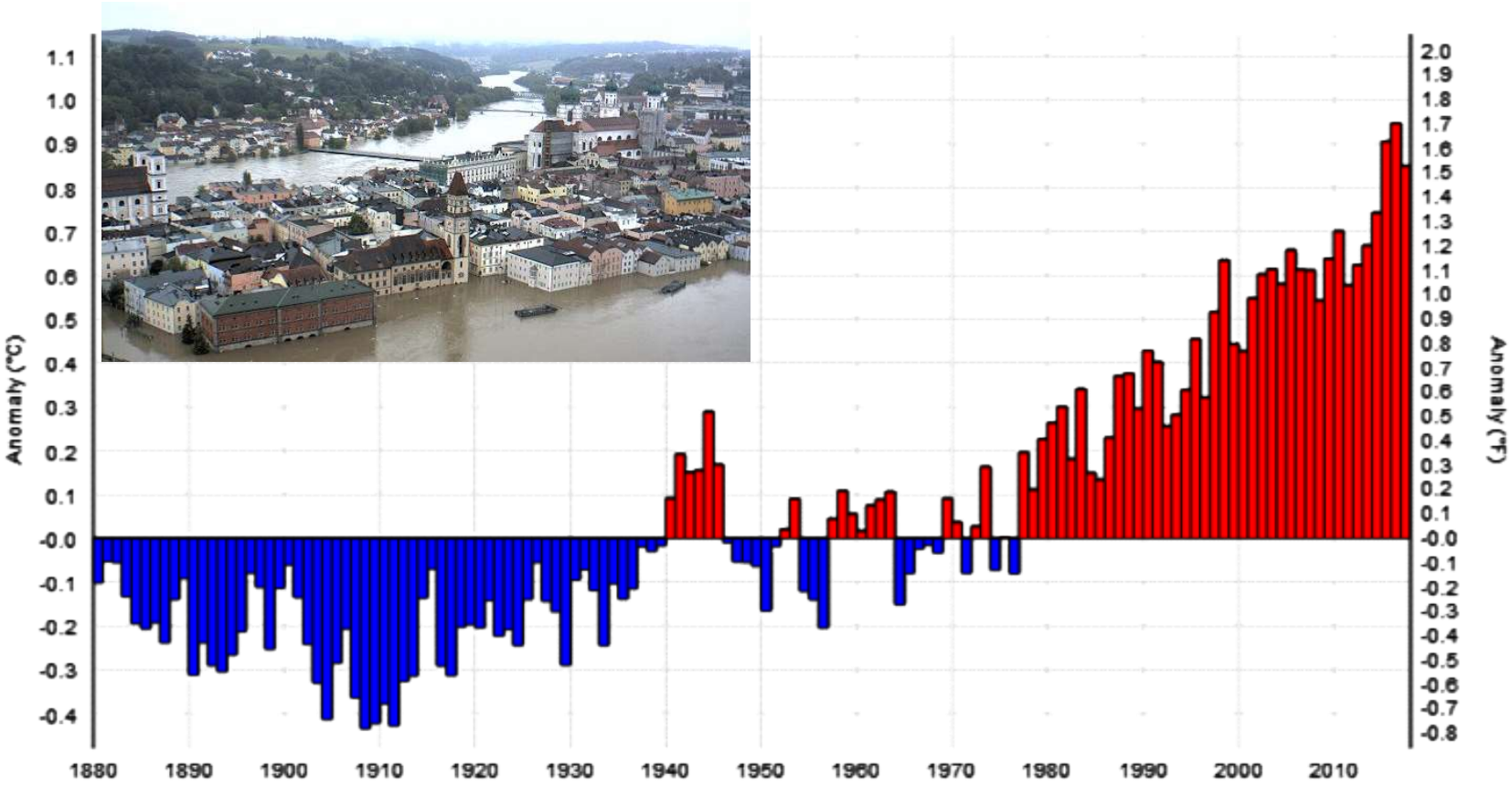


Abb. 2: Endenergieverbrauch und CO_2-Emissionen nach Verursachergruppen

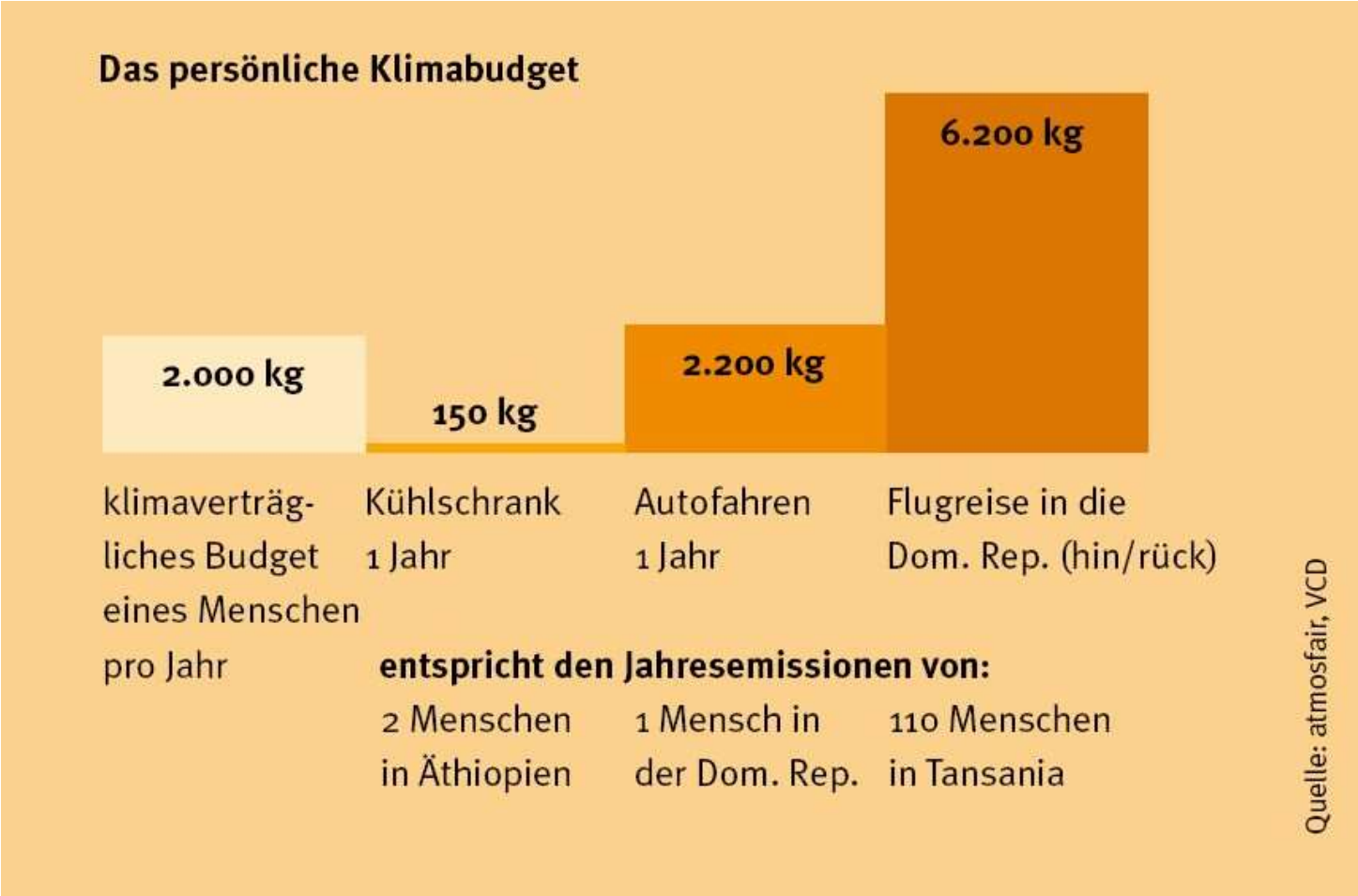
Aus „Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Buchloe“, EZA, 2013

Verkehr und Klimawandel



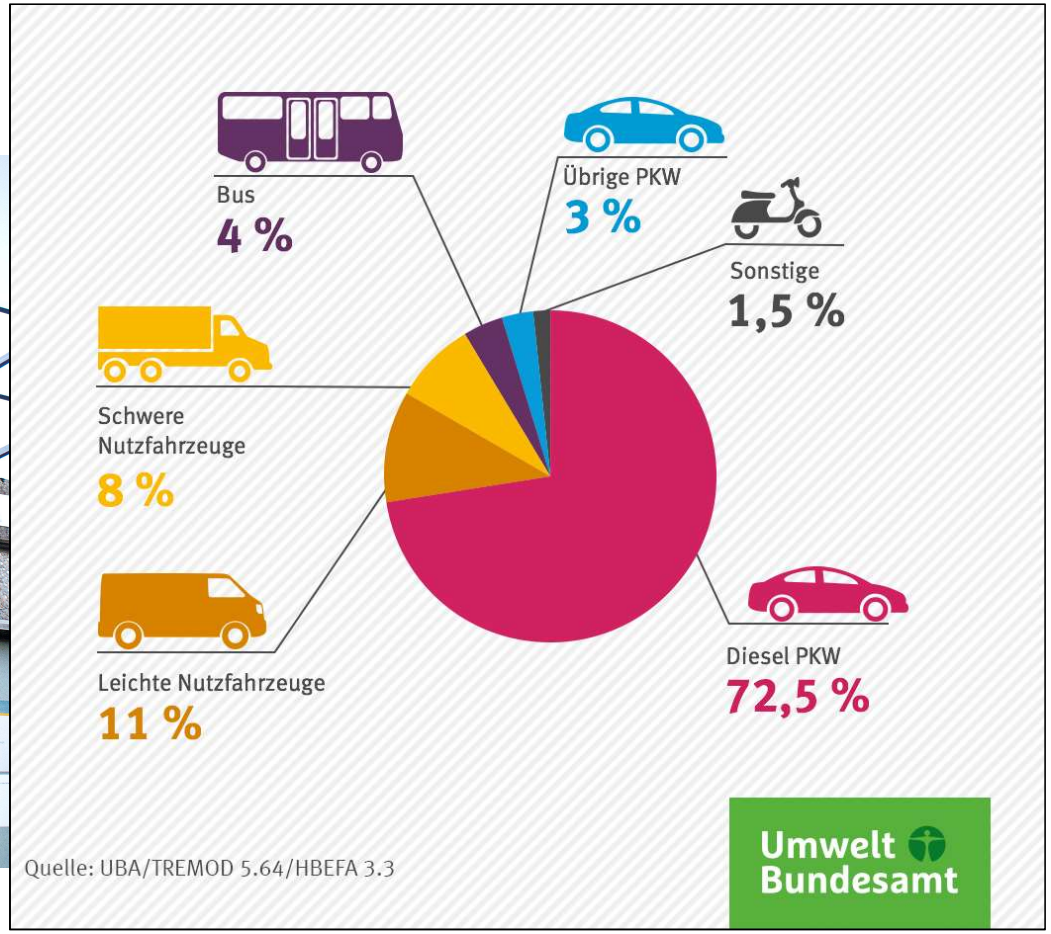
Quelle: https://www.ncdc.noaa.gov/cag/global/time-series/globe/land_ocean/ytd/12/1880-2017

Verkehr und Klimawandel



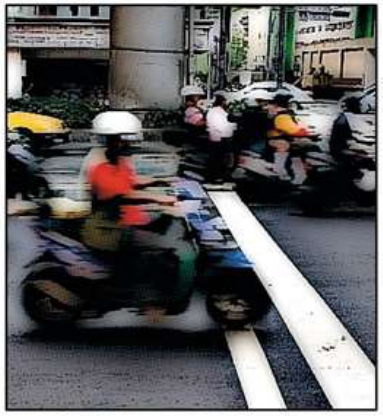
Verkehr und Luftqualität

→ Beispiel: Stickoxide im Verkehr



Verkehrslärm

- gesundheitsschädlich
- Kosten für die Allgemeinheit
- soziale Vereinsamung
- Entwicklungsrückstände bei Kindern



Verkehrsunfälle

- 3180(2017)/3275 (2018) getötete Menschen
- ca. 390.000 bis 400.000 verletzte Menschen pro Jahr
- Kosten für die Allgemeinheit

Unwirtlichkeit

→ Städte für Autos

Themen

- der VCD
- warum Förderung des Fahrrad- und Fußverkehrs?
- **Maßnahmen, die zum Ziel führen können**

Grundsätzliches Vorgehen

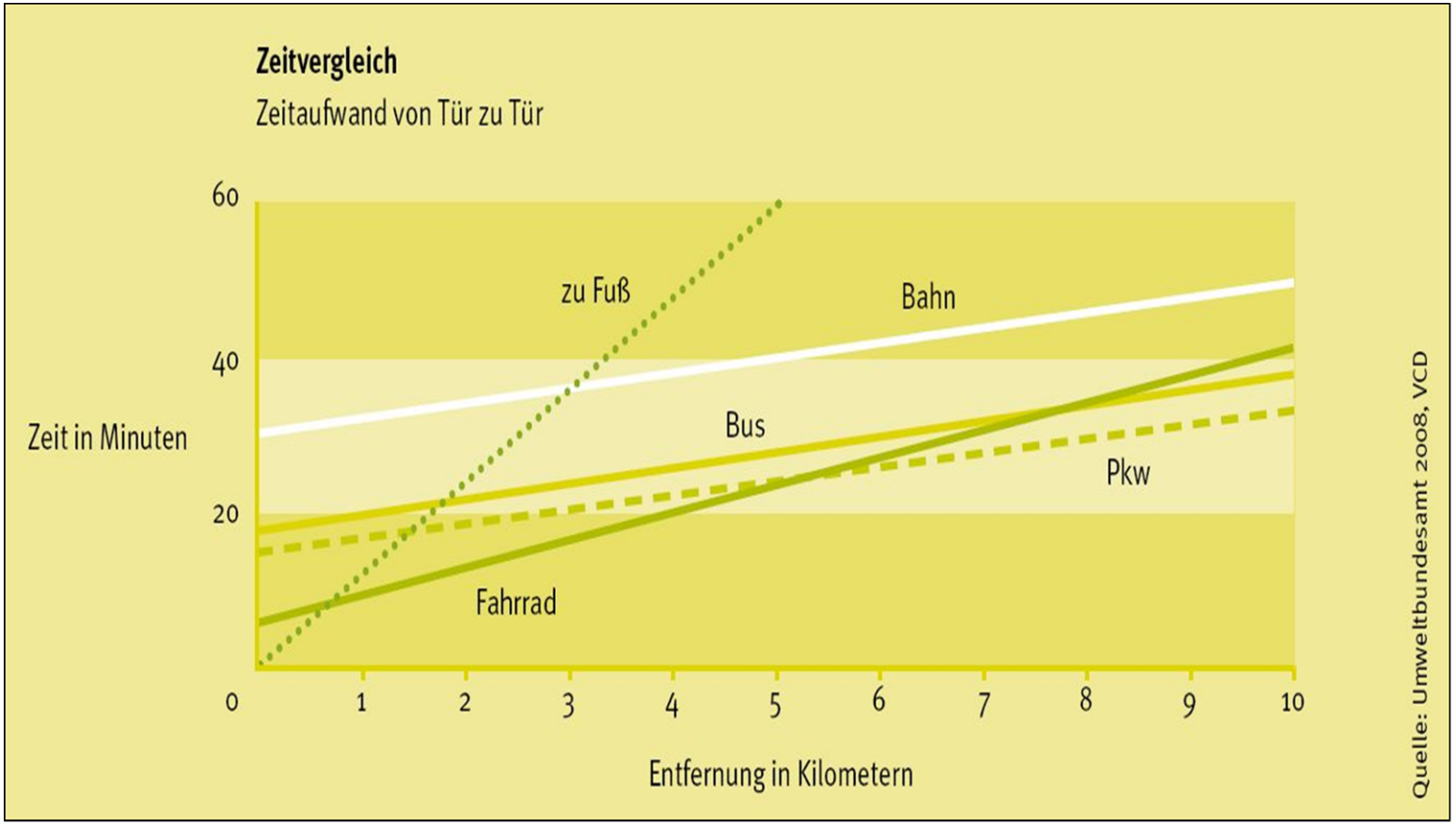
- → Bewusstsein vermitteln
- → Administrative Maßnahmen
- → Planerische Ansätze

Grundsätzliches Vorgehen

- **Bewusstsein vermitteln**
- Administrative Maßnahmen
- Planerische Ansätze

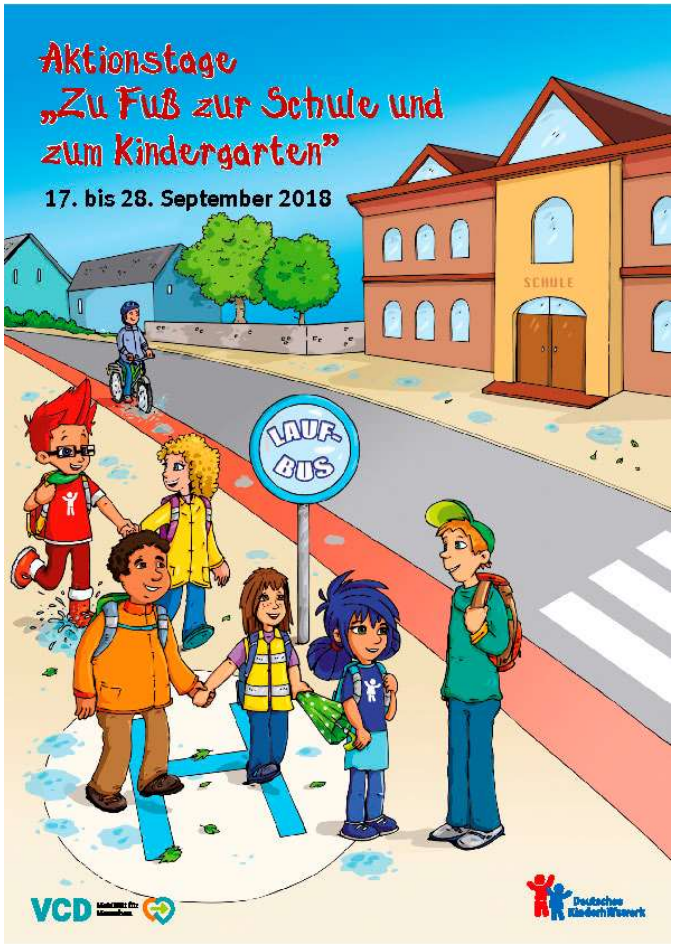
Bewusstsein vermitteln

- → Vorbild sein
- → Positive Darstellung von Fuß- und Radverkehr

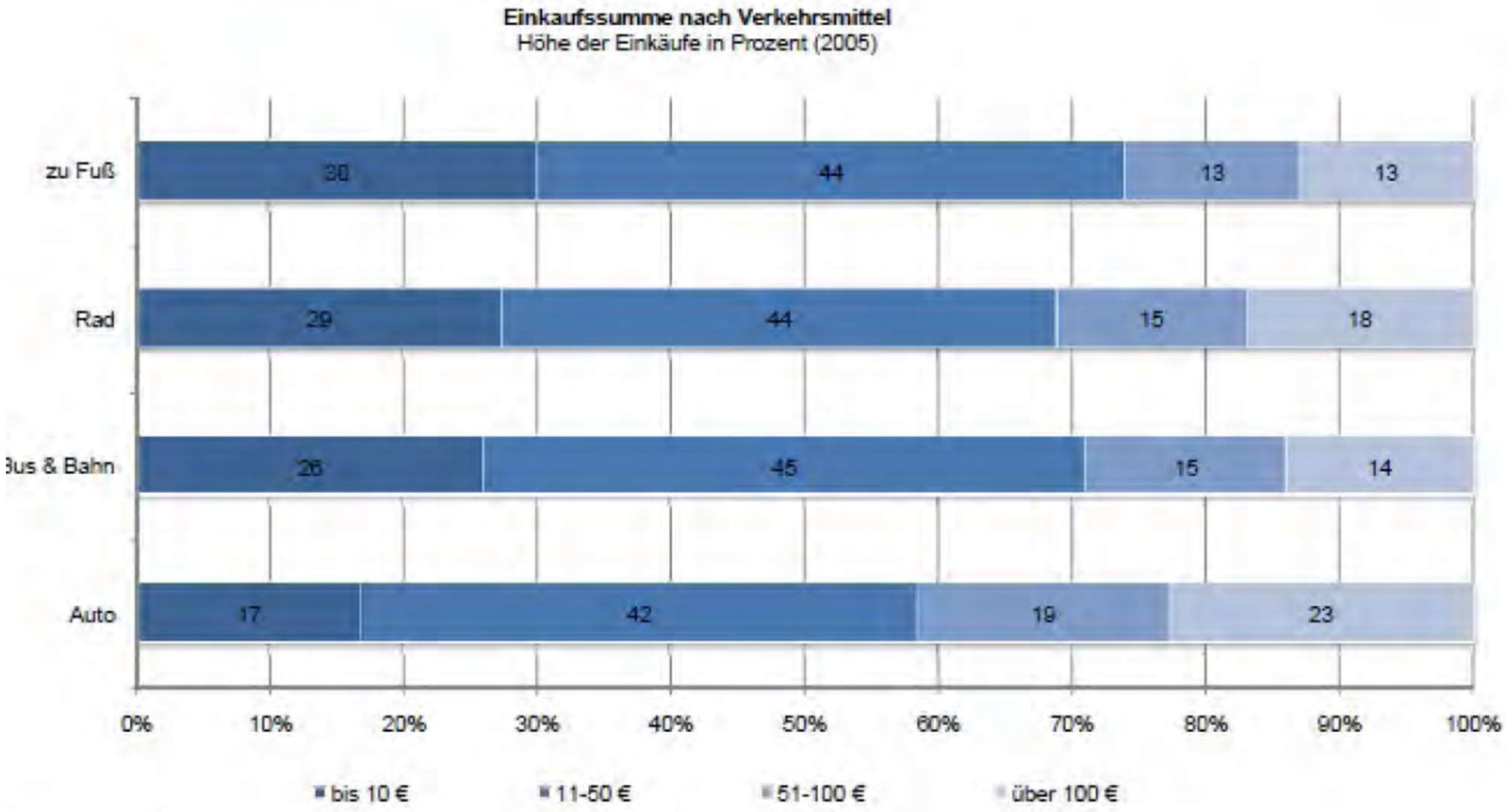


Bewusstsein vermitteln

- Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten
- FahrRad! - Fürs Klima auf Tour
- DIY: Dein Mobilitätsprojekt
- Wohnen leitet Mobilität
- Straße zurückerobern



Einkaufsverhalten von Radlern und Fußgängern



Grundsätzliches Vorgehen

- Bewusstsein vermitteln
- **Administrative Maßnahmen**
- Planerische Ansätze

Administrative Maßnahmen

- Beitritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)“
- Grundsatzbeschluss der Gemeinde zum Ausbau der Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastruktur
- Bereitstellung von genügend Personal zur Planung und genügend Geldmitteln

VEP Buchloe 2014/2015

Radroutennetz - Bestand (blau) und Potential (rot)

Unter der Maßgabe, die heutige Mobilität der Bevölkerung zu erhalten beziehungsweise weiter zu verbessern, zielt der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Buchloe darauf ab, negative Folgen wie beispielsweise Verkehrsbehinderungen und -belastungen, Lärm und Abgase zu mindern und gleichzeitig höhere Aufenthaltsqualitäten in der Stadtmitte zu entwickeln.

Erforderliche Geldmittel

Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	**Infrastruktur** (betriebliche Unterhaltung)	**Summe** (Spalten 1+2)	**Abstellanlagen**	**Nicht investive Maßnahmen** (u.a. Kommunikation)	**Weitere Maßnahmen** (Fahrradverleihsystem, Fahrradstation)	**Gesamtsumme** (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Grundsätzliches Vorgehen

- Bewusstsein vermitteln
- Administrative Maßnahmen
- **Planerische Ansätze**

Planerische Ansätze: Grundsätzliche Aussagen

- Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr, weniger Platz fürs Auto
- Komfortablere und sicherere Bedingungen vor allem für FußgängerInnen an Ampeln und Kreuzungen
- Temporeduzierung würde manches erleichtern

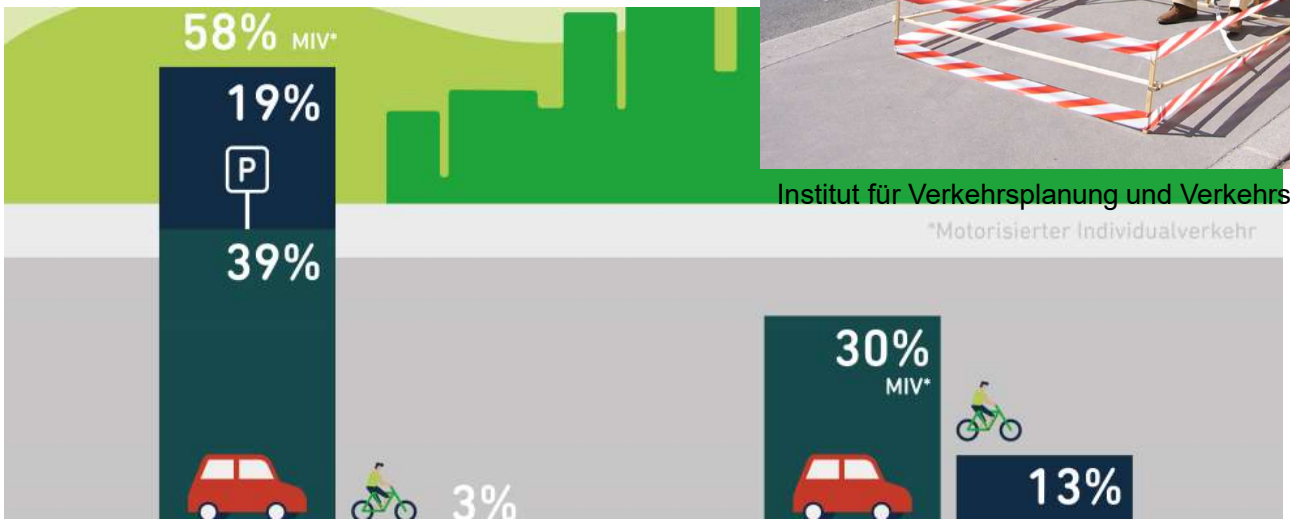
Planerische Ansätze: Grundsätzliche Aussagen

- **Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr, weniger Platz fürs Auto**
- **Komfortablere und sicherere Bedingungen vor allem für FußgängerInnen an Ampeln und Kreuzungen**
- **Temporeduzierung würde manches erleichtern**

Flächenverbrauch

→ **Dem Auto wird gemessen an seiner Verkehrsleistung zu viel Platz eingeräumt**

Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien



Planerische Ansätze: Grundsätzliche Aussagen

- Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr, weniger Platz fürs Auto
- **Komfortablere und sicherere Bedingungen vor allem für FußgängerInnen an Ampeln und Kreuzungen**
- Temporeduzierung würde manches erleichtern

Rechteungleichheit

- Zu hohe Fußgängergeschwindigkeiten an Ampeln, vor allem für Ältere und bewegungseinschränkte MitbürgerInnen schwierig
- Vielfach zu lange Wartezeiten an Ampeln
- Bedarfsampeln bremsen oft Fuß- und Radverkehr aus
- Fußgängerfurten ohne weitere Markierung und Signalisierung bremsen den Fußverkehr aus

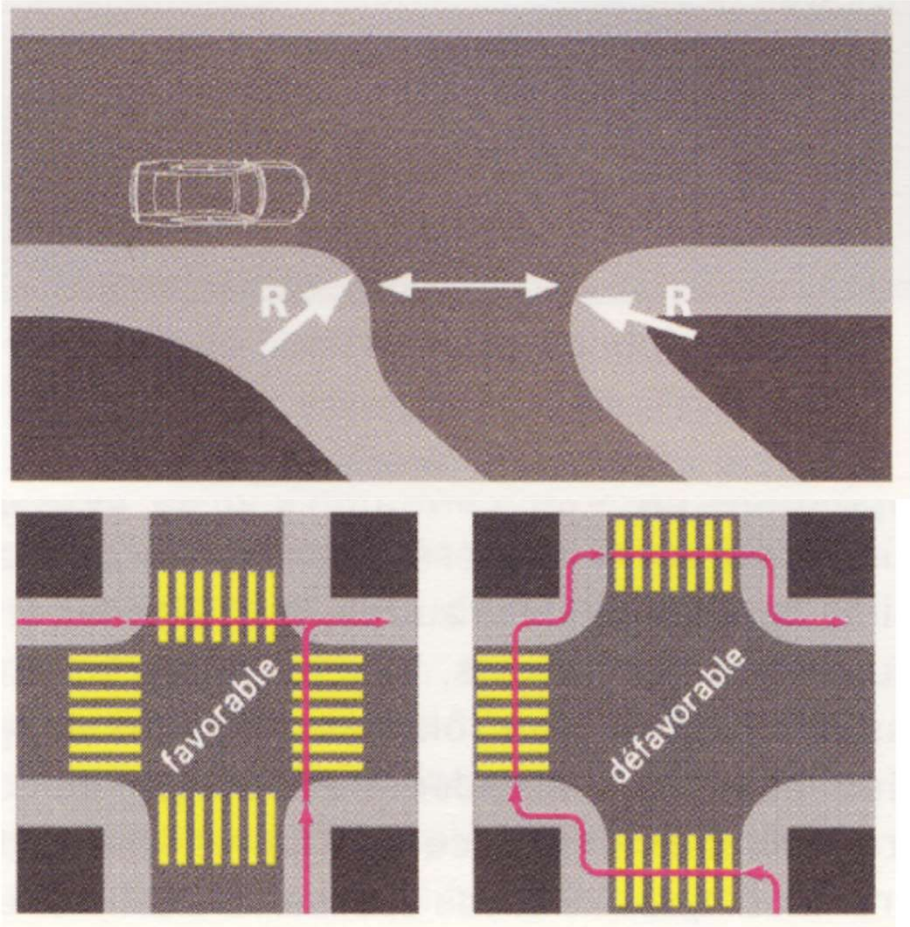
www.bettelampel.de

Bevorzugt Grün nur für Autos?

Verkehrs- und klimapolitischer Unsinn!

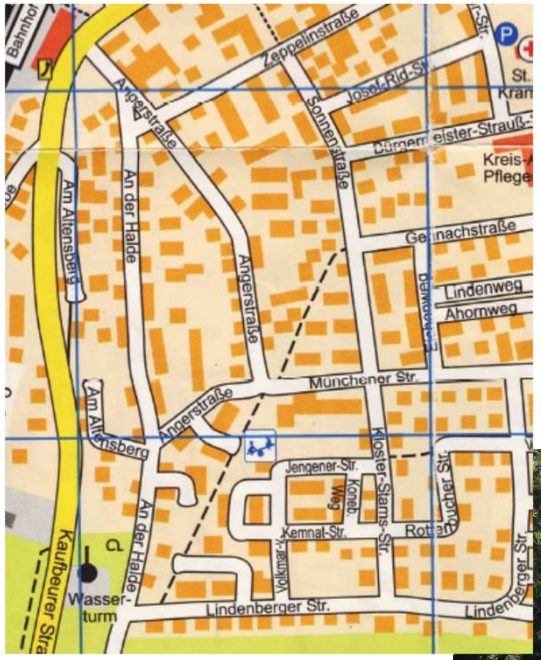
Rechteungleichheit

- Umwege an Kreuzungen und längere Wege an Einmündungen für FußgängerInnen dienen immer der Verflüssigung des Autoverkehrs.



Beispiele aus Buchloe

Ecke Angerstraße – Münchner Straße



Beispiele aus Buchloe

Kreuzung Waaler Straße – Münchner Straße

Planerische Ansätze: Grundsätzliche Aussagen

- Mehr Platz für den Fuß- und Radverkehr, weniger Platz fürs Auto
- Komfortablere und sicherere Bedingungen vor allem für FußgängerInnen an Ampeln und Kreuzungen
- **Temporeduzierung würde manches verbessern**

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden

- Gewinn an Verkehrssicherheit
- Weniger Lärm
- Weniger Luftschadstoffe
- Weniger CO2-Ausstoß

Planerische Ansätze: Rechtliches

Hartes Recht

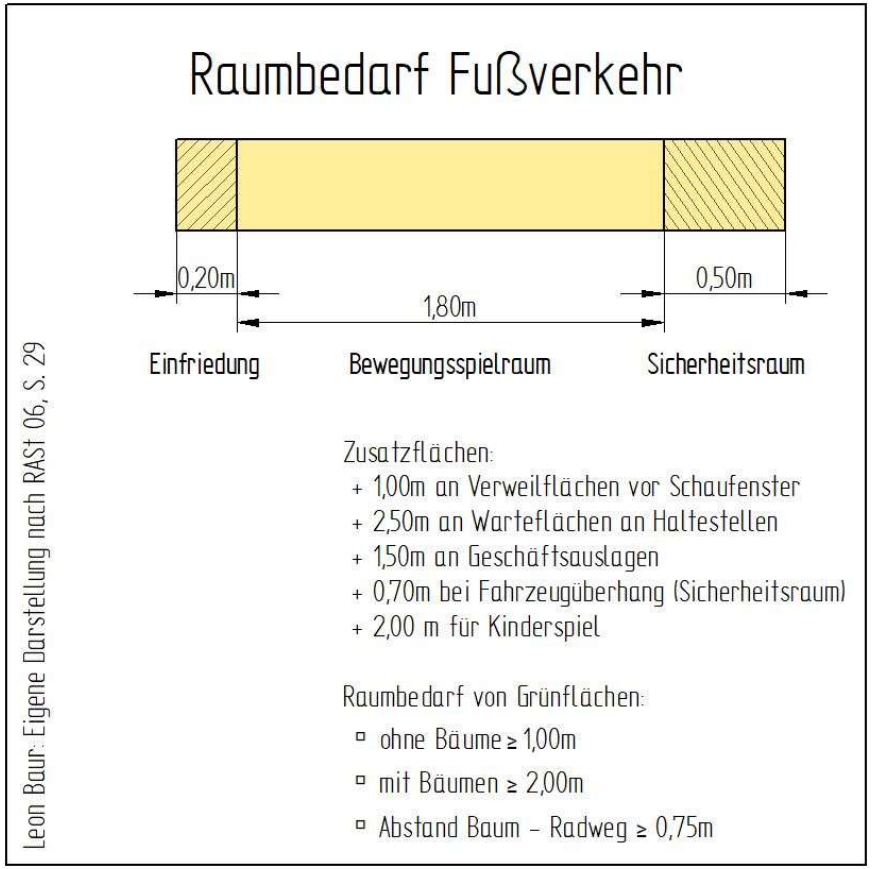
- Straßenverkehrsordnung StVO
- Verwaltungsvorschrift VwV zur StVO

Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA
- Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA
- Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung RIN

Planerische Ansätze: Fußverkehr

- Genügend breite Gehwege
- nicht-kommerzielle Ruhezonen, Bänke, Pflanzen und Bäume
- Beruhigung/Ausschluss des Autoverkehrs durch
  - Tempo maximal 30 km/h
  - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Maximaltempo 20 km/h
  - Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) mit Maximaltempo Schrittgeschwindigkeit
  - Fußgängerzone



Planerische Ansätze: Radverkehrsanlagen

- Baulich angelegte Radwege
- (Geschützte) Radfahrstreifen
- Getrennte/Gemeinsame Geh- und Radwege
- Für den Radverkehr freigegebene Gehwege
- Zweirichtungsradwege
- Schutzstreifen
- Fahrradstraßen

Schutzstreifen

- innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h
- mindestens 125 cm breit anzulegen, in der Regel 150 cm.
- Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn, keine Kennzeichnung durch Fahrradschild
- Die verbleibende Restfahrbahn je vorgesehener Fahrtrichtung 225 cm breit
- Autos dürfen den Schutzstreifen nur bei Bedarf überfahren. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet werden.
- Halten auf Schutzstreifen ist gestattet, das Parken verboten.
- Seitenabstand von mindestens 150 cm beim Überholen eines auf dem Schutzstreifen fahrenden Radfahrers durch ein Kfz

Fahrradstraßen

- Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- Anderer Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h.
- Radfahrende haben auf Fahrradstraßen das Recht, jederzeit nebeneinander zu fahren
- Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

Fahrradabstellanlagen

- An zentralen Orten (Bahnhof, Post, Stadion, Geschäftsstraßen)
- Kurze Wege für den Radler realisieren
- Bei Platzmangel eventuell Umwandlung von Kfz-Stellplätzen
- Verschiedene Fahrradarten mitbedenken (z.B. Lastenräder)
- Bei längerem Abstellen (Pendler am Bahnhof) Witterungs- und Diebstalschutz realisieren, eventuell Reparaturservice und Ladestation für Elektroräder
- Felgenkiller vermeiden
- Flächen außerhalb von Fußverkehrsflächen

Fahrräder anstatt Autos

Fahrradabstellanlagen – Beispiele aus der Bahnhofstraße

VCD Mobilität für Menschen.

„Ob eine Stadt zivilisiert ist, hängt nicht von der Zahl ihrer Schnellstraßen ab, sondern davon, ob ein Kind auf dem Dreirad unbeschwert überall hinkommt.“
Enrique Peñalosa, Bogota

Vielen Dank
für’s Mitmachen

Franz Gabler, VCD Landesverband Bayern
www.vcd-bayern.de
www.vcd.org