

Presseinformation

Frankfurt am Main, 07.04.2014

Magistrat berichtet über Fortschreibung des Radverkehrsnetzes

Majer: Dieses Netz wollen wir verbessern und sichtbar machen

Der Magistrat hat heute einen Bericht an die Stadtverordnetenversammlung verabschiedet, der die Fortschreibung des gesamtstädtisch und regional bedeutsamen Radverkehrsnetzes zum Gegenstand hat und einen Ausblick in die weitere konzeptionelle Arbeit an der städtischen Radverkehrsinfrastruktur gibt.

„Wir wollen die Stadtverordneten und die Öffentlichkeit darüber in Kenntnis setzen, wie und warum die noch aus den 1990er Jahren stammende Netzkonzeption seither fortentwickelt wurde“, erklärt Verkehrsdezernent Stefan Majer, „damit bekommt auch die Stadtverwaltung insgesamt eine aktualisierte Planungsgrundlage für das tägliche Verwaltungshandeln an die Hand.“

Aufgrund des stark gestiegenen Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr war es nötig, sich von der Fokussierung auf lange radiale und tangente Radrouten zu lösen. „Ein alltagstaugliches Radverkehrsnetz in der gesamten Stadt mit seinen Anbindungen an die Region haben wir definiert und ausgiebig mit dem ADFC beraten“, so Majer, „dieses Netz wollen wir in den kommenden Jahren mit dem Lückenschlussprogramm verbessern und mit einer wegweisenden Beschilderung stadtweit sichtbar machen.“

Das Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr hat sich von 1998 bis 2008 von 6% auf 13% aller Wege mehr als verdoppelt. Die im vergangenen Jahr erhobenen Daten dürften im Herbst dieses Jahres vorliegen, im städtischen Radfahrbüro geht man davon aus, dass der Radverkehrsanteil inzwischen deutlich über 15% liegt. Neben dieser quantitativen Zunahme, die im Stadtbild täglich sichtbar ist, haben auch andere Faktoren eine Netzfortschreibung notwendig gemacht:

- Das planerische Repertoire der Radverkehrsführungsmöglichkeiten hat sich deutlich erweitert. Neben baulichen Radwegen haben sich Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auch an stark befahrenen Straßen als sinnvoller Lösungsansatz bewährt. Die Freigabe von Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen für den Radverkehr in Gegenrichtung konnte ebenfalls etabliert und flächenhaft umgesetzt werden.
- Im Rahmen der Stadtentwicklung haben sich vorhandene Siedlungsbereiche durch Konversion stark verändert und sind durchlässiger für den Radverkehr geworden (z. B. das Europaviertel auf dem Gleisfeld des ehemaligen Hauptgüter- und Rangierbahnhofs, ferner die Umwandlung ehemals militärisch genutzter Flächen in Wohngebiete).

- Im Zuge der Stadtentwicklung wurden und werden auch neue Siedlungsbereiche, wie z. B. der Riedberg oder der Frankfurter Bogen, erschlossen und waren in das Radverkehrsnetz zu integrieren.
- In der Bauleitplanung hat der Radverkehr einen höheren Stellenwert erhalten. So weist der Regionale Flächennutzungsplan ein regional bedeutsames Radroutennetz aus, das sowohl bestehende Streckenabschnitte als auch geplante Strecken umfasst und auf der kommunalen Ebene Berücksichtigung finden muss.
- Die oben beschriebenen Entwicklungen gelten in vergleichbarer Form auch für die Kreise, Städte und Gemeinden im Umland. In Verbindung mit der technischen Entwicklung bei elektrisch die Muskelkraft unterstützenden Fahrrädern (Pedelec) gewinnen auch größere, Stadtgrenzen überschreitende Distanzen eine immer größere Bedeutung für die Netzkonzeption, die angesichts der ungebrochen großen Pendlerströme in das Frankfurter Stadtgebiet positiv befördert werden sollte.

Das fortgeschriebene Radverkehrsnetz ist bezüglich des zu Grunde liegenden Straßen- und Wegenetzes überwiegend bestandsorientiert: Grundsätzlich wurden solche Netzbestandteile, die schon heute befahren werden können und befahren werden, aufgenommen. Ferner wird bewusst auf Unterscheidungen im Sinne einer Netzhierarchie (Haupt- und Nebenrouten, Netzverdichtungen mit Erschließungsfunktion, Netzbestandteile mit überwiegender Freizeitfunktion) verzichtet.

Damit folgt die Netzdefinition der Alltagsempirie der Radfahrenden, für die das Kriterium der Netzhierarchie bei der Wahl ihrer Radwegeverbindungen durch die Stadt nicht das entscheidende Kriterium ist, sondern vielmehr die durchgängige und sichere Befahrbarkeit. Diese soll mit konkret ins Auge gefassten Netzergänzungen und Lückenschlüssen erreicht und die Orientierung mit einer flächenhaften Radwegweisung verbessert werden.

Verkehrsdezernent Majer hebt die Bedeutung der Bürgerbeteiligung hervor: „Bei der Identifikation der Lücken ist die regionale Meldeplattform Radverkehr eine große Hilfe, aus deren inzwischen über 3000 Frankfurt am Main betreffenden Meldungen Defizite im Radverkehrsnetz abgeleitet werden können, aber auch erkennbar ist, wo überall Rad gefahren wird.“ Diese Lücken werden identifiziert, für die Abarbeitung priorisiert und sollen in den folgenden Jahren geschlossen werden. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen können weitgehend aus vorhandenen Haushaltsansätzen finanziert werden.

Die Fortschreibung des Radverkehrsnetzes wurde im Vorfeld intensiv mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) beraten und unter enger Einbeziehung der dort vorhandenen ehrenamtlichen und ortskundigen Expertise zahlreicher Mitglieder erarbeitet. „Das war eine richtig tolle und intensive Zusammenarbeit“, bedankt sich Stadtrat Majer abschließend.

Hinweis:

Eine Plananlage können Sie der digitalen Presse.INFO des Presse- und Informationsamtes entnehmen oder im Verkehrsdezernat unter 069/212-31046 nachfragen.