Es geht NICHT um (mehr) Radfahren!

Perspektiven innovativer Radverkehrsförderung für das Münsterland

Grüne Mobilitätskonferenz Münsterland, Oktober 2018

Ir. Ineke Spapé (Dipl. Ing)
SOAB, Direktor, Beratungsbüro fur Mobilität, Raumplanung und Stadterneuerung
BUas, Breda University of Applied Sciences, ‘Fahrradprofessorin‘

SOAB?

Ineke Spapé:

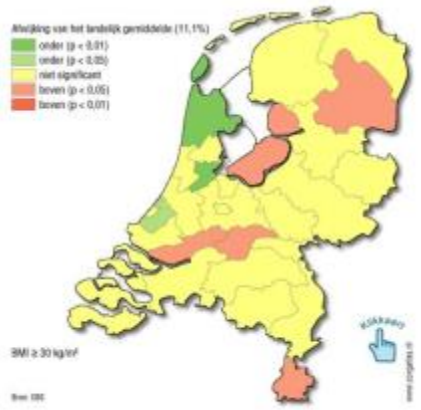
- Direktor SOAB Mobilitäts- & Raumplanung
- Professor BUas Mobilitäts- & Raumplanung, Fahrradprofessor
- Ex-mitglied ‘Nationaal Fietsberaad’
- Mitglied Breda Klima Ausschuss
- Stadtplaner (RWTH Aachen) UND Verkehrplaner (Breda)

Stadtplanung - sustainable mobility – Wohnbereichplanung - öffentlicher Raum - Benutzer -Participation

Beratung Radplanung seit 1990

Die Zukunft für Münsterland: niederländische Fakten

- Mehr Fahrräder als Einwohner
- Relativ viel Auto‘s per KM2, hohe Dichte
- Groningen: 61% Radfahrer, Heerlen: 12%
- Schüler bis 12 Jahre: 35% Radfahrer
- Schüler 12-16 Jahre: 90% Radfahrer
- Mehr Frauen als Männer
- Zumeist zum Supermarkt und Schule
- 29.000 Km freiliegende oder solitäre Radstrecken, 4.700 Km Radspuren
- Jeden Tag: 1.2 Million Radpendler
- Um 8: mehr Radfahrer als Auto‘s unterwegs
- Amsterdam Innenring: mehr Radfahrer als Autoverkehr
- Relativ weinig Obesitas (Übergewicht)
- Fast alle Holländer fahren Rad UND Auto



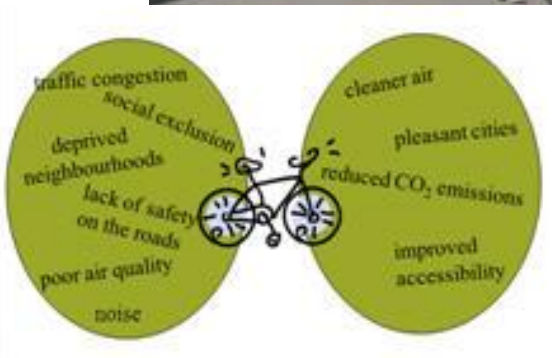
Warum fahren Holländer Rad?

- Gesundheit 77%
- Spaß / Fun: 68%
- Schnell: 61%
- Kein Autoparkplatz: 38%
- Kein Autobesitz: 22%
- **Billig: 100%**

40 Jahre Radplanung: was gelernt?

Radfahren:

- Ist sozial → neben einander fahren ist Voraussetzung
- Ist Teil des Daily Urban Systems
- Radpolitik bedeutet mehr Raum fur Radfahrer → kann nicht ohne Begrenzung Raum Auto (push)
- Kein Streit auf Burgersteig
- Soll Fun sein: mach es locker
- Ist wirtschaftlich interessant
- Bietet Anlass fur schöne Infra
- Anteil Frauen/Kinder/Oma: Thermometer für soziale Sicherheit und Unabhängigkeit
- E-bikes bieten Potenzial
- Mit Radfahren können Politiker un Städte sich profilieren: Amsterdam Kopenhagen, Eindhoven



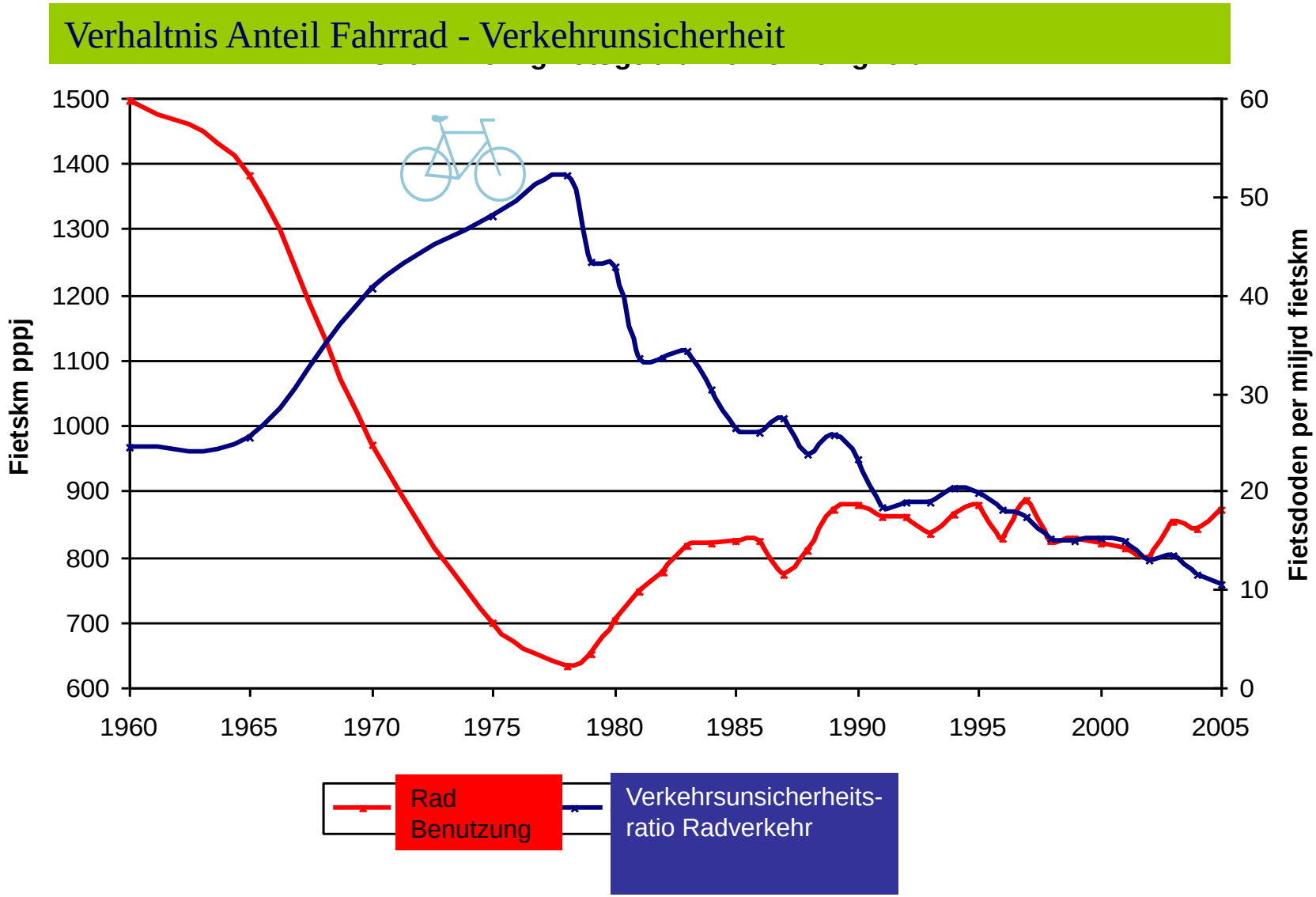
Und mehr gelernt…..

- Mehr Radfahrer kann auch sicherer sein
- Nicht dogmatisch Richtlinien benutzen
- Kleine Schritte hilfen auch
- Pilots statt fundamentelle Forschung
- Multidisciplinen: gesamte Vision: Stadt
- Regionalisierung hilft: regionales Radnetz
- Bestimm welche Zielgruppen
- Kombination Infra UND Kommunikation notwendig
- Radplanung heisst auch RadPARKplanung, Fach!!
- Involvement von Radfahrern notwendig
- Politische Unterstützung wichtig: Spitzenreiter und Botschafter

→ Mythos….

Forschung: Umfrage Radfahrer notwendig

Mythos 1: mehr Radfahrer → mehr VerkehrsUNsicherheit



Nein: richtige Massnahme an richtiger Stelle

Nix

(Mischung, Tempo 30)

Schutz-streifen

Kombinier ter Geh-/ Radweg

Radfahr-streifen

Fahrradstrasse

Separater Radweg

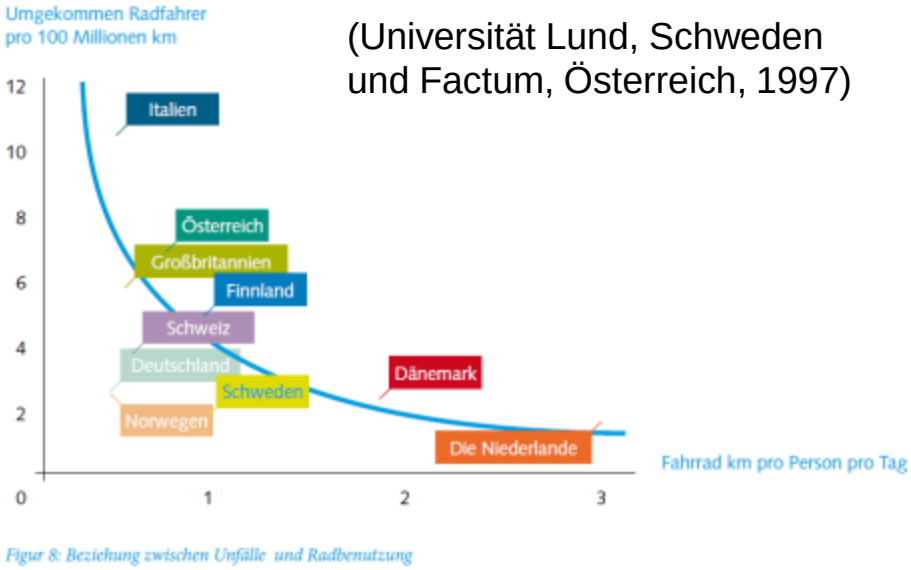
Veloroute

Radschnellweg

Mythos 2: Auto ist größte Bedrohung für Radfahrer

Verkehrssicherheitsfakten:

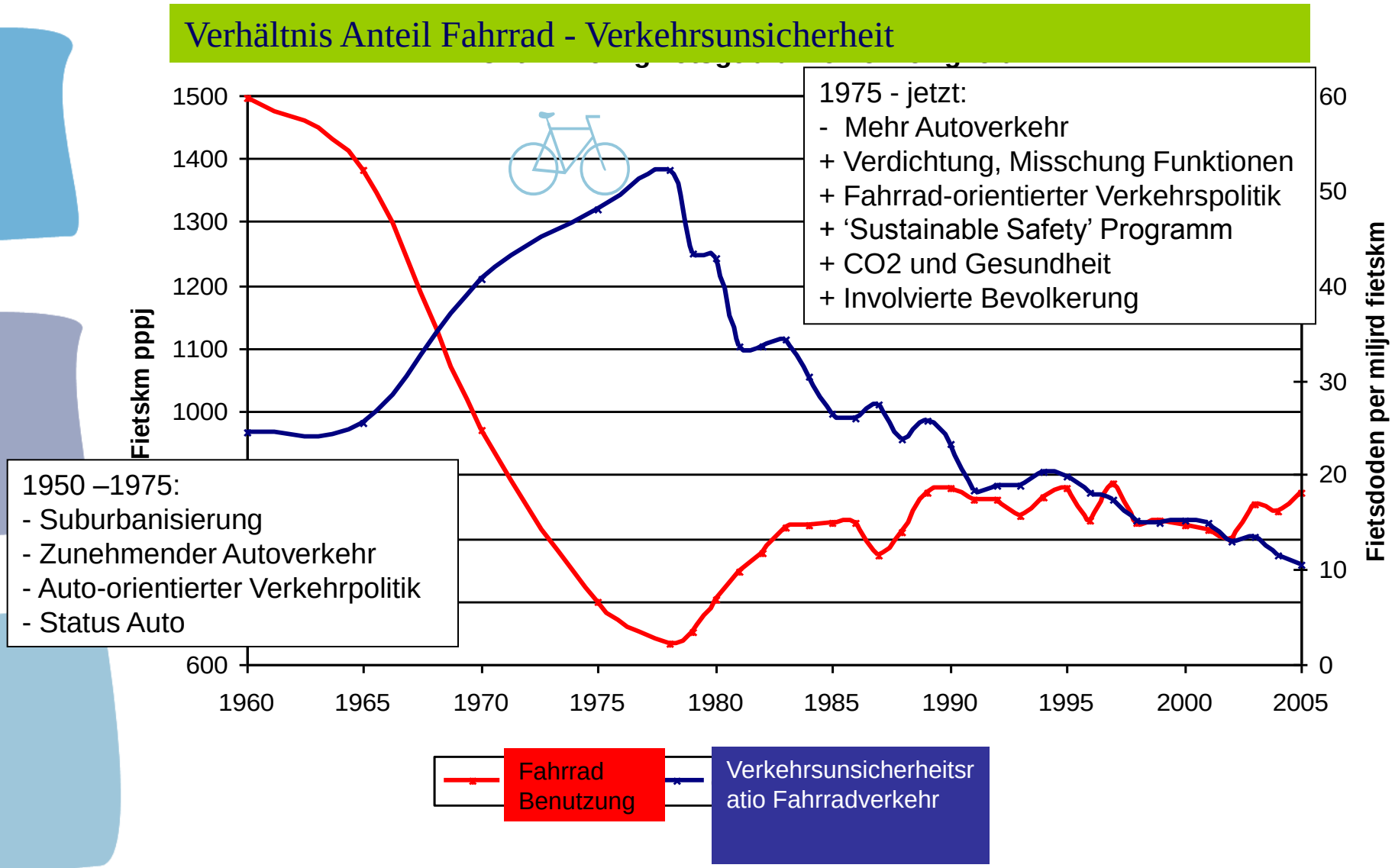
- Seit 1987 50% weniger tödliche Unfälle
- Mehr Radfahrer
  → weniger Unfallrisiko
- Mehr überqueren
  → höher Unfallrisiko
- Gute Qualität Fahrrad Infrastruktur
  → weniger Unfallrisiko
- 61% Radunfälle: einseitig



Figur 8: Beziehung zwischen Unfälle und Radbenutzung

(Universität Lund, Schweden und Factum, Österreich, 1997)

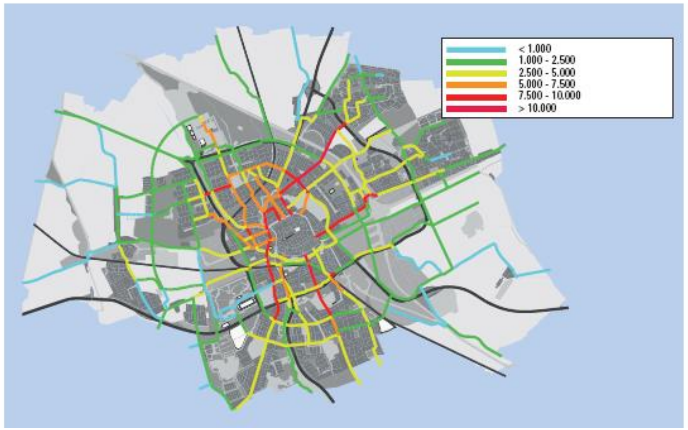
Mythos 3: Radfreundliche Planung hilft nicht



Tatsache: Hierarchie, Platz, Gruppen

- Autohierarchie:
  - innerstädtisch: trennen oder mischen
  - ‘Dauerhaft Verkehrssicher‘: Funktion – Entwurf - Benutzung
  - SUMP: Mobilität
- Verschiedene Hauptnetze
- Radhierarchie:
  - Hauptnetz Rad
  - Radschnellverbindungen
  - Vorfahrt Radverkehr
  - Platz für Radverkehr
  - Fahrradstrassen
- Thermometer (Verkehrs)sicherheit: mehr Frauen, Kinder, Oma’s

Traffic data per 24 h on main bicycle routes in Groningen



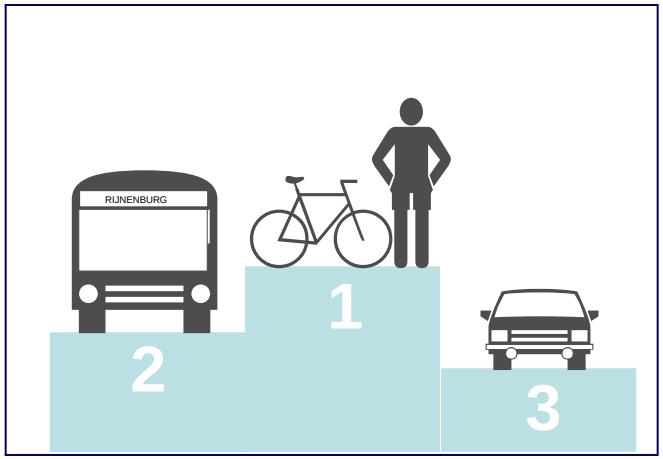
Amsterdam: keine zukunftgerechte Raumverteilung mehr

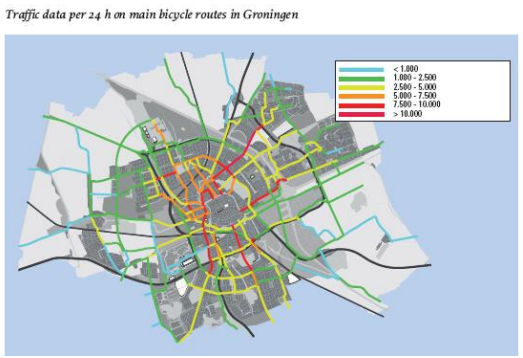
Mythos 4: Radfahrer zerstören öffentlicher Raum

If you design for cars, you get cars. If you design for cyclist……

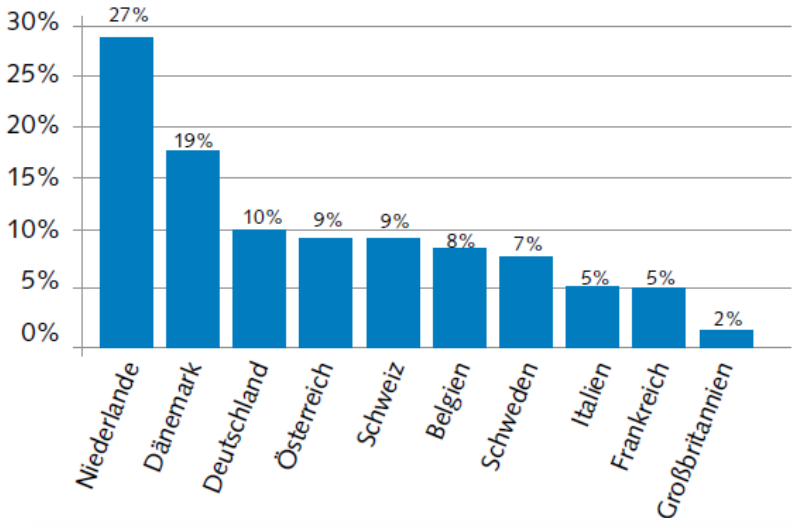
Nein: aktuelle Diskussionen

- Most livable cities
- ‘Road Diet’ : Vitalität
- Jugend
- NL: umgekehrter Entwurf in Ebenen
- Fahrradstrasse
- www.Cycling4school.nl

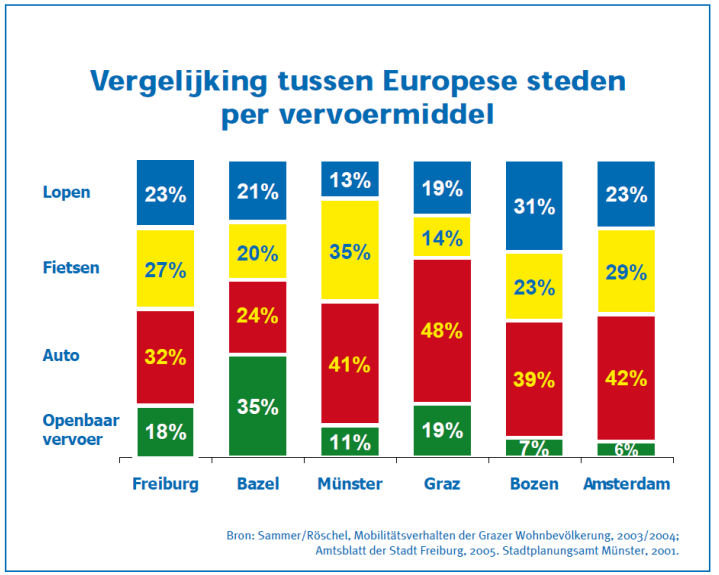




Mythos 5: Radanteil kann nicht höher in NL



Het fietsgebruik in tien Europese 'fietssteden' (aflopend in fietsaandeel)



	aantal inwoners	aandeel fiets in alle verplaatsingen van inwoners
Groningen	182.000	37%
Zwolle	116.000	36%
Münster	272.000	36%
Veenendaal	62.000	32%
Kopenhagen	502.000	32%
Enschede	154.000	31%
Amsterdam	747.000	28%
Odense	187.000	26%
Freiburg (im Breisgau)	218.000	22%
Gent	237.000	17%

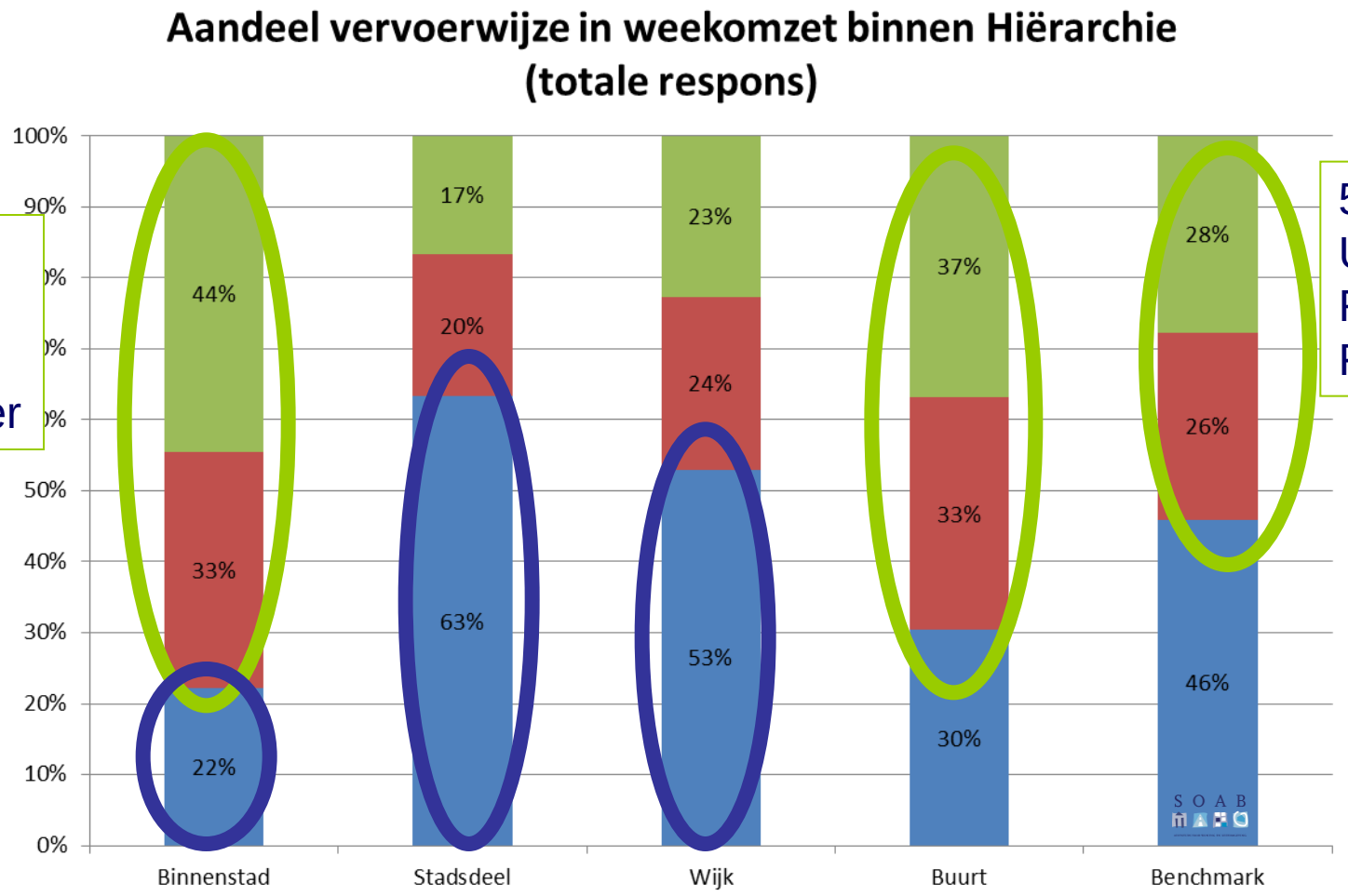
Groningen: 61%

Stadt Breda: 27%
Ambition 2030: 35%

Münsterland: Ambition 50%?

Mythos 6. Radfahrer sind wirtschaftlich uninteressant

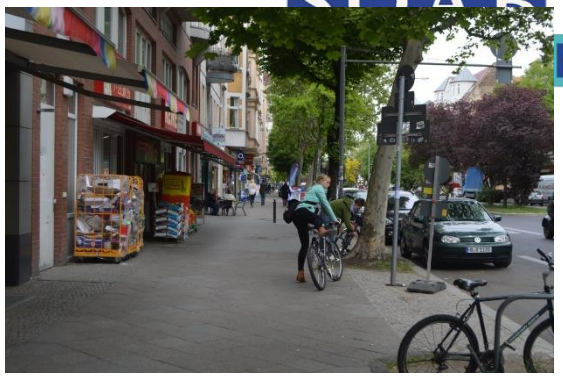
77%
Umsatz
Rad und
Fussgänger



54%
Umsatz
Rad und
Fussgänge

→ Informieren Retailer sehr wichting

Nein…..

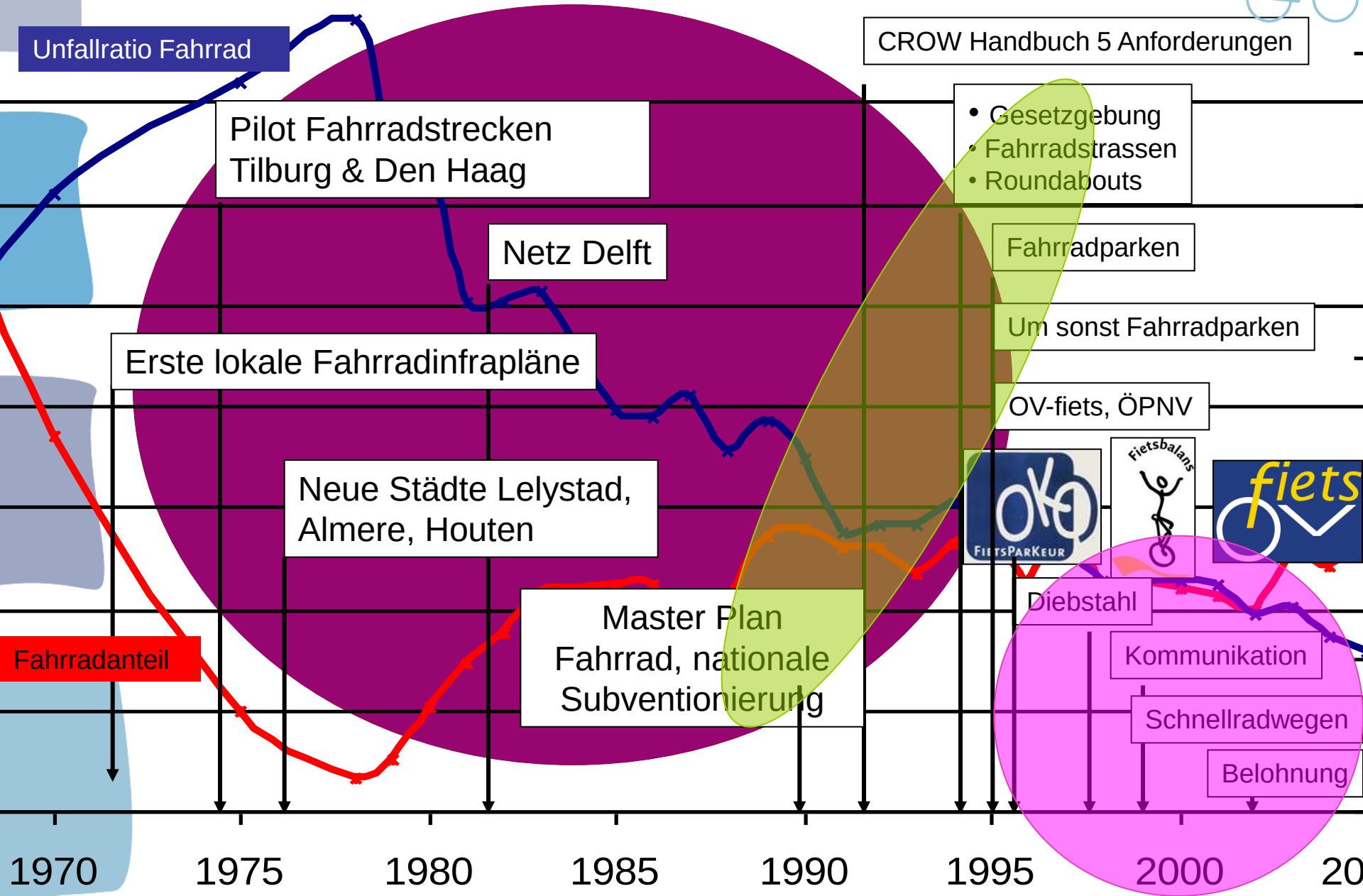


- Tourismus
- Handel:
  - Investieren in Autoverkehr ist investieren in Konkurrenz
  - Nachbarschafts-kunden wichtiger als Autokunden: die fahren zum nächten Wiese-Supermarkt
- Handel:
  - Angebot anpassen, Service bieten und Abstellplätze
- Stadt:
  - Abstellplätze für Fahrräder und investieren in Rad- und Fusserreichbarkeit
- Personal und Nachbarschaftkunden:
  - mit Rad statt Auto→ > Platz

Vorschlag: Untersuchung Spenden Münsterland?

Mythos 7. Infra reicht

Hardware | Orgware | Software



Nein: Marketing notwendig! Beispiel Radschnellrouten

Beispiel HOS-scan SOAB

Radschnellstrecke Breda

- HARD-ware: eröffnet: 2004 (erste)
- Strecke relativ unbekannt → SOFT-ware: Marketingproject mit E-bikes, Website, Logo, Aktivitätenplan, Belohnung Radfahrer, Feier Neu-Eroffnung, Cycling ist cool, Positive DriveApp, RushHourRace: http://www.omroepbrabant.nl/?news/216951892/Rush+Hour+Race+van+Etten-Leur+naar+hartje+Breda+speed+e-bike+wint,+openbaar+vervoer+grote+verliezer.aspx

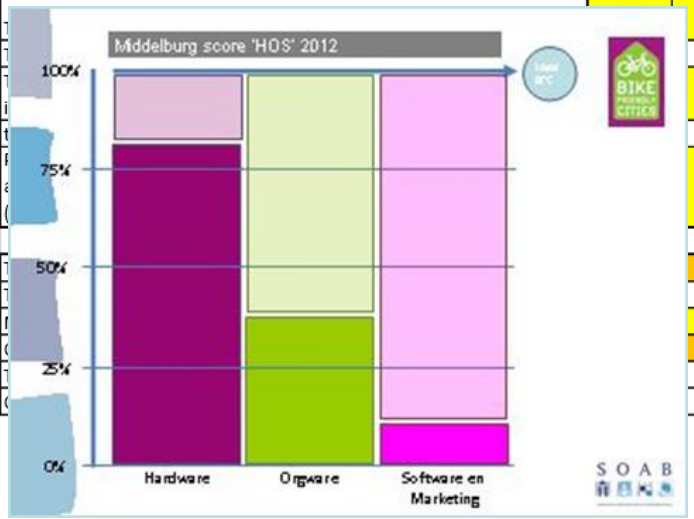
→ Anstieg Radfahrer (317→ 566 → 873 Stunde)

SOAB's H-O-S-Scan

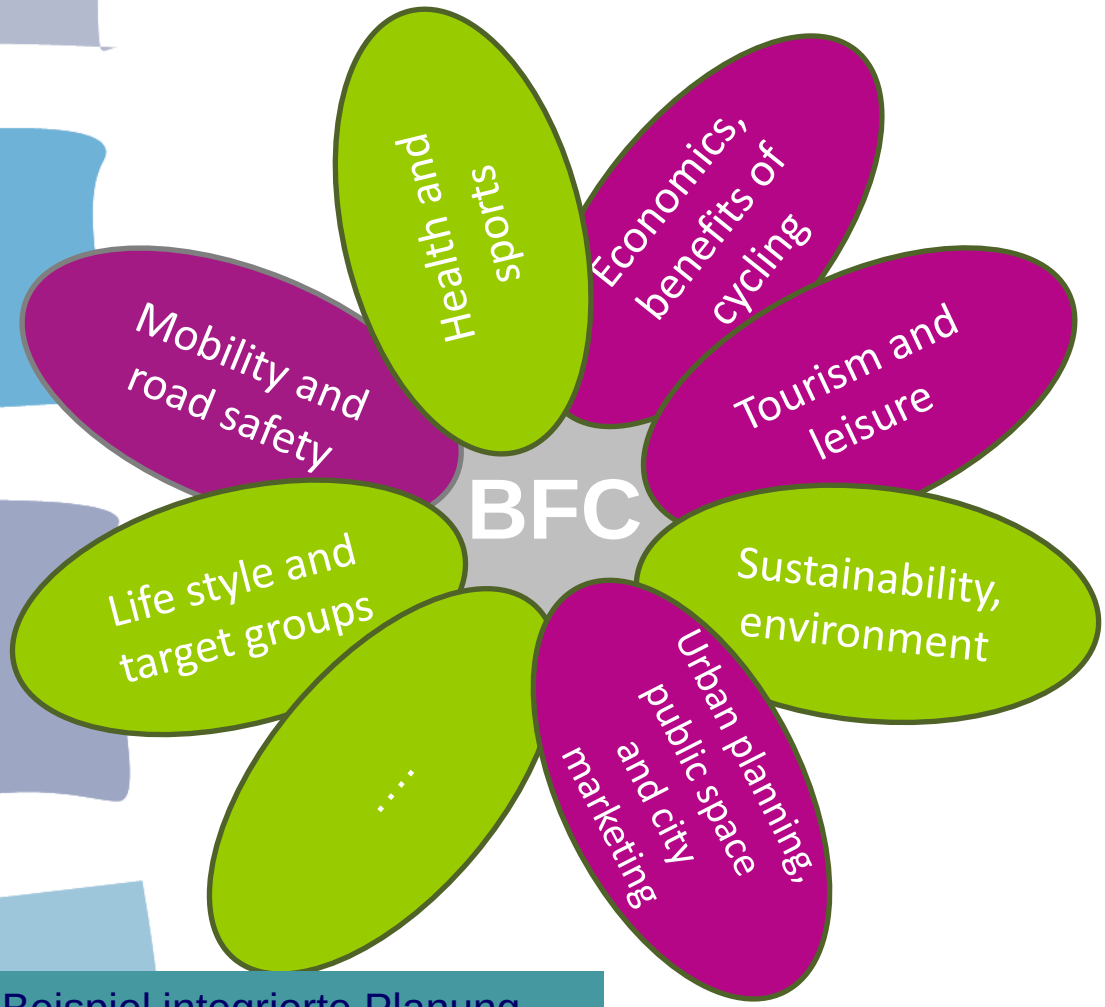
Und wie ist H-O-S von Münster?

1.2 Oxford

	HOS-quick scan (self-assessment BFC)	Is hardly present	Partly present	(Almost) complete
	City of C			
H	There is			
	There is			
	There is			
	The cycl			
	There is (e.g. OV			
	The maj helmet,			
O	More cy econom cycle marketing/promotion (not older that 5 years)			
S				



Mythos 8: Radverkehr gehört nur den Verkehrsplanern



Beispiel integrierte Planung Stadt Middelburg 2015

BFC-Handbook: www.bikefriendlycities.eu

- Schlauer: beziehen mehrere Fachbereiche → integrierte Planung
  - Mehr Partner: Erholung, Natur, Shared Space, Gesundheit, Mobilitätsmanagement, Tourismus, Wirtschaft, City management, Life style, Raumplanung

  → Mehr Geld, mehr Beziehung, bessere Pläne
  - Radpolitik ist auch Autopolitik
  - Gesetzgebung schützt Kinder und schwache Verkehrsteilnehmer

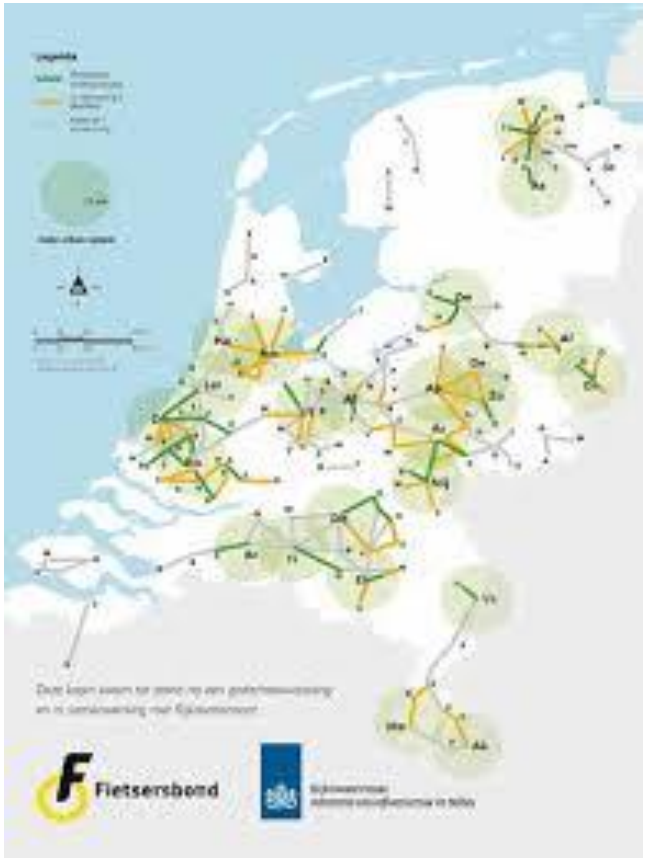
Nein: Inspiration von andern Disziplinen…..

- Kunst
- Natur
- Tourismus
- RadService
- …?

https://www.youtube.com/watch?v=wEe8firurCY

Mythos 9: Erst Forschung, dann Leitfaden, dann realisieren

Beispiel: Radschnellstrecken



Mythos 10: Radplanung kann ohne Konsequenzen für Autoverkehr

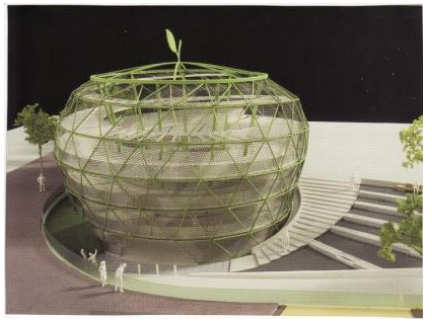
- Investierungen niedriger
- Zuckerbrot:
  - Umsonst Radparken
  - Service- und Steuermöglichkeiten
  - Belohnung Radfahren in Rush Houre:
    - 10% war Autofahrer
    - 150 - 300 mehr Radfahrer an ferry points
- Peitsche:
  - Bepreisung Strassen, Forschung NL:
    - 15% weniger Autoverkehr
    - 6% mehr ÖPNV
    - **10% mehr Radverkehr**
    - 58% weniger Stau im Autoverkehr
    - 7% weniger Unfälle

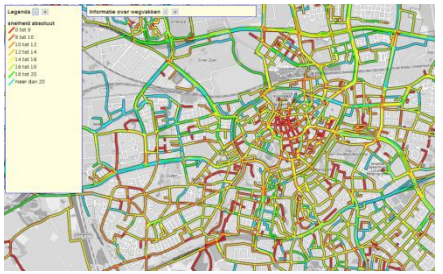
Radplanung tut weh: Pull UND Push

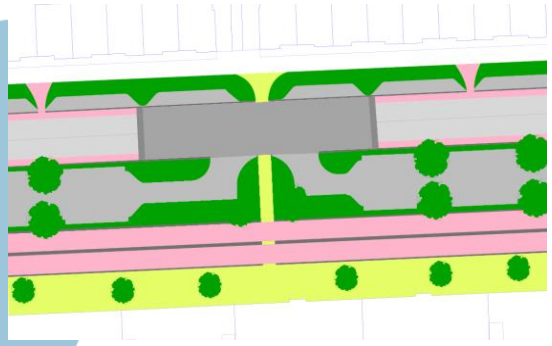
Mythos 11: es ist Schade wenn Radplanung Geld kostet

- Radplanung darf Geld kosten
- Radmassnahmen sind effektiver
- Radmassnahmen kosten Geld aber werden direkt benutzt: Parken HbF Utrecht (XXL 12.500 Plätze), Breda Bahnhof 4.500
- 650 km extra Radschnellstrecken
- Utrecht: Ringwegen für Radfahrer
- ‘ Fresh Brains‘
- Apps, Routenplanner, Radtracking Zählwoche
- Fietsstad-Wettbewerb
- Design Infra → ‚Touristenattraktion‘

→ Wenn was richtiger kommt, wird es von Radfahrer benutzt!





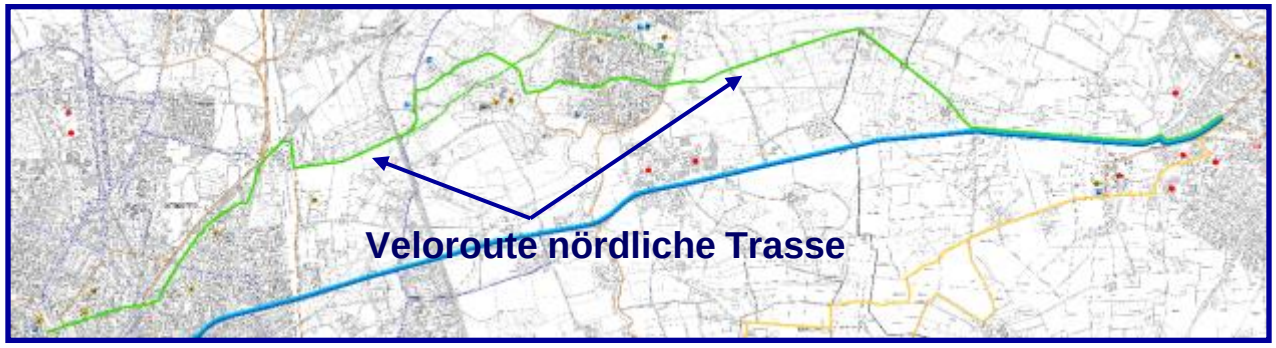


Chance: kosteneffective Massnahme:

Veloroute nördliche Trasse Münster

Kostenschätzung Ausbaustandards Veloroute**:**

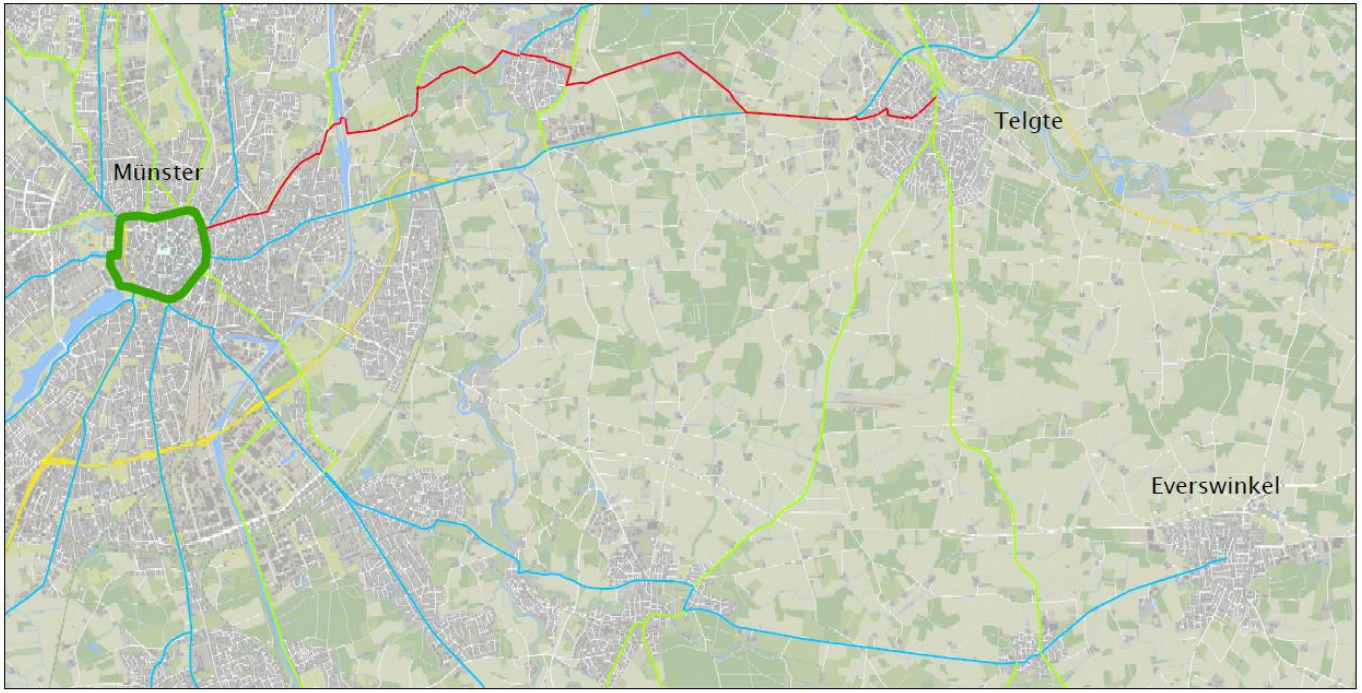
Qualitätsstufe 3:	5,9 km x 1,0 Mio. €/km = ca. 5,9 Mio. €	
Qualitätsstufe 2:	1,5 km x 0,5 Mio. €/km = ca. 0,8 Mio. €	
Qualitätsstufe 1:	4,6 km x 0,2 Mio. €/km = ca. 0,9 Mio. €	
Gesamt:	12,0 km	**= ca. 7,6 Mio. €**



	Münster	Schiffahrterdam	Gymnasium	Handorf	Handorf-Ost	Tierheim/Kaserne	Gartenzenter	B51	
Potenzial Zielgruppe	Schiffahrterdam	Gymnasium	Handorf West		Tierheim/Kaserne	Gartenzenter	B51	**Telgte**	
Interlokal									
lokal+									
lokal									
	QS 3	QS 3	QS 3	QS 2	QS 1			QS 2	
Nördlich									

Veloroute Münster-Handorf-Telgte

Stadtregionale Veloroute Telgte über Handorf
– nördl. der B51



Legende

- Promenade Münster
- Stadtregionale Veloroute Telgte über Handorf – nördl. der B51
- potenziell wichtige Zubringer – & Tangentialverbindungen
- potenzielle Stadtregionale Velorouten von den Umlandgemeinden zu der münsteraner Promenade

Bearbeitung:
Geschäftstelle der Stadtregion
Datenquelle:
OpenStreetMap Deutschland

Stand: 18.04.2017

0 0,25 0,5 1 1,5 2 2,5 Kilometer

Veloroute nach Münster rückt näher

Lückenschluss in der Galgheide

Von Stefan Flockert

MÜNSTER/TELGTE. Die Realisierung der ersten von 13 Velorouten in der Stadtregion Münster, die die zwölf Umlandgemeinden mit der Stadt Münster verbinden sollen, rückt näher. 2020 sollen Radfahrer auf einer einheitlich gestalteten Piste von der Radstation an der Gildestraße südlich des Telgter Bahnhofs bis zur Promenade in Münster rollen können.

Ein weiterer Schritt zur durchgängigen Befahrbarkeit wird in diesen Tagen in der Galgheide gemacht. Der dortige Wirtschaftsweg wird auf einem 400 Meter langen Stück von der Stadtgrenze zu Münster nach Südosten bis kurz vor dem Jägerhaus mit einer Asphaltdecke versehen. „Auf Telgter Gebiet schaffen wir damit den Lückenschluss bis zur Bundesstraße 51. Bis dahin sieht dann alles so aus, wie eine Veloroute nach den Richtlinien der Stadtregion aussehen soll", berichtet Ihno Gerdes vom Fachbereich Planen, Bauen und Umwelt der Stadt Telgte.

Ausgebaut wird der Weg auf eine Breite von drei Metern. An den Rändern wird er mit weißen Streifen versehen. Die Kosten für das 400 Meter lange Stück belaufen sich auf 150 000 Euro. 70 Prozent trägt das Land, 30 Prozent die Stadt. Die kreisweite Reitroute, die bislang an der Straße Galgheide entlangführte, wird auf einen fast parallel verlaufenden, nicht asphaltierten Wirtschaftsweg verlegt.

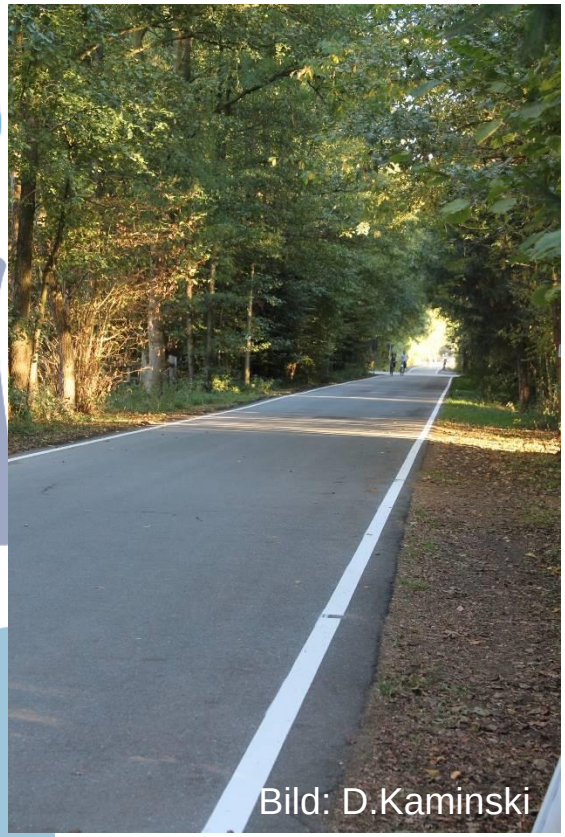
Einen geänderten Verlauf der Veloroute vom Jägerhaus an der B 51 bis zum Bahnhof in Telgte sehen die Planungen der Stadtverwaltung vor. Die offizielle Route soll nun nicht mehr an der B 51 entlangführen. Vorgesehen ist, den Weg vom Jägerhaus nach Süden zu führen und dann nach Osten abbiegen zu lassen. Vorbei geht es am St.-Rochus-Hospital bis zum Kreisel Orkotten und von dort über den in Planung befindlichen Bahnseitenweg bis zum Bahnhof. „Die Strecke ist zwar einen guten Kilometer länger. Aber sie ist viel schöner", nennt Gerdes einen großen Vorteil. Zudem hätte die Ertüchtigung der Route entlang der B 51 bis in die Stadt „zu viel Aufwand bedeutet".

Das Teilstück von der Stadt bis zum Jägerhaus soll im Jahr 2020 fertiggestellt werden. Zunächst, so Gerde, müssen die ein Förderungsanträge gestellt werden.

Ihno Gerdes (r.) und Tim Jungmann verschafften sich in der Galgheide einen Überblick über den Stand der Bauarbeiten. Foto: Flockert

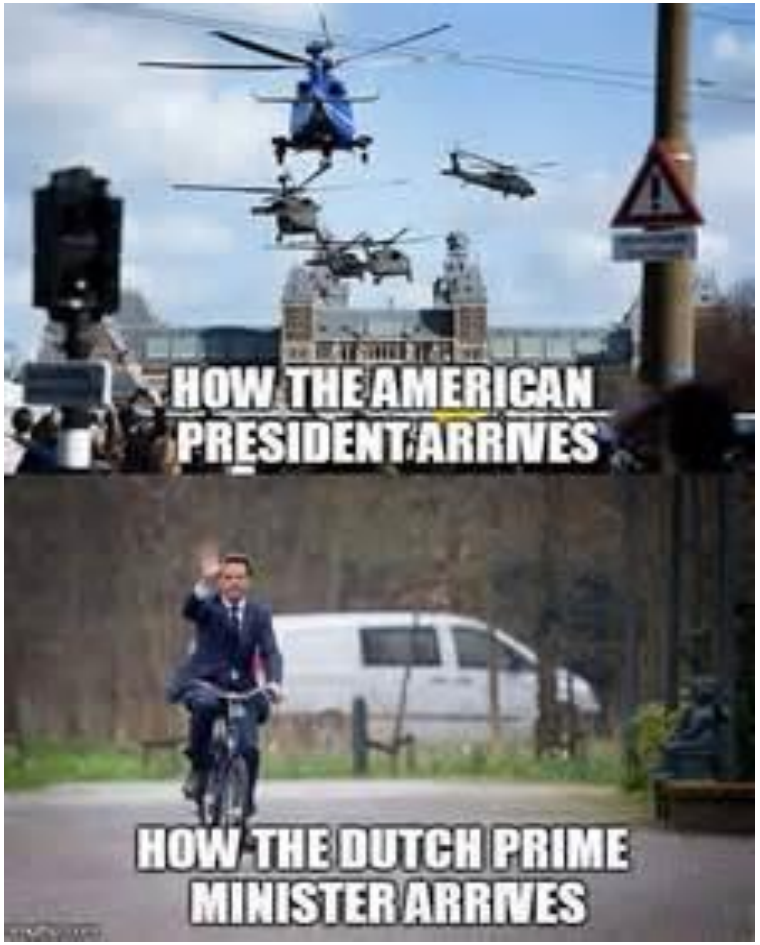
Tip: Bisschen mehr rot….

Galgheide gestern…



NL

Mythos 12: Könige und Minister fahren kein Rad



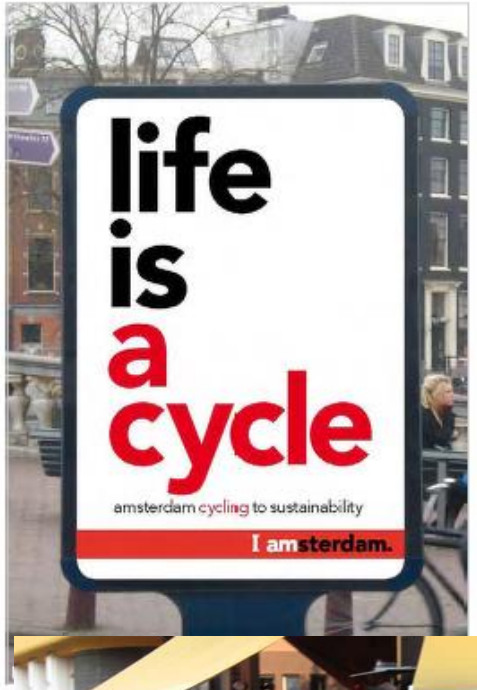
Radfahren als Lifestyle, gerade für den Senat

Mythos 13: Radpolitik ist nur für Linke

Het fietsgebruik in tien Europese 'fietssteden' (aflopend in fietsaandeel)

	aantal inwoners	aandeel fiets in alle verplaatsingen van inwoners
Groningen	182.000	37%
Zwolle	116.000	36%
Münster	272.000	36%
Veenendaal	62.000	32%
Kopenhagen	502.000	32%
Enschede	154.000	31%
Amsterdam	747.000	28%
Odense	187.000	26%
Freiburg (im Breisgau)	218.000	22%
Gent	237.000	17%

- Grösseren Städte in NL: egal ob linke oder rechte Politiker
- Geht um wirtschaftliche Kräfte: Retail, City Management
- Geht um breite städtische Erreichbarkeit: ALLE Modalitäten
- Schlaue Politiker und Retailer achten auf Radfahrer: sind gut ausgebildet
- Rad(Park)planung ist ein Fach!!



Mehr Radfahren lohnt, Ziel ist aber lebenshafte Städte und Dörfer!

Wenn man entwürft für
Auto's kriegt man Auto's.
Wenn man entwürft für
Menschen, kriegt man Menschen

Vision

- Rad = Mobilitätsmittel, keine Alternative: Teil des Daily Urban Systems
- Zukunftgerechte Chance für Städte
- Ernsthafte Radpolitik kann nicht ohne Begrenzung Raum Auto (push)
- Mehr Raum für Radfahren nicht abnehmen von Fussgängern
- Mehr Auskunft über Vorteile
- Hardware – Software - Orgware
- Mehr Frauen und Kinder
- E-bikes bieten Potenzial
- Mit Radfahren können Politiker und Städte sich profilieren
- Mehr Kenntnisse notwendig (Umsatz)

Fragen? i.spape@soab.nl