

Stellungnahme der VCD Ortsgruppe

zu: Stadt Flensburg: Velorouten Ausbaustrategie.

Prioritäten und Zeitplan für die Maßnahmenumsetzung 2020 - 2025

Die VCD Ortsgruppe und die AG Radrouten begrüßen das Konzept "Velorouten Ausbaustrategie" der Stadt Flensburg¹ mit dem Ziel, zur Priorisierung die anliegenden Gemeinden und Pendlerströme einzubeziehen und die Routen klarer zu benennen.

- Das Konzept entspricht in weiten Teilen dem **"Flensburger Radstern"** der VCD Ortsgruppe. Der Begriff soll verdeutlichen, dass das **Umland** ausdrücklich **einbezogen** ist. Als prägnanter Slogan kann der Begriff gern für das Konzept übernommen werden.
- In der Priorisierung ist kein genauer Zeitplan erkennbar. Wir wünschen uns hier eine **konkrete Zeitplanung** für die einzelnen Ausbauschritte
- Wir gehen davon aus, dass die im Veloroutennetz beschlossenen **Qualitätsstandards** mit **ERA als absoluter Mindeststandard** umgesetzt werden (siehe umseitig). Die Stadt Flensburg und das Land Schleswig-Holstein haben sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil im Straßenverkehr deutlich zu erhöhen. Deshalb fordern wir, Radverkehrsanlagen künftig konsequent so zu gestalten, dass sich Radfahrende aller Altersklassen **zwischen 8 und 88 Jahren sicher und stressfrei** darauf fortbewegen können.
Dabei sind auch die verschiedenen Profile des Radverkehrs im Blick zu behalten: Tourismus, Schüler- und Pendelverkehr, Transport (Paketdienste, Lastenräder).
- Für die Detailplanung schlagen wir **regelmäßige Arbeitstreffen** mit der Stadt Flensburg sowie mit ADFC und dem VCD als Träger öffentlicher Belange vor. Ziel dieser Treffen soll sein, sich über Beobachtungen an den einzelnen Routen auszutauschen und so Verbesserungen vorzumerken.
- Wie in anderen Städten üblich, sollte es auch in Flensburg wieder eine **feste Ansprechperson** für den Radverkehr geben, die die Verbesserung der Radwegesituation als Hauptaufgabe hat. Das lässt sich nicht durch eine E-Mail-Adresse verkehrsplanung@flensburg.de ersetzen.
- Zur Vorbereitung der Routenführung und zur Abhebung bestehender Mängel auf den jeweiligen Routen regen wir erneut die **Erweiterung des Mängelmelders um die Rubrik "Rad- und Fußverkehr"** mit einer separaten Ausgabeseite an. Auf diese Weise lassen sich in üblicher Form Mängel sammeln und schrittweise in Kooperation mit Stadtverwaltung und TBZ beheben (Kosten laut IT-Firma: 1800,- Euro).

¹https://ratsinfo.flensburg.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZUxpXdAcBGnc7MEcU_vM5U3xQd1yGnaWCSLZh5X7C0EW/Velorouten_Umsetzungsstand.pdf

Stadt Flensburg: Förderung des Umweltverbundes

Hier: Buslinien-Netz und VeloroutenQualitätsstandards. August 2018

Auszug - (S. 4-5, Hervorhebungen nachträglich eingefügt)

Qualitätsstandards

In erster Linie soll das Veloroutennetz der Förderung des Alltagsradverkehrs dienen. Entsprechend gilt es, Qualitätsstandards zu definieren, die eine Befahrbarkeit der Routen zu jeder Tages- und Jahreszeit sicherstellen. Wesentlich ist hierbei eine gute Infrastruktur.

Gute Oberflächenbeschaffenheit

Die Oberfläche sollte eben und gut befahrbar sein. Geeignet sind Asphalt oder Beton sowie intakte Pflasterflächen

Regelkonforme Radverkehrsführung

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geben Vorgaben zu Führungsformen und Breiten von Radverkehrsanlagen. Diese sind als **Mindestanforderung** zu sehen. Wo die vorhandene Fläche es zulässt, ist im Hinblick auf einen zukunftsfähigen Radverkehr die Anlage **breiterer Radverkehrsanlagen** zu prüfen.

Beleuchtung

Um eine Befahrbarkeit zu jeder Tageszeit sicherzustellen, ist eine Beleuchtung der Routen von hoher Bedeutung. Eine gute Beleuchtung trägt zu einem positiven Sicherheitsempfinden während der dunklen Tageszeit bei.

Winterdienst

Um eine Befahrbarkeit auch im Winter sicherzustellen, ist ein Winterdienst einzurichten.

Geringes Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmern

Die Führungsform des Radverkehrs ist von der Verkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit im Kraftfahrzeugverkehr, den Randnutzungen und nicht zuletzt von der verfügbaren Fläche abhängig.

Eigenständige Berücksichtigung im Rahmen der Signaltechnik

Der Radverkehr sollte an signalisierten Knotenpunkten getrennt signalisiert werden. Eine gemeinsame Signalisierung mit zu Fuß Gehenden ist nachteilig, vor allem bei langen Furten, da dann die ungleich längeren Räumzeiten der zu Fuß Gehenden zu unnötigen Verkürzungen der Freigabezeiten für Radfahrende führen. Die Umsetzbarkeit einer Grünen Welle für den Radverkehr ist zu prüfen.

Wiedererkennbarkeit im Stadtraum

Durch eine eigenständige Beschilderung oder Markierung kann die Orientierbarkeit im Zuge des Veloroutennetzes verbessert werden. Gleichzeitig wird die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer auf den Radverkehr erhöht.

VCD Ortsgruppe Flensburg, Julia Born, Große Str. 3, 24937 Flensburg