



Ist KURS FAHRRADSTADT gegen Autos?

Nein!

Wir wollen niemandem das eigene Auto absprechen. Wir sind jedoch überzeugt, dass die Aggressivität auf Hamburgs Straßen daher röhrt, dass es insgesamt zu viele PKW und zu wenig gute Anreize gibt, das eigene Auto abzuschaffen und z.B. auf das Fahrrad umzusteigen. Ergebnis: Der motorisierte Individualverkehr steckt in Staus fest und findet keine Parkplätze. Wusstest du schon, dass Straßen, die über gute Radwege verfügen, sogar den Autoverkehr flüssiger machen?

Mehr Infos dazu hier: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/126068/analyse/wirkung-radfahrstreifen-radweg-schutzstreifen-geschwindigkeit-pkw-fahrzeit-miv/>

Wollt ihr überall Protected Bikelanes? (klar vom KFZ-Verkehr getrennte Radwege)

Nein!

Selbstverständlich fordern wir das nicht für verkehrsberuhigte Tempo 30 Wohnstraßen, in denen in der Regel auf der Fahrbahn gefahren wird. Das sind immerhin die meisten Straßenkilometer, die Hamburg zu bieten hat. Auf allen Straßen, die stark und (das können auch Tempo 30 Abschnitte sein) schnell befahren werden, fordern wir das jedoch. In der Regel sind das alle Straßen, die man in Hamburg als wichtige bzw. Hauptstraßen bezeichnen kann. Diese Straßen ziehen – genau wie Autos – auch viele Radfahrende an, die – nochmal wie die Autos – am liebsten die kürzesten und direktesten Wege fahren möchten.

Mehr Infos: <https://anderebmw.wordpress.com/2015/09/11/mein-traumradweg/>

Sind geschützte Radwege wirklich sicherer als das Radfahren auf der Fahrbahn?

Ja!

Gute Radwege sorgen dafür, dass es zu so wenig Berührung mit dem KFZ-Verkehr kommt wie möglich. Wo dies nicht machbar ist, werden Radwege baulich so gestaltet, dass die Begegnung mit dem Auto auf dem höchsten Sicherheitslevel stattfindet. Eine durchdachte Wegführung, freie Sicht sowie Geschwindigkeitsreduzierungen verschaffen Klarheit darüber, wie Menschen sich hier verhalten sollen.



Durch das Trennen von Gefährdern (hier das Auto, der LKW) und den Gefährdeten (den Radfahrenden) lassen sich schwere Unfälle erheblich reduzieren. Geschützte Radwege sind somit deutlich sicherer und für viele junge und alte Menschen sowie ungeübte Radfahrende wesentlich attraktiver. Vor allem die Niederlande und Dänemark machen vor, wie es geht. Gute Erfahrungen machen auch die USA.

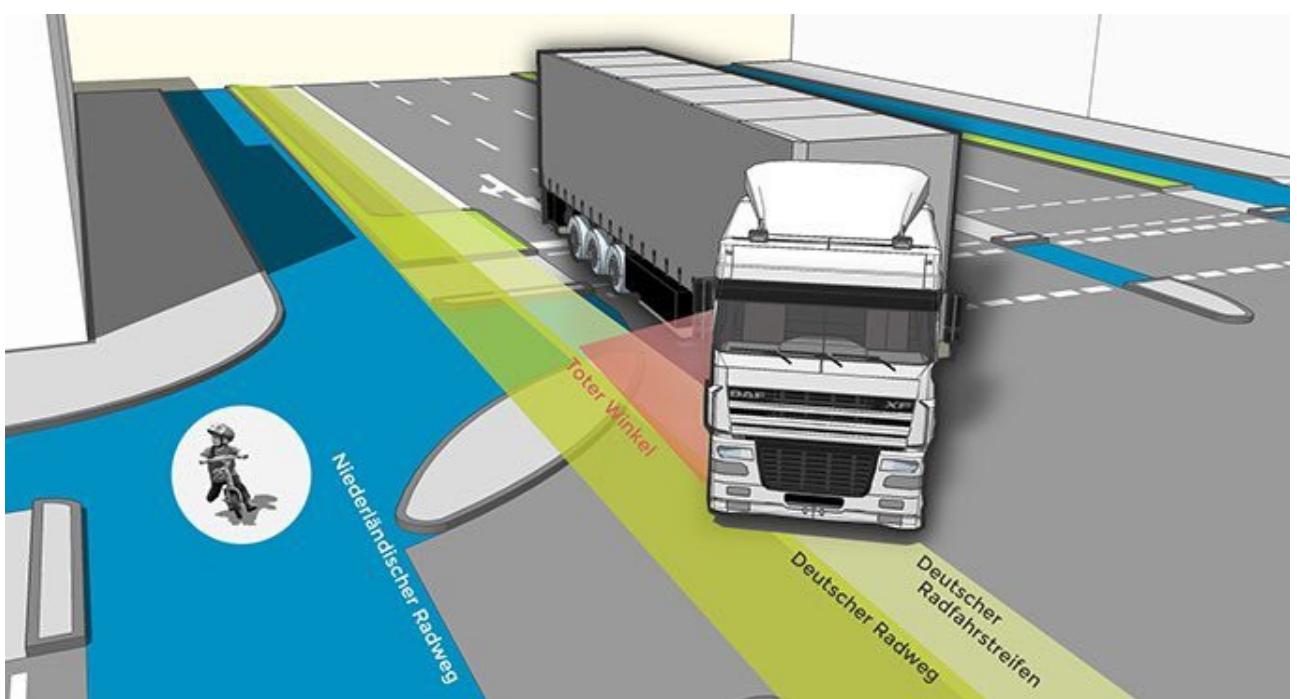
Mehr Infos: <http://www.citylab.com/commute/2016/11/why-protected-bike-lanes-save-lives/508436/>?

*utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed:
+TheAtlanticCities+(CityLab)*

Immer wieder wird das Argument vorgebracht, auf der Fahrbahn (also auf Schutz- und Fahrradstreifen) zu radeln sei deshalb so sicher, weil man besser gesehen werde. Doch dieser Ansatz ist Nonsense:

„Das Einzige, was ich unter Kontrolle habe, ist, wie ich mich auf dem Fahrrad verhalte und nicht der Zustand einer anderen Person sowie deren Sinneswahrnehmung. Doch der „gesehen-werden“- Ansatz fordert das konkret: Er macht mich dafür verantwortlich, ob jemand anders die Straße beobachtet oder nicht. Er verschiebt die Schuld vom Autofahrer auf den Radfahrer: Wenn ich getroffen werde, ist es meine Schuld, dass man nicht gesehen wird, nicht die des Autofahrers, der nicht hinschaut. Es ist ein Sicherheitsratschlag, der sagt „stirb nicht“ im Gegensatz zu „töte nicht“. It’s bullshit!“

Eindringlich beschreibt ein Radfahrer anhand einer kurzen Radfahrt aus England, warum das so ist und belegt es mit Fotos. (auf englisch: <https://bangingonaboutbikes.wordpress.com/2018/01/18/on-why-be-safe-be-seen-is-nonsense/>)



Danke! Quelle: Darmstadt fährt Rad, Timm Kress <http://www.darmstadtfaehrtrad.org>

Wollt ihr überall Protected Bikelanes? (klar vom KFZ-Verkehr getrennte Radwege)

Nein!

Selbstverständlich fordern wir das nicht für verkehrsberuhigte Tempo 30 Wohnstraßen, in denen in der Regel auf der Fahrbahn gefahren wird. Das sind immerhin die meisten Straßenkilometer, die Hamburg zu bieten hat. Auf allen Straßen, die stark und (das können auch Tempo 30 Abschnitte sein) schnell befahren werden, fordern wir das jedoch. In der Regel sind das alle Straßen, die man in Hamburg als wichtige bzw. Hauptstraßen bezeichnen kann. Diese Straßen ziehen – genau wie Autos – auch viele Radfahrende an, die – nochmal wie die Autos – am liebsten die kürzesten und direktesten Wege fahren möchten.

Mehr Infos: <https://anderebmv.wordpress.com/2015/09/11/mein-traumradweg/>

Wollt ihr an jeder Kreuzung Protected Intersections? (für Radfahrende und Fußgänger optimierte, geschützte Kreuzungen)

Nein!

Natürlich nicht. Es verhält sich hier ähnlich wie mit den Bikelanes: Innerhalb von Tempo 30 Wohngebieten wären sie in der Tat übertrieben. Das heißt nicht, dass man auch hier Kreuzungen und Einmündungen fahrradfreundlicher gestalten könnte. Auch hier gilt: Für stark und schnell befahrene Kreuzungen fordern wir, dass das Konzept der Protected Intersection ernsthaft in Betracht gezogen wird, wenn Kreuzungen ohnehin routinemäßig erneuert werden bzw. wenn es sich um Unfallschwerpunkte handelt. Grundsätzlich sollte zuerst alles getan werden, um den schwächsten Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrende) die bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten. Es könnten schließlich auch deine Kinder sein, die davon im Fall der Fälle profitieren werden. Sichere Radwege an Kreuzungen steigern die Attraktivität für alle Verkehrsteilnehmer und laden zum Umsatteln ein, sie entlasten den KFZ Verkehr und helfen, die viel zu hohen Unfallzahlen in Hamburg zu senken. Sicherer Kreuzungsdesign macht es letztendlich sogar den Autofahrenden leichter, weil sich nicht mehr diverse Radfahrende in unmittelbarer Nähe befinden. Eine ADAC Umfrage in Berlin förderte erstaunliche Ergebnisse zu Tage. Viele Autofahrer befürworten dort den Ausbau einer guten Fahrradinfrastruktur.

Mehr Infos:

ADAC Umfrage <http://www.tagesspiegel.de/berlin/umfrage-in-berlin-mitglieder-des-adac-setzen-aufs-rad/14487848.html>

Protected Intersections und Bikelanes

(Infovideos): <https://kursfahrradstadt.wordpress.com/sichere-radwege-das-fordern-wir/>

Wollt ihr nur Protected Bikelanes?

Nein!

Wir setzen uns insgesamt dafür ein, dass es zu einer deutlichen Wende in unserem Verkehrsalltag kommt. Dafür muss auch der Radverkehr massiv gestärkt werden. Uns geht es dabei selbstverständlich in keiner Weise darum, die einen Radfahrenden, die das Radeln auf der Straße bevorzugen, gegen andere, uns z.B., auszuspielen. Wir möchten grundsätzlich das Beste erreichen und orientieren uns dabei an Lösungen, die international die besten Resultate erzeugen. Für einen besseren Radverkehr gehört selbstverständlich viel mehr als nur protected Bikelanes! Wir sind die allerletzten, die sich nicht auch über viel mehr Radabstellanlagen, mehr Fahrradplatz in U- und S-Bahnen, Service (Luftstationen,...) und natürlich auch deutlich bessere Ampelschaltungen für Fußgänger und Radfahrer bis hin zur „Grünen Welle“ für das Fahrrad freuen würden – ist doch klar, oder? In unserem [offenen Brief an Bürgermeister Olaf Scholz](#) sind wir auf mehrere dieser und weitere Beispiele eingegangen, um die Wichtigkeit der Radverkehrsförderung insgesamt hervorzuheben.

Mehr dazu: <http://www.ingenieur.de/Themen/Fahrrad/Kopenhagen-verwoehnt-Radfahrer-Gruenen-Wellen>

Den Umweltverbund priorisieren – bedeutet es, dass keine Autos mehr fahren sollen?

Nein!

Es bedeutet lediglich, dass bei neuen Bauvorhaben bzw. Umbauten von Straßen zukünftig zuerst sichergestellt sein soll, dass sowohl für Fußgänger als auch Radfahrende sowie den Bedürfnissen des ÖPNVs die jeweils besten Lösungen erzielt werden.

Welche Rolle spielen Fußgänger bei KURS FAHRRADSTADT?

Eine sehr wesentliche!

Eine Fahrradstadt ist in unseren Augen gleichzeitig eine attraktive Fußgängerstadt. Die Stadt der kurzen Wege ermöglicht, dass man zu Fuß vor allem in der lokalen Umgebung schneller unterwegs ist als mit anderen Verkehrsmitteln. Gleichzeitig bleibt man in Bewegung und gesund. Dasselbe gilt selbstverständlich auch fürs Radfahren. Lieber Kalorien als Kohlenstoffe verbrennen!

Wie sieht für euch Hamburgs zukünftige Innenstadt aus? (Bzw. Quartierszentren – Altona, Eimsbüttel, Barmbek, Harburg,...)

Auf jeden Fall deutlich lebenswerter und einladender als heute!

Menschen sollen im Mittelpunkt stehen, nicht Autos. Es liegt in der Natur des Menschen, sich unter andere Menschen zu mischen, sich zu bewegen, zu kommunizieren, zu sehen und gesehen zu werden. Orte mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, muss eine deutlich höhere Priorität erhalten. Fußgängerzonen und Radwege werden die Quartierszentren insgesamt stärken, belebter und gesünder machen. Profitieren werden nicht nur Anwohner durch bessere Lebensbedingungen (Lärm, Dreck), sondern vor allem auch die Gastronomie und der Einzelhandel. Busse und Bahnen fahren in höherer Taktung und für alle sind diese Zentren jederzeit bequem erreichbar. Diverse Städte weltweit machen es erfolgreich vor, auch in Deutschland, sogar in Hamburg, wie es Bergedorf beweist.

Mehr dazu:

Studie <http://dasfahrradblog.blogspot.de/2016/03/radler-sind-die-besseren-kunden.html#>

Bergedorf <https://osterstrasseautofrei.wordpress.com/2014/06/10/von-bergedorf-lernen-autofrei-und-mehr-kunden/>

Cappuccino trinken mit Jan Gehl: <http://derstandard.at/2000052061313/Vier-Gummireifen-und-der-Mensch-verbloedet>

Wie soll das gehen, bei so wenig Platz in Hamburg?

Jede noch so kleine Straße lässt sich fahrradfreundlich gestalten, es gibt keine Gründe, warum es nicht gehen sollte. Man muss dafür aber durchaus andere Wege in der Stadtplanung gehen. Das spanische Barcelona (1,6 Millionen Einwohner) ist gerade dabei, „Superblocks“ einzurichten. Die kann man sich wie ein Sudoku-Feld mit 4 Spalten vorstellen – nur die Randlinien außen herum sind für den Autoverkehr frei und normal schnell (50 Km/h) befahrbar. Die Linien in der Mitte das Kastens werden verkehrsberuhigt, zu Sackgassen und Einbahnstraßen gebaut, die nur von Anliegern und Lieferverkehr befahren werden dürfen. Auf diese Weise werden 13,8 Millionen qm öffentliche Fläche umgewidmet, die Fußgängern und Radfahrenden zugute kommen. „Mit allem, was wir jetzt machen, legen wir fest, wie unser Verkehr in 30 bis 80 Jahren abläuft“, sagt ein Stadtentwickler. Darum ist es so immens wichtig, gerade jetzt, wo in Hamburg vergleichsweise viel gemacht wird, die richtigen Weichenstellungen vorzunehmen.

Mehr Infos:

Wenig Platz: <https://anderebmw.wordpress.com/2015/09/24/unsere-strassen-sind-zu-schmal-fuer-fahrradwege/>

Barcelona

Konzept: <http://www.barcelonafuerdeutsche.com/de/wissenswertes/detail/barcelona-neues-verkehrskonzept-durch-superblocks/MzU2MQ==#.WJ4nF0M2uM8> sowie (neu 2018)

<https://www.businessinsider.de/barcelona-verbannt-das-auto-mit-einem-genialen-konzept-aus-innenstaedten-2018-4>

Wollt ihr alle Parkplätze abschaffen um Radwege zu bauen?

Nein!

Natürlich soll es auch zukünftig Parkplätze geben. Dennoch werden für gute und sichere Radwege Parkplatzflächen wegfallen müssen. Jedoch: Wenn Parkplätze wegfallen, wird gleichzeitig Platz für mehr Radfahrer und Fußgänger geschaffen. Viele der Neuradfahrer steigen nun von ihrem Auto auf das Fahrrad um oder haben ihr Auto bereits abgeschafft. Über die Hälfte aller Hamburger besitzt schon heute ohnehin kein eigenes Auto. Weniger Parkplätze werden darum zukünftig insgesamt gebraucht. Vorhandene Möglichkeiten, wie z.B. Parkhäuser, sollten effizienter genutzt bzw. Quartiersgaragen neu gebaut werden. Gute Radwege sind in der Tat in der Lage, den Radverkehrsanteil deutlich anzuheben. Weltweit werden damit beste Erfahrungen gemacht – geschützte Radwege (Bikelanes) verzeichnen nicht nur hohe zweistellige Zuwachsrate, sondern schaffen es in der tatsächlich, Menschen zum Umstieg zu bewegen, wie es Studien belegen.

Mehr Infos:

<http://www.citylab.com/commute/2014/06/protected-bike-lanes-arent-just-safer-they-can-also-increase-cycling/371958/>

Seid ihr dafür, Baumbestand zugunsten geschützter Radwege zu opfern?

Nein!

Hamburg ist eine grüne Stadt, darum werden wir oftmals beneidet. Das soll so bleiben!

Wir betrachten Baumbestand als gegebene Tatsache, die es zu berücksichtigen gilt. Wir möchten, dass Radinfrastruktur-Planung zukünftig im größeren Zusammenhang gedacht wird, als es heute oftmals passiert. Wird der Blick auf gesamte Quartiere mit

seinen Eigenarten und Bedingungen gelegt, ergeben sich wesentlich mehr Handlungsoptionen, den Straßenraum neu aufzuteilen, Bäume zu erhalten und Quartiere lebenswerter zu entwickeln. Wir schütteln immer wieder den Kopf über halbgare Lösungen wie unsinnige Baumfällungen für die Busbeschleunigung oder den Plan, den Elbstrand bei Övelgönne – in keinem Hamburg Reiseführer fehlt er – zuzuaspahltieren, um dort einen Fahrradweg durch ein Naherholungsgebiet zu bauen, der ohnehin bei jeder höheren Flut im Wasser untergeht.

Was ist mit Pendlern, die täglich mit dem Auto in die Stadt fahren müssen?

KURS FAHRRADSTADT setzt sich insgesamt für eine Neuausrichtung der Mobilität im Großraum Hamburg ein. Dazu gehört, dass der Umweltverbund (Fußgänger, Fahrrad, öffentlicher Nahverkehr) deutlich gestärkt wird. Zu einem Gesamtkonzept gehören somit ausreichende Parkmöglichkeiten an den Schnellbahnhaltstellen in den Randbezirken, um dort auf Bahnen und Busse mit noch mehr Taktung und einem noch dichteren Netz umzusteigen. Komplizierte HVV-Tarifzonen und Karten sollten zugunsten von einfachem E-Ticketing (Log in, Log out per Chipkarte, Smartphone...) und stark vereinfachter Preissetzung ersetzt werden. Zudem muss das erfolgreiche StadtRAD System ausgeweitet werden und weiter an der intermodalen Vernetzung aller Verkehrsträger gearbeitet werden, zu denen auch das Car-Sharing gehört. In Zukunft wird somit das eigene Auto umso weniger gebraucht, je näher man sich dem Zentrum nähert. Von weniger mit dem Auto in die Innenstadt pendelnden Menschen profitieren alle Hamburger.

Mehr Infos:

Neue Wege – was heute schon geht und morgen kommt – Fahrkapseln, Stehmobile und Co http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/immobilien/mobilitaet-in-metropolen-neue-wege-durch-die-stadt-14781828-p3.html?printPagedArticle=true#pageIndex_4

ÖPNV der Herzen – <https://www.fairkehr-magazin.de/2016-6-titel.html>

Im Traumland – <https://osterstrasseautofrei.wordpress.com/2016/08/10/im-traumland/>

Will KURS FAHRRADSTADT Tempo 30 in ganz Hamburg?

Ja und Nein!

Wir setzen uns dafür ein, dass Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit im Stadtgebiet werden soll. Das Prinzip der 30er Zonen muss umgedreht werden und nur noch dort Tempo 50 oder ggf. Tempo 60 Schilder aufgestellt werden, wo schnellere Geschwindigkeiten erlaubt sind. Klar ist, dass eine Großstadt wie Hamburg ein Straßennetz braucht, auf dem sowohl der Wirtschaftsverkehr als auch der ÖPNV und Zulieferverkehr rollen kann, ohne den eine Stadt wie Hamburg gar nicht funktionieren würde. Ebenso soll es auch Autofahrenden, die darauf angewiesen sind, ermöglicht werden, zügig durch die Stadt zu gelangen. Wir sehen ein Netz von sinnvoll ausgewählten, wichtigen Zubringerstraßen sowie Straßen im Hafen natürlich weiterhin als Tempo 50 Straßen. Auf Straßen, die von Schulen, Kitas und ähnlichen Einrichtungen gesäumt sind, an denen regelmäßig die Luftsadstoffbelastung überschritten wird und die von vielen Menschen direkt bewohnt werden, sollte auch dann Tempo 30 eingeführt werden, wenn es sich um wichtige Verbindungsstraßen oder gar Bundesstraßen handelt, wie z.B. die Max Brauer Allee in Altona. Langsamere Geschwindigkeit erhöht die Sicherheit signifikant und verringert die Lärm- und Luftbelastung. Wenn aufgrund eines zukünftigen Mobilitätswandels ohnehin weniger KFZ unterwegs sein wird, werden Hauptstraßen auch weniger staugeplagt sein und Schleichwege nicht mehr benötigt. Übrigens – wusstest du, dass das Vorankommen bei niedrigeren Geschwindigkeiten oftmals flüssiger ist als bei hohen?

Mehr Infos: <http://de.30kmh.eu/fakten-aus-europaeischen-staedten/berlin/>

