

# Sichere Radwege für alle: Tempo 30 ? !



**adfc**

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

# Der ADFC: Wir sind Alltagsfahrradfahrer:innen

---

- Mehr als 220.000 ADFC-Mitglieder bundesweit
- 16 Landesverbände, 450 Kreisverbände und Ortsgruppen, 80 ADFC-Geschäftsstellen
- Ca. 11.000 ehrenamtlich Aktive
- Fachberatung von Politikern und Planern
- Lobbyarbeit für das Fahrrad vor Ort
- Kommunalpolitische Arbeit für das Fahrrad vor Ort
- Konkrete Aktionen für das Fahrrad vor Ort
- ADFC-Fahrradklimatest: größte Befragung zum Radfahrklima weltweit
- Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ initiiert vom ADFC seit 2001 (Kooperationspartner AOK)



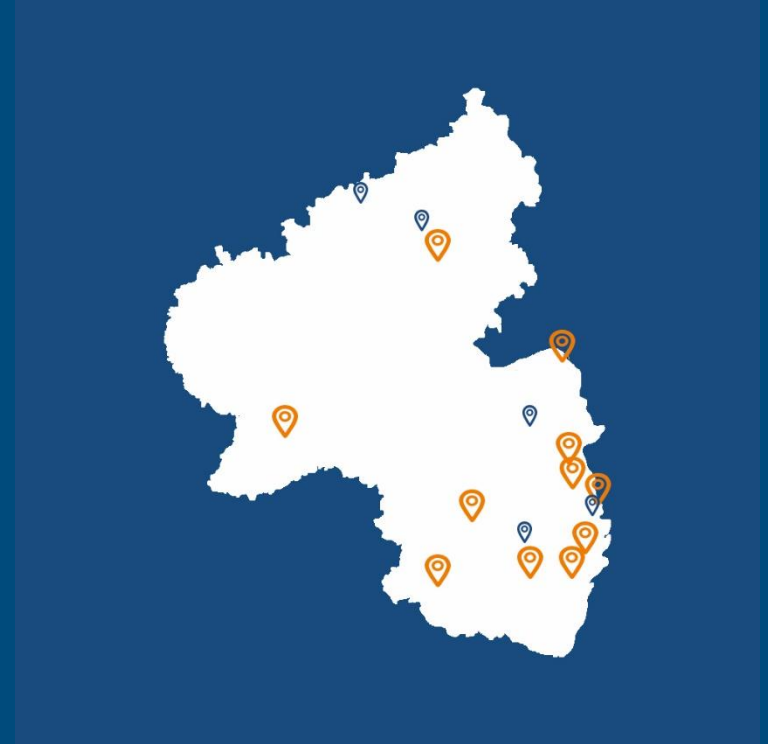
# Landesebene

---

- Landesversammlungen
- Landesvorstand
- Landesgeschäftsstelle (hauptamtlich)
- Mitgliederversammlungen der Kreisverbände und Ortsgruppen
- Frauennetzwerk

Satzung des ADFC RLP: [Hier klicken](#)

Landesgeschäftsstelle:  
Mainz



# Der ADFC Rheinland-Pfalz in Zahlen

---



- Mehr als 5.000 ADFC-Mitglieder
- Ca. 100 Menschen engagieren sich ehrenamtlich
- 16 Kreisverbände und Ortsgruppen
- 128 Fördermitglieder
- 2 Mitarbeiterinnen in der Landesgeschäftsstelle

# Dienstleistungen des ADFC

## Eigene Marken



Zertifizierung von  
touristischen  
Fernradwegen und  
Radreise-Regionen

ADFC – Wir über uns



Zertifizierung von  
fahrradfreundlichen  
Übernachtungsbetrieben

Radcodierungen

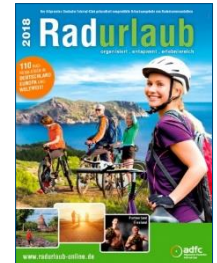


**FAHRRADFREUNDLICHER  
ARBEITGEBER**

Eine Initiative der EU und des ADFC



Angebot von Radtouren



# ADFC: Radfahren für alle, die möchten

Ziel: „ADFC vertritt alle, die Radfahren (wollen) und das sieht man ihm auch an.“

- Frauenquote im Bundesvorstand und einigen Landesverbänden
- Gruppe junge Menschen
- Gendersensible Sprache
- Diversität in der Bildsprache
- Vernetzung von Frauen & Jungen Menschen
- Radinfrastruktur für Kinder, Freizeit, Pendler umfassend planen und umsetzen



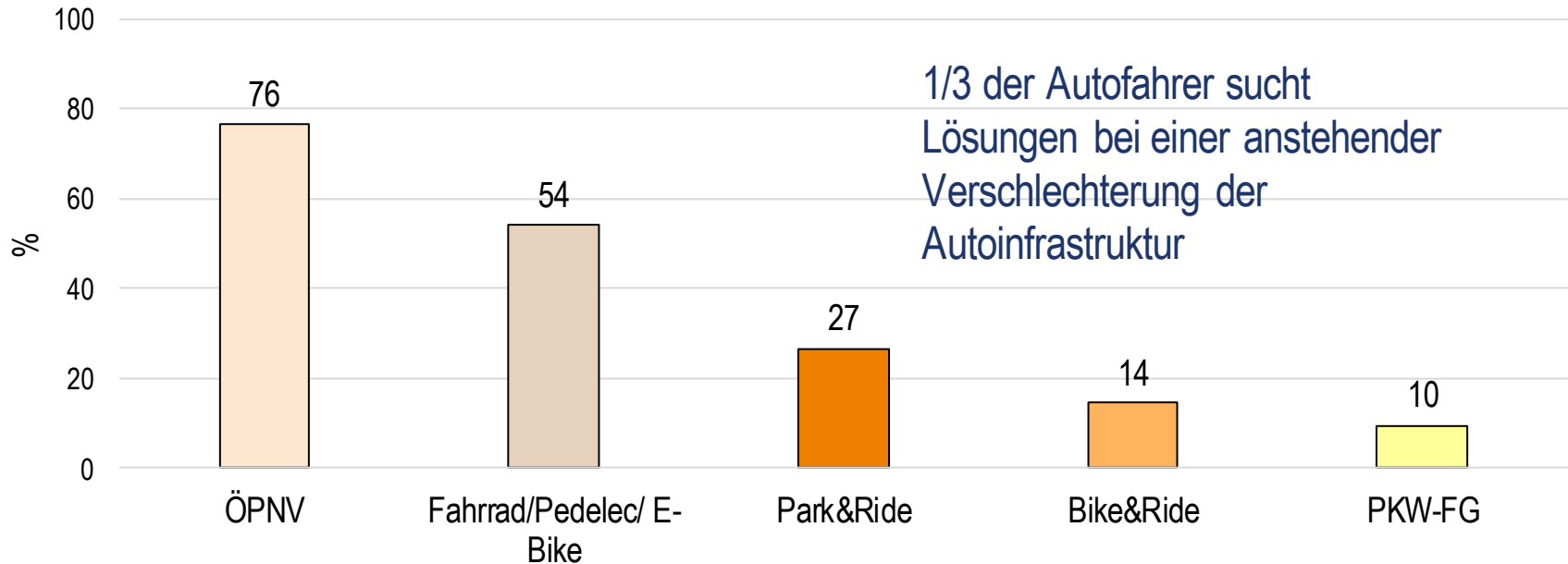
# Auto-Wege: Auch mit dem Fahrrad möglich?

## Gesamt

- 81 Millionen PKW-Wege unter 5 km / Tag
- 32,4 Millionen PKW-Wege 5-10 km / Tag



# Autofahrer denken tw. über Alternativen nach





# ADFC setzt sich für Tempo 30 ein:

---

Verkehrssicherheit, Schutz vor Lärm und lebenswerte Städte:



Auf Bundesebene setzt sich der ADFC politisch dafür ein, dass Tempo 30 innerorts die Regelgeschwindigkeit wird, damit auf allen Straßen in Städten und Dörfern standardmäßig Tempo 30 gilt.

Nur für Hauptverkehrsstraßen kann in begründeten Fällen eine höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50) festgelegt werden. Jedoch nur, wenn es eine lückenlose und sichere Radverkehrsführung gibt.



Damit wäre die bestehende Regel-Ausnahme-Situation umgekehrt: Tempo 30 wäre die Regel, Tempo 50 die Ausnahme.

# Neuwied: Radinfrastruktur verbessern

Mehr Sicherheit



Mehr Radwege



Bessere Beleuchtung

Tempo runter für die Autos



# Neuwied: Radinfrastruktur sicherer machen

---

Geschwindigkeitsbegrenzungen dienen in erster Linie dem Schutz der Verkehrsteilnehmer.

Die kinetische Energie (Bewegungsenergie) eines Fahrzeuges, die bei einem Aufprall zerstörerisch wirkt, sowie der Bremsweg sind proportional zum Quadrat der Geschwindigkeit.

Durch eine niedrigere Geschwindigkeit kann sowohl die Wahrscheinlichkeit als auch die Schwere von Unfällen deutlich verringert werden.

Viele Geschwindigkeitsbegrenzungen dienen dem Umweltschutz, insbesondere dem Lärmschutz sowie der Verringerung der Feinstaubbelastung: Quelle Wikipedia



# ADFC: Sicherer Radverkehr: So funktioniert es

"72% der Radfahrenden ist es wichtig oder sehr wichtig, vom Autoverkehr getrennt zu sein."

QUELLE:  
ADFC-Fahrradklima-Test 2016

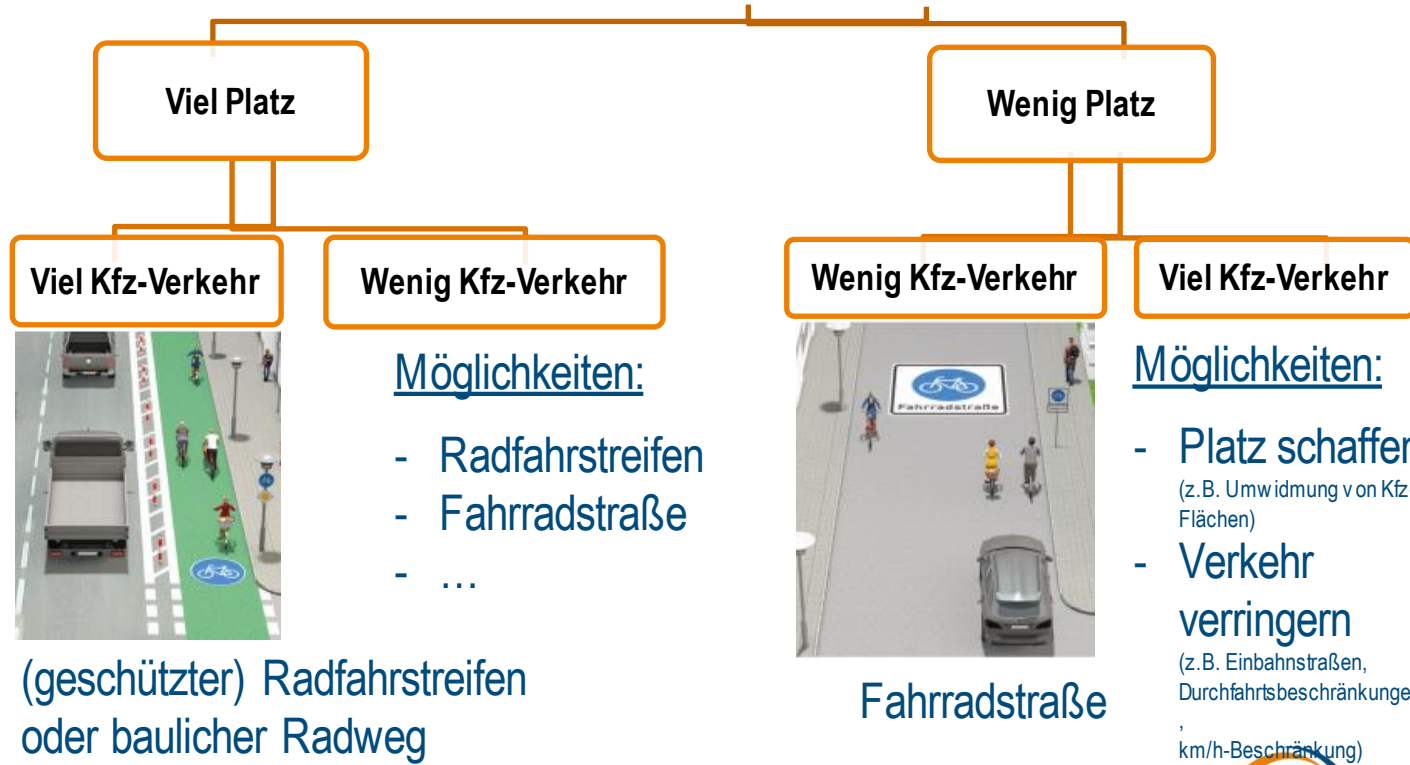


Superblocks-Modell



Quelle: [www.businessinsider.de/barcelona-verbietet-das-auto-mit-ahnung-gelten-konzept-aus-innenstadt-2018-4](http://www.businessinsider.de/barcelona-verbietet-das-auto-mit-ahnung-gelten-konzept-aus-innenstadt-2018-4)

# ADFC: Gestaltung von Radverbindungen



# ADFC: So geht Verkehrswende

Das kompakte und praxisorientierte Booklet richtet sich an alle interessierten Menschen – von Politikerinnen und Politikern über Menschen, die sich ehrenamtlich für eine neue Radverkehrspolitik engagieren bis zu (Rad-)Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplanern auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene.



**Weitere Informationen auf der Internet-Seite des ADFC Mainz-Bingen**

[https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Politik\\_und\\_Verwaltung/Download/So\\_geht\\_Verkehrswende\\_ADFC-Booklet.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/So_geht_Verkehrswende_ADFC-Booklet.pdf)

# Transformation

---

„Wir müssen ein neues Modell erfinden. Die Stadt der Zukunft ist grün und verkehrsberuhigt.“

**Anne Hidalgo**  
Bürgermeisterin von Paris



# Unsere Vision

---

„Unser Ziel ist es, dass die Mehrheit aller Menschen das Fahrrad künftig ganz selbstverständlich als Alltagsverkehrsmittel verwendet.“

**Landesvorstand**  
ADFC Rheinland-Pfalz

---

ADFC – Wir über uns

# Radverkehr für alle!



© ADFC/April





## Wir helfen gerne: einfach anrufen

Amelie Döres  
stellv. Vorsitzende



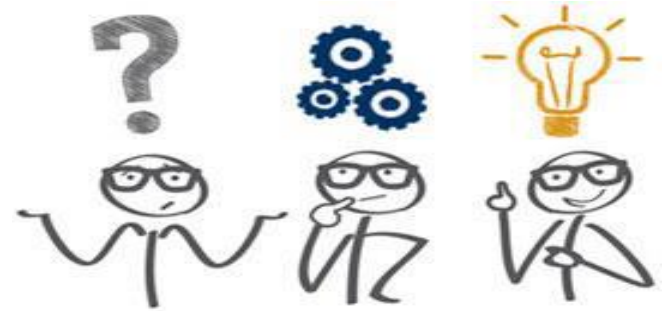
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)  
ADFC Mainz-Bingen e.V

Zitadelle 1 F  
55131 Mainz

Durchwahl 06131 - 693131  
Geschäftsstelle 06131 - 371108

e-mail: [amelie.doeres@adfc-mainz.de](mailto:amelie.doeres@adfc-mainz.de)

Interessiert auch an Nachrichten aus dem ADFC Rheinland-Pfalz?  
Einfach den Newsletter abonnieren auf [www.adfc-rlp.de](http://www.adfc-rlp.de)



# Literatur und Quellenangaben

---

Nach der flächendeckenden Ausweisung von Tempo-30-Zonen im Nebennetz wenden nun immer mehr Kommunen Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen an. Vielerorts bestehen Unsicherheiten über die tatsächlichen Auswirkungen einer Tempo-30-Anordnung. Diese Broschüre stellt die wichtigsten Erkenntnisse aus Messungen der Tempo-30-Wirkungen zusammen.

**Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen | Umweltbundesamt**

**[www.adfc.de](http://www.adfc.de)**

**ADFC - Dossier Radverkehrsförderung: Die wichtige Rolle des Sicherheitsempfindens**

**<https://www.adfc.de/artikel/gute-gruende-fuer-tempo-30>**



# ADFC: Schutzstreifen vs. Radfahrstreifen

---

Schutzstreifen erfüllen aus Sicht des ADFC nicht die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der Menschen aller Altersgruppen und Nutzertypen zügig, sicher und komfortabel Rad fahren können. Sie sind der Ausnahmefall, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen tatsächlich nicht umsetzbar sind – und dann auch nur als vorübergehende Lösung, bis eine zufriedenstellende Lösung umgesetzt werden kann. Die in der ERA vorgeschlagenen Mindestbreiten und Sicherheitszonen hin zum ruhenden Verkehr sind völlig unzureichend.

Breite Radfahrstreifen sind eine gut geeignete Führungsform für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h.

Sie sind aus Sicht des ADFC aber nur dann sicher und komfortabel genug für alle Altersgruppen und Nutzertypen, wenn sie folgende Bedingungen erfüllen: Radfahrstreifen müssen so breit sein, dass sie das komfortable Überholen, Nebeneinanderfahren und die Nutzung moderner Fahrradtypen (z. B. Transport- und Lastenräder, Fahrräder mit Anhänger und mehrspurige Fahrräder) ermöglichen. Ferner müssen sie genügend Sicherheitsabstand zum fahrenden und parkenden Kfz-Verkehr bieten. Das heißt, sie müssen deutlich breiter sein, als dies bisher in der ERA vorgesehen ist.

# ADFC: Optimal: Geschützte Radfahrstreifen

Geschützte Radfahrstreifen sind aus Sicht des ADFC eine sehr sichere, hochwertige und gut geeignete Führungsform für den Radverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten über 30 km/h. Dies gilt insbesondere an Straßen mit viel Stress für Radfahrende durch mehrere Kfz-Fahrs Spuren, signalisierte Kreuzungen sowie bei viel Lkw- und Busverkehr und häufigen Konflikten durch Falschparker auf dem Radfahrstreifen oder in der zweiten Reihe. Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfiehlt es sich, Geschützte Radfahrstreifen in der Regel im Einrichtungsverkehr an beiden Richtungsfahrbahnen zu planen und anzulegen.

## ADFC-Position

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ohne Radverkehrsanlagen ist nur auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und Geschwindigkeiten bis 30 km/h sinnvoll. Dazu können verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo-30-Zonen, ruhige Anwohnerstraßen mit wenig Pkw- und so gut wie keinem Lkw-Verkehr sowie Fahrradstraßen, auf denen Radfahrende Vorrang haben (siehe dazu auch Abschnitt 6.6) zählen. Andere Straßen sind für die gemeinsame Fahrbahnutzung von Auto- und Radverkehr nicht geeignet.