

Strategien zur Förderung des Radverkehrs in Bocholt – Fahrradfreundlichste Stadt der Bundesrepublik Deutschland

Statement von Stadtbaurat Ulrich Paßlick, Bocholt

Die Stadt Bocholt liegt im westlichen Münsterland und grenzt an das Königreich der Niederlande. Mit seinen ca. 75.000 Einwohnern und ca. 30.000 Arbeitsplätzen ist Bocholt größte Stadt im Kreis Borken und dessen Zentrum für Kultur, Arbeitsmarkt, Bildung und Einzelhandel. Der Bocholter Einzelhandel versorgt mehr als 450.000 Einwohner in der Region. Als ehemaliges Zentrum der Textilindustrie im Münsterland ist Bocholt noch immer eine Industriestadt; jetzt mit Schwerpunkt auf dem produzierenden Gewerbe und einer sehr diversifizierten mittelständischen Industrie und: Bocholt ist Fahrradstadt und Sieger im Fahrradklimatest 2003 und 2005, 2013 und 2015 des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC). Fast 35 % aller Wege werden in Bocholt mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Warum ist das so? Ein Erklärungsversuch:

1. Bocholt ist eine kompakte Stadt der kurzen Wege. 90% der Stadtbevölkerung leben in einem Umkreis von ca. 3 km um die Innenstadt.
2. In Bocholt wurde traditionell immer Fahrrad gefahren. Das Fahrrad ist selbstverständliches Fortbewegungsmittel aller Bevölkerungsschichten in jeder Altersklasse (vom Arbeiter bis zum Firmenboss, vom 3-jährigen Kindergartenkind bis zum über 90-jährigen Senior). In der 4. Klasse der Grundschule hat jeder Schüler eine Fahrradprüfung abzulegen. Neuerdings werden auch Fahrradkurse z.B. für muslimische Migrantinnen und E-Bike Kurse für Senioren angeboten.
3. Die Fahrradtour gehört zwischen Frühjahr und Herbst zum festen Programmpunkt der sportorientierten Freizeitgestaltung. Das hält fit und gesund.
4. Fahrradfahren wird als ein Stück Lebensqualität verstanden. Häufig ist das Fahrrad schneller am Ziel als das Auto und erst recht schneller als der Bus. Das beeinflusst die Verkehrsmittelwahl bei Entfernungen bis zu 3 km zu Gunsten des Fahrrades erheblich.
5. Bocholts Fahrradwegenetz wird auf der Grundlage eines hierarchisch gegliederten Radverkehrsnetzplanes trotz eines schon heute hohen Standards jährlich weiter optimiert. Die Stadtväter investieren seit Jahrzehnten kontinuierlich erhebliche finanzielle Beträge in das Radwegenetz.
6. Radschnellwege ergänzen seit 2011 das städtische Radwegenetz und verbessern die verkehrssichere Erreichbarkeit des Zentrums und zentraler Infrastruktureinrichtungen
7. Insbesondere an Schulen und in der Innenstadt gibt es überdachte und z.T. bewachte Fahrradabstellanlagen oder Radstationen. Anlässlich größerer Events in der Innenstadt werden von karitativen Vereinen spezielle Fahrradwachen eingerichtet.

8. Fahrradfahrer genießen in vielen Kreuzungsbereichen Vorrang vor Autofahrern. Es macht insbesondere vor Lichtsignalanlagen Spaß an langen Autoschlangen rechts vorbeizufahren.
9. Die Siedlungsbereiche sind mit Radwegen und nicht von PKW zu befahrenden Wohnwegen untereinander vernetzt. In das Zentrum gelangt man häufig, ohne Hauptverkehrsstraßen nutzen zu müssen – Autos müssen oft deutlich weitere Wegstrecken fahren. Die Fahrradfreundlichkeit steht ganz oben auf der Checkliste eines jeden Bauleitplanverfahrens. Neue Wohnsiedlungen werden auf der Basis eines vom Rat beschlossenen, langfristig angelegten Wohnbauentwicklungsplanes im Rahmen des Bocholter Bodenmanagements entwickelt. Die kompakte Stadt wird behutsam ergänzt, ohne ungeordnet auszufransen und ohne somit unnötig die Wegstreckenempfindlichkeiten für Fahrradfahrer zu erhöhen.
10. Die Nahversorgung ist derart optimiert, dass Einzelhandelsgeschäfte zur Versorgung des täglichen Bedarfs nur in integrierten Lagen angesiedelt werden und fußläufig oder per Fahrrad innerhalb von 3-5 Minuten wohnungsnah erreicht werden können.
11. Seit Anfang der 90-er Jahre sind alle Wohngebiete flächenhaft als verkehrsberuhigte oder Tempo 30-Zone ausgewiesen. Das Geschwindigkeitsniveau des KFZ - Verkehrs konnte erheblich gesenkt und die Verkehrssicherheit für Radfahrer deutlich gesteigert werden. In der Unfallstatistik tauchen diese Straßen seither nicht mehr auf.
12. Selbst bei schlechtem Wetter ist der Fahrradfahreranteil erstaunlich groß. Beliebter Wahlspruch Bocholter Radfahrer: „Es gibt kein schlechtes Wetter, höchstens schlechte Fahrradbekleidung“.
13. Mit Regio.Velo ist der erste regional bedeutsame Radschnellweg konzipiert und soll Berufs- und Bildungspendlern im mittleren Einzugsbereich bis 20 km eine Alternative zum KFZ-orientierten Pendelverkehr bieten (besonders E-Bike Fahrer sind angesprochen).
14. Alle PKW-Parkplätze in der Innenstadt sind kostenpflichtig und alle Fahrradabstellanlagen können kostenfrei genutzt werden – Ausnahme: bewachte Radstation am Busbahnhof in der Innenstadt und eine in Vorbereitung befindliche Radstation am Bahnhof.
15. Jeder Bocholter hat seinen Fahrradhändler in der Nachbarschaft. 18 Fahrradhändler sorgen für ein lückenloses Verkaufs- und Servicenetz. Für die Fahrradfreaks gibt es Bocholt den größten Fahrradversandhändler und das größte Fahrradkaufhaus Europas, welches Kunden aus ganz Deutschland und dem nahen Benelux-Raum anzieht.
16. Im November 2006 wird dem Bocholter und seinem Fahrrad am Stadteingang inmitten eines Kreisverkehrs ein Denkmal gesetzt. Jedes Hinweisschild für Autofahrer wird von einem Fahrradlogo geziert. Schon an der Ortseinfahrt soll der Verkehrsteilnehmer spüren, dass er eine Fahrradstadt besucht.
17. Alle 2 Jahre informiert die Messe „Radrends“ über aktuelle Neuerungen der Szene.
18. Stadt schafft Bewusstsein für Lastenfahrräder und Fahrradanhänger, um das Einkaufen mit dem Rad zu fördern.

Welche Hemmnisse beeinträchtigen in einer fahrradfreundlichen Stadt die Stimmung?:

1. Die Vielzahl der Fahrraddiebstähle verhegeln jede Bocholter Kriminalstatistik.
2. Mehrere Unfälle LKW-Fahrrad an Kreuzungen endeten trotz eigener Fahrradspuren und -wege in den letzten Jahren in Folge unachtsamer LKW-Fahrer (insbesondere bei Rechtsabbiegevorgängen) mit dem Tod von Fahrradfahrern.
3. Rücksicht einiger Fahrradfahrer gegenüber Fußgängern lässt zu wünschen übrig.
4. Für die wachsende Zahl an Pedelec- und E-Bikefahrern fehlt zunehmend der erforderliche Bewegungsraum.
5. Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im Stadtbus sind begrenzt.