

Forderungen des wallonischen Radfahrerverbandes AVELLO (ehemals GRACQ) für die Legislaturperiode 2024-2029

Das Fahrrad – auch in der Wallonie ein Fortbewegungsmittel mit Potenzial! Bereits im Jahr 2022 waren 2 % aller von der wallonischen Bevölkerung mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken Arbeitswege. Weitere 9 % hatten zumindest einige Male pro Jahr berufliche Gründe. Bei 20 % der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken ging es den Wallonen ausschließlich um Freizeitaktivität. Insgesamt sind es **30 % der wallonischen Bevölkerung, die ein Fahrrad (zumindest einige Male pro Jahr) nutzt. Das sind mehr als eine Million Bürger, die mit dem Fahrrad unterwegs sind!**

Die „restlichen“ 70 % nichtpraktizierenden Bürger haben ihre Gründe dafür – was müsste geändert werden, damit auch diese umdenken und umsteigen?

4 der 5 wichtigsten Gründe, aus denen 70 % der wallonischen Bevölkerung das Fahrrad nicht nutzt, betreffen die mangelnde **Verkehrssicherheit** – aufgrund unzureichender Fahrradinfrastruktur und zu schneller oder zu vieler motorisierter Fahrzeuge.

Die anderen Gründe lassen sich nicht so leicht ändern (Entfernung, Wetter, Gelände, Gesundheit) – wenngleich Probleme mit der Beschaffenheit des Geländes bzw. der Entfernung durch E-Bikes abgemildert werden können.

AVELLO fordert die Beseitigung dieser Hindernisse, damit das volle Potenzial des Fahrradfahrens entfaltet werden kann.

Vor allem muss eine Infrastruktur geschaffen werden, die für alle geeignet ist, per Fahrrad genutzt zu werden. Die Fahrradfahrer benötigen eine **sichere Umgebung** und die Möglichkeit, in **Fahrradkursen** Sicherheit auf dem Fahrrad zu gewinnen, dazu Möglichkeiten, ein Fahrrad diebstahlsicher abzustellen. Die Möglichkeiten, **Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel einfacher miteinander zu kombinieren**, müssen verbessert werden, **Anreize** müssen geschaffen werden, durch die die Bevölkerung **zum Umdenken** und Wechsel des Verkehrsmittels angeregt wird und – nicht zuletzt – eine immer wieder aufs Neue an den Bedarf **angepasste Fahrradpolitik**.

Wir brauchen eine Infrastruktur, die für alle geeignet ist, per Fahrrad genutzt zu werden

Gemeint ist eine Fahrradinfrastruktur, die für alle Radfahrer – unabhängig von Alter, Geschlecht, Herkunft, Erfahrung und Fahrradtyp (klassisches Fahrrad, E-Bike, Lastenfahrrad usw.) – **sicher befahrbar** ist und zusätzlich einen **gewissen Komfort** (Breite, Belag, Barrierefreiheit usw.)

bieten. Das gesamte Radwegenetz muss klar und einheitlich gekennzeichnet werden und für seine **Instandhaltung** muss ganzjährig gesorgt werden, damit sie ganzjährig nutzbar bleibt. Auf vielbefahrenen Straßen ist es wichtig, **getrennte Fahrradwege** einzurichten – getrennt von den Autos UND von den Fußgängern. An anderen Orten sollten **beruhigte**, gemischte und **fahrradfreundliche Wege** entstehen: reservierte Wege F99 (RAVeL, Flurbereinigungswege usw.), Fahrradstraßen, 30er Zonen (mit wenig Verkehr) und Begegnungszonen.

Aber auch **Radschnellwege** werden benötigt. Für große Strecken sind diese besser geeignet. Wichtig sind auch Straßenbeläge, die rutschfest, randlos und ohne Löcher sind. Zu jeder Jahreszeit muss eine regelmäßige Überprüfung des Zustands der regionalen Fahrradinfrastruktur erfolgen. An Baustellen müssen **gesicherte Umleitungen** für Fahrradfahrer gut erkennbar ausgeschildert werden. Daneben muss die **Meinung der Radfahrer** auf allen Entscheidungsebenen eine bessere Berücksichtigung finden. Außerdem ist ein Onlinesystem, über das die Nutzer die Möglichkeit haben, eventuelle **Probleme** zu melden – das bedeutet die Einführung von **FixMyStreet** oder einem gleichwertigen System in den 262 Gemeinden. Die regionalen und kommunalen Beamten müssen eine **solide Ausbildung** in Bezug auf gute Radverkehrsanlagen und betreffend die Verkehrssicherheit nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer durchlaufen. Nicht zuletzt sollte das System **Quick Wins** eingeführt werden, was bedeutet, dass die Einrichtung derjenigen Infrastrukturen, die zügig und am kostengünstigsten zu bewerkstelligen sind, vorgezogen und schnellstmöglich ausgeführt wird (ohne die Umsetzung groß angelegter Projekte abzuwarten).

Eine sichere Umgebung für Fahrradfahrer

Gemeint ist, dass die objektive Sicherheit mit dem Gefühl von Sicherheit in Einklang gebracht werden muss. Dabei ist es wichtig, den gemischten Verkehr auf verkehrsarmen Straßen zu belassen, auf Hauptverkehrsachsen werden jedoch **getrennte** Einrichtungen benötigt. Besonderer Vorsicht bedarf es in der **Umgebung von Schulen**, Parks, Spielplätzen usw. und nicht zu vergessen der **Einhaltung der Regeln**. Entsprechend wichtig sind Sensibilisierungskampagnen und Schulungen, Kontroll- und Sanktionssysteme müssen eingeführt werden. Verstärkte Sicherheitsmaßnahmen hinsichtlich Schwertransporter (toter Winkel) und Straßenbahnen (Schienen) sind einzurichten sowie entsprechende Einrichtung, während Bauarbeiten durchgeführt werden oder temporäre Veranstaltungen stattfinden.

Wichtigste Maßnahme hier ist eine **Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in Ortschaften**. 50 km/h müssen zur Ausnahme (zum Beispiel auf den Hauptverkehrsstraßen) werden. Zusätzlich **beruhigte Stadtviertel** durch Einrichtung einer vermehrten Anzahl von

Begegnungszonen (20 km/h) und die **Unterbindung von nicht notwendigem**, aber **störendem Durchgangsverkehr**.

Außerdem ist es wichtig, dass die **Polizei**behörden dazu angehalten werden, besonders **auf Verstöße zu achten, durch die Radfahrer gefährdet werden** (Parken auf Gehwegen und Radwegen, überhöhte Geschwindigkeit, Fahren unter Alkoholeinfluss, aggressives Fahrverhalten, zu geringer Abstand beim Überholen usw.). **Außerhalb geschlossener Ortschaften** muss eine Geschwindigkeitsbegrenzung von **70 km/h** als Standard eingeführt werden und 90 km/h somit zur Ausnahme (z. B. dort, wo es separate Radwege gibt) werden. Dem **toten Winkel** von Schwertransportern muss mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden, um ihm sein Gefahrenpotenzial zu nehmen (Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer, Ausstattung der Fahrzeuge, Verkehrsmaßnahmen). Es sollte **Abstand** genommen werden **von Kauf und Nutzung größerer, schwererer und leistungstärkerer Fahrzeuge**, die eine zusätzliche Gefahr für schwächere Verkehrsteilnehmer darstellen, **mehr Schul- und Spielstraßen** müssen eingerichtet werden, Kampagnen zur Bekämpfung von Aggressivität auf den Straßen stattfinden und eine vermehrte **Trennung der Fußgänger und Radfahrer** auf ihren gemeinsam genutzten Wegen.

Möglichkeiten, Fahrräder diebstahlsicher abzustellen

Gemeint ist die Einrichtung von Abstellplätzen in unmittelbarer Nähe eines Zielortes: **Kurzzeit-** (Fahrradständer) und **Langzeit**abstellplätze (gesicherter/geschützter Zugang), Abstellplätze für **alle Arten von Fahrrädern**, auch für große Modelle. Es muss dazu aufgefordert werden, in Gebäuden sichere Fahrradabstellplätze einzurichten und eine wirksame **Bekämpfung von Fahrraddiebstählen** wird gebraucht – Kennzeichnung von Fahrrädern und Ausbau der Maßnahmen, die von Polizei und Justiz ausgehen.

Wichtigste Maßnahme hier ist ein **wallonischer Mindeststandard für Fahrradabstellplätze in allen Gebäuden**.

Aber auch die Befreiung der Einrichtung überdachter Fahrradabstellplätze von der Notwendigkeit einer **Baugenehmigung**, eine vermehrte Einrichtung von gesicherten Fahrradstellplätzen in bereits **bestehenden Gebäuden**, mehr sichere Parkplätze **im öffentlichen Raum** – TEC-Stationen, SNCB-Haltestellen und Mobipôles/Mobipoints, öffentliche Gebäude, Kultur-, Sport- und Freizeitzentren, Bildungseinrichtungen wie Primar- und Sekundarschulen, Hochschulen,... Fahrräder müssen vermehrt in der Datenbank **MyBike registriert** werden – wobei es eine Verpflichtung zur Registrierung neuer Fahrräder geben sollte. Die Polizei muss ihren Umgang mit Fahrraddiebstählen intensivieren – zur Anzeige von Diebstählen motivieren, Diebstähle auf lokaler und regionaler Ebene

prioritär behandeln. **Prämien** sollten eingeführt werden für den Kauf eines hochwertigen Fahrradschlösses.

Auf besondere Bedürfnisse zugeschnittene Anpassungen der Einrichtungen

Gemeint ist, den **Zugang zum Fahrrad zu demokratisieren**. Fahrräder und alle damit verbindbaren Systeme wie Fahrrad-**teilen**- und Fahrrad-**mieten**-Systeme und Netzwerke von Einrichtungen für Fahrradfahrer (Fahrradhändler, Werkstätten, öffentliche Fahrradständer usw.) müssen so konzipiert werden, dass ihre Funktionsweise an unterschiedliche Bedürfnisse angepasst werden kann.

Die wichtigste Maßnahme hierzu ist die **Unterstützung gemeinschaftlicher und solidarischer Fahrradwerkstätten** – Bereitstellung von Räumlichkeiten, Ausbildung der Freiwilligen dieser Bürger-Fahrradwerkstätten, finanzielle Starthilfe zur Einrichtung dieser Workshops.

Aber auch eine **Bekämpfung der Mobilitätsunsicherheit**, d. h. Gewährleistung des Zugangs von sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen zu Fahrrädern, Förderung von Initiativen zur Vermietung und Ausleihe von Fahrrädern für besondere Bedürfnisse, Ausbau eines Netzwerks von Fahrradhändlern und Fahrradwerkstätten, um einen einfachen Zugang zu diesen Dienstleistungen im gesamten Gebiet zu ermöglichen. Ebenso eine öffentliche Unterstützung von Reparaturwerkstätten mit sozialer Ausrichtung – Reparatur, Aufarbeitung und Recycling von Fahrrädern und Ausrüstung, Unterstützung bei der Einrichtung weiterer Reparaturwerkstätten – eine Vervielfachung der Selbstbedienungs-**Reparaturterminals** – Bahnhöfe und Haltestellen der SNCB, vorrangig diejenigen, die mit dem RAVeL verbunden sind – Einführung **regionaler Prämien** für den Kauf eines Fahrrads. Diese zum einen für alle, d. h. ohne Einschränkung auf den Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz und zum anderen für alle Arten von Fahrrädern (Lastenfahrräder, E-Bikes, Fahrräder mit Antrieb durch Muskelkraft, Klappräder, Gebrauchtfahrräder usw.) – gestaffelt nach Einkommen.

Fahrradkurse

Wer ein Fahrrad fährt, muss dieses handhaben können, die **Verkehrsregeln** kennen und die richtigen **Reflexe** beherrschen. Es ist wichtig, die Autofahrer (einschließlich Berufskraftfahrer) anzuleiten zur **Verbesserung ihres Miteinanders** mit den Radfahrern und Bildungsungleichheiten (Geschlecht, Migrant*innen, prekäre Lebensverhältnisse usw.) zu bekämpfen. **Lernbereiche für sicheres Üben** sind ebenfalls wichtig.

Entsprechend notwendige Maßnahmen sind eine **Systematisierung des Fahrradunterrichts und der Verkehrserziehung an Primar- und**

Sekundarschulen (Fahrradschein und andere Projekte im schulischen Umfeld) sowie eine **Unterstützung** der von der Schule organisierten Begleitung der Schüler per Fahrrad (**Fahrradbus**). Kurse für Erwachsene müssen eingeführt werden, während derer diese lernen, auf ein Fahrrad aufzusteigen (vorrangig bestimmte Zielgruppen und Menschen in prekären Lebensverhältnissen).

Vereinfachung einer Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln

Dies würde das Potenzial des Fahrrads massiv vorantreiben. Die Möglichkeit, es in Kombination mit Zügen, Straßenbahnen, Bussen und Metros zu nutzen, muss verbessert werden und eine **Zugänglichkeit** der Stationen/Haltestellen mit dem Fahrrad gewährleistet sein. Gesicherte und kostenfreie **Fahrradabstellplätze** müssen her und die Möglichkeit einer **einfachen Verladung** der Fahrräder auf die Fahrzeuge. Daneben werden **Fahrraddienstleister** (Mietfahrräder, kleine Reparaturen usw.) benötigt.

Die wichtigste Maßnahme hierzu ist eine **ausreichende Anzahl von Fahrradhalterung** in Bahnhöfen und an Haltestellen der TEC mit der damit verbundenen Möglichkeit, ein Fahrrad dort einfach abzustellen. Regelmäßig oder auch nur gelegentlich (Abonnement/Fahrkarte). Zu berücksichtigen sind dabei auch Halterungen für **spezielle Fahrräder** (für Lasten und andere). Die Halterungen müssen vor Witterungseinflüssen geschützt, d. h. überdacht, sowie vor Diebstahl geschützt sein durch Überwachung und anhand von Zugangskontrolle.

Daneben muss es am Ankunftsort die Möglichkeit geben, auf ein Fahrrad zurückzugreifen – über *Blue Bike* oder andere Fahrrad-teil-Systeme – oder eben das eigene Fahrrad, das zur Verfügung steht, weil man es mitgenommen hat. Somit muss es eine Kombinationsmöglichkeit der Abonnements SNCB/TEC/Fahrrad geben, anwendbar auf den Expresslinien der TEC, auf den TEC-Linien für touristisch Interessierte, in allen Bussen und Straßenbahnen und auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten – und das auch für ein nichtfaltbares Fahrrad.

Anreize zum Umdenken und zum Wechsel des Verkehrsmittels

Gemeint ist der **Aufbau eines positiven Images** für das Fahrrad (Werbekampagnen, Spazierfahrten, Veranstaltungen). Die Aspekte Wohlbefinden und Vergnügen (auch Freizeit- und Sportfahrradfahren) müssen eine Aufwertung erfahren. Des Weiteren sind gewisse Lebensabschnitte (Umzug, neue Arbeitsstelle, Ankunft eines Kindes usw.) prädestiniert für eine Änderung im Bereich Mobilität.

Die Vereinfachung einer Entscheidung für das Fahrrad als Fortbewegungsmittel wäre zu begrüßen, z. B. die Nutzung **steuerlicher Anreize** zur Beeinflussung von Mobilitätsentscheidungen (Rationalisierung

der Autonutzung und Unterstützung einer Verlagerung auf das Fahrrad), auch für Berufspendler.

Die wichtigste Maßnahme in diesem Bereich ist eine **„intelligente“ Kilometersteuer**: Tarife je nach Fahrzeugtyp und Nutzungsart (ländlich/städtisch, Nebenverkehrszeiten usw.).

Aber auch die **Unterstützung des Sektors Fahrradlogistik**, indem das Lastenrad anstelle des Lieferwagens für Lieferungen auf dem Land genutzt wird, sowie Fahrradwettbewerbe und -feiern an Schulen, Unternehmen, Verwaltungen usw.

Eine immer wieder aufs Neue angepasste Fahrradpolitik

Gemeint ist die **Einbindung von Daten** (Zählungen, Studien usw.), die in Quantität und Qualität zur Unterstützung der Fahrradpolitik beitragen, sind Befragungen der Radfahrer, die Einrichtung personeller und finanzieller Mittel zur Planung, Umsetzung und Auswertung (BYPAD) sowie eine Abstimmung der regionalen mit der kommunalen Politik (Einkaufszentralen, Einrichtungen, Subventionen, Schulungen usw.).

Die hier wichtigste Maßnahme ist die Entwicklung eines **regionalen Fahrradplans „Wallonie cyclable“ 2030**, der in den Jahren 2024/2025 zu aktualisieren und **mit ausreichend Mitteln auszustatten ist**, damit die Ziele erreicht werden können. Das bedeutet **30 € pro Jahr und Einwohner** (d. h. 110 Millionen € pro Jahr), wobei diese Summe jährlich zu überprüfen und neu zu bewerten ist – unter Einbeziehung aller Beteiligten (also den Nutzern).

Ebenfalls wichtig ist eine **wiederkehrende Finanzierung von Fahrradinfrastrukturen für die 262 wallonischen Gemeinden** über die Beibehaltung der Ziehungsrechte „aktive Fortbewegungsarten“ (PiMaCi) und ein Budget für Fahrräder von mindestens 35 Millionen Euro pro Jahr, die Einrichtung einer tatsächlichen Beobachtungsstelle für den Radverkehr in der Wallonie in einer Kombination aus automatisierten Zählungen und wertvollen Umfragen.

Des Weiteren eine sinnvolle Koordination der wallonischen Fahrradpolitik durch den SPW über eine ausreichend große Arbeitsgruppe aus qualifizierten regionalen Beamten unter der Leitung eines hauptamtlichen Fahrradmanagers, der alle regionalen Projekte auf die Anwendung des STOP-Prinzips überprüft. Außerdem gemeinsame Maßnahmen mit den Radfahrern über eine regionale Fahrradkommission, in der Vertreter der Nutzer und der Verwaltung zusammenfinden und über bilaterale Treffen zu bestimmten Ausbauprojekten.

Als wichtigste Maßnahme im Hinblick auf die Verwirklichung einer entsprechenden Strukturierung des wallonischen Radwegenetz

hat jedoch eine zügige Konkretisierung der auszuführenden Maßnahmen im Dekret „Wallonie Cyclable“ zu erfolgen.

Quelle: avello.org