



Forderungen an eine effektive nationale und föderale Radverkehrspolitik

Größtes Hindernis – Beschränkung des Radverkehrs auf die kommunale Ebene

Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier

In den meisten europäischen Ländern begreifen sich die nationalen und föderalen Verkehrsministerien als Sachwalter der großen, nationalen Netze, also der Autobahnen, Fernbahnen, des (inter)nationalen Luftverkehrs und der nationalen Wasserstraßen. Der kommunale Verkehr findet bei ihnen wenig Interesse und nur minimale Anteile in ihren Budgets. Bisweilen bekommt er zwar Zuschüsse,

allerdings werden die Rahmensetzungen des Verkehrsrechts und der Verkehrsfinanzierung immer national und föderal geregelt und limitieren damit erheblich den eigenen kommunalen Spielraum: Fazit: um ihren Verkehr sollen sich die Kommunen selber kümmern. Die "große" oder "hohe" Verkehrspolitik liebt Großprojekte und Hochgeschwindigkeit, sie pumpt das meiste Geld in Fernstraßen und Fernbahnen.

Radverkehr braucht auch nationale und internationale Netze

Alle dem liegt das Missverständnis zu Grunde, Fußverkehr und Radverkehr brauchen keine überlokalen oder gar nationalen bzw. internationalen Netze. Erst in letzter Zeit ist das Interesse für nationale Fuß- und Radverkehrsrouten oder sogar europäische Hauptradverbindungen gewachsen. Man hätte eigentlich schon immer wissen können, dass auch im Autoverkehr und öffentlichen Verkehr die kurzen und mittleren Entfernungen dominieren. Warum dann die Priorität für die "großen" Netze? Und man hätte auch schon immer wissen können, dass es einen beachtlichen überörtlichen und letztlich auch Fernverkehr zu Fuß und mit dem Fahrrad gibt. Schon die alten Römer und Napoleon wussten, dass man ein weiträumiges Wegenetz für die "Karawanen", die Händler, die Pilger, die Heere und die Steuereintreiber braucht. Damals wurden diese Wege engagiert gebaut und gepflegt, als Alleen und Chausseen gestaltet und mit Relaisstationen versehen, an denen man rasten konnte. Das hat Jahrhunderte das europäische Siedlungs- und Wegesystem geprägt. Angesichts fortschreitender Auto- und Distanzorientierung geriet dieses Netz in seinen Funktionen fast überall in Vergessenheit, bis auf wenige Wander- und Pilgerwege. Also müssen mit viel mehr Engagement als bisher die regionalen, föderalen, nationalen und europäischen Fuß- und Radwegenetze ausgebaut und unterhalten werden. Dafür gibt es ein paar beachtliche Vorbilder wie die Niederlande, die schon lange nationale und provinzielle Fahrradrouten entwickelt und mit einem eigenen Wegweisungssystem ausgestattet haben. Oder die Schweiz, die zunächst ein landesweites Fußwegenetz und dann auch mit riesigem Engagement ihre nationalen Fahrradrouten entwickelt und beschildert hat.



Nationale Handlungsprogramme

Die nationale und föderale Verkehrspolitik ist massiv gefordert. Denn nur Radverkehr und Fußverkehr können wirklich massive Beiträge zu den dringenden energie- und klimapolitischen Herausforderungen leisten. Schlimm genug, dass Al Gore in seinem Oscar-gekrönten Film "Eine unbequeme Wahrheit" gerade diesen Aspekt fast ganz ausgeblendet hat. Radverkehr muss also zu einem zentralen Handlungsfeld nationaler und föderaler Verkehrspolitik werden. Dafür kann der Masterplan Fiets der Niederlande Vorbild sein. Er zeigt, was nationale Regierungen tun müssen, im Interesse der Fahrradförderung. Der nationale Radverkehrsplan in Deutschland ist demgegenüber extrem enttäuschend, ein großer Name, aber ein kleines Ergebnis. Zu wenig Personal, zu wenig Geld, zu wenig politischer Nachdruck, eben eher eine Alibiveranstaltung als ein richtiger Neuanfang. In Relation zu den Niederlanden hätte man sich bei allen Eckwerten einen Faktor 100 gewünscht. Wer für den Gegenwert von 100 Metern Autobahn glaubt, in einem großen Land den Fahrradverkehr voranbringen zu können, muss scheitern.

Nationale Kommunikations- und Werbekampagnen

Der Autoverkehr erhält unvorstellbare Summen an Werbegeldern, z. Zt. schätzt man, dass täglich weltweit ca. 230 Mio. € in die Autowerbung gesteckt werden. Fahrradwerbung dagegen gibt es kaum und wenn, wird sie eher unprofessionell und ohne wirkliches politisches Engagement betrieben. Meistens stehen dann Sicherheitsfragen im Vordergrund.

Bei der Autowerbung wird dagegen derzeit mit Milliardenaufwand dem Auto ein "grünes Mäntelchen" umgehängt. Motto: die Autoindustrie schützt engagiert Umwelt und Klima! Das ist grotesk, aber die Politik kommt nicht auf die Idee, für die wirklich absolut stadt- und umweltverträgliche, klimaschützende "Human powered Mobility" aktiv zu werben. Autowerbung ist hochemotional, mit faszinierenden Bildern und Slogans. Da verdienen Hunderttausende von PsychologInnen, DesignerInnen und FotografInnen und Tausende von Agenturen ihr Geld. Die ganze Medienlandschaft lebt von Autowerbung. Und oben drauf packen dann die nationalen und föderalen Verkehrsministerien auch noch ihre dicken Budgets für autobezogene Kampagnen. Nichts Vergleichbares gibt es im Fahrradbereich. Hier besteht ein riesiger Handlungsbedarf mit angemessenen Budgets. Wie so etwas gehen kann, hat unsere Radlust-Kampagne beispielhaft vorgemacht.

Rechtsrahmen innovativ gestalten

Der vorherrschende Ordnungs- und Rechtsrahmen (Verkehrsrecht, Straßen- und Wegerecht, Steuerrecht, Verkehrsfinanzierung) ist in hohem Maße autofixiert. Er definiert vielfache Privilegien für den Autoverkehr und die Autowirtschaft. Selbst kleine Änderungen wie die generelle Tempo 30 Regelung innerorts sind 30 Jahre lang blockiert worden. Die Verkehrsberuhigung ist in den meisten europäischen Ländern in ihren Anfängen stecken geblieben. Das Fahrradparken ist in den meisten Ländern völlig ungeregelt. Shared Space, die gemeinsame Nutzung des öffentlichen Straßenraums, kommt nur langsam vorwärts. Die Fahrradstraße als probates Instrument der innerörtlichen Sicherung intensiven Radverkehrs wird kaum angewendet. Ein angemessenes Tempolimit für alle Außerortsstraßen ohne Radweg kommt ebenso wenig



voran. Der Fahrradverkehr spielt keine Rolle im Erschließungs- und Beitragsrecht und bei den Stellplatzverordnungen wird er immer noch stiefmütterlich behandelt. Auch im ÖPNV- Recht kommt der Fahrradverkehr viel zu kurz, die Kombination Fahrrad und ÖPNV wird rechtlich und tariflich kaum unterstützt. Bei den Regelungen zur Fahrradmitnahme herrscht ein wildes Chaos.

Fazit: Die nationalen und föderalen GesetzgeberInnen müssen dringend ein spezielles Gesetzbuch zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs entwickeln.

Wirtschaft in die Pflicht nehmen

Die Wirtschaft ist in Europa traditionell stark autofixiert. Gute Autoerreichbarkeit hält sie für einen wichtigen Standortfaktor. Sie investiert große Summen in eine gute Straßenerschließung und einen üppigen Parkraum. Damit produziert die Wirtschaft in hohem Maße die Staus selber, die sie wortreich beklagt. Deshalb ist zweierlei nötig: einmal muss die Wirtschaft gesetzlich zur Aufstellung betrieblicher Mobilitätskonzepte veranlasst werden. Und zweitens muss die betriebliche Fahrradförderung ein Regelbestandteil betrieblicher Mobilitätskonzepte werden.

