



Aktuelle Trends in der kommunalen Radverkehrsplanung

Radverkehr zwischen Niedergang und Renaissance

Prof. Dr. Heiner Monheim, Professor für angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung, Universität Trier

Seit den 1970er-Jahren wird in den meisten europäischen Ländern mit wechselnden Konjunkturen über Fahrradförderung diskutiert. Die großen Vorbilder sind die Niederlande und Dänemark, die den sonst üblichen Niedergang des Radverkehrs aufgrund einer vitalen Fahrradkultur vermeiden konnten. Natürlich gibt es in jedem Land so genannte Fahrradhochburgen mit Radverkehrsanteilen über 30 %, leider gibt es aber auch extreme Minima von 2-3 %. Völlig unabhängig davon ist der Fahrradbesitz in allen europäischen Ländern hoch, zwischen 60 und 80% und damit stets höher als der Autobesitz. Das beweist, dass der Radverkehr trotz hoher Massenmotorisierung immer noch große Potentiale hat, dass es aber vielfach nicht gelingt, diese Potentiale zu aktivieren.

Politische Fixierung auf die Grenzen und Probleme des Radverkehrs

Den „frommen Wünschen“ nach verstärkter Fahrradförderung seitens der europäischen, nationalen, regionalen und kommunalen Ebene folgen leider selten angemessene Taten. Die Finanzaufwendungen für Fahrradförderung bleiben marginal im Vergleich zum Straßenbau und ÖV-Förderung. Und das wenige Geld für die Fahrradförderung wird vielfach auch noch strategisch falsch ausgegeben, z.B. für teure Infrastrukturmaßnahmen mit geringem Netzeffekt. Nach wie vor blockieren viele Vorurteile die Fahrradförderung. Man verweist auf ungünstige Ausgangsbedingungen von Klima, Relief und hoher Autoverkehrsdichte und unterstellt eine geringe Akzeptanz beim bequemen, autofixierten Publikum. Man konzidiert dem Fahrrad nur eine marginale Restrolle im Mobilitätsgeschehen.

Best Practice- Beispiele belegen viele Vorteile der Fahrradförderung

Die bekannten Best Practice-Beispiele beweisen, dass konsequente Fahrradförderung den Verkehrsmarkt erheblich verändern kann. Dort übersteigen die Radverkehrsanteile den Durchschnitt um das vier- bis zehnfache. Dort profitiert die Stadtqualität sehr von den hohen Radverkehrsanteilen. Dort werden die öffentlichen Kassen geschont, weil starker Radverkehr teure und durchwegs defizitäre Verkehrsinvestitionen im Bereich von Straßenbau, Parkraumbau und ÖV-Ausbau einsparen hilft. Kein Verkehrsmittel hat einen so hohen Kosten-Nutzen-Vorteil wie das Fahrrad. Daher müsste die Nahmobilität und Fahrradförderung eigentlich ein Schwerpunktbeereich der Verkehrspolitik und -planung sein. Dafür müssten die nationalen und föderalen Verkehrspolitiken günstige Rahmenbedingungen schaffen. Und die Kommunen müssten hier den Schwerpunkt ihrer Verkehrspolitik und Planung legen, weil ja im realen Mobilitätsalltag die kurzen Distanzen klar überwiegen.



Problematische Fixierung auf große Distanzen und hohe Geschwindigkeiten

Doch in der politischen Realität sind die Gewichte ganz anders verteilt. Verkehrspolitik interessiert sich überwiegend für die langdistanzige und technisch aufwendige Hochgeschwindigkeitsmobilität. Der Fernverkehr erfährt einen forcierten Systemausbau. Fahrrad- und Fußverkehr und Nahmobilität bleiben Stiefkinder der Verkehrspolitik. Daran haben die Best- Practice- Beispiele wenig geändert.

Zu starke Fixierung auf bauliche Radwege

Zentrales Problem der Infrastrukturpolitik ist ihre überwiegende Fixierung auf konventionelle bauliche Radwege. Die innovativen Infrastrukturelemente wie Radfahrstreifen und Fahrradstraßen oder die Sicherung des Fahrradverkehrs durch Verkehrsberuhigung und Tempo 30 kommen weithin zu kurz, obwohl mit ihnen viel schneller und systematischer gearbeitet werden kann als mit den aufwändigen baulichen Maßnahmen. Besonders frustrierend ist der langsame Netzfortschritt auf den Außerortsstraßen. Hier scheitern bauliche Radwege oft am nötigen Grunderwerb und den hohen Baukosten.

Fahrradservice vernachlässigt

Wegen der Konzentration auf bauliche Radwege wird die Notwendigkeit für umfassende Serviceleistungen nicht erkannt. Die meisten Kommunen kümmern sich nicht um Leih- und Pfandfahrräder, Pumpstationen, Wegweisung, Fahrradstadtpläne und stabile Abstellanlagen.

Erst recht wird kaum in Werbung, Marketing und Kommunikation investiert. Das Fahrrad wird viel zu isoliert wahrgenommen, seine vielfältigen Möglichkeiten im Umweltverbund werden ausgeblendet. Vor allem aber wird nicht erkannt, dass Wirtschaft, Handel, Industrie, Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe ebenfalls Adressat der Fahrradpolitik sein müssen, weil sie mit ihrer überwiegend autofixierten Mobilitätspraxis maßgeblich zur Verursachung von Verkehrsproblemen beitragen.

Umfassender Systemansatz nötig

Nur mit einem umfassenden Politikansatz wie in den Niederlanden und in Dänemark, der weit über die klassischen Infrastrukturmaßnahmen hinausgeht und vor allem auch die Wirtschaft auf breiter Front einbezieht, die notwendigen gesetzlichen Änderungen angeht und eine deutliche fiskalische Besserstellung des Fahrradverkehrs im Steuersystem und bei den Investitionen sicherstellt, können umfassende Fortschritte auf breiter Front erreicht werden. Dazu gehört ein integrierter Ansatz, der Fahrrad und Fußgängerverkehr als Basis der Nahmobilität begreift und optimal mit dem ÖV kombiniert.

Defizit beim Umweltverbund und Fahrradservice

Die aktuelle Lage bei den Fahrradstationen ist leider eher ernüchternd, die europäischen nationalen Bahnunternehmen und die kommunalen und regionalen ÖV- Unternehmen kümmern sich viel zu wenig um den Umweltverbund und die Radstationen als wichtige Schnittstellen im Umweltverbund. Fahrradstationen und Fahrradmit-



nahme im ÖPNV sind ein wichtiges Instrument, mit dem gravierende Verhaltensänderungen beim Mobilitätspublikum erreicht werden können. Besonders interessant sind die Potenziale für die Kombination von Fahrrad und ÖPNV in Tourismusregionen. Unter den Serviceangeboten für den Fahrradverkehr spielen Orientierungshilfen eine besondere Rolle. Radverkehrswegweisung und interaktive Internetangebote sind wichtige Bausteine der Mobilitätsinformation.

Beginnende Dynamik beim Fahrradverleih

Trotz des hohen Fahrradbesitzes scheitert die alltägliche Fahrradnutzung oft daran, dass im richtigen Moment und zur richtigen Zeit gerade kein eigenes Fahrrad zur Verfügung steht. Deshalb ist Fahrradverleih eine wichtige Dienstleistung, die BewohnerInnen, Beschäftigten und BesucherInnen die nötige Mobilität sichern hilft. Pfand- und Leihfahrradsysteme finden durch die hohe Publizität des neuen Velib- Systems in Paris endlich eine angemessene Beachtung. Die Nutzungsdaten in Paris sind viel versprechend, mit 13 Mio. NutzerInnen der 20.000 Leihfahrräder im ersten Halbjahr.

Betriebliche Mobilitätskonzepte mehr nutzen

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. Dass es sich lohnt, stattdessen mehr für den Fahrradverkehr als Mobilitätsgarant zu leisten, durch betriebliches Mobilitätsmanagement, um auf diese Weise Stauprobleme zu lösen, muss sich endlich europaweit herumsprechen.

