

Timm Fuchs/Carsten Hansen*

Radfahren – Kommunen können den Trend unterstützen und nutzen!

Seit Jahren steigt die Zahl der Radler. Radfahren gilt als gesund und entspricht damit dem Fitness-Gedanken. Zudem wird Radfahren mit Individualität und „Freigeist“ verbunden; die Nutzer können ihren „Lifestyle“ damit ausdrücken. Gleichzeitig ist es ein sehr preisgünstiges und praktisches Verkehrsmittel. Es ist in keiner Weise sozial ausschließend. Nicht zuletzt erlaubt das Fahrrad jedem Benutzer, einen kleinen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Klima zu leisten. Es verschafft den Radlern damit das gute Gefühl, das Richtige zu tun.



Foto: Abrecht E. Amold/PIXÉLO

Kein Wunder also, dass bei so vielen positiven Attributen das Radfahren zunimmt? Doch, denn die Rahmenbedingungen für das Radfahren sind vielerorts mehr schlecht als recht.

Jahrzehnte lang wurde die gesamte Verkehrsinfrastruktur bewusst auf die Bedürfnisse des Autos zugeschnitten. Selbst als man vom Ideal der „Auto gerechten Stadt“ abkam, behielten die Regelwerke zum Bau von Straßen und die Verkehrsregeln ihre Gültigkeit. Die Aufteilung des öffentlichen Straßenraumes wurde akzeptiert. Vieler Orten gibt es „Radwege“, die kaum einen Meter breit sind. Jeder kennt Beispiele dafür, dass Mülleimer, Brief-

kästen, seitliche Absperrungen oder Büsche und Hecken in die Radwege hineinragen.

Die Bedingungen für das Radfahren entsprechen oft nicht den Bedürfnissen der Radfahrer. Und doch verbessert das Fahrrad die Lebensqualität. Gute Bedingungen für das Radfahren können damit die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume und die Attraktivität der Städte und Gemeinden erhöhen.

Dabei ist Radverkehrsförderung leicht. Städte und Gemeinden können sie mit fachlichen kommunalen Politikzielen verbinden. Das zeigte sich an zahlreichen Beispielen, die beim 1. Deutschen

Kommunalradkongress des DStGB und seiner Partner am 3. Juli 2014 in Siegburg vorgestellt wurden. 170 Teilnehmer aus der kommunal-, Landes-, und Bundespolitik sowie Radverkehrsexperten aus Verwaltung und Verbänden diskutierten im Rahmen des Kongresses zentrale Fragestellungen der Radverkehrsförderung.

* Timm Fuchs ist Beigeordneter beim Deutschen Städte- und Gemeindebund und leitet das Dezernat IV Kommunalwirtschaft, Energie, Wirtschaft, Regionalpolitik und Verkehr. Carsten Hansen ist Referatsleiter im Dezernat IV des Deutschen Städte- und Gemeindebunds.

Verkehrssicherheit

Deutliche Verbesserungen ergeben sich für die Verkehrssicherheit, wenn der PKW-Verkehr zurückgeht. Die wirkungsvollste Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zweifellos die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) weist darauf hin, dass die Unfälle mit Verletzten in Tempo-30-Gebieten mit flächendeckenden baulichen Maßnahmen um etwa 30 Prozent zurückgehen. Es reicht allerdings nicht, nur eine geringere Geschwindigkeit anzuordnen, ihre Einhaltung sollte auch kontrolliert und durch flankierende bauliche Maßnahmen begleitet werden. Selbst wenn das nicht passiert, sinken die Unfälle noch um ca. 5 Prozent¹.

Auch jenseits der Geschwindigkeitsbegrenzung gibt es viele Maßnahmen, die Verbesserungen bringen. Farbmarkierungen auf Kreuzungen signalisieren anderen Verkehrsteilnehmern, dass sie mit Radlern rechnen sollten, denn sie zeigen die Bereiche an, auf denen Radler zu erwarten sind. Vorgezogene Aufstellflächen an Ampeln und Kreuzungen mit Ampeln erlauben es den Radfahrern, sich vor die wartenden Autos zu stellen und damit im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs zu sein. Schutz- oder Radfahrstreifen auf den Fahrbahnen haben den selben Zweck – sie schaffen einen vom Kfz-Verkehr freien Raum, der die Radfahrenden aber dennoch im Sichtbereich der Autofahrer belässt.

Natürlich können und müssen auch die Radfahrer zu ihrer Sicherheit selbst beitragen. Die Einhaltung der Straßenverkehrsregeln muss selbstverständlich sein, wenn sie als Verkehrsteilnehmer ernst genommen werden wollen.

Verkehrspolitik

Fahrradförderung hat natürlich auch mit Verkehrspolitik zu tun. Ebenso wie die Stadt als Ganzes gehört auch die Straße allen. Eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche

an den Straßenraum ist daher das A und O kommunaler Verkehrspolitik. Für die innerstädtischen Räume gilt die Zielsetzung, die Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Stadt zu erhalten. Verkehrszählungen ergeben dabei schnell, dass die Platzansprüche für die Anzahl der Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln recht ungleichgewichtig sind. Kommt die gegenwärtige Verkehrspolitik den Ansprüchen der unterschiedlichen Verkehrsarten hinsichtlich Geschwindigkeit, Komfort und Kapazität wirklich gleich entgegen? Es wird nötig sein, den Fußgänger- und Radverkehr mehr Platz vom Kfz-Verkehr einzuräumen, um ein ähnliches Qualitätsniveau wie beim motorisierten Verkehr zu erreichen.

Dabei ist es wichtig, sehr deutlich zu machen, dass es nicht um eine ideologische Einschränkung einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern geht. Schon tatsächlich ist das nicht sinnvoll, weil die meisten Menschen sowohl Fußgänger, als auch Autofahrer als auch Radfahrer sind. Es ist auch nicht praktisch, weil es viele Mobilitätsbedürfnisse gibt, für die eine Autonutzung optimal ist. Andererseits muss auch der Straßenverkehr so gestaltet werden, dass er möglichst verträglich mit den die Straße umgebenden Nutzungen (z.B. Wohnen, Einkaufen, Ausbildung ...) erfolgt. Das Ziel ist es, Wahlfreiheit der Menschen bei ihrer Mobilitätsentscheidung herzustellen, statt einen Verkehrsträger zu optimieren und die anderen Nutzungen als „Anhängsel“ zu betrachten.

Stadtentwicklung

Der geringe Flächenverbrauch des Radverkehrs ist nicht nur gut für den Kämmerer. Radfahren ist auch eine besonders stadtverträgliche Form der Mobilität. Der Radverkehr trägt zudem zur Belegung der Stadt- und Ortsteilzentren bei. „Call a bike“ wirbt mit dem Spruch: „Wer Fahrrad fährt, hat mehr vom Wetter“. Das gilt auch für die Städte und Gemeinden. Wer Fahrrad fährt, hat mehr von den öffentlichen Flächen und Geschäftsstraßen der Städte. Problemlos

und spontan können Radler auf ihre nächste Umgebung eingehen, sehen, anhalten, ein Schwätzchen halten, Einkaufen – kurz: sie können die Straße spontan kommunikativ nutzen, statt nur für die Ortsveränderung.

Das hat für die Stadtentwicklung Konsequenzen. Die Straßen dienen nicht mehr nur der Ortsveränderung, sondern die Verkehrsteilnehmer haben ein Interesse daran, dass die Wege als Orte angenehm zu nutzen sind. Die Stadt als solche wird mit allen ihren öffentlichen Flächen vollständig zugänglich wo sie bisher aus dem Auto heraus nicht erreichbar war. Autofahrer sind stärker „abgeschottet“ und getrennt von ihrer Umgebung. Die Förderung des Radverkehrs kann daher ganz wesentlich die Ziele einer integrierten Stadtentwicklungspolitik unterstützen. Besonders die „Stadt der kurzen Wege“ kommt in den Blick.

Vorteilhaft ist es daher, wenn der Radverkehr ein selbstverständlicher Bestandteil der jeweiligen Verkehrsentwicklungsplanung wird. Er sollte darüber hinaus auch in der Bauleit- und Freiraumplanung sowie in den Fachplänen (beispielsweise für den Nahverkehr) und in sonstigen Fachkonzepten (z. B. für den Einzelhandel) verankert werden. Das mag sich selbstverständlich anhören, ist aber nicht überall der Fall.

Haushalt und Finanzen

Eine hochwertige Fahrradinfrastruktur ist nicht kostenlos zu haben. Werden den Kommunen also wieder mehr Ausgaben für neue Aufgaben abverlangt? Ja, insoweit in vielen Städten und Gemeinden in der Vergangenheit einfach zu wenig für den Radverkehr aufgewendet wurde. Oft ist aber unklar, von welchen Größenordnungen bei der Förderung des Radverkehrs die Rede ist. Das Bundesverkehrsministerium hatte in Vorbereitung des Nationalen Radverkehrsplanes² errechnen lassen, wie viel Radverkehrsinfrastruktur denn kostet. Unabhängig von der Größe der Städte und Gemeinden werden für Neubau, Erhaltung und Betrieb der Radwege mindestens 6 Euro pro

Einsteiger Kommunen	
5 – 12 EUR	für Um-/Neubau und Erhaltung der Infrastruktur
1,10 EUR	für betriebliche Unterhaltung der Infrastruktur
1,10 – 2,50 EUR	für Abstellanlagen

Tabelle 1: Der „Nationale Radverkehrsplan“ gibt Aufschluss über die Kosten.

Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr benötigt. Eine differenziertere typisierte Zusammensetzung von Kosten ist aus dem Nationalen Radverkehrsplan entnommen (siehe Tabelle 1).

Am Beispiel einer Gemeinde mit 4.500 Einwohnern und einem Straßennetz von 25 km Straßen in eigener Baulast hieße das: Mit einem Betrag ab 27.000 Euro könnte ein gutes Radwegenetz gebaut und betrieben werden. Das Straßennetz einer solchen Gemeinde kostet mehr als das 100fache.³ Selbst die eigentlich erforderlichen jährlichen Kosten für Unterhaltung und Erhaltung des Vermögenswertes liegen um mehr als das 10fache über den Kosten für Bau und Betrieb der Radwege.⁴ Die Infrastruktur für den Radverkehr ist also vergleichsweise günstig. Sie hat aber zusätzlich den Vorteil, dass sie etwa fünf- bis zehnmal weniger Platz braucht als

der Autoverkehr. Das bedeutet weniger Infrastrukturkosten für Kommunen. Nun werden Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr nicht überflüssig, wenn die Fahrradnutzung steigt, aber der Erhaltungs- und Ausbaubedarf verringert sich, wenn die Belastung durch den Kfz-Verkehr zurückgeht. Je häufiger die Menschen auf den Sattel anstatt ins Auto steigen, desto geringer sind auch die Folgekosten des Pkw-Verkehrs.

Förderung des Tourismus

Tourismus ist ein wachsender Wirtschaftszweig. Das gilt auch für touristische und Freizeitfahrten mit dem Fahrrad. Radurlauber buchen ca. 22 Mio. Übernachtungen pro Jahr in Deutschland. Dazu kommt eine Vielzahl von Tagesausflüglern. Bei einer Grundlagenerhebung aus dem Jahr 2009⁵

wurde ihre Zahl auf über 150 Mio. geschätzt. Mit diesen Reisen ist eine Wertschöpfung von rund vier Milliarden Euro verbunden. Es wäre allerdings gewagt, bloß neue touristische Radwege zu bauen.

Das touristische Radwegenetz in Deutschland summiert sich schon auf eine Länge von rund 76.000 Kilometer. Mit touristischen Radwegen sind wir also gut ausgestattet. Vor dem Hintergrund dieses großen Angebots erhält die Qualität der Radwege eine immer größere Bedeutung – das wirkt sich wieder positiv auf die Alltagsradler aus. Qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastrukturen, also Radwege, Abstellanlagen, Serviceeinrichtungen und Umsteigemöglichkeiten zu Bus und Bahn in den Urlaubsregionen werden auch von den eigenen Einwohnern auf ihren alltäglichen Wegen mit dem Fahrrad genutzt. Die Förderung des Fahrradtourismus ist praktisch eine Kombination aus Wirtschafts- und Radverkehrsförderung.

Der Mensch im Mittelpunkt – Das Leben angenehm machen

Eine Stadt, die Fuß- und Radverkehr bei Erhöhung Aufenthaltsqualität von Nachbarschaften oder Quartieren mitdenkt, wird zu einer attraktiven Stadt. Auf den Straßen gibt es weniger Lärm und Staus, sie sind weniger zugeparkt und die Ortszentren und Innenstädte bieten vor allem Menschen Platz. Hier will man wohnen.

Dazu gehört eine gewisse Leichtigkeit oder Sorgenfreiheit im Umgang mit dem Verkehrsmittel. Niemand will mit dem Gedanken beschwert sein, ob sein Fahrrad noch da ist, wenn man es wieder braucht. Hochwertige Fahrräder und Pedelecs kosten schnell 2.000 Euro. Das ist die Summe, die 2013 durchschnittlich für ein neues Elektrofahrrad ausgegeben wurde. 410.000 Fahrräder mit Elektroantrieb wurden 2013 verkauft. Ein Mangel an Abstellanlagen ist deshalb nicht nur unschön, sondern übersieht den Komfortbedarf der Verkehrsteilnehmer.



Foto: Gemeinderat Baden-Württemberg

Bestehende Abstellanlagen sind oft Vorderradhalterungen und tragen die spöttische Bezeichnung „Felgenbrecher“. Sie bieten nicht einmal einen angemessenen Diebstahlschutz. Solche Anlagen drücken wenig Wertschätzung für die Benutzer aus. Ganz anders ist das bei Bügeln, an die man die Rahmen der Fahrräder anschließen kann und die überdacht sind. Dass Fahrradparkplätze auch den Fußgängern dienen, zeigt sich in dicht bebauten Straßenzügen. Hier sorgen auf Gehwegen abgestellte Fahrräder regelmäßig für Probleme. Es kommt zu Konflikten mit Fußgängerinnen und Fußgängern, die in ihrer Nutzung der Gehwege beeinträchtigt werden. Je nachdem wie intensiv die Nutzung der Gehwege ist, kann die Stadt- und Straßenraumgestaltung problematisch werden.

Dabei eignen sich diese Fragen gut, um verschiedene Interessensgruppen mit einem gemeinsamen Projekt zusammenzuführen. Gemeinsam von Wohnungsgesellschaften, Einzelhandel, größeren Unternehmen und Behörden sowie privaten und öffentlichen Stellen konzipierte und gebaute Abstellanlagen können soziale Stadtteilarbeit sein.

Treiber des Radverkehrs ist Spaß

Zu den Vorteilen des Radverkehrs zählen Zeitvorteile, die Förderung der eigenen Gesundheit und auch eingesparte Kosten; vielleicht auch das sozial motivierte Gefühl, zu den „Guten“ zu gehören. Jedenfalls ist die tatsächliche Verkehrsmittelwahl Ergebnis einer (in der Regel nicht bewussten) Abwägung von Vor- und Nachteilen. Das wird am Beispiel der Elektromobilität deutlich:

Elektrofahrräder sind um das Doppelte bis Dreifache teurer als klassische Räder. Sie sind Diebstahl gefährdet, man kann sie wegen ihres hohen Eigengewichts nur schlecht über Stufen tragen und sie sind mit unbekanntem Gefahren verbunden (Fehl einschätzung ihrer Geschwindigkeit durch andere Verkehrsteilnehmer).

Das ist aber alles egal. Es macht einfach Spaß, sie zu fahren, sie erhöhen Reichweite und Mobilität für viele Men-

DStGB Dokumentation Nr. 124 – Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden

Die Förderung der Elektro- und Zweiradmobilität verbessert die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Umweltfreundliche und gesunde Mobilität ist im Trend. Seit Jahren steigen immer mehr Menschen auf das Fahrrad um. Diese Entwicklung birgt für Kommunen eine Reihe von Herausforderungen, die gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern beantwortet werden müssen.

Die gegenwärtige Verkehrsinfrastruktur zum Beispiel ist in vielen deutschen Städten zu stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und wird den heutigen Mobilitäts- und Lebenswünschen der Menschen zu wenig gerecht. Umweltfreundliche Mobilität erfordert neue Strategien in Kommunen. Der vorhandene Straßenverkehrsraum ist nicht beliebig erweiterbar, es gilt ein Nebeneinander von Autoverkehr und Fahrradmobilität zu organisieren. Dies erfordert intelligente Mobilitätskonzepte und neue Antworten im Bereich der Verkehrssicherheit.

Laut DStGB birgt die Förderung des Radverkehrs vor allem in kleineren und mittleren Städten und Gemeinden noch enormes Potenzial. In den Städten und Gemeinden bis 50.000 Einwohnern sind mehr Radler unterwegs als in den großen Städten. Das zeigt eine Sonderauswertung der bundesweiten Leitstudie zur Alltagsmobilität „Mobilität in Deutschland“, die das ifas-Institut für den Deutschen Städte- und Gemeindebund angefertigt hat.

Die DStGB-Dokumentation „Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden“ steht auf der Webseite des DStGB zum Download zur Verfügung:

<http://www.dstgb.de/dstgb/Home/DStGB-Dokumentationen/Nr.%20124%20-%20F%C3%B6rderung%20des%20Radverkehrs%20in%20St%C3%A4dten%20und%20Gemeinden/>

schon, kurz: Sie steigern die Lebensqualität der Bürger! Und darum geht es letztlich. Nur die wenigsten Menschen fahren Fahrrad, um den Klimaschutz voranzubringen oder zum Lärmschutz beizutragen.

Fazit

Radverkehrsförderung ist geeignetes Mittel, um viele Zielsetzungen der kommunalen Politik zu erreichen. Die Reichweite einzelner Maßnahmen muss dabei realistisch eingeschätzt werden. Vor allem darf nicht erwartet werden, dass unmittelbare Wirkungen von einem auf den anderen Tag eintreten. Jede Maßnahme hat Wirkungen, aber es gilt auch: Im Zusammenwirken vieler Maßnahmen ist die Wirkung größer als die arithmetische Summe der einzelnen Maßnahmen.

Fußnoten

- 1 <http://www.gdv.de/2013/11/30-jahre-tempo-30-zone-mehr-sicherheit-nur-mit-baulicher-ausgestaltung/>
- 2 Nationaler Radverkehrsplan 2020, <http://www.dstgb.de/dstgb/Home/Schwerpunkte/Verkehrspolitik/Weitere%20Informationen/Nationaler%20Radverkehrsplan%202020/NRVP%202020%20final.pdf>
- 3 „Straßenzustand in kleinen Dörfern“, Hrsg. Sächsische Landesanstalt für Landwirtschaft, Dresden 2006; Anhebung der angegebenen Werte um 2%/Jahr Inflation.
- 4 „Bericht der Kommission Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, Dezember 2012 <http://www.dstgb.de/dstgb/Home/Schwerpunkte/Verkehrspolitik/Stra%C3%9Fen%20und%20Stra%C3%9Fenverkehrsrecht/Bericht%20der%20Daehre-Kommission%20best%C3%A4tigt%20Unterfinanzierung%20der%20Stra%C3%9Fen/Bericht-Komm-Kunft-VIF.pdf>
- 5 Grundlagenuntersuchung „Fahrradtourismus in Deutschland“ <http://www.bmw.de/DE/Mediathek/publikationen,did=313226.html>