

Radverkehrsförderung 3.0

Radverkehr, Verkehrsmittelwahl, Stadtverkehr, Verkehrsplanung

Barrierefrei, netztransparent, digital – konzeptionelle Folgerungen aus 30 Jahren Beobachtungen und Forschung (nicht nur) in der Region Lüneburg – Teil 1

Peter Pez, Antje Seidel

Im Zuge der Klimawandeldiskussion erfährt der Radverkehr in Deutschland eine zunehmende Beachtung. Nachdem seine Förderung auf kommunaler Ebene bereits seit den 1970er Jahren in den Fokus von Politik und Planung geriet, ist dies mit dem Nationalen Radverkehrsplan seit 2002 [1] auch auf bundespolitischer Ebene der Fall. Trotz dieser förderlichen Entwicklung ist die Diskrepanz zu anderen Ländern, insbesondere den Niederlanden und Dänemark, enorm groß (Bild 1). Dieser Beitrag vertritt die These, dass diese Diskrepanz kaum kleiner wird, wenn nicht neue Strukturen und Vorgehensweisen einer neuen Phase der Radverkehrspolitik Einzug halten. Barrierefreiheit, Netztransparenz und digitale Navigation sind dafür drei herausragende Kernelemente, sie werden in diesem zweiteiligen Beitrag erläutert, differenziert und auch ergänzt.

Rückblickend lassen sich für die Bundesrepublik Deutschland Stadien der Radverkehrspolitik identifizieren. Für diesen Beitrag mag eine grobe Einteilung der Radverkehrsförderung (RVF) in zwei wesentliche Phasen genügen, aus der die Forderung nach dem Übergang in eine neue, dritte Periode abgeleitet wird.

RVF 1.0: Radwegbau als wenig förderliche Separierung

Die Anlage von Radwegen verfolgte über Jahrzehnte hinweg ein Separierungsziel – teils mit dem Ziel der Steigerung der Sicherheit des Radfahrens, teils aber auch zur Trennung vom Fortschritt symbolisierenden motorisierten Verkehr zwecks dessen Beschleunigung. Dieses Motiv erhielt mit der Massenmotorisierung, beginnend in den 1950er, boomend seit den 1960er Jahren, Aufschwung, denn der Straßenraum in den Städten wurde schnell zum extrem knappen Gut sowohl für den fließenden als auch ruhenden KFZ-Verkehr. Den „Bremsfaktor“ des langsamen Radfahrers aus dem Fahrbahnareal zu verbannen, Platz zu schaffen für den modernen, motorisierten Verkehr, erwies sich neben der Verlagerung öffentlicher Verkehrsmittel unter die Erdoberfläche als ein wichtiges Instrument damaliger Planungsvorstellungen.

Der Ölpreisschock von 1973/74 und eine beginnende Diskussion um die Umweltauswirkungen des Verkehrs veränderten die Zielsetzung. Radverkehr galt nicht mehr als überkommene Art der Fortbewegung, die analog zur Entwicklung in Nordamerika bald aus dem Straßenbild verschwinden würde, sondern wurde als stadtdäquante

Form der Mobilität erkannt. Das Planungsinstrumentarium änderte sich jedoch nicht. Nach wie vor galt der Bau von Radwegen, also die Separierung vom Auto- und Fußverkehr, als Mittel der Wahl. Dabei galt die bauliche Anlage – häufig noch in der damals vorgeschriebenen Mindestbreite von 1 m – schon als protegierte Form, denn noch bis in die frühen 1980er Jahre hielt sich auch das farbliche Aufmalen von Radwegen auf Gehwegflächen mit weißen Begrenzungslinien und Fahrradpiktogrammen. Förderung des Radverkehrs war dies nicht, denn Konflikte und Risiken mit dem Fußverkehr wurden damit geschürt und die Verbannung hinter Reihen parkender Fahrzeuge entzog die Radfahrer aus dem Sichtfeld des Autoverkehrs mit der Folge zunehmender Risiken im kreuzenden Verkehr an Knotenpunkten, einschließlich Grundstückszufahrten.

RVF 2.0: Teil nachhaltiger Stadtentwicklung – auf der Zielebene

In vielerlei Hinsicht besitzen seit langem die Niederlande eine verkehrspolitische Vorbildfunktion, indem dort entwickelte Innovationen mit Zeitverzögerung (nicht nur) nach Deutschland diffundieren. So waren die Woonerf (Wohnhöfe) die Vorstufe des verkehrsberuhigten Bereiches, und die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr sowie die Führung von Radlern auf statt neben der Straße via Radfahr- und Schutzstreifen wurden dort längst erfolgreich angewandt, als man in Deutschland über die Einsatzmöglichkeiten noch stritt. Was neuerdings als Radschnellwege in Deutschland gefordert und gefördert wird, kannte man in den Niederlanden schon in den 1980er Jahren als Velorouten. Immerhin wirkte sich das Vorbild der Nachbarn in vielen Änderungen der deutschen Straßenverkehrsordnung und Planungsrichtlinien aus, sich konzentrierend in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [3].

Neben Radfahr- und Schutzstreifen betrifft das verkehrliche Anordnungen, kaum ein Verkehrsschild markiert das besser als StVO-Z 1022-10 „Radfahrer frei“. Fußgängerzonen, bisherige Nur-Gehwege, Zu-

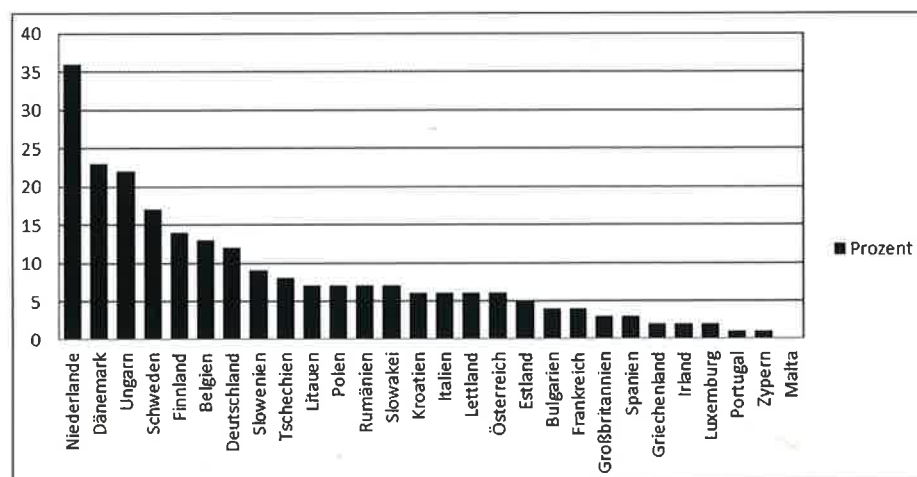


Bild 1: Bevölkerungsanteile, die das Fahrrad als häufigstes Verkehrsmittel verwenden, in Europa 2014 Quelle: [2] nach Daten der Europäischen Kommission und des Verkehrsclub Österreich 2015

fahrtsverbote, Einbahnstraßen und Abbiegegebote konnten damit für Radfahrer durchlässig gemacht werden. Mitunter fand es auch bei für Nichtmotorisierte durchgängigen Sackgassen Anwendung, häufiger wurde jedoch ein ADFC-Aufkleber verwendet, der in Fortsetzung der Sackgasse einen Geh-/Radweg andeutete. Seit 2009 ist in der Zeichenverordnung die durchlässige Sackgasse regulär enthalten (StVO-Z 357-50, siehe Bild 2). Dies alles resultierte aus der Erkenntnis in der zweiten Phase seit den 1980er Jahren, dass der Radverkehr erhalten bleibt, wenn flächig-diffuse, automobilauffine Stadtstrukturen wie in Nordamerika vermieden werden. Er ist darüber hinaus regenerationsfähig, wenn er intensiv gefördert wird. Die hohen Anteile des Zweirades am Modal Split fahrradfreundlicher Städte lieferten dafür statistisch und eindrucksvoll erlebbar den Beweis. Verbunden damit war die Anerkennung des Radverkehrs als wichtigem Baustein einer umwelt- und sozialverträglichen Stadtmobilität. Dieser Wandel manifestierte sich sprachlich im Übergang der autoorientierten Generalverkehrs- zur Verkehrsentwicklungsplanung [4]. Hierzu gehörte formal die Anerkennung einer flächigen Radverkehrsförderung [5]. Die Realität sieht jedoch anders aus und dies prägt die aktuellen Defizitstrukturen.

Kennzeichnend für die heutige Lage ist eine fortwährende Konzentration auf bauliche Infrastrukturen, gestützt durch die Förderpolitiken von Bund und Ländern. Auf kommunaler Ebene scheint – nicht nur im Verkehrsbereich – ein permanenter Wettbewerb um Fördermittel zu bestehen. Nicht nur zwischen den Kommunen, sondern mehr noch innerhalb der Verwaltungen sind Verwaltungsmitarbeiter von der Spitze bis zur planungsausführenden Ebene in hohem Maße um die Definition von Projekten bemüht, die sich für Förderzuschüsse eignen. Dies sind neben größeren Radabstellanlagen vor allem Radwege und besondere Knotenpunktlösungen mit der Folge einer räumlichen Fixierung auf die Radverkehrsführung entlang stark befahrener Straßen. Fördermittelakquise als quantifizierbarer Leistungsmaßstab der Mitarbeiter ist auch für die kommunale Politik wichtig, denn diese fordert angesichts knapper eigener Kassen die Verwaltung auf, Förderoptionen für die Aufgabenerledigung maximal auszuerschöpfen. Für die Radverkehrspolitik ist das mittlerweile eher schädlich, denn Anträge und Mittelbewirtschaftung binden Arbeitszeit und damit Planungskapazitäten in erheblichem Umfang. Zudem sehen Förderungen immer Eigenanteile vor, die nicht selten den schmalen kommunalen Radverkehrsetat absorbieren.



Bild 2: Verkehrszeichen 357-50 weist seit 2009 auf eine für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse hin.

Damit setzt sich die Bau-Politik der ersten Entwicklungsphase nahtlos fort.

Es sind aber nicht nur finanzielle Rahmenbedingungen, die diese Konzentration auf teure Infrastrukturen fördern, sondern wohl auch Effekte der Ausbildungssozialisation. Die Befähigung zur textlichen und zeichnerischen Lösung komplexer baulicher Aufgaben unter Einhaltung von Regelwerkmaßen besitzt in der Verkehrsplanung einen nachvollziehbar großen Stellenwert. Die Beschäftigung mit der Vielzahl kleiner, vermeintlich vernachlässigbarer Mängel in der Fläche, die dem Radler täglich das Fortkommen erschweren, werden jedoch nicht oder kaum thematisiert und gelten als Sisyphusarbeit, die keine Lorbeeren einbringt. Die Bereitschaft, sich mit Bordsteinkantenabsenkungen, Schieberillen/-rampen an Treppen oder Beschilderungsänderungen zu befassen, fällt dementsprechend gering aus. Ob jedoch die Fixierung auf bauliche Infrastrukturen eine bessere Mittel-Wirkungsrelation aufweist, müsste längst kritisch hinterfragt werden. Der schlichte Umstand, dass in den vergangenen Jahrzehnten viele Bordsteinradwege gebaut wurden, wo sie tatsächlich benötigt werden, senkt den Grenznutzen weiterer Projekte. Und wenn, wie im Fall Lüneburgs, ein noch passabler Radweg einer Grundrenovierung zugeführt werden soll, weil vor allem reichlich Fördermittel in Aussicht stehen [6], ist der Zuzugewinn an Nutzen für den Radverkehr sehr fraglich. Demgegenüber könnten vielfach schon kleinere Korrekturen beispielsweise in der Oberflächenbeschaffenheit, der verkehrsrechtlichen Erlaubnis der Durchfahrt und der Beseitigung von physischen Hin-

dernissen (Umlaufsperrern und Steckpfosten, die eine Durchfahrt mit Lastenfahrern oder Anhängern erschweren bis unmöglich machen) ausreichen, um deutlich günstigere Radverkehrsbedingungen in der Fläche zu schaffen.

RVF 3.0 - Elemente: Flächen-deckende Netzdurchlässigkeit, Barrierefreiheit

Ein wesentliches Merkmal einer an Elementarbelangen des Radverkehrs orientierten Förderung muss daher die Herstellung flächendeckender Netzdurchlässigkeit und Barrierefreiheit sein. Nur so kann man einerseits der hohen Umweegeempfindlichkeit gerecht werden, die dem Einsatz der Körperkraft zur Fortbewegung geschuldet ist, andererseits dem Umstand, dass sich potenzielle Ziele überall im Nahraum befinden. Letzteres kontrastiert jedoch mit der üblichen Planung mittels Wunschliniennetzen. Hierbei werden zwischen Hauptquellbereichen (Wohngebiete) und Hauptzielorten (z. B. Ausbildungsstätten, Gewerbegebiete, Ortszentrum) Ideallinien definiert und anschließend auf das reale Wegenetz umgelegt. Diese Methodik ist mit dem aus der KFZ-Verkehrsplanung stammenden Bündlungsprinzip verwandt, welches der Freihaltung der Wohnbereiche von Durchgangsverkehr dient.

Positiv ist zwar für den Radverkehr die Konzentration von Investitionen auf hoch frequentierte Verkehrsbeziehungen, was eine gute Mittel-Zweck-Relation verspricht, aber es gibt zwei erhebliche Nachteile:

Nachteil 1: Nahraummobilität innerhalb von Wohnquartieren und Stadtteilen findet durch die Hauptlinienorientierung selbst nach jahrzehntelanger Radverkehrsplanung keine Beachtung. Viele eher diffus verlaufende Wegebeziehungen zu Mitschülern, Kollegen, Bekannten, dem Bäckerladen, Kiosk oder Briefkasten des Quartiers, der Grundschule, Kirche oder Sportstätte des Stadtteiles und vieles mehr kommen nie in den dringend benötigten Genuss einer Wegeverbesserung, weil es nicht gelingt (und an Hauptverkehrsstraßen wohl niemals gelingen wird), die Priorität genießenden Radwegemagistralen auf ein zufriedenstellendes Qualitätsniveau zu bringen. Die reale, städtische Diffusität des Radverkehrs wird durch die Wunschlinienplanung systembedingt ignoriert, was vor allem denjenigen zum Nachteil gereicht, die zu den Nicht- oder Teilerwerbstätigen gehören, die verstärkt Haushalts-, Familienversorgungs- und Erziehungsaufgaben wahrnehmen und damit oft vielfältigere, aber kürzere Aktionsradien als one-way-radelnde Vollerwerbstätige aufweisen. Es ist angebracht,

	Nicht für den Radverkehr flexibilisierte				Nicht gekennzeichnete, durchlässige Sackgassen	Umlaufsperrn, zu enge Steckpfosten/Poller	Bordsteine	Treppen	Andere
	Einbahnstraßen	Zufahrtsverbote	Abbiegebote	Nur-Gehwege					
Lüneburg	39	30	21	47	79	47	27	12	46
Vororte	1	15	1	1	69	35	5	0	17

Tabelle 1: Netzmängel im Raum Lüneburg 2018

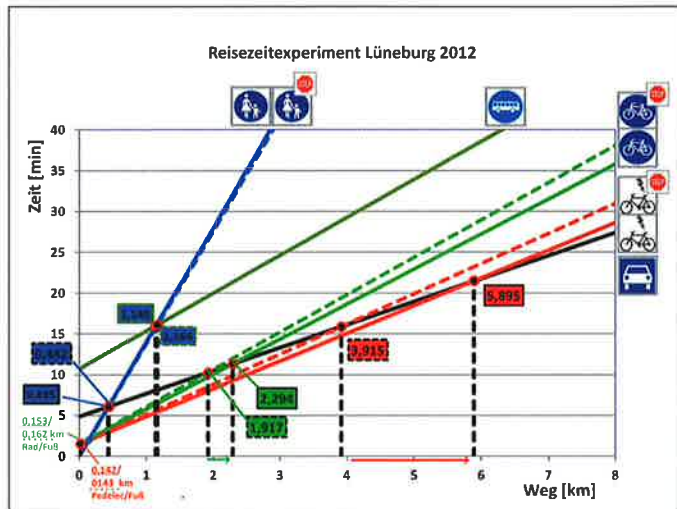


Bild 3: Reisezeiten in Differenzierung strikter Verkehrsregelakzeptanz (gestrichelte) und Normalverhalten (durchgezogene Linien) im nichtmotorisierten Verkehr in Lüneburg

hier von einer „gender gap“ der Radverkehrsplanung zu sprechen.

Nachteil 2: In der Verkehrsumlegungspraxis begleitenden Hauptverkehrsstraßen mit ihren begleitenden Radwegen allein schon durch ihre dominante Hervorhebung in Plänen vorschnell als Leitlinien auch des Radverkehrs proklamiert. Gerade für längere Strecken erweisen sich solche Wege jedoch häufig als unsicher (wegen vieler KFZ-Querungen an Zufahrten und Knotenpunkten), unattraktiv (weil lärmbelastet) und langsam (da gesäumt mit Lichtsignalanlagen sowie Tempobremungen durch kreuzenden Verkehr und diverse Hindernisse). Abseitige Strecken über Nebenstraßen, Park-/Wald- und Feldwege sowie straßenverbindende (Geh-)Wege bieten sich dem hingegen als Alternativen an, werden prinzipiell auch genutzt, jedoch häufig in Unkenntnis der Routenverläufe mangels Wegweisung von vielen Radlern (wenn überhaupt) erst nach längerer Wohnzeit am Ort entdeckt. Wenn dann noch, wie im untersuchten Fallbeispiel Lüneburg, „Radcityrouten“ nur entlang von Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen werden, erfüllt sich die Prophezeiung, dass auch Radler Hauptverkehrsstraßen als vermeintlich schnell und komfortabel präferieren, quasi von selbst und zusätzlich wird Autofahrern suggeriert, es gäbe keine schnelleren und schöneren Wege als die, die sie bereits mit dem PKW befahren.

Bündelungsprinzip und Wunschlinienplanung sind deshalb mittelfristig keine ge-

eignete Grundlage für Radverkehrsplanung, weil sie die Kriterien schnellen, sicheren und komfortablen Radverkehrs nicht hinreichend flächendeckend identifizieren bzw. umsetzen. Wie groß die Defizite sind, zeigen Erhebungsergebnisse einer 2018 in Lüneburg (78.000 Einwohner) und sieben Vorortgemeinden (zusammen 32.600 Einwohner) durchgeführten Analyse verkehrrechtlicher und physischer Hindernisse: Zufahrtsverbote, Nur-Gehwegsschilder, Einbahnstraßen und Abbiegebote, nicht als durchlässig gekennzeichnete Sackgassen, Umlaufsperrn/Steckpfosten, die mit dem Lastenrad kaum noch gequert werden können, und weitere „Stolperfallen“ addierten sich zu insgesamt 492 Mängeln, die in Meldeblättern textlich, kartografisch und fotografisch dokumentiert wurden. 70,7 % davon entfielen auf die Kernstadt, 29,3 % auf den suburbanen Raum (Tabelle 1), was den Einwohnerproportionen fast bis auf die Nachkommastelle entspricht.

Freilich werden insbesondere die ordnungsrechtlichen Schilderhemmnisse von Radlern längst nicht immer akzeptiert, sie nehmen sich als legitim empfundene, aber de jure illegale Nutzungsrechte heraus. Dieses zahlreich zu sehende Verhalten wird durch die Vermeidung sachlich unnötiger Geschwindigkeitsnachteile gerechtfertigt. Empirisch ist dem zuzustimmen, wie Reisezeitexperimentdaten für Lüneburg (und auch für Hamburg) 2012 zeigten. Der Attraktivitätsbereich von Radlern mit „striker

Verkehrsregelakzeptanz“ differiert gegenüber Kollegen mit „Normalverhalten“ in Relation zum PKW bereits spürbar, bei den Pedelec-Nutzern eklatant (Bild 3). Dessen ungeachtet sorgt formal regelwidriges Verhalten von Radfahrern bei Fußgängern und Autofahrern sowie in vielen Diskussionen von Politik, Planung und Polizei für Verdross und trägt nicht wenig zu einer skeptischen bis verurteilenden Haltung bei. Die eigentlich auch nicht wenigen sich rechtskonform verhaltenden Radler fallen dabei nicht entlastend auf, weil sie meist präventiv die genannten Hindernisse auf anderen Strecken umfahren. Für beide Gruppen besteht Handlungsbedarf: Rechtstreuen Radfahrern sollten die möglichen komfortablen Abkürzungen eröffnet werden, und die Überführung bislang illegalen Verhaltens (ohne Gefährdungen/Belästigungen Anderer) in die Legalität durch Umbeschilderungen verbessert das Radverkehrsklima durch entfallende Anlässe für Ärgernisse. So einfach und aus Kostenperspektive gar verlockend billig diese Option erscheint, in der Politik- und Planungspraxis dominiert Lethargie. Erschütternd prägnant drückte das 2005 ein Lüneburger Lokalpolitiker aus: „Warum müssen wir uns die Mühe machen, das zu ändern. Die Radler fahren doch sowieso, wie sie wollen.“

Netztransparenz analog und digital

Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen besitzen eine hohe raumästhetische Qualität, weshalb für den regionalpolitischen Kontext der Begriff der „Radschönrouten“ geprägt wurde. Er erweist sich in Vorträgen und Diskussionen immer wieder als besonders plakativ, assoziiert doch das Wort schon einen zentralen Aspekt. Obwohl es im Lüneburger Raum ein sehr dichtes, geradezu spinnwebartiges Netz solcher Wege gibt, sind lediglich drei davon per Wegweisung beschildert (Bild 4). Einer davon trägt die Bezeichnung „Radnebenroute“ in Abgrenzung zum Radweg entlang der Landesstraße 216. Diese Begrifflichkeit repräsentiert nicht das besondere Qualitätsmerkmal von attraktiver und lärmfreier Umgebung, assoziiert vielmehr nachteilige Umwege. Das trifft weder im besagten Fall zu, noch wären Umwege automatisch ein Wesensmerkmal der Radschönrouten. Diese verlaufen viel-

mehr oftmals direkter als die städtisch aus-
geschilderten Wege, sind allemal wesentlich
ampelärmer und damit nicht selten schnel-
ler befahrbar. Sie eignen sich deshalb kei-
neswegs nur für den Freizeit-, sondern ex-
plizit auch für den Alltagsverkehr, in Abhän-
gigkeit von der Beleuchtungssituation wür-
den sie sich also als (weitere) Hauptrouten
empfehlen.

Ein anderer, in der Literatur zu finden-
der Begriff der „Grünwege“ geht zwar asso-
ziativ in die richtige Richtung, aber gar zu
viele Nebenstraßenwege im urbanen Raum
sind nicht als Zonen üppigen Begleitgrüns
anzusprechen. Unabhängig von der Frage
einer adäquaten Begrifflichkeit: Die fehlen-
de Wegweisung erschwert das Finden dieser
attraktiven Strecken, das gilt vor allem für
Neubürger. Nach eigenen Berechnungen
liegt die Zahl neuer Haushalte durch Zu-/
Fortzüge in der Universitätsstadt bei 9%
(96 Zu-, 84 Fortzüge pro 1.000 Ew. [7] jäh-
rlich. Auch in den Vororten sind Mieter-
wechsel häufig. Das bedeutet: Neben einem
Grundstock langjähriger Bewohner von ca.
30 bis 40% gibt es eine hohe Fluktuation
mit Wohnzeitspannen von meist deutlich
unter zehn Jahren, sodass die Angleichung
der „mental maps“, also der subjektiven
Vorstellungen über die Raumstrukturen an
die realen Wegeangebote, nur unvollständig
gelingt. Der Oberbürgermeister von Lüne-
burg meinte 2017 in einem kurzen Ge-
spräch: „Die Lüneburger kennen die Wege
doch.“ Eine solche Sichtweise verkennt
nicht nur die hohe Wohnsitzmobilität, son-
dern zusätzlich den Umstand, dass sich der
Fahrradverkehr nicht nur aus Ortsansäs-
sigen, sondern auch aus vielen Vorortbewo-
nern mit geringeren Stadtwegekenntnissen
generiert.

Die systematische Unterschätzung der
Bedeutung einer Anpassung von Mental
Maps an das gegebene – d. h. im Vergleich
zu den meisten Mental Maps real deutlich
bessere – Wegeangebot im diffusen Kurz-
und Mittelstreckenverkehr per Fahrrad ist
daher ein weiterer Problemfaktor auf dem
Weg zu einer nutzeradäquaten Radver-
kehrsförderung. In diesem Sinne reicht
auch die oben geforderte Barrierefreiheit
via ordnungsrechtlicher Öffnung von Stra-
ßen- und Wegeverbindungen sowie Beseiti-
gung überflüssiger Hindernisse nicht aus.
Hinzukommen muss eine disperse, der Flä-
chenschließung genügende Ausschilde-
rung von Radialstrecken zu Ortszentren
und verkehrstarken Zielorten sowie die
Ausweisung von Tangentialstrecken zwi-
schen Stadtteilen, Gewerbegebieten und
Einzeleinrichtungen, beispielsweise Schu-
len, außerhalb der Zentrallagen. Zusätzlich
wäre die kartografische Visualisierung über

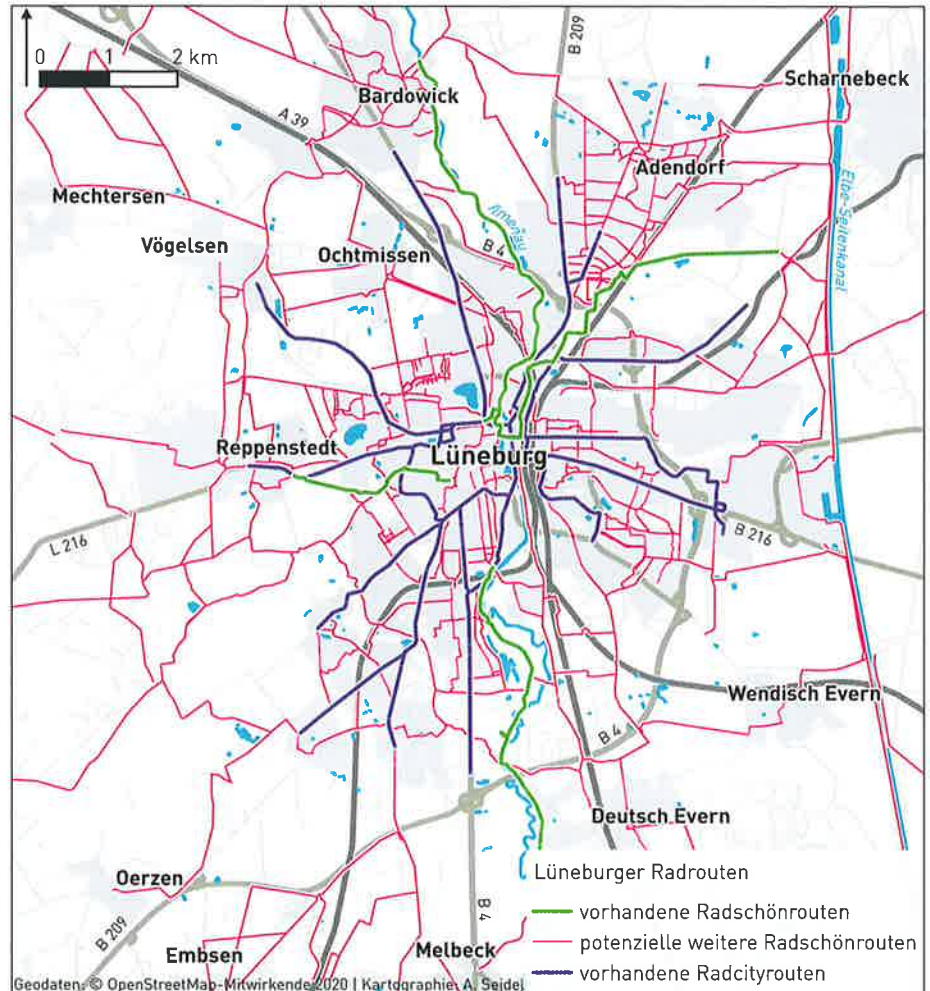


Bild 4: Radcity- und Radschönrouten für Lüneburg und seinen suburbanen Bereich

Radstadtpläne und Radlerkarten für den
Stadt-Umland-Bereich anzuraten.

Die dritte kommunikative Ebene weist
den Weg von der analogen in die digitale
Welt (und zurück): app-gesteuerte Navigati-
on via Smartphone. Dies wird Teil 2 dieses
Beitrages in der November-Ausgabe von
Internationales Verkehrswesen weiter aus-
führen. ■

QUELLEN:

- [1] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen 2002: Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012. FahrRad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Berlin, Köln
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin
- [2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2015: Fahrradportal. www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/im-eu-vergleich-nur-im-mittelfeld
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: 1982: Empfehlungen für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Köln
- 1996: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95. Köln
- 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010. Köln

- [4] Pez, P. (1997): Zulußgehen und Radfahren. Auf dem Weg zu einer „Dritten Verkehrsplangeneration“. *RaumPlanung*, 79, S. 258-266, hier: S. 258-259
- [5] Schon der erste Satz im ersten Kapitel der ERA 95 lautete (S. 7): „Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen.“
- [6] Stüwe, U. (2018): Teures Pflaster für Radler. Der Bund der Steuerzahler kritisiert die veranschlagten Kosten für den geplanten Neubau des Radwegs an der Uelzener Straße. *Landeszeitung* 22.5.2018, S. 3
- [7] Bertelsmann Stiftung 2017: Demographiebericht. Ein Baustein des Wegweisers Kommune. Lüneburg (im Landkreis Lüneburg). Download: www.wegweiser-kommune.de; abgerufen am 26.2.2020



Peter Pez, Apl. Prof. Dr.
Institut für Stadt- und Kulturraumfor-
schung, Leuphana Universität
Lüneburg
pez@uni.leuphana.de



Antje Seidel, Dr.
Institut für Ethik und Transdisziplinä-
re Nachhaltigkeitsforschung,
Leuphana Universität Lüneburg
antje.seidel@uni.leuphana.de



Foto: Candid Shots/pixabay

Radverkehrsförderung 3.0

Barrierefrei, netztransparent, digital – Teil 2

Radverkehr, Verkehrsmittelwahl, Stadtverkehr, Verkehrsplanung

Im ersten Teil dieses Beitrages haben die Autoren die Entwicklung der bisherigen Radverkehrsplanung in zwei Phasen gegliedert. Ihre Argumentation pro einer neuen Ebene 3.0 beinhaltet die Forderung nach einer konsequenten und flächendeckenden Beseitigung von Radverkehrshindernissen, für die in der Phase 2.0 zwar die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, die Umsetzung aber ausgeblieben sei. Die Forderung nach Barrierefreiheit und Netztransparenz erfährt im vorliegenden Teil 2 mit digitaler Navigation das dritte Kernelement einer RVF 3.0.

Peter Pez, Antje Seidel

Elektronische Navigation gehört im Autoverkehr bereits zum Standard. Bei vielen Systemen kann man auch Routenvariationen wählen: kürzeste, schnellste oder landschaftsattraktivste Route. Auch für den Radverkehr befinden sich Navigations-Apps für Smartphones auf dem Markt, ebenso wie Smartphonehalter für den Lenker. Die Crux liegt darin, dass diese Navigationssysteme in den meisten Fällen nur auf (Rad-)Wege entlang von Hauptverkehrsstraßen verweisen,

selbst wenn man eine Option für gemächliches Radfahren oder schöne Routen anklicken kann. Die Ursache hierfür ist aktueller Bearbeitungsgegenstand in einem universitären Projekt der Autoren. Die Bemühungen, hier zu einer wesentlichen Verbesserung zu kommen, fanden Anerkennung in der Nominierung für den Deutschen Nachhaltigkeitspreis, Sonderkategorie Digitalisierung, Bereich Forschung.

Viele Navigations-Apps greifen auf die Daten der OpenStreetMap (OSM) zurück,

einer nutzergenerierten digitalen Weltkarte. Anders als beispielsweise die Daten von staatlichen Vermessungsämtern oder privaten Unternehmen wie Google stehen die OSM-Rohdaten unter der „Open Data Commons Open Database Lizenz“ (ODbL). Damit können sie für zahlreiche Einsatzzwecke, auch kommerzieller Art, genutzt werden, sofern auf die Urheberschaft der OSM-Mitwirkenden hingewiesen und das Ergebnis der Daten(weiter)verarbeitung unter gleicher Lizenz weitergegeben wird

[8]. Kosten in Form von Nutzungsgebühren oder ähnlichem fallen hierfür nicht an. Dank einer sehr großen Mapping-Community von weltweit mittlerweile fast 6 Mio. Nutzern [9] und in Deutschland regelmäßig sehr hohen Zahlen bei Datenänderungen und -neueinträgen durch aktive Mapper [10] besitzt die OpenStreetMap hier eine sehr hohe Übereinstimmungsqualität mit der gebauten und natürlichen Umwelt.

Damit sind OSM-Daten als Grundlage für GIS-Anwendungen sehr gut geeignet und zumindest im Lüneburger Untersuchungsraum vielerorts „wirklichkeitsgetreuer“ und aktueller als die allseits bekannten Google Maps oder Kartendienste anderer Internetgroßkonzerne (z. B. Microsoft Bing, Here). Geodaten für GIS-Anwendungen sind von diesen Anbietern, wenn überhaupt, nur mit hohem Kostenaufwand erhältlich; einen direkten Einfluss auf die Qualität der Daten haben hier lediglich die Firmen, in deren Eigentum die Daten liegen. Gerade für die zahlreichen Internet-Startup-Firmen im wachsenden Bereich der Geodatenverarbeitung, deren finanzielle Möglichkeiten häufig begrenzt sind, liegt daher die Nutzung der kostenfreien OSM-Daten mehr als nahe, zumal sie durch eine Zusammenarbeit mit den lokalen Mapping-Communities aktiv zur Verbesserung und Aktualisierung der für die jeweilige Anwendung benötigten Daten beitragen können.

Weisen OSM-basierte Fahrradnavigationen für bestimmte Strecken im innerstädtischen oder stadtpipheren Raum größere (und damit radlerunfreundliche) Umwege aus, sind nur selten real oder in den OSM-Daten fehlende Wegenetzverbindungen die Ursache. Weitaus bedeutsamer sind die den verwendeten Routing-Diensten zugrundeliegenden Algorithmen. So werden zum Beispiel für nicht genauer spezifizierte Wege abseits der Hauptstraßen von diesen Algorithmen meist schlechte Fahrradnutzungsbedingungen per se unterstellt. Das läuft auf Fahrzeiten hinaus, wie sie bei unebenen, schlecht befahrbaren wassergebundenen Decken oder Wegen ganz ohne Befestigung zu erwarten sind. In den automatisierten Fahrzeitberechnungen schneiden deshalb periphere Verbindungen schlecht ab und werden daher entweder gar nicht angeboten oder mit zu langer Fahrzeit.

Umgekehrt werden die Radwegeverbindungen entlang von größeren Straßen systematisch bevorzugt, da hier häufig benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind, die von den Routing-Algorithmen stark positiv gewichtet und zudem günstiger in Bezug auf die mögliche Fahrgeschwindigkeit bewertet werden. Eigene Streckenbefah-

rungen zeigen, dass die angegebenen Fahrzeiten nur mit hohem physischem oder/und E-Fahrradeinsatz zu schaffen sind. Offenkundig werden die zahlreichen Hindernisse entlang der Hauptstraßen (siehe Teil 1) nicht adäquat berücksichtigt. Während in diesem Punkt die Betreiber der Navigationssysteme zur Überprüfung und Korrektur der unterstellten Fahrzeitwerte aufgefordert sind, widmet sich das Lüneburger Projekt der Datenbasis, d. h. der Erfassung von Daten zu den Radschönrouten in der OpenStreetMap.

Dazu erfolgt zunächst im Feld eine Erhebung zu den Eigenschaften der einzelnen Streckenabschnitte, die dann mit dem Datenbestand in der OSM-Datenbank abgeglichen werden. So werden unter anderem Angaben zur Wegeart und -breite, Belagsart und -zustand sowie zur Beleuchtungssituation ergänzt, sofern die Daten noch nicht vorhanden sind oder einer Aktualisierung bedürfen. Auch die Charakterisierung als Weg in landschaftlich oder baulich schöner Umgebung gehört dazu. Schließlich werden verkehrsrechtliche Anordnungen und physisch bremsende bzw. die Durchfahrt beeinträchtigende Hindernisse (beispielsweise Umlaufsperrern, zu enge Steckpfosten, Treppen, ggf. mit Angaben zur maximalen Durchfahrtsbreite) aufgenommen. Aus Letzteren ergibt sich ein Teufelskreis, den es zu durchbrechen gilt: Wenn Einbahnstraßen, Zufahrtsverbote, Abbiegegebote, Nur-Gehwege und Barrieren der Fahrradfahrt im Wege stehen, resultieren daraus in den Navigationsalgorithmen Umwege, die notgedrungen zur Prädisposition einer (vermeintlich) friktionsärmeren Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen führen müssen. Digitale Netztransparenz setzt deshalb eine flächendeckende, „analoge“ Netzdurchlässigkeit zwingend voraus, ohne die eine elektronische Navigation keine optimalen Routenempfehlungen geben kann.

Auch die analoge Wegweisung via Schilder und Karten wird keine Radschönroute ausweisen, die nicht ordnungsrechtlich durchgehend befahrbar ist. Gleichzeitig kann jedoch auch das beste Navigationssystem nur dann eine korrekte Route ausweisen, wenn die hinterlegten Daten aktuell und korrekt sind. Gerade in Bezug auf die genannten Hindernisse ist es darum von großer Bedeutung, die Datenbasis selbst einer ständigen Überprüfung zu unterziehen und z. B. in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen auch in der OSM als solche kenntlich zu machen. Hier leistet das Projekt der Autoren einen entscheidenden Beitrag für den Raum Lüneburg, werden die Daten doch von zahlreichen beteiligten Studierenden und unter

engem Einbezug der lokalen OSM-Community regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht.

Elektronische Navigation kann angesichts der vorhandenen Nutzungspräferenzen (Tabelle 2) den Radverkehr erleichtern sowie zum Umstieg vom Auto animieren. Die hierfür erforderliche Barrierefreiheit ist ebenso eine kommunale Aufgabe wie die analoge Wegweisung über Richtungs-/Entfernungsbeschilderungen und Radstadtpläne/-karten. Bessere Hintergrunddaten in OpenStreetMap setzen jedoch eine derart umfangreiche Recherche und Dateneingabe voraus, dass kommunale Verkehrsplanungsabteilungen dies nicht leisten können – schließlich verfügen nicht alle Kommunen über die Möglichkeit, Studierende für diese Aufgabe gewinnen zu können. Ziel des Lüneburger Projektes wird es deshalb sein, einen auf andere Kommunen und Regionen übertragbaren Erfassungsbogen und eine Eingabehilfe zu erstellen, mit der möglichst selbsterklärend viele Akteure dezentral für ihre Region Daten (nicht nur, aber gern primär von Radschönrouten) erfassen können. Zu denken wäre dabei an Mitglieder verkehrspolitisch aktiver Verbände und Arbeitsgemeinschaften von Schulen. Zusätzlich müssen App-Betreiber die unterstellten Geschwindigkeitsparameter in Richtung größerer Realitätsnähe überarbeiten. Die Resultate eigener Reisezeitexperimente in Lüneburg, Hamburg und Göttingen [11] könnten hierzu dienlich sein, sind aber ausbaubedürftig, weil die Fahrgeschwindigkeiten von Radfahrern mit den lokalen Bedingungen erheblich variieren. Schließlich sollte die App-Navigation für Radler genauso komfortabel werden wie eingangs für den Autoverkehr angesprochen, sie sollten die zeitlich günstigste, die (kilo-)metrisch kürzeste und eine landschaftlich attraktive Strecke anbieten, wobei im Radverkehr der Idealfall, dass diese drei Parameter zusammenfallen, gar nicht so selten ist.

Methodische Gewichtungen umkehren

Wie gezeigt ist die Diskrepanz zwischen der bisherigen Form der Radverkehrsförderung und den Belangen des realen Radverkehrs groß. Nicht dauerhaft effiziente politisch-planerische Perspektiven (Baupolitik, Fördermittelorientierung), nicht optimaler Mitteleinsatz (Vernachlässigung der Fläche) und nicht behobene Defizite einer früheren Verkehrsplanung mit der Folge vieler verbliebener Radlerhindernisse wurden bereits im Teil 1 dieses Beitrages genannt. Ein weiteres, mit einer RVF 3.0 inkompatibles Element bilden die bei der Radverkehrsplanung angewendeten Erhebungsmethoden.

Präferenz für	Anteil	Relevanz für „Radschönrouen“
Route durch Parks und auf ruhigen Nebenstraßen	12%	Sehr hoch; „Komfort-affine“
Route mit glatter Oberfläche durch Parks und auf ruhigen Nebenstraßen	18%	
Schnellste Route	36%	Hoch, bei Wahrung des Primärmotivs schneller Zielerreichung
Route, die Hauptverkehrsstraßen ohne Radinfrastruktur meidet	6%	
Route mit glatter Oberfläche sowie Vermeidung von Hauptverkehrsstraßen ohne Radinfrastruktur	25%	
Route auf Hauptverkehrsstraßen ungeachtet von Radinfrastruktur	3%	Keine; Bevorzugung von „Autostrecken“

Tabelle 2: Routenpräferenzen in der Fahrradnavigation (n = 461.170, 1-Jahres-Abfrage aus dem Datensatz eines Berliner Fahrradnavigationanbieters)
 Quelle: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (Hrsg.): Hardingham, M.; Cyganski, R. Attraktive Radinfrastruktur. Routenpräferenzen von Radfahrenden. Berlin 2019. S. 21; letzte Spalte ergänzt.

Schlaglichtartig zeigen das die Erfahrungen mit der Auftragsvergabe für ein Radverkehrskonzept des Landkreises Lüneburg an ein Planungsbüro. Die Bearbeitung im Laufe des Jahres 2019 orientierte sich vor allem an den Berufspendlerströmen und blendete dabei sowohl die Distanzbegrenztheit des Alltagsradverkehrs als auch andere Verkehrszwecke weitgehend aus. In der Folge lokalisierte man Radverkehrsrouten ausschließlich an Radwegen entlang hoch KFZ-belasteter Straßen, meist als Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen klassifiziert – quasi ein Wiederaufleben des unzureichenden städtischen Radcityroutenkonzeptes aus den 1990er Jahren in nun vergrößertem Planungsraum. Selbst das Novum eines „Fahrradringes“ um Lüneburg verläuft ausschließlich an solch klassifizierten Straßen, obwohl es dafür viele andere, attraktivere Optionen gegeben hätte. Der ausgewiesene Fahrradring taugt realiter weder in der Funktion seiner Bezeichnung noch für ansprechende Querverbindungen, zwischen den Radialrouten, vielmehr ergäbe er eine sinnvolle Umleitungskonzeption für den Autoverkehr im Falle einer Vollsperrung der Lüneburger Ostumfahrung.

Die Konzeptionierung attraktiver Radrouten muss hingegen von anderen Parametern ausgehen und sollte eher versuchen, Streckenqualitäten zu entdecken und zu nutzen, wie sie für touristische Radroutenführungen, etwa entlang vieler Flusslagen, üblich sind: Orte verbindend, gute Wegequalitäten bei fehlender oder sehr geringer KFZ-Frequenz, attraktives Umfeld. Im Fall des Landkreises Lüneburg war eigentlich die Berücksichtigung des Fahrradfreizeitverkehrs im Auftrag enthalten, das Ergebnis spricht dem Hohn. Mehr Erfolg hätte eine Verfahrensweise geliefert, die den Freizeitverkehr nicht als (verzichtbaren, weil schwerer erfassbaren) Rest, sondern prioritär betrachtet: Zwischen und um die Orte im Landkreis alle Verbindungen identifizieren, die für den Radverkehr taugen (nicht zu reliefiert, hinreichend befahrbare sowie ausreichend breite Wege) und vom Umfeld her möglichst angenehm sind.

Im sich dabei ergebenden dichten Netz kann man dann die Nahraumwege für Versorgung und distanziell fahrradrelevante Pendlerrelationen herausarbeiten. Radwege an Autostrecken wären, wenn sie sich entfernungsstechnisch anbieten, dann nur noch abschnittsweise ergänzend hinzunehmen, sie würden nicht mehr das grundlegende oder gar alleinige Element bilden. Eine derartige Streckenanalyse gelingt natürlich nur, wenn Radstrecken von Gutachtern konsequent erradelt und nicht mit dem Auto abgefahren werden. Das letztgenannte, immer wieder übliche Vorgehen müsste im Zuge einer Auftragsvergabe ausgeschlossen werden.

Insgesamt muss RVF 3.0 mit einer Quasi-umkehr der Gewichtungparameter bei den Analysemethoden einhergehen (Bild 4). Während in der KFZ-Planung Zählungen und Messungen von Verkehrsströmen sowie Umlegungsberechnungen eine sehr große Bedeutung zukommt, ist dies im Bereich Radverkehr nahezu irrelevant, weil der vorhandene Verkehrsraum (derzeit) kaum Radlerstaus provoziert. Für den Radverkehr wären hingegen flächige Befahrungen (mit dem Fahrrad) und die qualitative Streckenaufnahme in Protokollen (mit besonderer Fokussierung auf Mängel) von aussagekräftigster Relevanz – was übrigens auch für eine Fußgängerplanung gelten würde, also für den nichtmotorisierten Verkehrsanteil generalisierbar ist. Unfalldaten sind aufgrund ihrer Häufigkeit im KFZ-Bereich bereits Gegenstand der kommunalen Unfallkommissionen und führen, von dort angestoßen, zu verkehrlichen Änderungen. Solche Daten können für den Radverkehr vereinzelt nützlich sein, aber sie bilden nur sehr eingeschränkt die Unfallgefahren für diesen ab, diese äußern sich eher in Risiken, Beinaheunfällen und nicht polizeilich erfassten Stürzen/Kollisionen.

Befragungen können deshalb in diesem Aspekt gewinnbringender sein, nützen aber wenig, wenn sie – wie im Lüneburger Fall – im Wesentlichen nur allgemeine Einschätzungen erheben, die nur Stimmungen widerspiegeln, aber nicht systematisch und als

Hauptzweck konkrete Problempunkte und Veränderungsvorschläge generieren. Da helfen dann auch hohe Rücklaufzahlen nicht weiter, eine weitaus geringere Zahl an qualitativen Interviews versprache eher Gewinn. Dass es jedoch auch eine sehr gute quantitative Erhebungsform gibt, zeigt die hessische Internetmeldeplattform [12], in der Mängel textlich beschrieben, fotografisch hinterlegt und kartografisch exakt verortet werden können. Sind auf diese Weise handlungsrelevante Informationen gewonnen, müssen sich die Akteure nur noch um die gemeldeten Schwächen und Risiken kümmern. Zusammengefasst: Das Erreichen eines qualitativ neuen, höheren Levels der Radverkehrsförderung setzt auch eine grundlegend andere Planungsmethodik als die derzeit übliche voraus und im Zusammenhang mit den Ausführungen in Teil 1 wider Bündelungsprinzip und Wunschliniennetzplanung sowie pro flächendeckender Analysen ergibt sich daraus die Forderung nach einer zumindest teilweisen Neujustierung in der verkehrsplanerischen Ausbildung.

Kommunikation, Moderation, Werbung

Im Kontext dieser Forderung steht, dass in der Radverkehrsförderung das Set kommunikativer Methoden viel intensiver genutzt werden sollte – was wiederum einer systematischen Integration in die Ausbildung bedarf. Für Radverkehr muss geworben werden, das heißt die Produktion geeigneter Werbemittel sollte von planerischer Seite zumindest angestoßen und kompetent begleitet werden können. Kompetenz im Umgang mit Presse und sozialen Medien gehört ebenso zum erforderlichen Wirkspektrum von Radverkehrsplanern wie die Leitung (und konstruktive Nutzung) von Bürgerbeteiligungen oder Austauschprozessen mit Verbänden. Die Realität ist hingegen eher geprägt durch „hard policy“-Lastigkeit – Planen am PC und Bauen nach ERA reichen aber für eine nutzergerechte Radverkehrsstrategie nicht mehr aus, diese fordert Öffentlichkeitswirksamkeit und Partizipation.

Es wird daher Zeit, „soft policy“-Komponenten in die planerische Ausbildung zu integrieren, allein schon aus Effizienzgesichtspunkten: Sollen verkehrliche Maßnahmen die Radverkehrsgunst erhöhen, dann muss man dies in Medien (auch sozialen Medien) kundtun und darf nicht unnötig viel Zeit verstreichen lassen bis Verkehrsteilnehmer das irgendwann von selbst merken – was wiederum umso länger dauert, je „autoaffiner“ das Nutzerverhalten ist – tu Gutes und rede darüber!

Wie weiter mit dem Radwegebau?

Die bisherigen Ausführungen können den Eindruck einer kompletten Abkehraufforderung von bisherigen Formen der Radverkehrsplanung aufkommen lassen. Bei aller Kritik an der Konzentration von Mitteleinsatz und planerischer Aufmerksamkeit auf Radwegenanlagen entlang klassifizierter Straßen wird diesem Anteil in Bau (vor allem für Lückenschlüsse) und Sanierung jedoch weiterhin eine Bedeutung zugemessen. Dies ergibt sich bereits aus dem Umstand, dass an diesen Straßen Menschen wohnen und diverse Einrichtungen als Zielorte auch des Radverkehrs ihren Standort haben. Es sind zudem vor allem straßenbegleitende Radwege, die nachts beleuchtet und im Winter geräumt/gestreut werden können, die nach starken Niederschlägen vielleicht Pfützen aufweisen, aber nicht durchweicht sind wie Nebenwege mit wassergebundener Decke. Deshalb geht es nicht um Abkehr, sondern um Weiterentwicklung, es geht nicht um Revolution, sondern um Evolution. Neben der Blickerweiterung auf die Fläche muss dabei aber auch Augenmaß für Nutzerbelange „auf der Linie“ eingefordert werden, ganz besonders bei der neuesten, von der Bundesebene angestoßenen Initiative des Baues von Radschnellwegen.

Flexibilität für lokale Anpassungen

So begrüßenswert die Fixierung hochqualitativer Ausstattungskriterien für schnellen Radverkehr ist, etwa hinsichtlich der Wegbreiten, der Beleuchtung und der direkten Linienführung, so besteht doch die Gefahr, damit Vorgaben festzuschreiben, die den regionalen Erfordernissen nicht entsprechen und für lokale Gegebenheiten überdimensioniert sind. Die niederländischen Velorouten wurden flexibler und mit weit weniger Mindestauflagen gebaut, sind aber dennoch hoch komfortabel und nutzerfreundlich. Wenn Empfehlungen und Richtlinien zum Ausschlusskriterium mit Quasi-Gesetzesrang werden, geht die gerade im Radverkehr dringend nötige Flexibilität für lokale Anpassungen verloren. Das Dilemma sei aber nicht verschwiegen: Die Planungshis-

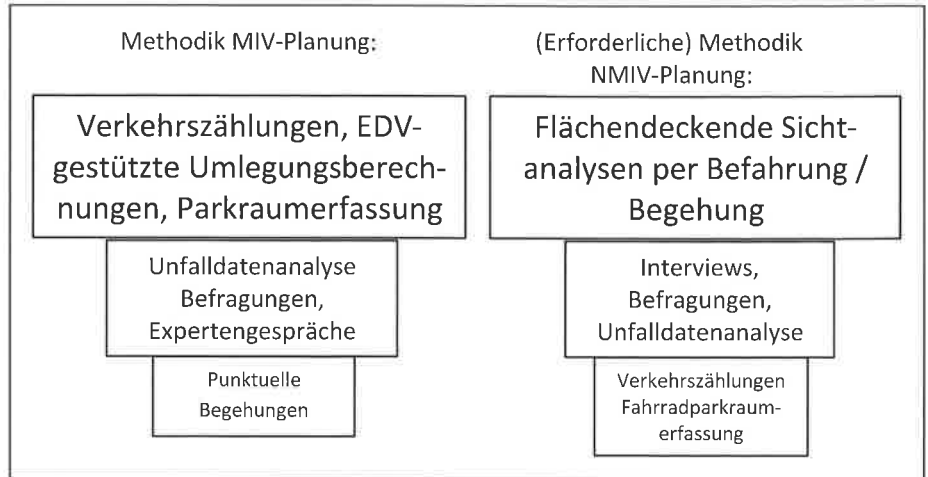


Bild 4: Erhebungsmethodische Gewichtungen in der Verkehrsplanung

torie zeigt, dass in Deutschland für Radverkehrsanlagen Mindestwerte (vor allem bezüglich der Wegbreite) zu Regelwerten mutieren. Vielleicht ist die Bindung der Unterschreitung von empfohlenen Regelvorgaben an beschreibungspflichtige und der rechtlichen Überprüfbarkeit zugängliche Ausnahmumstände ein Weg, um die nötige und sinnvolle planerische Variationsbreite zu erreichen.

Routenkonzeption

So anerkennenswert die Planung von Fahrradlangstrecken ist, begrenzte Geschwindigkeit und der nötige Einsatz von Körperkraft wird die Masse des Alltagsradverkehrs auch weiterhin im Kurz- und Mittelstreckenbereich fixieren. Eigene Verkehrsmittelwählerhebungen zeigten deutliche Distanzschwellen für die Radnutzung bei 5 bis 6 km im Ausbildungs- und Berufsverkehr sowie 2 bis 3 km bei Strecken für kleine Einkäufe und Besorgungen; für Großeinkäufe liegt die akzeptierte Distanz bei 1 bis 2 km [13] und ist zusätzlich vom möglichen Gepäckvolumen der individuellen Ausstattung mit Gepäckträgertaschen/-körben oder Fahrradanhänger abhängig. Die neueren MID-Untersuchungen deuten in dieselbe Richtung [14], erst die E-Fahrräder versprechen eine erhebliche Vergrößerung der Aktionsräume. Nach den eigenen Reisezeitexperimenten zu urteilen, beträgt der Zuwachs an Durchschnittsgeschwindigkeit bei Pedelecs im städtischen Umfeld zwar nur 3,5 bis 5 km/h, aber das reicht, um den reisezeittechnischen Vorteil gegenüber dem Auto im Stadtverkehr mehr als zu verdoppeln [15]. Deshalb ist auch bei den genannten Aktionsradien von einer Verdoppelung auszugehen. Jedoch liegen die von einer Mehrheit der Radler akzeptierten Entfernungen dann immer noch weit unter den Distanzen, für die Radschnellwege geplant

werden. Die logische Konsequenz wäre daher, die Routenkonzeption weniger an Direktverbindungen zwischen großen und mittelgroßen Städten zu orientieren als vielmehr maßvolle Abweichungen von der direkten Achsenlinie in Kauf zu nehmen, wenn dadurch mehr Siedlungen als Quell- und Zielorte eingebunden werden können.

Planungsgrundlage

Schließlich ist in regionalen Diskussionen zu beobachten, dass sich in der gewohnten, aber hier kritisierten Weise erneut Streckenführungen entlang von Hauptverkehrsstraßen, darunter auch hoch frequentierte Bundesstraßen, herauskristallisieren. Leichtere Flächenverfügbarkeit und -gestaltbarkeit ist hierfür das Hauptmotiv. Dies wird den Nutzungsbelangen des Radverkehrs definitiv nicht gerecht. Auf kürzeren Teilstrecken mögen zugunsten eines schnelleren Vorankommens die Lärm- und Abgasbelastung toleriert werden, aber gerade ein Angebot, das zum Radeln auf längeren Strecken Anlass geben will, ist mit der Nachbarschaft stark befahrener KFZ-Straßen selbst bei kreuzungsfreier Wegführung unvereinbar. Das lehren auch Berichte über „Intensivradler“, die sich nicht scheuen, im Alltagsverkehr Einzelstrecken von über 20 km (und dann später am Tag auch zurück) zu bewältigen. Sie suchen sich gezielt ruhige Wegstrecken, ebenso wie Radtouristen sie für ihre Tagesetappen bevorzugen. Radstreckenplanung gelingt besser, wenn man den Freizeitverkehr nicht als nebenher abzuhandelnde Residualgröße betrachtet, sondern die dort gewünschten Qualitäten zur Planungsgrundlage von Alltagsrouten nimmt.

Radverkehr ist gegenüber dem Auto auf Kurzstrecken von 3 bis 4 km schon heute hoch konkurrenzfähig, mit elektrischer Trittmunterstützung gilt das auch für den

Mitteldistanzbereich bis 10 km. Darüber hinaus sollte man im Alltagsbereich besser nicht mit Radfahrer Massen rechnen, lediglich bei Freizeitradtouren und Sportradlern sind noch längere Wege häufig. Für Beruf, Ausbildung und Versorgung sind jedoch Distanzen von mehr als 10 km eher ein Fall für die Multimodalität mit dem ÖPNV, vor allem dem SPNV. Hierfür ist das Fahrrad ein sehr leistungsfähiges Zuwegungs- und Anschlussverkehrsmittel. Sowohl für modalen Radverkehr im flächigen Kurz-/Mittelstreckenbereich als auch für Transportketten im Stadtregionsverkehr sind Radschnellwege als Langstreckenoptionen eigentlich nur bedingt passfähig. Der Hype um diese Innovation birgt deshalb das Risiko, dass die Elementarbelange von Radlern im flächigen Verkehr unterer Distanzbereiche weiterhin vernachlässigt werden.

Was RVF 3.0 nicht (allein) kann

Verkehrsmittelwahlanteile vom Auto auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verschieben ist das Ziel nachhaltiger Verkehrspolitik. Ein neues Level in der Radverkehrsförderung wird dafür seinen Beitrag leisten können. Aber Verkehrsmittelwahl ist zu einem erheblichen Anteil gewohnheitsbestimmtes Verhalten [16]. Für alltägliche Wege wird nicht ständig eine rationale Abwägung von Vor-/Nachteilkriterien vorgenommen. Und ist erst einmal die Autonutzung habitualisiert, werden Verbesserungen im Radverkehr gar nicht mehr wahrgenommen oder als minder relevant eingeschätzt. Verkehrsmittelwahlbeeinflussung funktioniert deshalb eigentlich besser durch Anstöße als durch Anreize, auch wenn die Kombination von push & pull sicherlich das Optimum darstellt und zudem akzeptanzsteigernd wirkt. Dennoch ist Verkehrsberuhigungspolitik bereits alleinstehend eine äußerst probate Form indirekter Radverkehrsförderung. Sie kann durch Senkung der KFZ-Geschwindigkeit Unfallgefahren mindern und die relative Reisezeitgunst des Fahrrads verbessern, schafft in einigen Fällen mehr Verkehrsraum für Nichtmotorisierte und wirkt als Nachdenkanstoß zur Infragestellung von Verkehrsroutinen.

Es war in Lüneburg nicht die (viel zu zaghafte) Radverkehrsförderung, die 1993/94 einen Erdrutsch im Modal Split zugunsten des Fahrrades auslöste, sondern die Umsetzung des autoarmen Stadtzentrums [17]. Heute könnten Einbahnstraßenregelungen auf parallelen, innerstädtischen Hauptverkehrsstraßenabschnitten in Lüneburg dazu dienen, den Autoverkehr umständlicher (aber nicht weniger flüssig) zu gestalten und damit die Fahrradnutzung zweckmäßiger erscheinen zu lassen, vor al-

lem aber dringend benötigte Fläche für Bus- und Radverkehr zu gewinnen. In autoaffinen Verkehrsstrukturen, etwa Hamburgs, wäre für dasselbe Ziel vorrangig an die Reduzierung der Fahrspurzahlen für den Autoverkehr auf den Hauptmagistralen zu denken. In allen Städten wäre es an der Zeit, über Bannmeilen um Schulen die zum Teil chaotischen Verhältnisse durch Elterntaxis zu Unterrichtsbeginn und -ende zu ordnen oder für neue Wohngebiete nur noch das zentrale Quartiersparken vorzusehen. Letzteres bedeutet: Nur Ausnahme-KFZ-Zufahrt auf überbreiten Geh-/Radwegen vor die Haustür zum Halten (Be-/Entladen), längeres Abstellen des Fahrzeuges hingegen in zentralen Anlagen, vorzugsweise in Form raumsparend doppelstöckiger Parkdecks mit E-Anschluss zum Aufladen für jeden Stellplatz sowie optional gemeinschaftlichen Lagerräumen und integriertem Car-sharingangebot. Bereits ein um lediglich eine Minute verlängerter Fußweg (= 80 bis 85 m) vor dem Einstieg ins Auto oder nach dem Aussteigen zum Zielort beeinflusst die Reisezeitrelationen nennenswert, wodurch insbesondere der Radverkehr als Alternative spürbar an Attraktivität gewinnt.

Fazit

Die Maxime, Radverkehrsplanung zu betreiben, um Wege frei zu machen für Autoverkehr (RVF 1.0), ist überwunden. Dennoch ist die heutige Stellung des Fahrrades (RVF 2.0) immer noch stark defizitär. Zwar haben sich die Ziele als Teil einer Umweltverbundförderung für nachhaltige Verkehrsentwicklung deutlich verändert, aber die Methoden und Inhalte in den Bereichen Finanzförderung, Planung, Erhebungen und Ausbildung haben sich diesen neuen Zielsetzungen nur unzureichend angepasst. RVF 3.0 setzt auf flächige Herangehensweisen statt Linearität, auf Beseitigung von Barrieren und Verbesserungen im Mikrobereich statt einseitige Fixierung auf große und teure Bauvorhaben, auf Schaffung analoger und digitaler Netztransparenz für die Mental Maps statt Kanalisierung, auf Erhebungsformen zur Ermittlung originärer Radverkehrsreignungen auch bei vermeintlichen Kleinigkeiten statt Fahrradplanung aus der Windschutzscheibenperspektive, auf Medien- und Moderationskompetenz für Information und Werbung statt Planung abseits einer als störend empfundenen Öffentlichkeit sowie auf ein Begreifen der Radnutzer als aussagekräftige Informationsquellen und mögliche aktive Planungspartner statt Objekte, deren Verhalten es möglichst regelkonform zu gestalten gilt. Für das Erreichen eines solchen Levels benötigen wir Strukturereformen in der ver-

kehrplanerischen Ausbildung, im Leistungsprofil von Planungsbüros, in den Inhalten kommunaler Verkehrspläne/Radverkehrskonzeptionen sowie in der Fördermittelpolitik von Bund und Ländern. Radverkehr kann dann über seine heutige quantitative Bedeutung erheblich hinauswachsen und, ähnlich wie in den Niederlanden und Dänemark, zu einer tragenden Säule nachhaltigen Verkehrs in Stadtregionen werden. ■

QUELLEN

- [8] www.openstreetmap.org/copyright/de, abgerufen 10.12.2019
- [9] <https://wiki.openstreetmap.org/wiki/DE:Statistik>, abgerufen 10.12.2019
- [10] <https://osmstats.neis-one.org/?item=countries&date=1-11-2019>, abgerufen 10.12.2019
- [11] Pez, P. (2017): Reisezeitexperimente als Forschungs- und Evaluierungsinstrument – Ergebnisse aus Feldstudien in Lüneburg, Hamburg und Göttingen. In: Wilde, M.; Gather, M.; Neiberger, C.; Scheiner, J. (Hrsg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Wiesbaden, S. 99-112
- [12] www.meldeplattform-radverkehr.de
- [13] Pez, P. (1998): Verkehrsmittelwahl im Stadtbereich und ihre Beeinflussbarkeit. Eine verkehrsgeographische Analyse am Beispiel von Kiel und Lüneburg. Kieler Geographische Schriften 95. Kiel; hier: S. 174-176
- [14] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) 2019: Mobilität in Deutschland – MID. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. S. 2, Bonn
- [15] Pez, P. (2017): a. a. O., S. 105
- [16] Pez, P. (1998): a. a. O., S. 188-192
- [17] Pez, P. (2000): Verkehrsberuhigung in Stadtzentren. Ihre Auswirkungen auf Ökonomie, Politik, Mobilität, Ökologie und Verkehrssicherheit – unter besonderer Berücksichtigung des Fallbeispiels Lüneburg. Archiv für Kommunalwissenschaften 39 (1), S. 117-145; hier: S. 137-138

TEIL 1 DES BEITRAGS:

Pez, P.; Seidel, A. (2020): Radverkehrsförderung 3.0. Barrierefrei, netztransparent, digital – konzeptionelle Folgerungen aus 30 Jahren Beobachtungen und Forschung (nicht nur) in der Region Lüneburg – Teil 1. In: Internationales Verkehrswesen (72) Heft 3, S. 20-23

Radverkehrsförderung 3.0 soll in Stadt und Landkreis Lüneburg in den nächsten Jahren im Rahmen des Modellvorhabens Rad mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur realisiert werden.



Peter Pez, Apl. Prof. Dr.
Institut für Stadt- und Kulturraumforschung, Leuphana Universität Lüneburg
pez@uni.leuphana.de



Antje Seidel, Dr.
Institut für Ethik und Transdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung, Leuphana Universität Lüneburg
antje.seidel@uni.leuphana.de