

Dipl.-Ing- Burkhard Horn
Stadt Göttingen
FD Stadt- und Verkehrsplanung
D-37070 Göttingen
b.horn@goettingen.de

**Fachtagung „Fahrradparken als Instrument der Radverkehrsförderung im Spannungsfeld zwischen Anspruch und Wirklichkeit“
28./29. Juni 2006 in Münster**

Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Handlungsbedarf für die Innenstädte

1. Einleitung

Das Thema Fahrradparken hat viele Facetten – doch an kaum einem anderen Ort manifestieren sich im Stadtraum die damit verbundenen Chancen, Probleme und Konflikte so deutlich wie in den Einkaufsbereichen der Innenstädte. Das Fahrrad als Einkaufsverkehrsmittel wird in seiner Bedeutung häufig stark unterschätzt, insbesondere vom innerstädtischen Einzelhandel – der davon eigentlich profitieren könnte. Neben fehlender Faktenkenntnis spielen hier aber auch alltägliche Erfahrungen eine Rolle, von zugeparkten Schaufenstern bis hin zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Die Regelung des Fahrradparkens ist hierbei ein besonders wichtiger Aspekt.

2. Daten und Fakten

Abgesehen von einigen lokalen Untersuchungen bzw. Projekten (u. a. in Münster und Kiel) sind zwei bundesweite Befragungen für das Thema besonders ergiebig:

- die als Nachfolge der KONTIV konzipierte und vom Bund beauftragte Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2002“ (MiD), durchgeführt vom Institut für angewandte Sozialwissenschaften (infas) und dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)
- die neueste Kundenbefragung der Bundesarbeitsgemeinschaft der Mittel- und Großbetriebe des Einzelhandels e. V. (BAG) 2004/2005

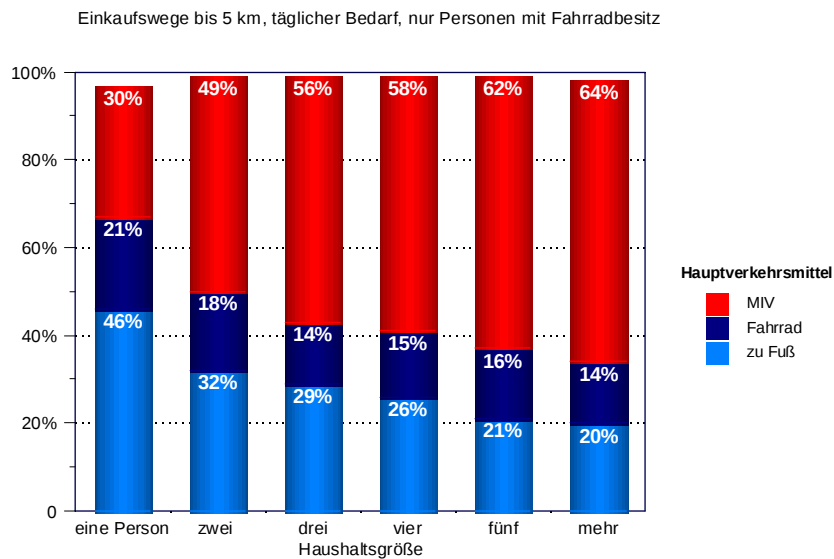


Abb. 1: Fahrradnutzung beim Einkaufsverkehr in Abhängigkeit von der Haushaltsgröße¹

Beide Untersuchungen wurden für eine Fachtagung zum Thema „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ im Juni 2005 speziell für diese Fragestellung ausgewertet². Daraus lassen sich folgenden Erkenntnisse ableiten:

- Für neun Prozent aller Einkaufswege wird das Fahrrad genutzt.
- Auf den innerstädtischen Einzelhandel bezogen gibt es dabei deutliche Unterschiede zwischen den Stadtbewohnern und auswärtigen Besuchern.
- Begrenzt auf Einkaufswege für den täglichen Bedarf bis fünf Kilometer und Personen mit Fahrrad steigt der Anteil auf gut 15 Prozent.
- Nach der BAG-Untersuchung kommen zwar nur etwa 5% der Befragten mit dem Fahrrad zum Einkaufen, beim täglichen Bedarf steigt dieser Anteil aber bis auf 23%.
- Dieser Anteil unterscheidet sich nur gering zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen. Besonders häufige Fahrradnutzer sind allerdings Studenten und andere Personen in zentrumsnahen Wohnquartieren.
- Einkaufswege mit dem Fahrrad werden in der Regel alleine zurückgelegt. Bei mehreren „Einkäufern“ wird vor allem das Auto genutzt.
- Die Verkehrsmittelentscheidung bei Einkaufswegen fällt entfernungsabhängig zwischen den Alternativen zu Fuß und Auto. Das Fahrrad kann gegen diese Konkurrenz in der Regel nicht bestehen.

¹ Robert Follmer, Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr, in: Tagungsdokumentation „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“, Hrsg. SRL e. V., Berlin 2005

² Fachtagung „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ am 30.06.2006, Dokumentation zum Download unter www.srl.de

- Das Fahrradpotential im Teilsegment der Einkaufswege bis fünf Kilometer Entfernung ist dennoch erst zu etwa zwei Dritteln ausgeschöpft. Für bestimmte Städte liegen die Potentiale noch weitaus höher.
- Der durchschnittliche Einkaufswert liegt beim radfahrenden Kunden über dem der ÖPNV-Nutzer und Fußgänger und wird lediglich vom Autokunden übertroffen.
- Auch die Käuferquote liegt bei den Radverkehrskunden vergleichsweise hoch, nur beim Autokunden ist sie noch höher.

3. Das Beispiel Göttingen

Göttingen, kleine Großstadt (129.000 Einwohner) mit stadtprägender Universität (27.000 Studierende) ist mit ca. 25% Radverkehrsanteil an der Verkehrsmittelwahl (alle Wege) eine Fahrradhochburg in Niedersachsen. Die Kompaktheit der Stadt macht das Fahrrad zu einem konkurrenzfähigen Verkehrsmittel gegenüber Auto und ÖPNV. Dies gilt auch für den Einkaufsverkehr. Für die Göttinger Bevölkerung ist das Fahrrad beim Einkaufen in der Innenstadt das bei weitem wichtigste Verkehrsmittel (s. Abb. 2). Für die Stadt Göttingen ist dies Anlass, dieses Thema in den Fokus der Radverkehrsförderung zu stellen, sei es bei der Routenplanung, der Wegweisung, der Freigabe von Einbahnstraßen oder Ausnahmeregelungen in der Fußgängerzone, allerdings immer in Abwägung mit anderen Interessen.

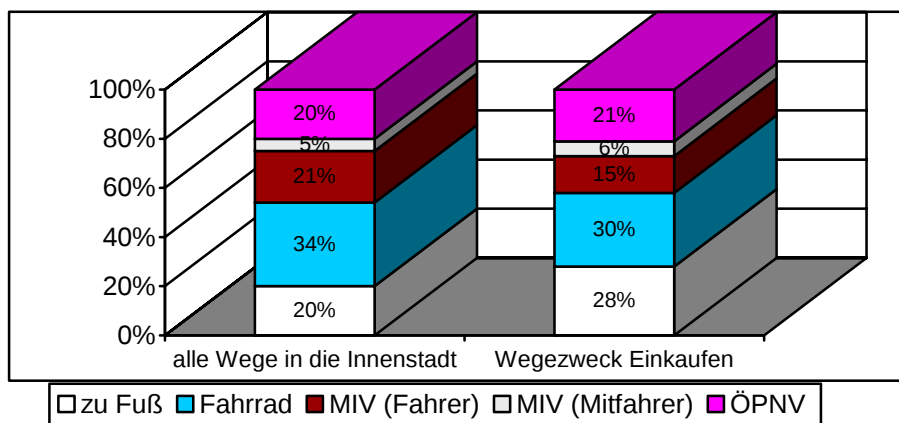


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl der Göttinger Bevölkerung bei Wegen in die Innenstadt³

Die großen Radverkehrsmengen, die die Innenstadt in diesem Zusammenhang verkraften muss, bringen aber auch einige substanzielle Probleme mit sich – insbesondere beim Fahrradparken:

- Das vorhandene Stellplatzangebot für den Radverkehr reicht bei weitem nicht aus, ist aber in einer historischen Innenstadt wie in Göttingen auch nicht beliebig vermehrbar.
- Aufgrund der Umwegeempfindlichkeit und „Lauffaulheit“ von Fahrradnutzern können Sammelstellplatzanlagen z. B. am Rand der Fußgängerzone nur teilweise die Stellplatznachfrage des Radverkehrs abdecken. Selbst Fußwege von 50 m Länge werden teilweise nicht akzeptiert.

³ Haushaltsbefragung 1999

- Zugeparkte Gehwege, zugestellte Schaufenster etc. sind Alltagsprobleme in Göttingen.
- Kleine Stellplatzanlagen ziehen i. d. R. weit mehr Fahrräder an, als von der Kapazität her verkraftbar. In Einzelfällen kann der Verzicht auf eine Stellplatzanlage funktional und gestalterisch die sinnvollere Lösung sein.



Abb. 3: Geordnetes Fahrradparken am Rande der Göttinger Fußgängerzone



Abb. 4: Zugestellte Schaufensterfronten in der Göttinger Innenstadt

Eine langfristige Strategie zur Stärkung des Radverkehrs als Einkaufsverkehrsmittel in der Göttinger Innenstadt, wie sie derzeit diskutiert wird, stützt sich auf folgende Erkenntnisse:

- Das Potenzial der radfahrenden Kunden ist für den Einzelhandel unverzichtbar.
- Der hohe Radverkehrsanteil trägt mit zur Attraktivität der Göttinger Innenstadt bei, vermindert die Belastungen durch Autoverkehr in der engen Innenstadt und erhöht das Parkplatzangebot für auswärtige Kunden, die auf das Auto angewiesen sind.
- Bei den Aktivitäten des Einzelhandels spielt das Bemühen um radfahrende Kunden indes noch eine vergleichsweise geringe Rolle. Hier besteht durchaus Nachholbedarf, vor allem aber auch die Chance, durch neue (Service-)Angebote Kunden zu binden. Mittlerweile wächst diesbezüglich die Einsicht bei wichtigen Meinungsbildnern im innerstädtischen Einzelhandel. Wissensvermittlung ist hier unverzichtbar – auch deshalb hat die Stadt Göttingen im Juni 2005 gemeinsam mit Bund, Deutschem Städtetag, Handelsverbänden und der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) eine Fachtagung zu dieser Thematik durchgeführt.
- Verwaltung, Handel und Fahrradnutzer wollen deshalb zukünftig verstärkt gemeinsam Maßnahmen diskutieren und umsetzen, die der Bedeutung des Radverkehrs für die Göttinger Innenstadt gerecht werden, aber auch zur Minderung bestehender Probleme beitragen (Gründung eines Arbeitskreises in Vorbereitung).

4. Schlussfolgerungen und Abschlussthesen

Zusammengefasst lässt sich thesenartig folgendes Fazit formulieren:

- Die Rolle des Fahrrads beim (vor allem innerstädtischen) Einkaufsverkehr wird regelmäßig unterschätzt, vor allem von Einzelhandel und Politik. Dabei könnten hier noch erhebliche Potenziale aktiviert werden, vor allem in kompakten Stadtstrukturen.
- Die Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel zum Einkaufen taugt nicht für verkehrspolitische Grabenkämpfe, sondern liegt im allgemeinen Interesse der Kommunen und der Akteure im Bereich des Handels.
- Mehr Radverkehr beim Einkaufsverkehr stärkt durch den Einkauf „vor Ort“ bestehende Strukturen der Nahversorgung, als wichtiger Bestandteil der allseits propagierten „Stadt der kurzen Wege“.
- Höhere Radverkehrsanteile tragen vor allem in den Innenstädten zu einer Entspannung der Parkplatzsituation bei. Davon profitieren der Handel und die Stadtbesucher, die auf das Auto angewiesen sind – eine klassische „Win/Win“-Situation.
- Zur Bindung von fahrradorientierten Kunden gehören auch Serviceangebote wie Lieferservice etc.
- Neben dem allgemeinen Planungsrepertoire der Radverkehrsförderung spielt das Fahrradparken im innerstädtischen Bereich eine zentrale Rolle. Dabei haben alle

Maßnahmen, die die Akzeptanz von Sammelstellplatzanlagen (z. B. gut erreichbar und an Hauptrouten angebunden am Rande der Fußgängerzonen) stärken, zunächst einmal eine hohe Priorität.

- Man sollte sich allerdings keine Illusionen machen, mit den besten Angeboten unerwünschte Abstellvorgänge von Fahrrädern vollständig unterbinden zu können.
- Dies schließt nicht aus, in bestimmten Konfliktfällen insbesondere in räumlich sehr beengten Situationen auch über ordnungsrechtliche Maßnahmen nachzudenken – hier bestehende Regelungslücken sollten baldmöglichst einer befriedigenden und handhabbaren Lösung zugeführt werden.
- Bei allen konzeptionellen und maßnahmenorientierten Planungen sollte frühzeitig ein Konsens mit dem innerstädtischen Einzelhandel, aber auch mit den Fahrradverbänden angestrebt werden. Die Einrichtung eines entsprechenden Arbeitskreises kann hier hilfreich sein – auch zum Abbau von Wissensdefiziten und Vorurteilen.