

# Radverkehrsförderung in der Kommune

von Detlev Gündel<sup>1</sup>, Hannover

## Fahrradverkehr bringt viele Vorteile

Überlastungserscheinungen im Kfz-Verkehr sind heute auch in kleineren Kommunen gang und gäbe. Fast jede kommunale Entscheidung kann mehr Verkehr nach sich ziehen und damit weiteren Ausbaubedarf im Straßennetz hervorrufen. Aber es gibt auch Alternativen zum stetig steigenden Kfz-Verkehr: viele Fahrten mit dem Auto sind nicht länger als 3 oder 5 km, und das ist eine Entfernung, bei der das Fahrrad schneller sein kann oder zumindest keine größeren Zeitverluste gegenüber dem Auto hat. Jede Fahrt, die per Rad statt mit dem Auto gemacht wird, verringert den Stau um ein Auto. Positive Auswirkungen hat das nicht nur auf die Gesundheit und Lebensfreude derer, die sich mehr bewegen, sondern als Folge des geringeren Nachrüstungsbedarfs an verkehrstechnischen Anlagen auch für die kommunalen Finanzen. Investitionen in den Fahrradverkehr kosten zwar auch Geld, bewegen sich aber in ganz anderen Größenordnungen als beim Straßenbau oder im öffentlichen Verkehr. Nicht zuletzt sind Radfahrer leise, erzeugen keine Abgasbelastungen und brauchen wenig Fläche.

Das Fahrrad ist traditionell in vielen Städten und Gemeinden in Niedersachsen ein wichtiges Verkehrsmittel. Es wird aber noch immer von vielen kommunalen Verkehrsplanern und Mandatsträgern unterschätzt, besonders auch im Hinblick auf die Potenziale, Verkehrsprobleme auch beim Kfz-Verkehr (mit) lösen zu helfen. Im westlichen und nördlichen Niedersachsen sind Radverkehrsanteile von über 20 Prozent aller Wege der Einwohner nicht ungewöhnlich: jeder vierte bis fünfte Weg, den die Einwohner zurücklegen, wird hier mit dem Fahrrad gemacht. In anderen Regionen des Landes ist das Fahrrad im Verkehrsgeschehen und im Stadtbild bisher weniger stark vertreten.

<sup>1</sup> Detlev Gündel ist Verkehrsplaner bei der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) in Hannover; Kontakt guendel@pgv-hannover.de. Er ist außerdem Referent für Verkehrsplanung beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), Landesverband Niedersachsen.



Neben dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) gibt es auch lokale Gruppen, die sich für bessere Bedingungen beim Radverkehr einsetzen. Nicht zuletzt gibt es auch zahlreiche Initiativen von Mandatsträgern, die für einzelne Fälle oder gesamtstädtisch die Bedingungen für den Radverkehr verbessern sollen. Konkrete Hinweise dazu gibt die CD, die der Autor für den GAR NRW erarbeitet hat<sup>2</sup>.

## Stadt Radwegbau: Radverkehr als System

Wer mit dem Fahrrad fährt, nutzt sehr unterschiedliche Wegearten. Das können ruhige Wohnstraßen sein, belebte Geschäftsstraßen, stark befahrene Ausfallstraßen oder Ortsdurchfahrten, häufig sind es auch angenehme Wege im Grünen. Am Anfang des Weges muss das Rad von seiner Stellfläche genommen werden (im Keller mit steiler, enger Treppe oder aus ebenerdiger Garage, ...), am Ziel will man es abstellen. Zu all diesen Bereichen haben Radfahrer Anforderungen, die z.T. auch subjektiv, nach Alter und Sicherheitsgefühl der Radfahrer unterschiedlich sein können.

Die Forderung nach „mehr Radwegen“ allein ist heute nicht mehr zeitgemäß.

<sup>2</sup> Fahrrad-Reader, 5 Euro. Bezug: GAR NRW, Jahnstr. 52, 40215 Düsseldorf. Tel. 0211/384760, Fax 0211/3847610, info@gar-nrw.de.

Das heutige Leitbild ist „Radverkehr als System“: Radverkehrsförderung beinhaltet nicht mehr nur Radwege an Hauptverkehrsstraßen. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind mögliche (oft bessere) Lösungen. Auch das komfortable und sichere Radfahren auf der Fahrbahn kann durch Maßnahmen unterstützt werden, wie z.B. Tempo-30-Zone, aber auch Tempo 30 auf einer Hauptverkehrsstraße. Beim Fahren über Nebenstraßen und Wirtschaftswege sowie durch Grünanlagen ist häufig eine Fahrradwegweisung sinnvoll, um die Orientierung zu erleichtern. Die Wege sollen gut unterhalten, frei von Schlaglöchern, Baumwurzeln etc., aber auch von Scherben, Eis und Schnee sein. Fahrräder sollen umkippsicher und diebstahlgeschützt, ggf. auch witterungsgeschützt, an zielnahen Abstellanlagen abgestellt werden können.

Mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit werden Radfahrer (und solche die es werden könnten) auf die Angebote aufmerksam gemacht. Ausreichend viele motivierte Mitarbeiter in sachgerechten und konfliktarmen Verwaltungsstrukturen fühlen sich den Zielen der Radverkehrsförderung verpflichtet, die vom Stadtrat möglichst im Konsens bindend beschlossen wurden. Erst all dieses zusammen ist „Radverkehr mit System“.

Von dieser kurz skizzierten Zielvorstellung sind wir vielerorts noch weit entfernt. Einige Kommunen haben aber gezeigt, dass ein erklecklicher Teil dieser Aufgaben in wenigen Jahren abgearbeitet werden kann. Dazu muss zwar auch Geld in die Hand genommen werden, oftmals wichtiger sind aber Wille, umfassende Bestandsanalyse und konzeptionelle Überlegungen. So können dann auch hochwirksame Maßnahmen im Rahmen anderer Planungen umgesetzt werden. Wichtig ist dabei, dass bei allen baubezogenen und verkehrsbehördlichen Entscheidungen konsequent das Fahrrad als Verkehrsmittel „mitgedacht“ wird. Einige hilfreiche Maßnahmen speziell zu Gunsten des Radverkehrs sind durchaus mit geringem finanziellem Aufwand umzusetzen.

**Radverkehr ist bisher meist ein „schlecht strukturiertes Problem“**

Radverkehr ist bisher im Regelfall ein „schlecht strukturiertes Problem“: sehr viele verschiedene Zuständigkeiten sind zu bedenken, ggf. zu beteiligen und manchmal sind auch Akteure „zum Jagen zu tragen“. Das fängt bei den verschiedenen Straßenbaulastträgern an (Bund, Land, Kreis, Gemeinde, private) und geht ggf. innerhalb einer Kommune selbst noch weiter: für Straßen, Wege in Grünanlagen, in Wäldern oder gewässerbegleitend sind häufig jeweils unterschiedliche Verwaltungsabteilungen zuständig, von denen einige den Radverkehr bisher kaum oder gar nicht bedenken. Für manches, was für durchgehende Verbindungen von entscheidender Bedeutung sein kann, gibt es dagegen derzeit keine oder nur unklare (kommunale) Zuständigkeiten (z.B. Freigabe von Wegen durch Kleingartenkolonien für Radfahrer, Wegeausbau bei öffentlich nutzbaren Wegen in privater Eigentümerschaft, ...).

Die Kommune selbst hat einige wichtige Hebel zur flächendeckenden Radverkehrsförderung in der Hand. Zwar ist sie bei Planungen klassifizierter Straßen (von Bund, Land oder Kreis) von der Bereitschaft Dritter oder deren Finanzierung abhängig. Bei allen anderen Straßen kann bereits die konsequente Anwendung der Möglichkeiten der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Sinne der Radverkehrsförderung viele zusätzliche Angebote schaffen (oder verdeutlichen). Die hierfür zuständigen Straßenverkehrsbehörden arbei-

ten im „übertragenen Wirkungskreis“, somit als verlängerter Arm der Bundesländer, und die meisten Länder stehen inzwischen dem Fahrradverkehr positiv gegenüber. So gibt es eine „Radverkehrsstrategie für Berlin“, Programme in Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein oder Sachsen sowie den Nationalen Radverkehrsplan 2002 - 2012 der Bundesregierung.

**Aktivitäten des Landes Niedersachsen**

In Niedersachsen ist auf Landesebene bisher vor allem das touristische Niedersachsennetz in Planung und (eher zögerlicher) Umsetzung. Für den Alltagsverkehr gibt es seit 2004 die Möglichkeit, auch Fahrradrouen und Fahrrad-Wegweisung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) fördern zu lassen. Die Zielsetzung „Niedersachsen muss fahrradfreundlichstes Bundesland werden!“ ist im Landtags-Beschluss vom Sommer 2005 (Drucksache 15/1493) dokumentiert - der Weg dorthin ist allerdings noch lang und steinig.

Der Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“ hat positive Zeichen gesetzt, nicht zuletzt mit den bisherigen Preisträger-Städten Leer, Peine, Esens und Syke, die auf unterschiedliche Weise gezeigt haben, wie fahrradfreundliches Handeln in einer Kommune aussehen kann.. 2006 ist dieser Wettbewerb für Städte mit über 50.000 Einwohnern ausgeschrieben, 2007 für Landkreise, 2008 für Kommunen unter 20.000 Einwohnern, 2009 für Kommunen mit 20.000 - 50.000 Einwohnern.

Oft sind die Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden noch zurückhaltend bei der Anwendung fahrradfreundlicher Regelungen, weil sie politischen Gegenwind befürchten. Entsprechende Ratsbeschlüsse können diese bremsende Rolle aufheben.

**Netzplanung birgt Fördermöglichkeiten nach GVFG**

Entsprechend den Fahrbeziehungen des Radverkehrs ist eine Netzplanung erforderlich, bei der durch die Verbin-

**Landespreis „Fahrradfreundliche Kommune 2006“**

Das Land Niedersachsen vergibt jährlich für vorbildliche Lösungen und Initiativen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in den Kommunen den Preis „Fahrradfreundliche Kommune“. Der Preis ist mit 25.000 Euro und einer dekorativen Auszeichnung dotiert. Die bisherigen Landespreisträger waren die Städte Leer (2002), Peine (2003), Esens (2004) und Syke (2005).

Der Wettbewerb 2006 richtet sich ausschließlich an die niedersächsischen Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern. In den Folgejahren wird der Wettbewerb dann unter den Landkreisen und unter den kleineren Kommunen ausgelobt.

Bewertet werden u.a. die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur, die Integration des Radverkehrs in städtebauliche Konzepte, Qualität und bereits erfolgte Umsetzung eines Radverkehrskonzepts, Zusammenarbeit zwischen Kommune und anderen Handlungsträgern. **Einsendeschluss ist der 4. April 2006.**

Eine Jury unter Beteiligung von Landtagsabgeordneten, des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Radverkehrsfachleuten sowie des Städte- und Gemeindebundes und des Städtetages wird im Frühjahr 2006 die Entscheidung treffen. Die Preisverleihung erfolgt anschließend durch den Minister.

**Bewerbungen sind an das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Postfach 101, 30001 Hannover**

zu richten. Für weitere Informationen steht Herr Hornbach, Tel.: 0511 1207875, E-Mail: fritz.hornbach@mw.niedersachsen.de, zur Verfügung.

derung von wichtigen Quellen und Zielen eine deutliche Hierarchie der Strecken herauszuarbeiten ist. Neben den Straßenabschnitten, in denen weitgehend nur die Anwohner selbst fahren, lassen sich Abschnitte ableiten, die als (potenzielle) Hauptrouten eine starke Verbindungsfunktion erfüllen können - jedenfalls wenn sie entsprechend gestaltet sind. Eine derartige Netzplanung ist inzwischen Voraussetzung, um Maßnahmen an Hauptrouten des Radverkehrs über das GVFG fördern zu können. Diese Förderung von Maßnahmen ist, wie auch die Förderung der Fahrrad-Wegweisung, erst seit 2004 möglich.

Bei den vielerorts sehr großzügig bemessenen Fahrbahnbreiten kann in einer Vielzahl von Straßen ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden, ohne dass es dabei immer zu Engpässen beim Kfz-Verkehr kommen muss. Radfahrstreifen sind benutzungspflichtige Radwege, die auf der Fahrbahn abmarkiert sind. Schutzstreifen sind markierte Seitenstreifen der Fahrbahn, die bevorzugt dem Radverkehr angeboten werden, ausnahmsweise aber auch durch Kfz mitgenutzt werden können. Radfahrstreifen werden nach dem derzeitigen Beratungsstand der nächsten StVO-Novelle als gleichwertig zu baulichen Radwegen zu bewerten sein. Schutzstreifen dann zur Prüfung empfohlen, wenn Radweg oder Radfahrstreifen nicht möglich sind. Mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen lassen sich komfortable Angebote für den Radverkehr in stark belasteten Hauptverkehrsstraßen schaffen. Bei ihrem Einsatz können typische Sicherheits- und Komfortprobleme von Radwegen deutlich reduziert werden. Besonders die Konflikte mit Fußgängern in zu engen Seitenräumen der Straßen werden reduziert.

Die Beispiele von Troisdorf im Rheinland und Bünde in Westfalen zeigen, dass mit den Markierungslösungen mit hohem Standard annähernd komplette Radverkehrsangebote für die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen innerhalb von fünf bis zehn Jahren umzusetzen sind - was mit teuren baulichen Radwegen auch in den finanzstarken Jahrzehnten kaum einer Kommune gelungen ist.

### **Velorouten als Hauptstraßen des Fahrrad-Verkehrs**

Beide Städte haben auch Netze von

Velorouten angelegt, die, mit einer eigenständigen Fahrrad-Wegweisung versehen, überwiegend durch Tempo-30-Zonen und Grünanlagen führen und damit mit vergleichsweise wenigen Maßnahmen umzusetzen sind. Dort, wo eine solche Veloroute entlang einer Hauptverkehrsstraße führt, muss eine akzeptable Führung der Radfahrer eingerichtet werden - wobei aber bei starkem Radverkehrsaufkommen durchaus eine abschnittsweise Tempo 30 Regelung eingeführt werden kann. Besonderes Augenmerk bei der Veloroutenplanung muss den Stellen gewidmet werden, wo Routen Hauptverkehrsstraßen kreuzen. An diesen Stellen kann die Überquerung gesichert werden mit Mittelinseln oder Anforderungs-Signalanlagen, die auch mit automatischer Anforderung durch die Radfahrer eingerichtet werden können.

Für wichtige Achsen kommt die Ausweisung von Erschließungsstraßen als Fahrradstraße in Frage, in denen die Radfahrer Vorrang vor dem Kfz-Verkehr haben. Bei entsprechend starkem Radverkehrsaufkommen ist auch die Einführung einer Bevorrechtigung gegenüber Seitenstraßen angemessen: so wie auch Bussen in Tempo-30-Zonen ausnahmsweise auf ihrem Linienweg eine Vorfahrtbeschilderung zugestanden werden kann, ist dies auch bei starkem Radverkehr sinnvoller als die Rechts-vor-Links-Regelung.

Die Möglichkeit zur Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ist inzwischen dauerhaft in der StVO verankert. Mit der nächsten StVO-Novelle (evt. noch 2006) werden voraussichtlich auch die bisher stark einschränkenden Regelungen gelockert: zwar muss weiterhin jeder Einzelfall geprüft werden, aber nach Erfahrungen in einzelnen Städten können 90 bis 100 Prozent der Einbahnstraßen mit Tempo 30 problemlos geöffnet werden, ggf. mit kleinen unterstützenden Maßnahmen. Für Einbahnstraßen mit starkem Kfz-Verkehr bleiben Radwege oder abgetrennte Radfahrstreifen erforderlich, um Rad fahren in Gegenrichtung zu ermöglichen.

Sackgassen sind für Fußgänger und Radfahrer oft durchquerbar, weil Wege am Ende der Fahrbahn weiter führen. Das sollte bei jeder entsprechenden Sackgasse beschildert werden. An vorhandenen Schildern kann, ggf. so-

gar kostengünstig mit Aufklebern (Bezug über den ADFC Bremen), die Durchquerbarkeit angezeigt werden. Einbahnstraßen-Öffnung und Sackgassenbeschilderung sind Maßnahmen, mit denen der Radverkehr deutliche Erreichbarkeitsvorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr bekommt. Neben dieser objektiven ist auch die psychologische Wirkung dieser Maßnahmen nicht zu unterschätzen.

### **Öffentlichkeitsarbeit und Wirksamkeitsuntersuchungen**

Zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit kann auf etliche Faltblätter, Zeitungsartikel, Homepages und Aktionen verwiesen werden, die von verschiedensten Städten durchgeführt wurden. Strukturen, in denen die Vorschläge der Fahrradverbände offen aufgenommen werden, entspannen die bisher mancherorts verbissenen Auseinandersetzungen. Das mit EU-Unterstützung entwickelte Verfahren BYPAD (Bicycle Policy Audit, etwa: Überprüfung der Radverkehrspolitik) hilft, eine gemeinsame Bewertung der Situation vorzunehmen und auf dieser Grundlage Zielsetzungen und Dringlichkeiten für künftige Planungen und Maßnahmen in einem weitgehenden Konsens festzulegen.

Nicht zuletzt sind Wirksamkeitsuntersuchungen von Nutzen: eine Unfallanalyse, die sich auf drei bis fünf Jahre erstreckt, kann Defizite der Verkehrssicherheit für Radfahrer herausarbeiten, die bei der normalen Arbeit von Polizei und Unfallkommission nicht erkannt werden. Zählungen geben systematische Hinweise darauf, wo die Radnutzung bereits stark ist, das Potenzial noch nicht ausgeschöpft wird oder wo Regelungen gehäuft nicht akzeptiert werden (z.B. Rotlichtverstöße, Linksfahren auf Radwegen - beides sind auch Hinweise auf nicht bedarfsgerechte Planungen).

Mit einer so verstandenen umfassenden Förderung des Radverkehrs lassen sich etliche kommunale Verkehrsprobleme (die überwiegend solche des Kfz-Verkehrs sind oder durch diesen hervorgerufen werden) entspannen und die kommunalen Finanzmittel besonders wirkungsvoll einsetzen. Viele Kfz-Fahrten sind wegen der geringen Entfernungen auf das Fahrrad verlagerbar. Das spürbar bessere Verkehrsklima in den Fahrradstädten kann sich auch in anderen Städten verbreiten.