Radverkehr auf dem Siegertreppchen

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/ Bremen e.V.

AGFK

Viele Kommunen haben sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil zu steigern. Die Gesellschaft gewinnt mit jeder Maßnahme, die das Radfahren stärkt - auf ganz unterschiedlichen Ebenen. Viele wichtige Vorteile und Synergien der Radverkehrsförderung zeigen sich erst im Nachhinein oder indirekt.

Die im Poster und im Begleittext dargestellten Bereiche gewinnen aus Sicht der AGFK gemeinsam, wenn der Radverkehrsanteil steigt. In dieser Illustration teilen Sie sich deshalb symbolisch ein Siegertreppchen.

www.agfk-niedersachsen.de

Finanzen

Investitionen in den Radverkehr schonen die öffentlichen Haushalte. Dies zeigt das Beispiel des Radschnellwegs RS1 in Nordrhein-Westfalen. Noch gelten die Autobahn 40 und die Zugstrecke Duisburg-Essen-Dortmund als Hauptschlagadern für viele Pendlerinnen und Pendler im Ruhrgebiet. Diese Situation wird der RS1 zwischen Duisburg und Hamm entschärfen. Mit 101,7 Kilometern ist er der längste Radschnellweg Europas. 50.000 Autofahrende werden nach der Prognose täglich zum Umsteigen auf das Rad bewegt. Die Bausumme von 184 Millionen Euro klingt zuerst hoch, jedoch kostet ein Kilometer Autobahn im Schnitt rund zehn Millionen Euro. In Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet sind die Kosten nochmals wesentlich höher. Viele Bauprojekte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur überschreiten gemäß standardisierter Kosten-Nutzen-Analysen nur knapp den Mindestwert 1,0. Beim RS1 beträgt dieser Wert 4,8. Übersetzt heißt das: Jeder investierte Euro bringt 4,80 Euro ein. Ähnlich positive Ergebnisse lassen sich mit vielen anderen Maßnahmen und insbesondere kleineren Projekten zur Radverkehrsförderung erzielen.

Chancen zur Stadtgestaltung

Wie sieht eine zukunftsfähige Stadt aus? Wenn der vorhandene Straßenraum zugunsten des Radverkehrs umgestaltet wird, können Planerinnen und Planer die frei werdenden Flächen zu neuem Leben erwecken, wie ein Beispiel aus Spanien zeigt. In Barcelonas ehemaligem Industrieviertel Poblenou spielen Kinder zwischen Blumenkübeln und Tischtennisplatten auf der Straße, während Erwachsene auf Bänken sitzen und reden. Die Regierung will den Anteil der Autos am Modal Split in der Stadt um zwanzig Prozent reduzieren. Damit das klappt, wurden in Poblenou die Straßen in Superblocks eingeteilt. Autos können nicht in den Block hineinfahren, sondern werden außen herumgeleitet. Lieferverkehre, Anwohnerinnen und Anwohner werden mit Einschränkungen hineingelassen. Die frei gewordenen Flächen wurden – oft auf Wunsch der Bevölkerung – umgenutzt und dienen z. B. als Fußballfelder.

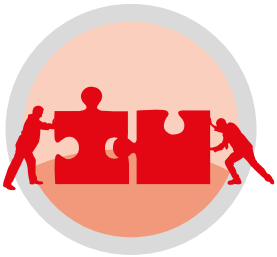
Nicht immer bedarf es so großflächiger Änderungen. Schon kleine Maßnahmen können helfen, Platz zu gewinnen und ihn besser zu nutzen.

Wirtschaft und Handel

Konsequente Radverkehrsförderung lohnt sich besonders für den Einzelhandel. Studien zeigen: Nur knapp ein Drittel der Menschen kauft gezielt ein, die Mehrheit shoppt spontan. Daher sind Radfahrende, die sich mit niedrigen Geschwindigkeiten fortbewegen und schnell reagieren können, eine gute Kundschaft. Internationale Studien zeigen zudem: Menschen, die mit dem Rad unterwegs sind, kommen häufiger in die Geschäfte und geben durchschnittlich etwas mehr Geld aus als diejenigen, die mit dem Auto kommen. Zugleich belebt der Radverkehr die Einkaufsbereiche und macht sie so attraktiver, wodurch sich Menschen länger dort aufhalten.

Soziale Gerechtigkeit

Der Weg zum Supermarkt, die Fahrt zur Arbeit, zu Freunden oder abends ins Kino – wer aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen will, muss mobil sein. Insbesondere in Städten ist das Fahrrad eine schnelle und einfache Fortbewegungsart. Zudem ist Radfahren günstig, so dass dieses Verkehrsmittel grundsätzlich vielen Alters- und Gesellschaftsgruppen zugänglich ist. Mit Pedelecs hat sich der Radius erweitert, wodurch sich auch für den ländlichen Raum neue Fortbewegungsmöglichkeiten eröffnen. Wer Radverkehr fördert, ermöglicht mehr Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.



Verkehrssicherheit

Radfahren in der Menge ist sicher: Je mehr Radfahrende im Straßenverkehr unterwegs sind, desto sicherer wird es für die Einzelnen. Dieses Phänomen nennen Fachleute „Safety in Numbers“ – Sicherheit in der Masse. Das bestätigte 2015 ein Bericht der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD): Demnach sind Radfahrerinnen und Radfahrer in Ländern, in denen viel Rad gefahren wird, tendenziell sicherer unterwegs als dort, wo die Leute selten aufs Fahrrad steigen. Allerdings gab der Bericht zu bedenken, dass Radfahrende qualitativ hochwertige Wege bevorzugen. Eine gute Infrastruktur für den Radverkehr vermindert Gefahrenquellen und verhindert oftmals, dass kleine oder große Fahrfehler zu folgenschweren Unfällen führen.

Lebensqualität

Rund um die Burg Gravensteen im Zentrum von Gent war der Autoverkehr vor ein paar Jahren noch sehr ausgeprägt; Stau war an der Tagesordnung. An heißen Sommertagen war die Luft besonders von Abgasen belastet. Heute ist Gents Innenstadt für Autos gesperrt. Menschen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind, nutzen den dadurch entstandenen Platz und flanieren dort durch die Gassen und Straßen. Gent ist keine Ausnahme – in New York wurde ein Teil des TimesSquare für den Autoverkehr gesperrt, in Paris eine Uferstraße entlang der Seine und in Madrid die Innenstadt. Die Folgen ähneln sich überall: Wo Flächen für den Autoverkehr reduziert werden, wird es lebendiger in den Quartieren. Parks und andere Oasen mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen. Davon profitieren auch schwächere Verkehrsteilnehmende wie ältere Menschen und Kinder, für die mehr sichere Orte im öffentlichen Raum entstehen. Zusätzlich nimmt die Lärmbelastung ab und die Luftqualität verbessert sich.

Verkehrsfluss

Das Fahrrad kann viele Autofahrten ersetzen. 40 bis 50 Prozent aller Strecken, die in deutschen Großstädten mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als fünf Kilometer. Auf dieser Distanz ist das Fahrrad unschlagbar schnell. Schließlich spart man sich nicht nur den zähen Stadtverkehr, sondern auch den Fußweg zum Parkplatz. Wenn sich Teile des Verkehrs aufs Rad verlagern, profitiert auch der verbleibende Kfz-Verkehr, der störungsfreier fließen kann. In den Niederlanden wird der Autostau auch außerhalb der Zentren mit langen, gut ausgebauten Radwegen bekämpft. In der Provinz Nord-Brabant wurde 2014 sogar auf den Bau einer weiteren Autobahnspur verzichtet. Das gelang durch das Projekt „B-Riders“, das 2.300 Autofahrerinnen und Autofahrer animierte, mit E-Bikes zur Arbeit zu pendeln. Der Stau verringerte sich und die neue Autobahnspur war nicht mehr nötig.

Gesundheit

Dass Bewegung gesund ist, ist allgemein bekannt. Dennoch ist Bewegungsmangel zu einem gesamtgesellschaftlichen Problem geworden. Die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt 150 Minuten moderate Bewegung pro Woche. Radfahren ist hier eine hervorragende Möglichkeit, die unkompliziert in den Alltag integriert werden kann. Das gleichmäßige Pedalieren fördert die Durchblutung und die Sauerstoffversorgung, der Fettstoffwechsel arbeitet besser, der Stresslevel sinkt und es steigt sogar die Denkleistung. Eine Studie der Medizinischen Hochschule Hannover hat festgestellt: Radfahren verjüngt die Zellen. Menschen, die nicht regelmäßig Sport treiben, fuhren sechs Monate lang mit dem Rad statt mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto zur Arbeit. Rund dreieinhalb Stunden verbrachten sie nun pro Woche im Sattel. Sechs Monate reichten bereits, um ihr biologisches Alter zu reduzieren – bestenfalls um 15 Jahre.

Umwelt

Ein höherer Radverkehrsanteil kommt dem Umweltschutz auf mehreren Ebenen zugute. Das zeigt sich am Beispiel Stadtklima: Extreme Hitze macht den Menschen in deutschen Innenstädten immer häufiger zu schaffen. Die Zentren heizen sich deutlich stärker auf als das Umland, weil die Flächen versiegelt sind und es viel Beton und Stein gibt. Die Stadtluft ist zudem stärker mit Schadstoffen und Feinstäuben aus Kaminen, Fabrikanlagen und dem Verkehr belastet. Wird ein Teil des Kfz-Verkehrs in der Stadt auf den Radverkehr verlagert, kann der gewonnene Platz für mehr Grünflächen genutzt werden. Weniger versiegelte Flächen sind auch gut für den Wasserhaushalt, da Regenwasser besser versickern kann. Bäume und andere Pflanzen spenden Schatten und tragen über die Verdunstung zur Abkühlung der Umgebungsluft bei. Zusätzlich filtern sie Feinstäube und binden das Treibhausgas Kohlendioxid, was dem globalen Klima zugutekommt.

Mit Radverkehr gewinnen

Viele Städte und Gemeinden fördern den Radverkehr. Oft sind die positiven Effekte größer als gedacht: Wo gute Bedingungen für das Radfahren geschaffen werden, entsteht weit mehr als ein paar gute Wege und Abstellanlagen für Radfahrende. Wie weitreichend die Auswirkungen der Radverkehrsförderung sind und auf wie vielen verschiedenen Ebenen sie wirken, zeigt diese Grafik der AGFK.

Finanzen

Wer den Radverkehr fördert, schont den Haushalt von Kommunen und Ländern. Im Vergleich zu vielen anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich haben viele Radverkehrsmaßnahmen einen herausragenden Kosten-Nutzen-Index. Wenn mehr Menschen das Fahrrad nutzen, können zudem teure Bauprojekte für andere Verkehrsträger kleiner und damit kostengünstiger ausfallen.

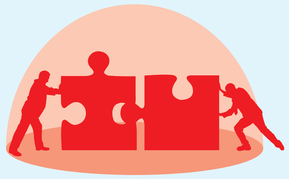
Verkehrsfluss

Radfahrerinnen und Radfahrer sind gut für den Autoverkehr: Je mehr Menschen mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind statt mit dem Pkw, desto zügiger kommt der verbleibende Kfz-Verkehr voran. Da 40 bis 50 Prozent der Autofahrten in deutschen Großstädten kürzer als fünf Kilometer sind, ist der Umstieg aufs Fahrrad in vielen Fällen möglich. Die Verlagerung verbessert den gesamten Verkehrsfluss.

Umwelt

Autolärm und Abgase belasten Menschen und Umwelt. Wird ein Teil des Kfz-Verkehrs in der Stadt auf den Radverkehr verlagert, kann der gewonnene Platz für mehr Grünflächen genutzt werden. Dies verbessert die Luftqualität in doppelter Hinsicht. Gleichzeitig verringert sich die Versiegelung von Verkehrsflächen. Das senkt im Sommer die Temperaturen in der Stadt und verbessert den Wasserhaushalt. Letztendlich profitiert davon neben der lokalen Umwelt auch das gesamte Klimasystem.

Soziale Gerechtigkeit



Wer am gesellschaftlichen Leben teilnehmen möchte, muss mobil sein. Mit dem Fahrrad kommen Menschen verschiedener Alters- und Gesellschaftsgruppen schnell, einfach und bequem ans Ziel. Wer Radverkehr fördert, ermöglicht mehr Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Lebensqualität

Untersuchungen machen deutlich: Kommunen mit viel Radverkehr sind bei ihren Bewohnerinnen und Bewohnern ebenso wie bei Besucherinnen und Besuchern beliebt. Denn Radverkehr verbraucht wenig Fläche, ist leise und produziert keine Abgase. Die Folge sind Städte mit attraktiven Zentren, gut besuchten Parks, belebten Straßen und vielen kleinen Oasen mit hoher Aufenthaltsqualität.

Wirtschaft & Handel

Wer Rad fährt, kommt wieder. Einzelhändlerinnen und Einzelhändler in Städten mit viel Radverkehr wissen das. Ihre Kundinnen und Kunden auf zwei Rädern kommen Untersuchungen zufolge häufiger vorbei und geben pro Woche deutlich mehr Geld aus als Autofahrende. Dabei hat sich gezeigt: Radfahrende sind treu und kaufen lokal. Zudem beleben sie die Einkaufsbereiche und machen diese damit für alle attraktiver.

Chancen zur Stadtgestaltung

Wie sieht eine zukunftsfähige Stadt aus? Wenn der vorhandene Straßenraum zugunsten des Radverkehrs umgestaltet wird, benötigt der Verkehr insgesamt weniger Platz. Die frei werdenden Flächen können Planerinnen und Planer zu neuem Leben erwecken: u. a. zum Wohnen, Leben, Arbeiten und um einander zu begegnen.

Gesundheit

Bewegungsarmut ist ein sehr verbreitetes Problem, das die Gesundheit beeinträchtigt und so gesamtgesellschaftliche Kosten verursacht. Radfahren kann dem entgegenwirken: Es ist gesund und hält fit. Wer das Fahrrad für seine Alltagswege nutzt, erhält sich ohne großen Aufwand eine Grundfitness. Dies fördert die Gesundheit. Zudem wirkt sich Radfahren meist positiv auf die Stimmung aus, was psychischen Erkrankungen entgegenwirken kann.

Verkehrssicherheit

Vision Zero, also null Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr, ist ein wichtiges Ziel. Hochwertige Radverkehrsanlagen leisten einen wichtigen Beitrag, um diese Vision zu erreichen. Eine gute Infrastruktur reduziert Gefahrenquellen. Häufig ist es ihr zu verdanken, dass Fehler einzelner Verkehrsteilnehmender nicht zu schweren Unfällen führen. Wo zudem viele Radfahrende unterwegs sind, rechnen Kfz-Fahrerinnen und -Fahrer mit ihnen und übersehen sie seltener. So werden Unfälle verhindert.

Idee, Konzeption und Texte: AGFK, 0511 / 920071-78, info@agfk-niedersachsen.de
Gestaltung: K.design, www.kalischdesign.de
Illustrationen: K.design | Fotolia: ufotopix110, ComicVector | laschi and all-free-download.com
depositphotos: emaria, skiny25, k3studija, baavli, bogalo, scusi0-9

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.
AGFK

Über die AGFK Niedersachsen/Bremen

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen ist ein Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen in Niedersachsen und Bremen, die sich zum Ziel gesetzt haben, den Radverkehr besonders zu fördern.

Die Mitgliedschaft in der AGFK bietet den Kommunen zahlreiche Vorteile: Als Netzwerk bündelt die AGFK die Interessen der Kommunen und verleiht ihnen stärkeres politisches Gewicht. Zudem bietet die AGFK eine Plattform für den Erfahrungsaustausch, unterstützt die Öffentlichkeitsarbeit und berät die Kommunen rund um das Thema Radverkehr. Eines der zusätzlichen Angebote ist beispielsweise der gebührenfreie Verleih mobiler Radzählgeräte an AGFK-Mitgliedskommunen.

Das AGFK-Netzwerk umfasst aktuell über 54 Mitgliedskommunen. Bereits 72 Prozent der Bevölkerung in Niedersachsen und Bremen leben aktuell in einer AGFK-Mitgliedskommune (Stand: September 2019).

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e.V.

AGFK

www.agfk-niedersachsen.de