



RAD.SH

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur
Förderung des Fuß- und Radverkehrs
in Schleswig-Holstein

ÜBERZEUGEND ARGUMENTIEREN

HANDREICHUNG FÜR
RADVERKEHRSBEAUFTRAGTE

VORWORT

Liebe Mitglieder der RAD.SH,

Radfahren ist gefährlich! Außerdem halten die sich eh nicht an Verkehrsregeln und Busse werden durch Radfahrer auch nur behindert!

In Ihrem beruflichen Alltag werden Sie regelmäßig mit diesen oder ähnlichen Argumenten konfrontiert, die eine konsequente Radverkehrsförderung infrage stellen oder sogar behindern. Mit der vorliegenden Handreichung „Überzeugend argumentieren“ möchten wir es Ihnen als Radverkehrsbeauftragte leichter machen, auf diesen Gegenwind konstruktiv zu reagieren. Mit den schlagkräftigen Argumenten, die diese Handreichung bietet, nehmen Sie Ihrem Gesprächspartner im verwaltungsinternen Diskurs den Wind aus den Segeln.

Die Handreichung ist als Arbeitshilfe konzipiert und berücksichtigt aktuelle Studien, die gängigen technischen Regelwerke sowie den gegenwertigen gesetzlichen Rahmen zur Untermauerung der Argumente. Zahlreiche Beispiele und Lesetipps für den Einstieg in die Fachliteratur runden dieses Papier ab.

Im Anschluss an dieses Vorwort finden Sie einen allgemeinen Einstiegstext, der Ihnen grundsätzliche Argumente für eine nachhaltige Radverkehrsförderung liefert. An diese schließen sich folgende zehn Argumente an, denen Sie im Alltag häufig begegnen und die Sie zukünftig schlagkräftig widerlegen können.

1. Radfahren ist gefährlich.....	4
2. Radfahrer halten sich ohnehin nicht an Verkehrsregeln	6
3. Tempo 30 geht nicht wegen der Leistungsfähigkeit.....	8
4. Es dürfen keine Parkplätze wegfallen.....	10
5. Wo keiner radelt, bauen wir keinen Radweg.....	12
6. Radfahren auf dem LAND?.....	14
7. Der gesetzliche Rahmen lässt es nicht zu	16
8. Radfahrer gefährden Fußgänger	18
9. Radfahrer behindern Busse.....	20
10. Dafür bekommen wir keine Mehrheit im Gemeinderat.....	22

Die Handreichung wurde von der AGFK Baden-Württemberg entworfen und uns dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt. Einige Beispiele sind deshalb auch von dort übernommen, in Schleswig-Holstein lassen sich aber ähnliche Projekte finden. Die Handreichung wurde grundlegend überarbeitet, in der nächsten Auflage sicherlich mit vielen weiteren Beispielen aus unserem nördlichsten Bundesland.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und gute Argumente für Ihre Arbeit.

Thorben Prenzel, Geschäftsführer der RAD.SH



RADVERKEHRSFÖRDERUNG ZAHLT SICH AUS

Das Fahrrad als modernes und vielseitiges Fortbewegungsmittel ist die passende Antwort auf viele aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen, wie Klimawandel, demografische Entwicklung, Staus, Flächeninanspruchnahme, Gesundheitsschäden durch Bewegungsmangel, Luftverschmutzung und Lärm.

Das Land Schleswig-Holstein hat im Jahr 2019 einen wichtigen Schritt für eine konsequente Radförderung unternommen und ein Bypad-Verfahren durchgeführt. Die Ergebnisse wurden auf der Fachtagung Radverkehr am 05. Dezember 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Radverkehrsförderung ist Klima- und Immissionsschutz

Der motorisierte Verkehr ist für rund ein Drittel des klimaschädlichen CO₂-Ausstoßes verantwortlich. Eine konsequente Radverkehrsförderung ist damit ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Verkehrslärm ist vielerorts die größte Lärmquelle und macht Menschen nachweislich krank. Gleiches gilt für die negativen Auswirkungen auf die Luftqualität. Radfahren trägt durch Verkehrsverlagerung zur Luftverbesserung und zur Lärmreduktion bei.

Eine gesunde Gesellschaft fährt Rad

Radfahren bringt Menschen in Bewegung. So kann das Herzinfarktrisiko durch 30 Minuten tägliches Radfahren um mehr als 25 % gesenkt werden. Darüber hinaus stärkt die Bewegung an der frischen Luft das Immunsystem und beugt Rückenbeschwerden, Arthrose, Stresserkrankungen und Übergewicht vor. Auch für Arbeitgeber hat Radfahren positive Effekte, da radelnde Mitarbeiter im Schnitt gesünder sind.

Radfahren erhöht die Lebensqualität

Der sogenannte „ruhende Verkehr“ ist einer der größten Flächenverbraucher in unseren Städten und Gemeinden. Kommunen, die verstärkt aufs Rad setzen, schaffen mehr Raum für das Spielen von Kindern, für die Begegnung von Menschen und für mehr Grünflächen. Kurzum: Radverkehrsförderung schafft mehr Aufenthalts- und damit mehr Lebensqualität.

Radverkehrsförderung ist Wirtschaftsförderung

Seit Jahren wächst der Radtourismus, 2016 waren 5,2 Millionen Radreisende unterwegs. Während im Schlechtwetterjahr 2017 erstmals die Zahl gesunken war, stieg sie im Jahr 2018 wieder deutlich an. Laut einer Untersuchung in Niedersachsen gibt der Radtourist pro Tag rund 68 Euro aus, die Wertschöpfung niedersächsischer Radfernwege liegt bei 106 Millionen Euro pro Jahr¹. „Weites flaches Land, 13 ausgebaute Radfernwege, viele regionale Routen und Rückenwind - Schleswig-Holstein bietet beste Voraussetzungen für einen Radurlaub“.²

Tipp zum Weiterlesen: Wie weitreichend die Auswirkungen der Radverkehrsförderung sind, haben die Kollegen von der AGFK Niedersachsen in einem Poster „Mit Radverkehr gewinnen“ <https://www.agfk-niedersachsen.de/>

¹ Radverkehrsanalyse Niedersachsen 2018

² Tourismus Agentur Schleswig Holstein

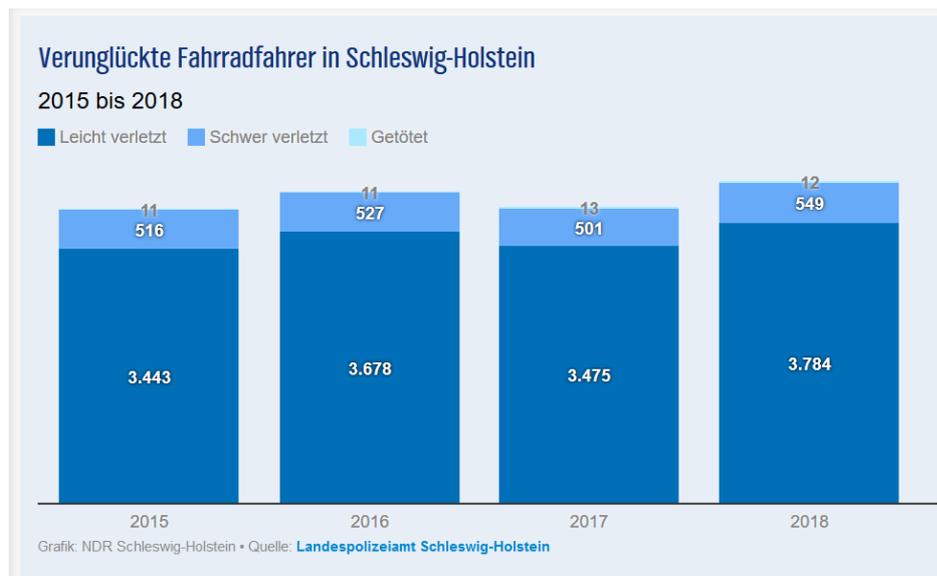
1. RADFAHREN IST GEFÄHRLICH

Viele Menschen empfinden Radfahren als besonders gefährliche Fortbewegungsart und fühlen sich im Straßenverkehr unsicher. Deswegen nutzen sie das Fahrrad gar nicht oder nur in der Freizeit. Statistiken belegen das subjektive Gefährdungsgefühl durch Radfahren aber nicht.

Radfahren ist deutlich sicherer als vor 20 Jahren

Obwohl die Verkehrsdichte insgesamt stieg und auch der Radverkehrsanteil zunahm, bewegt sich die Zahl der im Radverkehr tödlich Verunglückten in den letzten Jahrzehnten annähernd auf dem gleichen Niveau. Starben 2008 noch 456 Radfahrer auf Deutschlands Straßen, lag die Zahl 2018 bei 455 getöteten³.

Auch in Schleswig-Holstein sind in den letzten Jahren die Zahlen relativ stabil geblieben. Zwölf Radfahrer wurden im Jahr 2018 getötet. Bis auf zwei Menschen waren alle älter als 70 Jahre⁴ (Diese Zielgruppe muss in Zukunft besondere Beachtung finden). Wohlgermerkt, bei einer stetig ansteigenden Anzahl von Radfahrern und Radfahrerinnen, wie jeder beim Blick auf dem Fenster bemerken wird.



Kinder und Jugendliche fahren sicherer als früher

Gerade die Sicherheit der Kinder ist aufgrund jahrzehntelanger Bemühungen deutlich gestiegen. Noch 1990 verunglückten bundesweit 16.628 Rad fahrende Kinder (davon 107 tödlich), 2015 waren es noch 9.056 (davon 17 tödlich).⁵

Ein Blick auf die Schulwege bestätigt diese Tendenz. Während die Anzahl der Verunglückten mit anderen Verkehrsmitteln nahezu unverändert bleibt, steigt die Sicherheit beim Radfahren seit den 80er-/90er-Jahren: Verunglückten 1990 bundesweit je 1.000 Schüler noch 2,4 Kinder und Jugendliche mit dem Rad auf dem Weg zur Schule, waren es 2014

³ www.dvr.unfallstatistik.de/verkehrsteinahme-getoetete

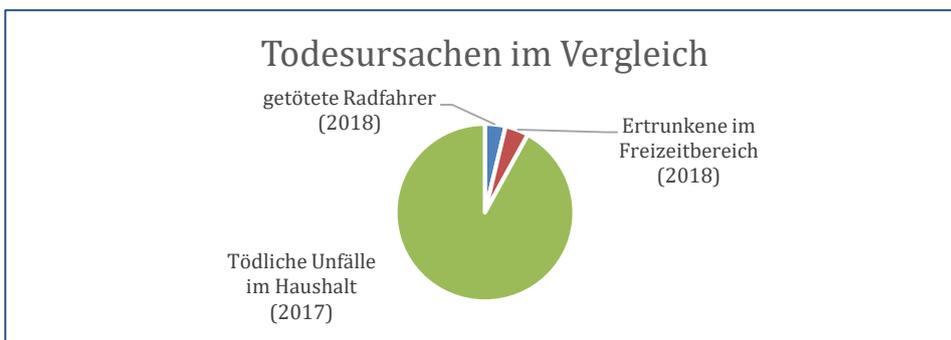
⁴ https://schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/POLIZEI/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsbericht/_downloads/vsb_2017.pdf?__blob=publicationFile&v=2

⁵ Destatis – Statistisches Bundesamt: Kinderunfälle im Straßenverkehr, 2016. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/UnfaelleKinder5462405167004.pdf?__blob=publicationFile

nur noch 1,6.⁶ Dies zeigt, dass durch gezielte Verkehrssicherheitsarbeit das Radfahren sicherer gemacht werden kann. RAD.SH sammelt deshalb gute Beispiele zum Thema Verkehrssicherheit und stellt diese den Mitgliedskommunen aufbereitet für eigene Aktionen, Kampagnen und Maßnahmen zur Verfügung.

Risiko in Relation

Risiken, zu verunglücken, begegnet man täglich. Um Radfahren als Risikofaktor besser einordnen zu können, hier ein Vergleich: 504 Menschen ertranken 2018 in der Freizeit⁷, während im gleichen Jahr 445 Personen mit dem Fahrrad tödlich verunglückten⁸. Gardinen aufzuhängen und Fenster zu putzen birgt auch Risiken, denn im Haushalt sterben jedes Jahr über 10.000 Menschen durch Unfälle⁹, ca. 25 mal so viele wie beim Radfahren.



Bundesweite Todesursachen im Vergleich, eigene Zusammenstellung

Sicher Rad fahren...

Die Zahl der Verkehrstoten konnte auf bundesdeutschen Straßen auf einen Zehntel des Wertes von 1970 reduziert werden, dies ist maßgeblich dem Schutz von Pkw-Insassen durch passive Einrichtungen wie Sicherheitsgurte, Airbags oder stabile Fahrgastzellen zu verdanken. Radfahrer haben zwar keine Knautschzone, können sich aber durch die Beachtung einiger Sicherheitstipps schützen, wie gute Beleuchtung am Fahrrad, das Tragen von heller Kleidung und eines Helms.

...und gesund bleiben

Im Gegensatz zum Autofahren hat Radfahren eine gesundheitsfördernde Wirkung: Radfahren kann durch Training des Herz-Kreislauf-Systems das Leben verlängern und das Wohlbefinden steigern. Durch regelmäßiges Radfahren erhöht sich die statistische Lebenserwartung um 3 bis 14 Monate. Diese Gesundheitswerte stehen einer verkürzten Lebenserwartung von 5 bis 9 Tagen durch schwere Unfälle gegenüber.¹⁰

Tipp zum Weiterlesen: Zahlreiche aufbereitete Informationen zum Themenfeld Radverkehr und Sicherheit gibt es auf der Internetseite der Unfallforschung der Versicherer vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. unter <https://udv.de/de/verkehrsteilnehmer/radfahrer>

⁶ Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung: Schülerunfallgeschehen, 2014. Nicht mehr abrufbar.

⁷ https://www.dlrg.de/fileadmin/user_upload/DLRG.de/Fuer-Mitglieder/Presse/Statistik_Ertrinken_2018/20190220_Ertrinken_2018_Monate.pdf

⁸ <https://www.tagesschau.de/inland/verkehrstote-statistik-107.html>

⁹ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Todesursachen/Tabellen/sterbefaelle-unfaelle.html?view=main|Print>

¹⁰ Jeroen Johan de Harog, Hanna Boogaard, Hans Nijland and Gerard Hoek, Universität Utrecht: Do The Health Benefits Of Cycling Outweigh The Risks?, 2010. Abrufbar hier: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2920084/>

2. RADFAHRER HALTEN SICH OHNE- HIN NICHT AN VERKEHRSREGELN

Warum erscheint das Verhalten der Radfahrer manchmal so unberechenbar? An welchen Stellen verstoßen sie gegen die Verkehrsregeln und wieso?

Regelverstöße kommen bei allen Verkehrsteilnehmern vor

Das bewusste oder unbewusste Missachten von Verkehrsregeln ist nicht nur bei Radfahrern zu beobachten. Beim Fußverkehr sind Rotlichtverstöße häufig. Beim Pkw sind es überwiegend Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Falschparken, die eine breite gesellschaftliche Akzeptanz besitzen und mit einem geringen Schuldbewusstsein des Fahrers einhergehen, aber ein hohes Verkehrssicherheitsrisiko darstellen.

Was sind die häufigsten Vergehen von Radfahrern und warum finden sie statt?

Radfahrer sind sich ihrer Regelverstöße meist bewusst. Aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten sehen sich Radfahrer durch Wartezeiten häufiger benachteiligt, z.B. an auf den Autoverkehr ausgerichteten Ampeln, die rot sind, wenn der Radfahrer sie erreicht. Aus psychologischer Sicht akzeptieren „Menschen [...] Regeln dort, wo [...] [sie] einen Sinn in ihnen erkennen“.¹¹ Da die Radverkehrsnetze oft lückenhaft sind und die Radverkehrsführung umständlich und nicht selbsterklärend ist, fühlen sich Radfahrer nicht ernst genommen. Dies führt zu den typischen Regelübertretungen, wie Rotlichtverstößen oder die Nutzung der Radwege in Gegenrichtung.

Diese bewussten Regelverstöße gehen Hand in Hand mit Unwissenheit. Obwohl Umfragen zeigen, dass 95 % der Befragten meinen, über die Verkehrsregeln gut informiert zu sein, tun sich Wissenslücken in unterschiedlichen Bereichen der Regelungen für den Radverkehr auf. Insbesondere beim Thema der Benutzungspflicht von Radwegen herrscht häufig Unwissenheit (etwa 60 % der Befragten).¹²



Foto: Thorben Prenzel

Rotlichtverstöße

Laut Statistischem Bundesamt waren Radfahrer durch das Nichtbeachten von Lichtsignalanlagen im Jahr 2013 für ca. 1.000 Unfälle mit Personenschaden und neun mit Todesfolge verantwortlich. Beobachtungen haben ergeben, dass in etwa 1/5 der Rotlichtsituationen ein Verstoß durch Radfahrer stattfindet.¹³ In 75 % der Fälle werden rote Ampeln von Radfahrern überfahren, in den übrigen 25 % wird beispielsweise auf den Gehweg ausgewichen, um die rote Ampel zu umfahren.¹⁴ Im Rahmen einer Befragung konnte ermittelt werden, dass 1/3 der befragten Radfahrer es nicht richtig findet, bei Rot zu fahren, es aber trotzdem tut.¹⁵

¹¹ Graf, Thiemo: Handbuch: Radverkehr in der Kommune, Röthenbach 2016

¹² BAST: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, 2009

¹³ IAOV, Technische Universität Chemnitz, AAP; Auto Club Europa: Rotlicht-/Stoppschild-Verstöße, 2009

¹⁴ IAOV, Technische Universität Chemnitz, AAP; Auto Club Europa: Rotlicht-/Stoppschild-Verstöße, 2009

¹⁵ BAST: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, 2009

Nutzung von Radwegen entgegen der Fahrtrichtung

Ist ein Radweg vorhanden, benutzen im Durchschnitt circa 20 % der Radfahrer diesen entgegen der Fahrtrichtung.¹⁶ Dieses Verhalten ist noch unfallträchtiger als der Rotlichtverstoß, denn die Benutzung linker Radwege ist die mit Abstand häufigste Ursache von Unfällen, die durch Radfahrer verursacht worden sind. Häufigster Grund für diesen Verstoß sind ungünstige Radverkehrsführungen und fehlende Querungsmöglichkeiten.¹⁷

Fahren auf dem Gehweg

Radfahrer nutzen am häufigsten den Gehweg, um abzukürzen oder weil Querungshilfen fehlen. Doch auch das subjektive Sicherheitsgefühl ist nicht selten ein Grund, warum Gehwege genutzt werden. Hier entsteht ein Teufelskreis: Denn je weniger Fahrradfahrer auf der Straße fahren, desto weniger spielt sich das Miteinander mit dem Kfz-Verkehr ein. Im Rahmen einer Befragung konnte gezeigt werden, dass 30 % der Befragten es nicht in Ordnung finden, als Radfahrer den Gehweg zu nutzen, es aber trotzdem tun.¹⁸

Was kann man gegen die Regelverstöße tun?

Untersuchungen zeigen, dass regelkonformes Verhalten nicht allein durch Sanktionen erreicht werden kann. Vielmehr sind übergreifende Strategieansätze notwendig, die z. B. die Straßenraumgestaltung, Informationsmaßnahmen und Kampagnen umfassen:

- Der Verkehrsraum muss für Radfahrer selbsterklärend sein.
- Durchgehende Radverkehrsnetze müssen geschaffen werden.
- Übergänge zwischen Führungsformen sind eindeutig zu gestalten.
- Die Standards müssen wie in den Regelwerken dargestellt eingehalten werden.
- Radinfrastrukturen und Knotenpunkte müssen dem Anspruch nach Effizienz entsprechen.
- Wartezeiten an Ampeln sind z. B. durch grüne Wellen zu reduzieren.¹⁹
- Durch mehr Querungshilfen kann dem Fahren entgegen der Fahrtrichtung begegnet werden.
- Im Einzelfall ist die Sicherung des Zweirichtungsverkehrs zu prüfen.

RAD.SH bietet auch hier seinen Mitgliedskommunen umfangreiches Material für die eigene Öffentlichkeitsarbeit. Die Materialien können mit wenig Aufwand lokal angepasst und das Design entsprechend dem Stadtmarketing verändert werden.



¹⁶ BASt: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, 2009

¹⁷ Maßnahmen gegen den Abbiegekonflikt Kfz / Radfahrer; Unfallforschung der Versicherer (UDV), 2013

¹⁸ BASt: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, 2009

¹⁹ Siemens: Sitraffic SiBike, Smart Cities – Smart Traffic, 2017. Abrufbar unter https://www.nationaler-radverkehrskongress.de/programm/vortraege/B2_Duesterwald_Praesentation.pdf

3. TEMPO 30 GEHT NICHT WEGEN DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Sind durch Raumknappheit keine anderen Führungsformen für den Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auf dörflichen und kleinstädtischen Ortsdurchfahrten möglich, stellt die Anordnung von Tempo 30 eine gute Möglichkeit dar, um Radfahrer sicherer auf der Fahrbahn zu führen. Dagegen wird oft das Argument angeführt: „Das geht nicht wegen der Leistungsfähigkeit.“

Die Wartezeiten an Knotenpunkten sind entscheidend und nicht die Geschwindigkeiten auf den Strecken

„Die Reisezeit auf einer Straße mit Tempo 30 ist grundsätzlich zunächst einmal länger als auf einer Strecke mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Dieser Unterschied relativiert sich allerdings mit der Anzahl von Kreuzungen und Lichtsignalanlagen. Je öfter ein Fahrzeug an einer Ampel halten muss, desto geringer ist der Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Reisezeit.“ Dieses Zitat aus einer Broschüre des ADAC²⁰ verdeutlicht bereits, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von untergeordneter Bedeutung ist.



Foto: Thorben Prenzel, Paris

Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer ersetzt den Begriff Leistungsfähigkeit

An Knotenpunkten fließen seit längerem die Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer - nicht nur die des Kfz-Verkehrs - in die Bewertung der Verkehrsabläufe ein. In den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)²¹ wurde deshalb der Begriff „Leistungsfähigkeit“ durch „Verkehrsqualität“ ersetzt. Durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten für deutsche Städte liegen im Kfz-Verkehr beispielsweise bei 24 km/h in Berlin und bei 32 km/h in München.²² Das sind Durchschnittswerte, die in der Hauptverkehrszeit natürlich deutlich niedriger liegen.

Sicherheit vor Flüssigkeit!

Seit 2009 hat auch in der Verwaltungsvorschrift zur StVO die Verkehrssicherheit Vorrang vor der „Flüssigkeit des Verkehrs“.²³ Ein zentraler Vorteil bei Tempo 30 ist die Angleichung der Geschwindigkeiten von Rad- und Kfz-Verkehr. Das führt zu:

- steigender Akzeptanz der Fahrbahnführung bei Rad- und Kfz-Verkehr,
- zunehmender Stetigkeit des Verkehrs und
- gemilderten Unfallfolgen durch geringere Geschwindigkeitsdifferenzen.

²⁰ ADAC e. V.: Tempo 30 Pro & Contra, erschienen in der Reihe „Fakten und Argumente kompakt“, München 2015

²¹ HBS - Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, Köln 2015

²² Randelhoff, Martin: Europäische Städte mit der niedrigsten Durchschnittsgeschwindigkeit im Straßenverkehr (2008), Dortmund 2012

²³ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom Juli 2009; zu den §§ 39 bis 43 Absatz I Satz 5

Durch Tempo 30 wird das Fahren auf der Fahrbahn sicherer

Wird die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn direkt berücksichtigt, ergeben sich gleichermaßen Vorteile für die Sicherheit und die Verkehrsqualität an Knotenpunkten. Gute Maßnahmen und Beispiele hierfür sind:

- Die **Veloweiche** entflechtet den rechts abbiegenden Kfz-Verkehr vom geradeaus fahrenden Radverkehr in der Zufahrt (siehe Bild 2).
- Die **aufgeweiteten Radaufstellstreifen** (siehe Bild 3) an den Zufahrten untergeordneter Einmündungen entflechten ebenfalls Rad- und Kfz-Verkehr.
- **Grüne Welle** auch **für den Radverkehr**: Die Stadt Kopenhagen hat die grüne Welle für Radfahrer auf 20 km/h ausgelegt, sodass sie gleichzeitig für den Kfz-Verkehr bei 40 km/h wirksam bleibt.
- Der Abbau von Lichtsignalanlagen und deren Ersatz durch **Kreisverkehre** und **Minikreisverkehre** schafft gleiche Rahmenbedingungen für den Rad- und Kfz-Verkehr und hat keine spezifischen negativen Einflüsse auf die Verkehrsqualität des Kreisverkehrs.²⁴

Veloweichen in Heilbronn
 (Foto: Stadt Heilbronn)



Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)
 in Heilbronn (Foto: Stadt Heilbronn)



Keine Angst vor Tempo 30

Zusammenfassend bringt die Einführung von Tempo 30 keine spürbare Verschlechterung der Verkehrsqualität. Daher ist diese Maßnahme in zentralen Lagen, in denen der Ausbau mit Radverkehrsanlagen nicht möglich ist, nach wie vor eine sehr gute Option. Bislang war Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen oft nur aus Gründen des Lärmschutzes anzuordnen. Durch eine Reduktion von 50 auf 30 km/h kann die Lärmemission um 2 bis 3 dB(A) gesenkt werden, was in der subjektiven Wahrnehmung nahezu einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht.

Mit der im Dezember 2016 in Kraft getretenen Ersten Verordnung zur Änderung der StVO wurde die Einführung von Tempo 30 auf klassifizierten Straßen auf den unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Seniorenheimen oder ähnlichen Einrichtungen ausgedehnt, soweit sie über einen direkten Zugang zur Straße verfügen. Leider fehlt noch immer die Option, Tempo 30 aus Gründen eines besseren Miteinanders von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr anzuordnen. Das ist höchstens in begründeten Ausnahmefällen möglich, etwa, wenn bereits schwere Unfälle passiert sind.²⁵

²⁴ „Kreisel“. Programm zur Bestimmung der Verkehrsqualität von Kreisverkehren. Brilon, Bondzio, Weiser, Bochum 2016

²⁵ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 22. Mai 2017

4. ES DÜRFEN KEINE PARKPLÄTZE WEGFALLEN

Eine überaus effektive Möglichkeit den innerstädtischen MIV zu reduzieren ist, das Parkplatzangebot einzuschränken. Ein innerstädtisches Parkraummanagement ist heutzutage in fast allen Städten normal und vielerorts akzeptiert. Die Reduzierung des Parkraums ist umstrittener, schafft aber Platz für andere Nutzungsformen, für Rad- und Fußwege, fürs Fahrradparken oder für lebenswerte Quartiere.

Die größten Widerstände kommen meist von den Anwohnern und der Wirtschaft:

Anwohner möchten „Ihren“ Parkplatz vor der Haustür behalten. Unternehmen und Einzelhändler haben Angst, mit dem Parkplätzen ihre Kunden zu verlieren. Ältere und eingeschränkte Bürger und Bürgerinnen sind teils auf das Auto angewiesen und haben Furcht, nicht mehr mobil zu sein.



Bild: Agora Verkehrswende (2018)

Alle Argumente haben aus ihrer Sichtweise ihre Berechtigung. Jedoch sind diese Sichtweisen Einzelinteressen, die bei genauer Betrachtung meist nicht mehr als gefühlte Wahrheiten sind. Ein Großteil der Bevölkerung wünscht sich hingegen lebenswerte Städte, eine attraktive Stadt mit Platz zum Leben, Platz für Kinder und Grünflächen, Cafés und attraktive Aufenthaltsräume.

Argumente für die Zielgruppe Bevölkerung

Flächenverbrauch: Autos werden durchschnittlich nur eine Stunde pro Tag bewegt, manche Fahrzeuge stehen sogar wochenlang ungenutzt herum. Bei Längsaufstellung beträgt der Flächenbedarf eines einzelnen Fahrzeuges 12,77 m². die von ihnen belegten Parkplätze können nicht anderweitig genutzt werden.²⁶

Sicherheit: Zugeparkte Straßen stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Fußgänger werden leicht übersehen, wenn sie auf die Fahrbahn treten, für Fahrradfahrer liegen die größten Risiken in Kreuzungsbereichen. Häufig fehlt der Platz für sicher Wege.

Kosten: Der Bau und die Instandhaltung von Parkplätzen verursachen hohe Kosten. Verschiedene Studien gehen von jährlichen Kosten zwischen 150-250 Euro pro Jahr aus. Diese Kosten werden zum großen Teil von der Allgemeinheit getragen.²⁷

Wohnqualität: Wie der Wandel im Quartier aussehen könnte, macht Amsterdam vor. Dort werden Autostellplätze zu Grünflächen umgewidmet. Im Zentrum der Stadt wird die Zahl der Anwohnerparkausweise und damit die Zahl der Parkplätze jährlich um 1.500 reduziert, bis 2025 werden mehr als 10.000 Parkplätze wegfallen. Mit diesem Vorhaben hat die Partei GroenLinks (Grüne Linke) 2018 unter anderem die Wahlen gewonnen.²⁸

²⁶ <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzögerung-vergleich/>

²⁷ www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Oeffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_WEB.pdf

²⁸ <https://www.riffreporter.de/busystreets-koralle/parking-day/>

Argumente für die Zielgruppe Wirtschaft / Einzelhändler

Die Sorgen vor Kaufkraftverlust müssen ernst genommen werden, auch wenn sie sich bei näherer Betrachtung meist in Luft auflösen. Parkraummanagement bieten ein einleuchtendes Beispiel: Kostenlose Parkplätze vor dem Geschäft werden in der Regel durch Langzeitparker (Anwohner, Pendler) blockiert, kostenpflichtiges Parken hingegen kann den Platz für die Kunden freihalten.

Attraktive Städte bringen Umsatz. Gegen die „Grüne Wiese“ kann eine Stadt nur gewinnen, wenn Sie Alternativen bietet. Eine gute Radverkehrsförderung belebt ganze Innenstädte und Stadtviertel und unterstützt so die lokale Wirtschaft. Einzelhändler können schon mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen für ein fahrradfreundliches Einkaufserlebnis sorgen.

Mythos: Wer mit dem Auto fährt, ist schneller, hat eine größere Reichweite und kann mehr transportieren. Radfahrer kommen aber als Kunden viel öfter, kaufen oft auch spontan ein und sind weniger preisbewusst als Autofahrer. Der schnelle Halt mit dem Rad ist einfacher als mit dem Auto. Außerdem nimmt man Geschäfte und Auslagen auf dem Rad besser wahr. Ein geringerer Bedarf an Verkehrsraum lässt mehr Platz für Außengastronomie und schafft so Kaufkraft in den Stadtzentren.²⁹

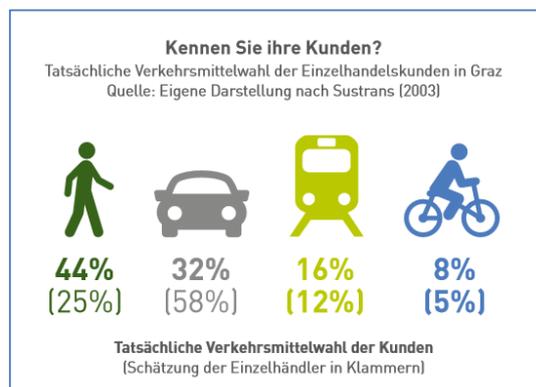


Bild: AGFK Bayern, WirtschaftsRAD, S. 3

Argumente für ältere und eingeschränkte Menschen

Gerade ältere und eingeschränkte Menschen wünschen sich ein attraktives Wohnumfeld mit Sitzgelegenheiten und sicheren Fußwegen. Gute Argumente für die Reduzierung von Parkplätzen sind u.a. Sicherheit aller Beteiligten, Steigerung der Lebensqualität, konkrete Alternativen im Umfeld. Bei einer Umgestaltung des Straßenraumes sollten Behindertenparkplätze erhalten bleiben. Eine verstärkte Überwachung kann Falschparken vermeiden und für eine gesteigerte Akzeptanz sorgen.

Bürger mit einbeziehen

Jede bauliche Maßnahme, die zu Einschränkungen führt, sollte im Vorfeld immer gut kommuniziert werden. Dabei kann es auf Bürgerversammlungen, wie jeder Praktiker weiß, hoch hergehen. Eine gute Vorbereitung und eine unabhängige Moderation kann dafür sorgen, dass Kritik gehört wird, aber nicht überhandnimmt. RAD.SH wird hierfür Materialien und Kontakte zur Verfügung stellen.

Tipp zum Weiterlesen: Auf 12 Seiten fasst die Broschüre "WirtschaftsRad" der AGFK Bayern den aktuellen Stand der Forschung zu den wirtschaftlichen Effekte des Radverkehrs zusammen. (link siehe Fußnote).

²⁹ AGFK Bayern https://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/AGFK-WirtschaftsRad.pdf



5. WO KEINER RADELT, BAUEN WIR KEINEN RADWEG

Ein oft gehörtes Argument gegen den Bau eines Radwegs lautet: „Die Strecke fahre ich jeden Tag; auf dem Abschnitt habe ich noch nie einen Radfahrer gesehen! Da braucht es also auch keinen Radweg.“ Doch kann man so argumentieren oder muss man nicht erst Angebote schaffen, damit Rad gefahren wird?

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung

Seit dem Beginn der Radverkehrsförderung in den 1970er- und 1980er-Jahren gilt der Leitsatz, dass Radverkehrsförderung Angebotsplanung ist. Der deutliche Anstieg der Radverkehrsanteile in vielen Städten wie Freiburg, Münster, Karlsruhe, Kiel und vielen weiteren, bestätigt diese Strategie. Durch neue Verbindungen mit entsprechenden Infrastrukturen oder durch eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten von Radfahrern werden neue Angebote geschaffen, die letztendlich zu einer Erhöhung der Nutzerzahlen führen. Gleichzeitig werden dadurch die Radfahrer vermehrt im Straßenraum sichtbar. Das gilt auch für Städte und Gemeinden, die heute noch einen geringen Radverkehrsanteil aufweisen. Ein starker gesellschaftlicher Trend hin zum Radverkehr und eine positive Einstellung dazu unterstützen diese Entwicklung. Es gilt also: Dort, wo heute wenige Radfahrer unterwegs sind, werden es bald mehr sein.

Wo sollen die vielen neuen Radfahrer herkommen?

Für eine attraktive und nutzerfreundliche Radverkehrsplanung gilt grundsätzlich: Wo Autos fahren, ist auch von einem Potenzial für den Radverkehr auszugehen. Viele Wege mit dem Auto können alternativ mit dem Rad zurückgelegt werden. Bundesweit sind fast 50 Prozent der Kfz-Wege kürzer als fünf Kilometer (dies entspricht etwa 15 bis 30 Minuten Radfahren).³⁰

Das Potenzial von interkommunalen Wegen für den Radverkehr ist noch nicht ausgeschöpft und kann durch den Ausbau von Außerortsradwegen erreicht werden. Insbesondere Pendler entdecken das Fahrrad für die Wege zur Arbeit und zurück. 2008 waren 14 Prozent der Wege, die deutschlandweit mit dem Rad zurückgelegt wurden, Wege zur oder von der Arbeit.³¹ Knapp die Hälfte aller Pendler legen Wege unter zehn Kilometer zurück. Die Ergebnisse der Potenzialanalysen und Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen wie in der Metropolregion Hamburg sind ein deutliches Zeichen der zunehmenden Entfernungen, die im Alltagsverkehr mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Angebote fördern die Nachfrage

Der Nutzen des Infrastrukturausbaus wird in verschiedenen Städten durch Radverkehrszählungen auf neuen Routen bestätigt. Durch eine Vorher-Nachher-Untersuchung konnte beispielsweise in Karlsruhe auf der Rheinstraße durch die Anlage eines Schutzstreifens neben einer überbreiten Kfz-Spur ein Zuwachs von 800 Radfahrern auf 1.200 Radfahrer nachgewiesen werden. Das entspricht einer Steigerung von 50 % gegenüber der Zeit vor der Maßnahme.

³⁰ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#textpart-1>

³¹ Mobilität in Deutschland 2008

Gleiches gilt für Angebote zum Fahrradparken. Das Fahrradparkhaus in Kiel, der Umsteiger, verfügt über 600 bewachte, wettergeschützte Stellplätze. Vor dem Bau des Parkhauses wurde mehr oder weniger wild in der Umgebung des Bahnhofes geparkt. Ein paar Jahre später waren im Durchschnitt 65-75 Prozent der Plätze fest vermietet.³²

Jahr und Situation	Radfahrer werktags 15 - 19 Uhr
Jahr 2003: fehlende bzw. mangelhafte Radverkehrsanlagen	11
Jahr 2009: Beseitigung einzelner Engstellen	117
Jahr 2013: teilweise Trennung von Geh- und Radwegen	226
Jahr 2016: Lückenschluss Bottwartalstraße	274

Radverkehrsentwicklung Marbacher Straße (Quelle: Stadt Ludwigsburg)

Rad-Infrastruktur macht Radfahrer sichtbar

- Der Radverkehr ist weniger auffällig als der Kfz-Verkehr. Vielfach nutzen Radfahrer nicht die gleichen Routen wie der Kfz-Verkehr, sodass der subjektive Eindruck häufig täuscht.
- Außerorts meiden die allermeisten Radfahrer Straßen ohne Radwege. Hier wird dann in der Regel kaum gefahren, obwohl Potenziale vorhanden sind. Radfahrer, die auf diesen Streckenabschnitten trotz aller Widrigkeiten unterwegs sind, werden kaum wahrgenommen, da sie verhältnismäßig wenige sind. Doch gerade die wenigen Radfahrer benötigen einen besonderen Schutz und daher eine angemessene Infrastruktur.
- Auch innerorts werden Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen eher gemieden, denn die Hälfte aller Radfahrer fühlt sich im Straßenverkehr grundsätzlich (eher) unsicher. Die am häufigsten genannten Gründe sind fehlende Radverkehrsinfrastruktur sowie zu viel Kfz-Verkehr.³³
- Es sind häufig Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Jugendliche und ältere Menschen mit dem Rad unterwegs, die in der öffentlichen Diskussion nicht hinreichend vertreten sind.

Bestand und Entwicklung im Radverkehr dokumentieren

Radverkehrszählungen vor und nach der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen bieten eine Möglichkeit, die Wirksamkeit von Maßnahmen nachzuweisen und dem subjektiven Empfinden entgegenzuwirken. Folgende Maßnahmen der Wirkungskontrolle sind sinnvoll:

- Zählstelle(n) zur Dokumentation der Gesamtentwicklung,
- Ergänzende Kurzzeitzählungen, z. B. als Vorher-Nachher-Untersuchung,
- Regelmäßige Vorstellung der Zählzeiten in Politik und Presse,
- Auswertung von Daten aus Smartphone-Apps, die die Wegwahl der Radfahrer dokumentieren.³⁴

³² https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/clever_mobil/umsteiger_servicezentrale_radstation.php

³³ Fahrradmonitor 2015

³⁴ Angela Francke und Sven Lißner, Technische Universität Dresden: Big Data im Radverkehr, 2017. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/mit-smartphones-generierte-verhaltensdaten-im-> Hierbei handelt es sich aber stets nur um spezielle Zielgruppen im Radverkehr, sodass dies Zählungen bislang nicht ersetzen kann.

6. RADFAHREN AUF DEM LAND?

Das Argument „Radfahren ist bei uns kein Thema, wir auf dem Land haben viel zu weite Wege.“ ist oft in den Köpfen der Politik, teilweise aber auch in denen von Verwaltungen fest verankert. Tatsächlich besteht aber gerade in ländlichen Regionen ein hoher Handlungsbedarf.

Haben ländliche Regionen überhaupt Potential im Radverkehr?

Gute Beispiele zeigen, dass auch ländliche Regionen ein hohes Potential besitzen. Der Landkreis Bentheim in Niedersachsen besitzt Vorbildcharakter. Der Radverkehrsanteil liegt kreisweit bei 33 Prozent. Möglich wurde diese Zahl durch eine konsequente Förderung des Radverkehrs: Das Radwegenetz an Kreisstraßen ist fast lückenlos vorhanden, drei spezielle Radwegunterhaltungsfahrzeuge pflegen das Netz, ein kreisweit vorhandenes Konzept zum Fahrradparken wurde entwickelt, ein Kompetenzzentrum Radverkehr sorgt für die regelmäßige interkommunale Kommunikation und vieles mehr. Nicht zuletzt wurde in 2016 vom Landkreis ein ganzheitliches Radverkehrskonzept³⁵ verabschiedet, welche die Fahrradförderung des Landkreises in einen einheitlichen Rahmen goss.



Foto: Thorben Prenzel

Beispiele wie dieses zeigen, dass auch Landkreise und ländliche Regionen ein großes Potential für den Radverkehr besitzen. Die Verknüpfung von touristischen Radverkehrswegen mit Alltagswegen für die Bevölkerung kann bei genauer Betrachtung der Quell- und Zielverkehrs neue Potentiale erschließen.

Zum Weiterlesen: Norderstedt hat ein sehr schönes Konzept für Themenradwege entwickelt. Besondere Naturräume wie Moore und Feuchtgebiete, Wiesen und alte Forstbestände können über Rundwege erfahren werden. Drei Rundwege sind bereits realisiert, insgesamt sieben Rundwegen mit 80 Kilometern Länge sind geplant. (www.norderstedt.de/Familie-Freizeit/Freizeit/Themenrundwege)

Das Pedelec als neue Mobilitätsform auf dem Land

Heute sind vier Millionen der insgesamt 77 Millionen Fahrräder in deutschen Haushalten Pedelecs³⁶. Und der Markt boomt. Laut dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) sind die stückzahlmäßigen Zuwächse jedes Jahr aufs Neue zweistellig. Im Jahr 2018 wurden in Deutschland 980.000 E-Bikes verkauft. Das ist ein Plus von 36%³⁷ gegenüber dem Vorjahr. Durch die elektrische Unterstützung gewinnen die Fahrräder an Reichweite und haben damit das Potenzial zu weitreichenden Veränderungen des Fahrradverkehrs. Mit dem Pedelec sind die durchschnittlichen Tagesdistanzen deutlich höher.³⁸

Gerade Schleswig-Holstein bietet gute Voraussetzungen für eine hohe Durchdringung des elektrisch unterstützten Fahrens. Im Süden Deutschland ist die Nutzung vorwiegend wegen der Topografie sinnvoll, bergan zu fahren ist mit dem Pedelec kein Problem mehr. In Norddeutschland hingegen kommt die alte Radfahrerweisheit zum Tragen: „Der Wind

³⁵ https://www.grafschaft-bentheim.de/pics/medien/1_1477644083/RADVERKEHRSKONZEPT.pdf

³⁶ MID 2017: <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

³⁷ ZIV: <https://www.ziv-zweirad.de/>

³⁸ MID 2017

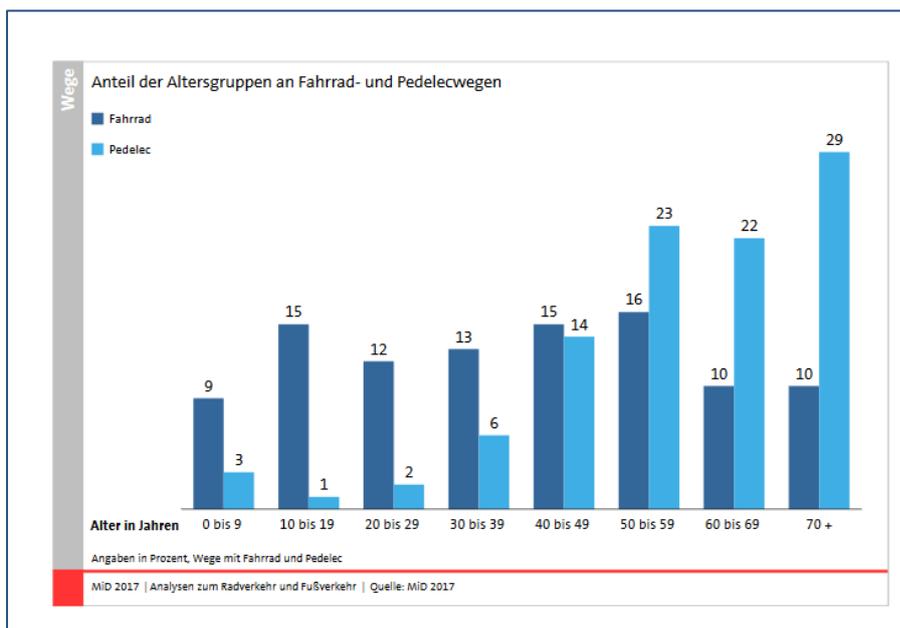
kommt immer von vorne“. Hier liefert die elektrische Unterstützung eine sinnvolle Hilfe. Nicht umsonst bewirbt eine große Herstellerfirma ihre Produkte mit den Slogan „Rückenwind“.

Förderung älterer Menschen auf dem Land

Pedelecs werden vor allem von Senioren genutzt. Die Hälfte aller Pedelec-Wege geht auf das Konto der ab 60-Jährigen, 29 Prozent aller Pedelec-Wege werden von Personen ab 70 Jahren zurückgelegt.³⁹

Städte und Gemeinden werden durch den Trend einer alternden Gesellschaft vor neuen Herausforderungen stehen. Die Erhaltung der Mobilität von Senioren wird eine Hauptaufgabe für eine altersgerechte Gesellschaft bedeuten. Das Fahren mit dem Pedelec sorgt für eine gesunde Bewegung ohne „schädliche“ Leistungsspitzen und kann dazu beitragen, die Mobilität und Gesundheit einer alternden Gesellschaft sicherzustellen.

Das Pedelec kann zudem eine Lücke schließen, die der ländliche Verkehr mit seiner schwachen ÖPNV Versorgung aufwirft. Einkaufsfahrten ins nahe Dorf oder in regionale Zentren mit dem Pedelec können die Versorgung sicherstellen, ohne dass die Menschen auf das Auto angewiesen sind. In Verbindung mit ländlichen ÖPNV-Konzepten kann das Pedelec auch die letzte Meile vom Bus zur Haustür für Senioren möglich machen.



Attraktive Standorte entwickeln

Doch nicht nur Senioren nutzen das Pedelec. In den letzten Jahren wurde auch die Nutzergruppe der 40-60jährigen immer größer. Das Pedelec wird hier häufig für den Weg zur Arbeit genutzt. Als moderner „Dienstwagen“ werden Pedelecs für Distanzen bis 20km und teils darüber hinaus eingesetzt. Gerade gesundheitsbewusste Menschen nutzen das Pedelec für den Weg zur Arbeit. Die staatliche Förderung des „Dienstfahrrades“ verstärkt diesen Trend noch.

Der Fachkräftemangel auf dem Land wird die Regionen zwingen, mehr attraktive Angebote für potentielle Bewerber zu schaffen. Eine explizite Förderung des Fahrradverkehrs kann ein Alleinstellungsmerkmal bedeuten und neue Firmen und Arbeitskräfte samt ihren Familien anziehen.

³⁹ ZIV, siehe oben

7. DER GESETZLICHE RAHMEN LÄSST ES NICHT ZU

Einige Vorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur scheitern an den Bedenken der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei. Die Umsetzung fahrradfreundlicher Maßnahmen wird oft durch unterschiedliche Sichtweisen zwischen planender und anordnender Behörde erschwert. Muss das so sein?

Zusammenwirken zwischen StVO und technischem Regelwerk

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als Verhaltensrecht und, für die Planung noch wichtiger, die Verwaltungsvorschrift zur StVO bilden den Rechtsrahmen für die Anordnung von Verkehrsregelungen. In der Verwaltungsvorschrift sind seit der Fassung von 2009 kaum noch Einsatzgrenzen enthalten.

Die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen haben die Aufgabe, technische Details zu regeln. Seit 2010 besteht weitgehende Deckung zwischen den Aussagen der StVO, der VwV-StVO und der ERA. In den meisten Fällen werden hier auch die Einsatzkriterien definiert.

Natürlich ist nicht alles lückenlos geregelt und die Anforderungen entwickeln sich immer weiter. Im Wesentlichen können drei Maßnahmen-Typen mit unterschiedlichem Konfliktpotenzial genannt werden:

1. durch StVO, VwV und Regelwerke klar definierte Standardmaßnahmen für den Radverkehr,
2. Maßnahmen / Anordnungen, die im Ermessensspielraum liegen, aber (noch) nicht eindeutig bzw. einheitlich geregelt sind,
3. Maßnahmen / Anordnungen im Status eines Modellvorhabens.

Standardmaßnahmen

Schutzstreifen und Radfahrstreifen erfordern nach § 45 StVO⁴⁰, anders als benutzungspflichtige Radwege, keine außerordentliche Gefahrenlage, um angeordnet werden zu können. Da im Gesetz nur die Anforderungen beschrieben sind, werden die Maße und Einsatzkriterien im Regelwerk geregelt.

Für Fahrradstraßen gilt das gleiche Privileg wie für Schutzstreifen. Auch hier muss keine Gefahrenlage nachweisbar sein, um den Kfz-Verkehr zu beschränken.⁴¹ Die Einschränkungen zur Anordnung ergeben sich durch Regelungen in der VwV-StVO. Hier besteht ein Ermessensspielraum hinsichtlich der Formulierung, dass „Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Fundierte Zahlen und Prognosen sind hier hilfreich.

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist seit 2009 eine obligatorische Maßnahme⁴². Auf die Öffnung ist nur zu verzichten, wenn hier besondere Gefahren vorliegen. Dies ist allerdings nur sehr selten der Fall, denn neuere Forschungen haben die Sicherheit dieser Führungsform erneut erwiesen.⁴³

40 Privilegierung der Schutzstreifen in § 45 Absatz 9 der StVO in der Fassung von 2013

41 Mehr Informationen zu Schutzstreifen bietet das Schutzstreifen-Gutachten der AGFK-BW, abrufbar unter <https://www.agfk-bw.de/projekte/modellprojekt-schutzstreifen/>

42 Die AGFK-BW bietet auf ihrer Webseite ein Faktenblatt zum Thema Einbahnstraßen an. Abrufbar unter: <https://www.agfk-bw.de/projekte/faktenblatt-einbahnstrassen/>

43 Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (Hrsg.): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen, Berlin 2016

Tempo-30-Zonen genießen die gleiche Privilegierung wie Schutzstreifen und Fahrradstraßen. Allerdings sind sie außerhalb von Wohngebieten, auf klassifizierten Straßen und Hauptverkehrsstraßen nicht anwendbar.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann mit der Sicherung des Radverkehrs allein nicht begründet werden, dies ermöglicht der §45 StVO auch nach der letzten StVO-Änderung nicht.

Ermessensspielraum ausschöpfen

Bei den wichtigen Elementen, die nach § 45 StVO privilegiert und in der ERA definiert sind, lässt sich mit den bestehenden Gesetzen und Verordnungen argumentieren. Viele Anwendungsfälle sind nicht in allen Einzelheiten dargestellt. Hier wird RAD.SH in Zukunft gute Beispiele vorstellen, die als Musterlösung für Radverkehrsanlagen dienen können.



Foto: Thorben Prenzel

Ein schönes Beispiel für innovative Maßnahmen bietet die Piktogrammspur oder Piktogrammreihe, welche Lücken in Fahrradrouten schließt. Diese verdeutlicht, wo Radverkehr sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum zulässig ist. Sie lässt sich als Ermessensspielraum nutzen, da Fahrradpiktogramme als Einzelmarkierungen nicht explizit anordnungspflichtig sind. Einige Kommunen in Baden-Württemberg, wie Heilbronn und Konstanz, experimentieren bereits mit diesem Element. Die Stadt Mainz hat für diese Lösung 2017 den Deutschen Fahrradpreis erhalten.⁴⁴

Modellprojekte und Verkehrsversuche

Um neue Verkehrsregelungen zu etablieren, sind Verkehrsversuche (idealerweise ergänzt durch Begleituntersuchungen) zulässig. Typische Beispiele für Modellversuche sind:

- Wirkung schmaler Kernfahrbahnen bei Schutzstreifen,
- Untersuchung zu Schutzstreifen außer Orts,
- „Radfahren in beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“⁴⁵.

Tipp zum Weiterlesen: Die AGFK-BW hat ein Gutachten zur Führung des Radverkehrs in engen Straßenquerschnitten erstellt: <https://www.agfk-bw.de/projekte/modellprojekt-schutzstreifen/>

⁴⁴ https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2017/Nominierte_2017/20_Piktogrammreihe.pdf

⁴⁵ Radfahren in beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Ein Vorhaben im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes.

8. RADFAHRER GEFÄHRDEN FUßGÄNGER

„Rüpelradler“ sind ein gerne verwendetes Stereotyp, besonders in der Presse. Oft sind die Konflikte aber hausgemacht, und so kommt es darauf an, das wirkliche Ausmaß des Problems zu erkennen, um die Diskussion zu versachlichen und Lösungen aufzuzeigen.

Wie groß ist das Problem wirklich?

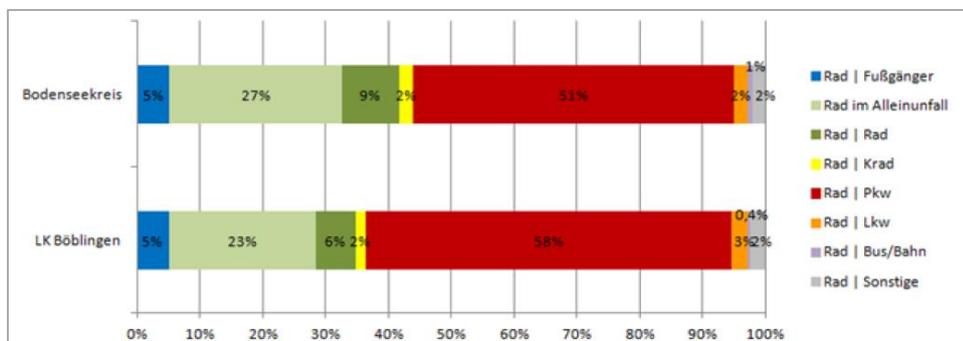
Fußgänger fühlen sich verunsichert und gestört, wenn ihnen Radfahrer beim Überholen zu nah kommen. Geschwindigkeiten deutlich über Schrittgeschwindigkeit werden als hoch empfunden. Dabei handelt es sich meistens um Konflikte, weniger um tatsächliche Unfälle. Außerdem sind nur wenige Strecken wirklich konflikträftig. Viele Rad- und Gehwege sind tatsächlich unauffällig. Es sind daher folgende Fragen zu klären:

- Welche Bereiche werden in der Kommune als konflikträftig benannt?
- Wie sieht das Unfallgeschehen aus?
- Wo und aus welchem Grund wird auf dem Gehweg gefahren?
- Sind planerische Lösungen möglich oder weitere Konfliktlösungsstrategien gefordert?

Sind Konflikte gleich Gefährdung?

Konflikte entstehen, weil sich Radfahrer und Fußgänger meist mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fortbewegen. Hinzu kommt, dass sich Fußgänger in Fußgängerzonen und auf Promenaden aufhalten möchten und nicht nur geradlinig von A nach B gehen. Wenn hier gleichzeitig eine Fahrradrouten verläuft, gehen die Ansprüche von Fußgängern und Radfahrern zu weit auseinander.

Blickt man auf die Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern, finden diese meist nicht in den konflikthaftern Strecken statt. Oft sind ganz andere Stellen in der Kommune auffällig, z. B. steile Brückenrampen oder unübersichtliche Unterführungen. Zum Glück sind Unfälle mit schweren Folgen zwischen Fußgängern und Radfahrern eher selten. Im Zuge regionaler Radverkehrskonzepte in Baden-Württemberg konnte die Bedeutung der Fußgänger-/Radfahrerunfälle dargestellt werden. Der Anteil der Fußgänger als „Unfallgegner“ liegt bei ca. 5 %. In den meisten Fällen bleibt es beim Konflikt.



Unfallbeteiligung bei Radverkehrsunfällen im Bodenseekreis und im Landkreis Böblingen auf der Basis von 2.537 Unfällen mit Fahrradbeteiligung (VIA 2016)

Strategien zur Konfliktvermeidung

Trotzdem bleibt eine Schnittmenge gemeinsamer Flächen von Fuß- und Radverkehr. Kinder müssen bis zum Alter von acht Jahren mit dem Rad den Gehweg nutzen, bis zehn Jahre haben sie die Wahl. Begleitende Eltern dürfen ebenfalls den Gehweg nutzen. Ansonsten ist der Gehweg für Radfahrer tabu. Wenn Radfahrer den Gehweg unerlaubterweise mitbenutzen, ist das meist ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung. Wichtig ist, dass es für den Radverkehr jeweils ein Angebot gibt.

Eine weitere Möglichkeit sind Kommunikationsangebote für spezielle Zielgruppen. So hat die Stadt Heide in Zusammenarbeit mit RAD.SH einen Flyer entwickelt, der u.a. die wichtigsten Radschilder und deren Bedeutung erläutert, denn viele Bürgerinnen und Bürger sind mit den rechtlichen Grundlagen nicht immer vertraut.

Abseits der Hot Spots, also der Fußgängerzonen und Promenaden, kann der Konflikt Fuß- und Radverkehr mit der konsequenten Anwendung der folgenden Planungsgrundsätze weitgehend vermieden werden.

Tipp: Erfolgsversprechende Ansätze

- Der Radverkehr benötigt durchgängige, gut nachvollziehbare Führungen mit eindeutigen Übergängen der Führungsformen, um Gehwegfahren zu vermeiden.
- Gemeinsame Führungen des Fuß- und Radverkehrs (auch Gehweg „Radfahrerfrei“) sollten nur außerorts und bei geringen Fußverkehrsstärken vorgesehen werden.
- Bei Radwegen im Seitenraum sollte eine eindeutige Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr durch taktile Elemente sowie farbliche Unterschiede und Mindestbreiten für Gehwege (2,50 Meter) eingehalten werden.
- Aufstellflächen für den Radverkehr an Knotenpunkten sollten sich möglichst fahrbahnseitig befinden, insbesondere, um Konflikte mit den Führungselementen der Barrierefreiheit zu vermeiden.
- Einbahnstraßen sollten für Radfahrer möglichst in Gegenrichtung freigegeben werden, um illegales Gehwegfahren zu vermeiden.
- Bei wahlfreien Führungen kann für die schnellen Radfahrer das Fahren auf der Fahrbahn attraktiver gestaltet werden, indem z. B. die Kfz-Höchstgeschwindigkeit reduziert oder Schutzstreifen bzw. Piktogrammketten angeboten werden.
- Auf Haupttrouten des Radverkehrs sollten möglichst Alternativen zu Fußgängerzonen und Promenaden angeboten werden (siehe Beispiele).
- Es lohnt sich, Kampagnen für ein besseres Miteinander (Rücksichtskampagne, „Tu's aus Liebe“) zu starten.

9. RADFAHRER BEHINDERN BUSSE

Natürlich gibt es Konflikte zwischen Bus- und Radverkehr. Beide sind unterschiedlich schnell und ein Zusammenwirken auf den gleichen schmalen Busspuren bleibt nicht immer ohne Schwierigkeiten. Doch gibt es Lösungen für diese Probleme. Ebenso lohnt ein Blick auf die Synergieeffekte von Bus und Rad.

Welche Konflikte und Synergieeffekte gibt es überhaupt?

Für jeden Grundkonflikt gibt es eine Lösung:

- Konflikte zwischen Radverkehr und Bussen auf gemeinsamen Fahrstreifen erfordern die Möglichkeit, zu überholen, z. B. durch „Bus frei“-Radfahrstreifen.
- Vor den Lichtsignalanlagen im Zuge von Sonderfahrspuren sollte der Busverkehr vom Radverkehr entflochten werden.
- Bei Konflikten im Haltestellenbereich steht die Vermeidung von Konflikten mit den Fahrgästen im Vordergrund.
- Das Fahrrad kann den Bus im ländlichen Raum als Zubringer ergänzen, anstatt mit ihm zu konkurrieren.

Gemeinsame Führungen Fahrrad- und ÖPNV-freundlich gestalten.

Sind keine separaten Radwege vorhanden, muss der Radverkehr die Bussonderspur mitbenutzen. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn links von der Busspur ist nicht zulässig.⁴⁶ Nach Untersuchungen in Münster und Erfahrungsberichten aus anderen Städten ist eine Mitbenutzung von Busfahrstreifen durch Radfahrer weitgehend unproblematisch, wenn die Breite entweder schmal (3,00-3,25 m) oder ausreichend breit zum Überholen innerhalb des Busfahrstreifens (> 4,75 m) ist.⁴⁷ Da auf diesen breiten Bus-/Radspuren innerhalb des Fahrstreifens überholt werden kann, sind Konflikte, die aus unterschiedlicher Zielgeschwindigkeit von Rad- und Busverkehr resultieren, lösbar. Alternativ kann auf den schmalen Sonderfahrstreifen der Spieß umgedreht werden. Bei Radfahrstreifen mit dem Zusatz „Bus frei“, wie sie in Mannheim eingesetzt werden, kann der Bus die Radler überholen, indem er die Radspur verlässt.

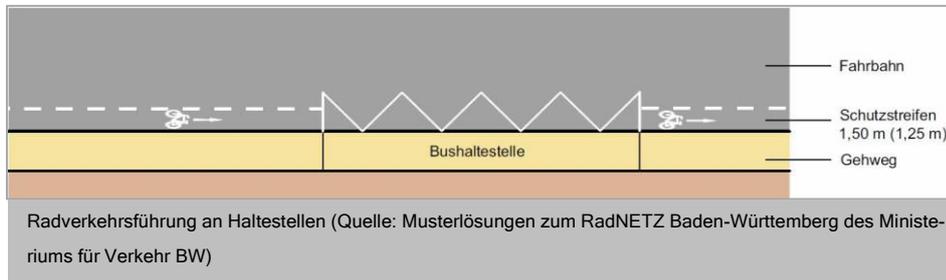


An Bushaltestellen können Konflikte vermieden werden

An Bushaltestellen gilt es, die ein- und aussteigenden Fahrgäste vor Konflikten mit dem Radverkehr zu schützen. Bei mehr als fünf Meter breiten Seitenräumen kann der Radverkehr hinter dem Wartehaus und der Wartefläche vorbeigeführt werden. Dies bedeutet einen Abschied von der Busbucht. Dadurch lässt sich häufig der entscheidende Platz gewinnen, Bus und Rad geraten nicht in Konflikt. Meistens ist aber der Seitenraum zu schmal, dann macht es eher Sinn, den Radverkehr auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen zu führen. Dies ist für den Bus-, Rad- und Fußverkehr die konfliktärmste Lösung.

⁴⁶ VwV-StVO; zu § 41 zu Zeichen 245 Bussonderfahrstreifen Absatz II. Satz 4

⁴⁷ Angenendt, W. u. a.: Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr. In: Stadtplanungsamt (Münster) (Hrsg.): Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung. Nr. 2 1995



Bus und Rad ergänzen sich

Wenn Rad- und Busverkehr so eine problematische Beziehung haben, warum führen dann immer mehr ÖPNV-Betriebe Leihfahrräder ein? Weil sie erkannt haben, dass sich beide Systeme ideal ergänzen. Zu stark mäandrierende Buslinien sind nicht nur unwirtschaftlich, sondern auch keine Werbung für den ÖPNV. So ist seit Juli 2019 die Sprottenflotte in Kiel unterwegs. Ab 2021 beginnt die Ausweitung des Systems nach Plön, Rendsburg, Eckernförde, Büdelsdorf und Preetz. Noch in anderer Hinsicht ist der Radverkehr in größeren Städten eine Ergänzung: Die Entlastung des ÖPNV in Spitzenzeiten durch Schüler- und Pendlerverkehr mit dem Fahrrad ist in vielen städtischen Ballungszentren ein durchaus gewünschter Effekt.



Bike+Ride an Bushaltestellen mit integrierten überdachten Anlagen
(Foto: Planungsbüro VIA)

Im ländlichen Raum ist die Situation oft eine andere. Hier lebt der ÖPNV überwiegend vom Schülerverkehr. Fahrradförderung kann aber auch hier neue Nutzerschichten erschließen. Pendler zum Beispiel können mit Bike+Ride Angeboten zum Umstieg motiviert werden. Gute Wege können die letzte Meile für Radfahrer attraktiv machen. In den letzten Jahren wurde eine Reihe von modernen Konzepten für den ländlichen ÖPNV entwickelt. In Schleswig-Holstein sind die Dörpsmobile⁴⁸ ein gutes Beispiel. Der Landkreis Bentheim in Niedersachsen hat ein Radverkehrskonzept für den ländlichen Raum entwickelt.⁴⁹ RAD.SH wird diese Beispiele aufbereiten und für eine ländlichen Mitgliedskommunen zur Verfügung stellen.

Im ländlichen Raum ist die Situation oft eine andere. Hier lebt der ÖPNV überwiegend vom Schülerverkehr. Fahrradförderung kann aber auch hier neue Nutzerschichten erschließen. Pendler zum Beispiel können mit Bike+Ride Angeboten zum Umstieg motiviert werden. Gute Wege können die letzte Meile für Radfahrer attraktiv machen. In den letzten Jahren wurde eine Reihe von modernen Konzepten für den ländlichen ÖPNV entwickelt. In Schleswig-Holstein sind die Dörpsmobile⁴⁸ ein gutes Beispiel. Der Landkreis Bentheim in Niedersachsen hat ein Radverkehrskonzept für den ländlichen Raum entwickelt.⁴⁹ RAD.SH wird diese Beispiele aufbereiten und für eine ländlichen Mitgliedskommunen zur Verfügung stellen.

⁴⁸ www.doerps-mobil.de

⁴⁹ Landkreis Grafschaft Bentheim: Radverkehrskonzept zur Fortentwicklung des fahrradfreundlichen Landkreises Grafschaft Bentheim, 2016. Abrufbar unter https://www.grafschaft-bentheim.de/pics/medien/1_1477644083/RADVERKEHRSKONZEPT.pdf

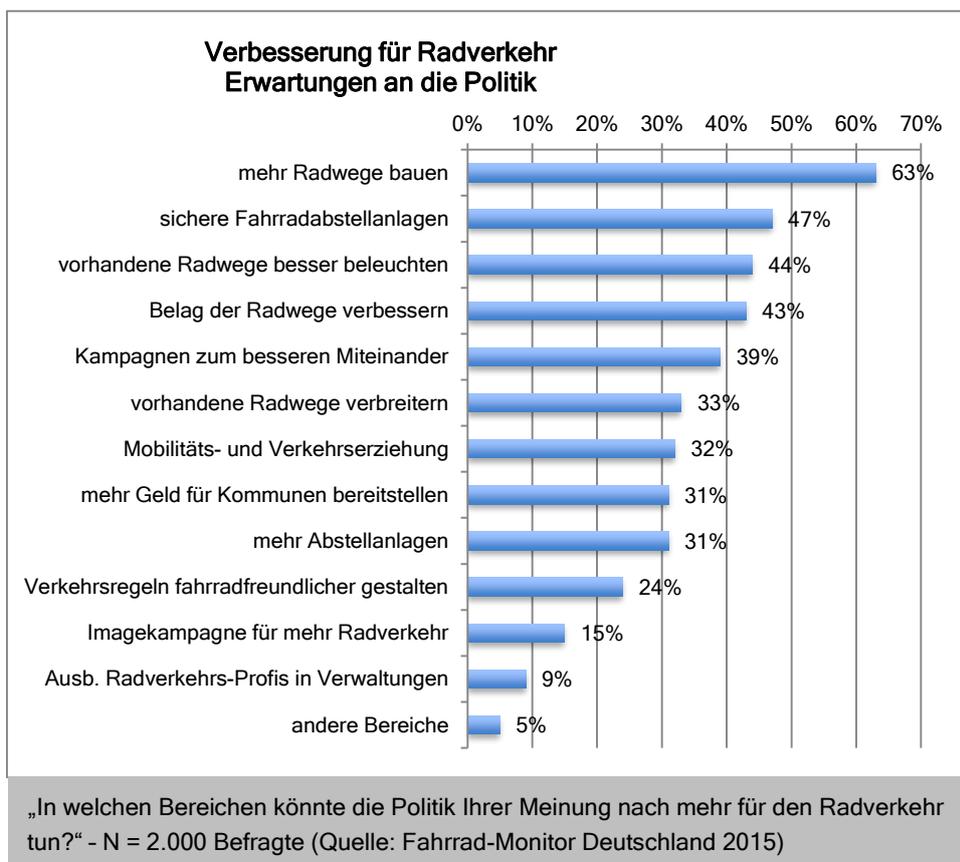
10. DAFÜR BEKOMMEN WIR KEINE MEHRHEIT IM GEMEINDERAT

Radverkehrsförderung ist mitunter ein Reizthema. Wegfallende Kfz-Stellplätze, Geschwindigkeitsreduktionen für den Kfz-Verkehr oder die Einrichtung von Fahrradstraßen führen zu Verstimmungen im Gemeinderat. Spätestens dann ist ein klares Bekenntnis zum Radverkehr gefordert. Hier gilt es, die wichtigsten Argumente zu vertreten:

- Die Mehrheit der Menschen will mehr Radverkehrsförderung.
- Eine Mehrheit akzeptiert auch Einschränkungen im Kfz-Verkehr.
- Ein Drittel der Menschen möchte das Rad in Zukunft häufiger nutzen.

Gute Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die Menschen und damit auch die Wählerinnen und Wähler sprechen sich überwiegend für mehr Radverkehrsförderung aus. Über 80 % aller Befragten wünschen sich laut Fahrrad-Monitor Deutschland 2015⁵⁰ eine verstärkte kommunale Radverkehrsförderung. Dabei werden auch konkrete Erwartungen an die Politik formuliert, wobei insbesondere Infrastrukturmaßnahmen einen hohen Stellenwert besitzen, wie die folgende Abbildung zeigt.



Da 80 % der Radverkehrsinfrastruktur in kommunaler Hand liegt, entscheidet sich überwiegend auf kommunaler Ebene, ob und wie Radverkehrsförderung bei den Bürgern ankommt.

50 BMVI: Fahrradmonitor Deutschland, 2015. Abrufbar unter http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUnd-Mobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publicationFile

Dass dies gelingt, zeigen die Städte und Gemeinden, die eine aktive Radverkehrspolitik betreiben: Kiel belegt bei den Städten zwischen 200.000 und 500.000 Einwohnern im ADFC Fahrradklimatest 2018 den 5. Rang von allen bundesdeutschen Städten⁵¹. Aber auch kleinere Kommunen wie Friedrichshafen und Tübingen sind attraktive Städte und Gemeinden mit hoher Lebensqualität, in denen Politik und Verwaltung im Sinne der Fahrradförderung an einem Strang ziehen.

Dies nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass auf kommunaler Ebene innerhalb einer Legislaturperiode auch mit relativ geringem finanziellem Aufwand spürbare und vorzeigbare Verbesserungen im Radverkehr erzielt werden können. Und nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ wird das Thema Radverkehr von den Medien sehr positiv aufgegriffen, denn es wird mit einem modernen, aktiven und gesunden Lebensstil assoziiert.

Dass zukünftig gut 30 % der Deutschen das Fahrrad noch häufiger für ihre Wege nutzen wollen (Fahrrad-Monitor 2015), sollte für die Politik ein Ansporn sein, dem Radverkehr einen höheren Stellenwert einzuräumen - trotz möglicher Widerstände im Stadt- oder Gemeinderat. Denn Lebensqualität ist ein Wählerthema, fahrradfreundliche Städte sind lebenswerte Städte, und das ist gleichzeitig ein Argument für Unternehmen und Betriebe, die darüber beispielsweise um Fachkräfte werben.

Tipp - Erfolgreiche Ansätze:

- Je weniger Radverkehrsförderung parteipolitisch wird, umso leichter lassen sich strategische Ziele formulieren und Maßnahmen realisieren.
- Politik sollte frühzeitig in Planungen eingebunden werden. Hierzu können Hintergrundgespräche mit Fraktionen und/oder verkehrspolitischen Sprechern geführt werden, beispielsweise zum rechtlichen Rahmen, in dem sich die Maßnahmen bewegen, oder auch zu Informationen zu Regelwerken.
- Gute Beispiele können in anderen AGFK-Kommunen eingeholt werden.
- Planungsradtouren mit der Politik zeigen, was woanders umsetzbar ist, wie Widerstände überwunden werden konnten und wie die Erfolge - nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für diejenigen, die die Entscheidungen getroffen haben - wirken.
- Austausch auf hohen Ebenen: Bürgermeister sollten sich mit anderen Bürgermeistern vernetzen, die bereits aktiv eine erfolgreiche Radverkehrspolitik betreiben.
- Ein temporärer Umbau von Straßen oder Verkehrsversuche sollten für eine bestimmte Zeitdauer vor einem Komplettumbau durchgeführt werden, um Ängste abzubauen und Effekte sichtbar zu machen.
- Wichtige zu gewinnende Partner und Multiplikatoren sind der Einzelhandel und Gewerbetreibende, die durch die Radverkehrsförderung profitieren.
- Die Medien sollten frühzeitig eingebunden werden, um über die Erfolge in der Radverkehrsförderung entsprechend zu berichten und auf die Aktivitäten der Kommune aufmerksam zu machen.

⁵¹ www.fahrradklima-test.de

DIE LETZTE SEITE

Fehlt Ihnen etwas? Haben Sie Vorschläge zur Handreichung?

Dann lassen Sie uns Ihre Anregungen und Ideen zukommen und gestalten Sie mit.
Gerne erwarten wir Ihre Rückmeldungen unter info@rad.sh.

Platz für Ihre Notizen

Hinweis: In dieser Handreichung wird - um die Textlänge knappzuhalten - keine geschlechtsspezifische Ansprache verwendet. Sie richtet sich an Leserinnen und Leser und schließt alle Geschlechter ein.

Impressum

Herausgeber: RAD.SH
Wolfskamp 49 - 24113 Kiel - info@rad.sh

Urheber: AGFK-BW

Originalgestaltung, Redaktion und Produktion: Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation, Planungsbüro VIA eG, tippingpoints GmbH

Die Überarbeitung für Schleswig-Holstein wurde von Dr. Thorben Prenzel, Geschäftsführer der RAD.SH, vorgenommen.

Die Rechte an Originalbildern, -Texten und -Darstellungen liegen, soweit nicht anders vermerkt, bei der AGFK-BW bzw. den jeweiligen Fotografen. Um die Textlänge knapp zu halten, wird keine geschlechtsspezifische Ansprache verwendet. Der Leitfaden richtet sich an Leserinnen und Leser.

Stand: Dezember 2019

Impressum