

Radverkehrsförderungspolitik lohnt sich

Die Niederländische Radverkehrspolitik.

**von Ruud Ditewig, Adviseur Verkeerskunde, Afdeling Verkeer en Vervoer
Stadt Utrecht, Dienst Stadsontwikkeling**

Einleitung

Fahrrad und Fußgänger erfüllen eine unverzichtbare Rolle im Verkehrssystem. Als Hauptverkehrsmittel, vor allem aber im Vor- und Nachtransport übernehmen sie einen wichtigen Teil aller Wege. Eine Politik zur Förderung von Fahrrad- und Fußgängerverkehr ist somit ein wichtiges Mittel zur Schaffung und zum Erhalt einer optimalen Erreichbarkeit. Darüber hinaus trägt sie aber auch dazu bei, eine ganze Reihe anderer Ziele aus unterschiedlichen Bereichen zu erreichen, wie die Förderung des Allgemeinwohls, Verkehrssicherheit, Umweltschutz, Gesundheitsförderung, eine sparsame Flächennutzung und die Erhaltung der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit der (Stadt-) Zentren. Darüber hinaus lohnt es sich auch Fahrrad und Fußgängerpolitik zu betreiben: sie ist wirtschaftlich, hat großen Rückhalt in der Bevölkerung und ist langfristig in der Tat erfolgreich beim Erreichen der vorgenannten Ziele.

Die Stellung des Fahrrades im niederländischen Verkehrssystem

Die zunehmende Autonutzung hat eine Reihe ungünstiger Nebeneffekte, wie Flächenverbrauch, Schadstoffemissionen und weitere Belastungen wie z. B. Lärm. Ebenso stellt das Auto durch seine Geschwindigkeit eine Bedrohung für die Verkehrssicherheit dar, vor allem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer.

Ungeachtet der zunehmenden Autonutzung erfüllt das Fahrrad noch immer eine wichtige Funktion bei der Verkehrsmittelwahl in den Niederlanden. So werden beispielsweise viel mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei handelt es sich vor allem um kürzere Wege (bis etwa 7,5 km). Auf diesen Entfernungen ist das Fahrrad aufgrund seiner Flexibilität das ideale Verkehrsmittel. Die Hälfte der heutzutage mit dem Auto zurückgelegten Wege führt nur über diese kurzen Entfernungen. Prinzipiell kann das Fahrrad einen großen Teil dieser Autofahrten ersetzen und damit einen wesentlichen Beitrag zur Begrenzung der Autonutzung leisten.

Fahrrad und Fußgänger vereinigen als Hauptverkehrsmittel jeweils einen wesentlichen Teil aller Wege auf sich, nämlich 27 und 18 %. Sie dominieren vor allem auf kurzen Entfernungen, aber ein Drittel der Wege bis 7,5 km wird immer noch mit dem Auto zurückgelegt; ein großer Teil hiervon könnte auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Gehen und Radfahren sind wichtige Teile von Wegeketten. Berechnet man den Modal-Split auf Basis aller Wege, einschließlich Vor- und Nachtransport, so ergibt sich, dass drei Viertel aller Wege auf den nichtmotorisierten Verkehr entfallen.

Dementsprechend wichtig ist der nichtmotorisierte Verkehr auch für den Öffentlichen Verkehr. Würde dafür gesorgt, dass Fahrräder überall dort zur Verfügung stehen wo sie gebraucht werden und würden quantitativ und qualitativ ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten bestehen, könnte die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs im verbindenden Verkehr um 14 % zunehmen.

Was bringt eine Radverkehrsförderungspolitik?

Radverkehrsförderungspolitik bringt viele Vorteile. Dabei handelt es sich um Vorteile in den Bereichen Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft.

Erreichbarkeit: Autos brauchen fahrend zwanzig bis dreißig mal soviel Platz wie Fahrräder, wodurch die Wahrscheinlichkeit, dass diese sich in den Zentren gegenseitig behindern viel größer ist als für Radfahrer oder für Fußgänger, die noch weniger Fläche benötigen. Dabei lassen sich über eine Ampel sechs mal mehr Radfahrer als Autos abwickeln. Dementsprechend sind Radfahrer in stark verdichteten Gebieten oft auch schneller. Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger stellt darüber hinaus auch keine große Barriere für andere Verkehrsteilnehmer dar, so dass die Erreichbarkeit aller Gebiete erhalten bleibt.

Verkehrssicherheit: Rad fahren und Gehen bedeuten keine Bedrohung für andere Straßennutzer und sind damit gut für die Verkehrssicherheit im Allgemeinen. Obwohl Radfahrer und Fußgänger verwundbarer sind als Autofahrer, hat sich doch gezeigt, dass sie keinem höheren Risiko ausgesetzt sind.

Teilnahme am gesellschaftlichen Leben: zu Fuß gehen und Rad fahren fördert die Selbstständigkeit insbesondere von Älteren und Kindern; es hat sich gezeigt, dass in Gebieten mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Tempo 30-Zonen) Kinder ein bis zwei Jahre früher selbstständig spielen und auch öfter draußen spielen. Ältere und Jüngere sind nicht nur abhängig vom Zugang zu Verkehrsformen, die keine großen Kosten verursachen oder bestimmte Fähigkeiten verlangen; mehr Fußgänger und Radfahrer sorgen auch für eine größere soziale Sicherheit, so dass weniger Hindernisse einer Teilnahme am öffentlichen Leben entgegenstehen.

Umwelt: würden die verlagerbaren Autofahrten durch den nichtmotorisierten Verkehr ersetzt, könnten 6 % der Autokilometer eingespart werden. Der hieraus resultierende Gewinn für die Umwelt ist weit aus größer, da kurze Fahrten die Umwelt verhältnismäßig stärker belasten als lange Fahrten.

Gesundheit: Menschen die regelmäßig Rad fahren haben im Mittel ein um 50 % geringeres Herzinfarkttrisiko. Auch wirken Rad fahren und Laufen stressabbauend.

Wirtschaft: Die Befürchtung, dass in für den Autoverkehr gesperrten Stadt- oder Einkaufszentren die Umsätze zurückgehen könnten hat sich in den Niederlanden meistens als unbegründet herausgestellt. Es hat sich gezeigt, dass Einkaufszentren bei einer guten Erreichbarkeit mit Öffentlichen Verkehrsmitteln und mit dem Fahrrad ausgezeichnet funktionieren können. Dies gilt nicht nur für die historischen Stadtkerne, wie das Zentrum von Utrecht, sondern auch für moderne Einkaufszentren wie in Houten. Weiterhin hat sich gezeigt, dass Radfahrer und Fußgänger zwar pro Einkauf weniger ausgeben, dafür besuchen sie aber das Einkaufszentrum viel öfter.

Eine lenkende Politik der Regierung

In den verschiedenen Kommunen bestanden über die Jahre hinweg Unterschiede in der Intensität und Philosophie bezüglich der Behandlung des nichtmotorisierten Verkehrs. Vergleicht man verschiedene Kennziffern des Verkehrs über einen längeren Zeitraum, so zeigen sich sehr deutlich die Auswirkungen einer Politik für den nichtmotorisierten Verkehr. Im Vergleich zeigt sich, dass in Städten ohne aktive Radverkehrspolitik langfristig der Radverkehrsanteil weniger stark steigt, als in Städten, in denen eine aktive Radverkehrspolitik betrieben wird. Weiterhin ist eine Politik für das zu Fuß gehen und Radfahren logischerweise auch viel billiger als für das Auto und den Öffentlichen Verkehr. Bei der Infrastruktur sind die Kosten des Autoverkehrs um den Faktor zehn höher; für Abstellanlagen gilt, dass die Kosten beim Auto bei gleicher Qualität fünfzehn mal höher sind als beim Fahrrad. Beim Öffentlichen Verkehr muss ein Teil der Betriebskosten vom Staat getragen werden. Maßnahmen für Fußgänger und Radfahrer können sich schlussendlich auch noch einer breiten öffentlichen Unterstützung sicher sein. 87 % der Niederländer sind der Meinung, dass der nichtmotorisierte Verkehr eine bevorzugte Behandlung gegenüber dem Auto erhalten muss; 85 % finden, dass mehr Geld in sichere und attraktive Fahrradrouten gesteckt werden muss.

Bis zum Ende der siebziger Jahre zielte die Radverkehrspolitik im wesentlichen darauf ab, die Sicherheit für Radfahrer zu verbessern. Hierzu wurden separate Radwege mit spezifischen Sicherheitsvorkehrungen an Kreuzungen angelegt. Danach hat sich der Ansatz der Radverkehrspolitik allmählich verbreitert. Dabei konzentrierte man sich zunächst auf qualitativ hochwertige Velorouten. Später kam dann die Erkenntnis, dass zusammenhängende Radwegenetze dem Qualitätsniveau der Radverkehrsanlagen noch mehr zugute kommen.

Die "SVV II-Politik" (SVV ist die Abkürzung für "Struktuurschema Verkeer en Vervoer", ein verkehrspolitisches Programm des Ministeriums für Raumordnung) versuchte vor allen Dingen die Konkurrenzsituation des Fahrrades gegenüber dem Auto zu verbessern. Dabei ging es nicht nur um gute Infrastruktur und die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer. Auch die Verknüpfung zwischen Fahrrad und Öffentlichem Verkehr wurde berücksichtigt. Das Fahrrad erfüllt nämlich eine wichtige Funktion im Vor- und Nachtransport des Öffentlichen Verkehrs. Die Politik richtete sich auch darauf, mehr und diebstahlsicherere Fahrradabstellanlagen zu schaffen.

Die Radverkehrspolitik des SVV II wurde im "Masterplan Fiets" (MPF) näher ausgearbeitet. Hauptzielsetzung des MPF war die Förderung der Fahrradnutzung bei gleichzeitiger Vergrößerung der Sicher-

heit und Attraktivität der Fahrradnutzung. Diese Zielsetzung wurde in eine Reihe (quantitativer) Zielsetzungen umgesetzt, und zwar bezüglich Umstieg vom Auto auf das Fahrrad (gegebenenfalls einschließlich Öffentlicher Verkehr), Sicherheit, Diebstahlvorbeugung und Kommunikation. Das Projekt lief von 1990 bis 1997 und brachte eine Vielzahl von Untersuchungen und Veröffentlichungen hervor, die die Zielgruppen mit Instrumenten zur Verbesserung der Stellung des Fahrradverkehrs versorgten.

Im NVVP ("Nationaal Verkeer- en Vervoerplan", ein nationaler Verkehrsentwicklungsplan des Ministeriums für Raumordnung, der derzeit entwickelt wird) werden die Ausgangspunkte des SVV II bezüglich der Radverkehrspolitik größtenteils aufrecht erhalten. Die Bedeutung des Fahrrades auf kurzen Distanzen (bis ca. 7,5 km) wird betont. Mit Hilfe des Projekts "Kurze Fahrten" versucht man die Nutzung von anderen Verkehrsmitteln als dem Auto auf diesen Entfernungen zu fördern. Ein Ortswechsel mit dem Fahrrad oder zu Fuß ist hier viel eher eine Alternative als die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel. Auch betont man die Bedeutung des Fahrrades im Vor- und Nachtransport zum Öffentlichen Verkehr. Für Wegekettten, denen dem NVVP zu Folge eine Schlüsselrolle zukommen wird, kann das Fahrrad eine wichtige Rolle spielen.

Im NVVP wird ein wesentlicher Teil der Verantwortung im Verkehrsbereich dezentralisiert. Unter der Bezeichnung "Verwaltung nach Maß" dezentralisiert der NVVP die Verwaltung der Finanzen auf die Provinzen und die Regionen. Der Ansatz besteht darin, Radverkehrsanlagen vielfach aus diesen dezentralen Mitteln zu finanzieren. Es wird davon ausgegangen, dass die dezentralen Verwaltungen ihre eigene Radverkehrspolitik betreiben. Die Berücksichtigung der Radfahrer im NVVP ist dann auch von eher genereller Art.

Dennoch wird die Radverkehrspolitik als essenzieller Bestandteil des Plans bezeichnet. Das beinhaltet auch, dass die dezentralen Verwaltungen in ihren zukünftigen Verkehrsplanungen den Fahrradverkehr beachten müssen.

Die Utrechter Radverkehrspolitik

Einleitung

Um die Lebensqualität der Stadt zu erhalten muss der Autoverkehr in der Stadt zurückgehen. Fahrrad und Öffentlicher Verkehr müssen einen Teil dieses Autoverkehrs ersetzen. Um dies zu bewerkstelligen ist eine steuernde Politik nötig. Eine kompakte Stadt mit relativ kurzen Wegen und einem feinmaschigen Radverkehrsnetz von guter Qualität ist eines der Instrumente um dieses zu realisieren.

Die Radverkehrsanlagen in der Stadt bestehen aus einem feinmaschigen erschließenden Radverkehrsnetz und einem städtischen Hauptradverkehrsnetz, ergänzt um ein Netzwerk von Fahrradabstellanlagen (*Anmerkung des Übersetzers: mit Letzterem sind nach niederländischem Verständnis insbesondere auch bewachte Fahrradabstellanlagen gemeint*).

Im Vergleich zu anderen Großstädten in den Niederlanden spielt das Fahrrad schon derzeit eine herausragende Rolle im Utrechter Verkehrssystem. Bis zu einer Entfernung von 2,5 Kilometer beträgt der

Radverkehrsanteil am Modal Split 37 % an allen Wegen; von 2,5 km 44 % und von 5 bis 7,5 Kilometer 24 %. Oberhalb von 7,5 Kilometer sinkt der Anteil stark. Das bedeutet, dass die Chancen für einen hohen Radverkehrsanteil im Modal Split im Entfernungsbereich bis 7,5 Kilometer liegen.

Raumordnung

Der Bedarf an Wohnungen, Büros und Gewerbeflächen ist in der Region Utrecht unvermindert groß. Die Stadt hat als Hauptzielsetzung der Raumordnung formuliert, dass die Reiseweiten so kurz wie möglich zu halten sind. In diesem Modell der kompakten Stadt haben Fahrrad und Öffentlicher Verkehr die besten Chancen beim Streben nach einer Reduktion des Autoverkehrs.

Ein anderes Hauptziel ist die Verminderung des nicht notwendigen Autoverkehrs durch das Angebot attraktiver Alternativen. Gute Radverkehrsanlagen und Einrichtungen für die Nutzer des Öffentlichen Verkehrs spielen hierbei eine große Rolle.

Das Radverkehrsnetz

Wie bereits erwähnt, besteht das Radverkehrsnetz aus einem feinmaschigen Erschließungsnetz und einem stadtweiten Netz hochwertiger Velorouten.

An die Qualität des Erschließungsnetzes werden keine besonderen Anforderungen gestellt, außer dass es gut befahrbar sein muss. Es wird ein Erschließungsnetz mit einer Maschenweite von 400 Metern angestrebt. Über das Sekundärradverkehrsnetz ist dann mit nur minimalen Umwegen schnell das Hauptradverkehrsnetz zu erreichen. Das Hauptradverkehrsnetz verbindet alle relevanten Quellen und Ziele der Stadt.

Das Hauptradverkehrsnetz muss fünf Hauptanforderungen erfüllen. Diese sind: Zusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit und Komfort. Nachfolgend werden diese fünf Hauptanforderungen kurz erläutert:

Zusammenhang

Ein Radverkehrsnetz muss Quellen und Ziele des Radverkehrs logisch miteinander verknüpfen.

Direktheit

Umwege sind auf ein Minimum zu begrenzen, da die Reisezeit für Radfahrer ein wichtiger Faktor ist.

Attraktivität

Ein Radverkehrsnetz muss einen für sich werbenden und attraktiven Charakter haben. Die Wiedererkennbarkeit der Routen und die soziale Sicherheit sind wichtige Faktoren.

Sicherheit

Sowohl die Verkehrssicherheit als auch die soziale Sicherheit müssen gewährleistet sein.

Komfort

Eine Radverkehrsanlage kann im Streckenverlauf ausgezeichnet sein, aber wenn Mängel oder Problempunkte zu Verzögerungen führen, werden diese Radverkehrsanlagen dennoch wenig genutzt werden.

(Anmerkung des Übersetzers: Diese fünf Hauptanforderungen wurden als Ergebnisse des Masterplan Fiets formuliert. Sie finden sich in dem Radverkehrsplanungshandbuch "Tekenen voor de fiets", das unter dem Titel "Radverkehrsplanung von A-Z" auch in Deutsch erhältlich ist)

Fahrradabstellanlagen

Sowohl an der Quelle als auch am Ziel müssen Fahrradabstellanlagen vorhanden sein.

Die Quelle ist im allgemeinen die Wohnung. Die meisten Wohnungen haben zwar einen Fahrradabstellraum, aber in den älteren Vierteln (überwiegend aus dem 19. Jahrhundert) sind die Wohnungen nicht hierauf eingerichtet. In einem Utrechter Wohnviertel mit vielen derartigen Wohnungen, der sogenannten "Vogelenbuurt" (*Anmerkung des Übersetzers: "Vogelsiedlung", da die Straßen Vogelnamen tragen*) sind viele Nachbarschaftsabstellanlagen realisiert worden. Diese Abstellanlagen sind sowohl innerhalb von Gebäuden als auch im Straßenraum angelegt worden. Die in Gebäuden gelegenen Abstellanlagen sind unbewachte aber abgeschlossene Abstellräume. Bei den Abstellanlagen im Straßenraum handelt es sich um abschließbare "Fahrradtrommeln". Für die Nutzung beider Anlagentypen wird eine Benutzungsgebühr erhoben. Die Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft der Stadt Utrecht betreibt diese Abstellanlagen.

Bei den großen Zielen, wie Einkaufszentren und Bahnhöfen, werden bewachte Fahrradstationen errichtet. In Utrecht gibt es derzeit acht bewachte Fahrradstationen. Eine Ausweitung in Form einer Fahrradumsteigestation am Rande der Innenstadt ist geplant.

Übersetzung aus dem Niederländischen:

Ulrich Kalle, Planerbüro Südstadt / P3 Agentur