



Fahrradkommunalkonferenz 2013

Kurzbericht der AG 3 Topographie/Pedelecs

Referentinnen: Alessia Mainardi (Stadt Solingen), Martina Hertel (Difu)

Moderation: Thomas Kiel (Deutscher Städtetag)

Topografie

Zunächst führte uns Alessia Mainardi, Stadt Solingen, ins Thema ein: „Topografie: (k)ein Hindernis für die Radverkehrsförderung“.

Im Städtevergleich zeigt sich, dass Topografie zwar ein wichtiger Einflussfaktor auf den modal split ist, aber nicht der Einzige. In Städten mit großen Höhenunterschieden wird deutlich weniger oft Fahrrad gefahren als in flacheren Städten.

In der Praxis stellen sich für den Radverkehr bergauf und bergab ganz unterschiedliche Anforderungen. Wo schneller gefahren wird, passieren Unfälle. Alleinunfälle gibt's massenhaft, aber kaum einer findet sich in der Statistik. Bergauf sind Radfahrer langsam – hier bewähren sich einseitige Radfahrstreifen, die Freigabe von Fußwegen, Parallelaufstiege, technische Aufstiegshilfen (z.B. Seilbahnen, ÖPNV, Aufzüge) und längere Räumzeiten an Ampeln. Bergab sind Radfahrer schneller, und können eher im Mischverkehr mit Kfz geführt werden. In engen, kurvigen Straßen sollte man die Mittellinie weglassen. Wo Schutz- oder Radfahrstreifen angelegt werden, müssen sie überbreit sein, und zum Linksabbiegen benötigen Radfahrer Aufstellspuren zum Einordnen, wobei Radfahrer bei Gefälle als Linksabbieger auch schlecht Zeichen geben können, weil man beide Hände am Lenker behalten sollte.

Wie lässt sich nun in einer Stadt wie Solingen Radverkehrsförderung betreiben – einer Industriestadt mit großen Höhenunterschieden, ohne Fahrradkultur und mit wenig Geld (Nothaushalt)? Benannt wurden Markierungslösungen (die halten allerdings nur auf guten Fahrbahnen) und die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen. Die Schilder „Radfahrer frei“ sind eine Marketing-Maßnahme, gegen die kein Kämmerer was sagen kann. Stillgelegte Eisenbahntrassen sind ideal trassiert. Außerdem ist jede Fahrbahndecke irgendwann mal fällig zur Erneuerung, und dann werden „planerische Dinge“ denkbar und möglich, die man vorher nicht umsetzen konnte. Zum Thema Oberflächenbeläge fand in der anschließenden intensiven Diskussion ein sehr fundierter Erfahrungsaustausch statt.

Die größten Hürden gegen Fahrradförderung in topografisch schwierigen Gebieten sind die Hürden in den Köpfen: Ignoranz. Die ärgsten Probleme sind an den Grenzen, wo sich vorher keiner zuständig fühlt. Die ganz dicken Bretter wie Winterdienst kommen erst am Ende einer langen Entwicklung.

Die abschließende Debatte galt darauf den wesentlichen Hinderungsgründen für eine Fahrradförderung in topographisch bewegten Städten. Die Beiträge aus dem Teilnehmerkreis (siehe nachstehende Tabelle) wurden vom Moderator notiert und anschließend sortiert.

Ergebnisse Arbeitsgruppe 3 Topographie/Pedelecs

Was sehen Sie als wesentliche Hinderungsgründe für eine Fahrradförderung in topographisch bewegten Städten?

Objektive städtebauliche Faktoren/landschaftliche Gegebenheiten:

- Platzbedarf
- Schmale, historische Straßen innerorts
- Schmale Straßenquerschnitte außerorts
- Grundstückszufahren an Gefällestrecken
- Naturschutzrechtliche Belange (Streckenführung, Befestigung)

Mobilitätsfaktoren:

- Begrenzte Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV (i.d.R. < 2 Fahrräder)

Finanzen:

- Erhöhter Finanzierungsbedarf
- Kein Geld (in kl. Landgemeinden)

Subjektive Faktoren der Nutzerinnen und Nutzer

- Einsicht & Wissen
- Faulheit der Nutzerinnen und Nutzer (Innerer Schweinehund)
- Anstrengung/„Verschwitzt“ zum Termin

Soziale/politische Faktoren (Weiche Faktoren)

- Fehlende Fahrradkultur
- Teilweise fehlende Radkultur (der Politik und der Bürgerinnen und Bürger)
- Behördliche Einschränkungen
- Hürden in den Köpfen (speziell politischer Entscheidungsträger)
- Der Glaube, dass es Hinderungsgründe gibt!
- Politische Unverständnis (Ignoranz der Topographie)
- Fast 100 % autofahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Verwaltung und Stadtrat
- Fehlende Familienfreundlichkeit

Nennungen der Arbeitsgruppenmitglieder (Karten an Pinnwand, Sortierung nach Überschriften durch Moderator, Reihenfolge beinhaltet keine Wertung, Doppelnennungen sind beibehalten)

Pedelecs

Die Einführung zum Thema „Pedelecs - neuen Chancen für den Radverkehr“ übernahm Martina Hertel (Difu). Sie liegen in der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs, den Fahrrädern mit Tretunterstützung bis 25 km/h. Pedelecs haben vor allem im Vergleich zum klassischen Fahrrad eine größere Reichweite. Hier gibt es quasi den umgekehrten Effekt wie beim E-Auto: Mit Pedelecs kommt man weiter als beim Fahrrad.

Wenn es das Pedelec schafft, sich in topografisch schwierigen Räumen durchzusetzen, „dann passiert richtig was im Modal Split“. Für Berufspendler werden längere Distanzen fahradaffin, die Nutzung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr und für die Familienmobilität wird leichter, Senioren und körperlich Eingeschränkte bekommen die Chance nochmals Rad zu fahren („Wiedereinsteiger“). Pedelecs sind eine weitere Option für Ausflügler und Touristen, und auch in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr (Einzugsbereich). Aus Untersuchungen zur Nutzerstruktur weiß man, dass Pedelecs längst kein reines Freizeitfahrzeug mehr sind.

Schwerpunkt der anschließenden Debatte war die Frage, „was kommt auf die Kommunen zu?“ Als wichtigste Herausforderung wurde das Fahrradparken benannt (sicher abschließbar, leicht zugänglich), und es ging um die Frage der Radwegbreiten („ERA-Maße unbedingt einhalten“). In der Abschlussmoderation kam von Thomas Kiel (Deutscher Städtetag) noch eine weitere Sicht: „Brauchen wir vielleicht auch pedelecgängige Verbindungen, um auch die schnellen Fahrräder auszufahren?“

Auch die abschließende Debatte im Teilnehmerkreis zu den Möglichkeiten für eine Förderung von Pedelecs wurde vom Moderator festgehalten und anschließend sortiert:

<p>Ergebnisse Arbeitsgruppe 3 Topographie/Pedelecs</p> <p>Welche geeigneten Möglichkeiten sehen Sie für eine Förderung von Pedelecs?</p>
<p>Regelungsbedarf / StVO / Normung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gegenseitige Rücksichtnahme in einem gemeinsamen Raum <u>ohne</u> Trennung - Konsequente Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) - Konsequente „normale“ Radverkehrsförderung fördert auch Pedelec-Nutzung - Keine zu hohen Anforderungen an Radwege
<p>Politische Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autos bremsen - Preisgünstigere Pedelecs - „Jedem sein Pedelec“ (analog Anspruch auf Kitaplatz)
<p>Vorbildfunktion der Verwaltung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bürgermeister/in fährt Pedelec - Imageverbesserung - Pedelecs als Dienstfahrzeug - Pedelecs als Dienstfahrräder
<p>Abstellanlagen / Leihsysteme</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sichere Abstellanlagen - Pedelec-geeignete Abstellanlagen - Pedelec-Leihfahrradsystem
<p>Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung von Pedelecs für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei Unternehmen - Aktive Wirtschaftsförderung für „neue Mobilität“ versus „fossile Mobilität“
<p>Nennungen der Arbeitsgruppenmitglieder (Karten an Pinnwand, Sortierung nach Überschriften durch Moderator, Reihenfolge beinhaltet keine Wertung, Doppelnennungen sind beibehalten)</p>