

Fahrradkommunalkonferenz 2018

Kurzbericht zur AG 4: „Radfahren außerhalb der Großstädte zur Normalität machen“

Moderation

Sebastian Bührmann, Deutsches Institut für Urbanistik, Fahrradakademie

Referenten

Thimo Weitemeier, Stadtbaurat Nordhorn, Vorstand AGFK Niedersachsen/Bremen e.V., 1. Stellvertreter
Fahrradstadt Nordhorn

Marco Schwab, Landkreis Göppingen

Zwischen Achse und Alb – Radverkehrsförderung im Spannungsfeld Stadt-Land am Beispiel des Landkreises Göppingen

Mit einer kurzen Umfrage zur Einwohnerzahl der Städte, aus denen die Teilnehmenden nach Osnabrück angereist waren, leitete Sebastian Bührmann die Arbeitsgruppe zum Thema „Radfahren außerhalb der Großstädte zur Normalität machen“ ein. Nur sehr wenige hoben die Hand, um zu signalisieren, dass sie in Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohnern arbeiten. Es waren überwiegend Konferenzteilnehmer aus mittelgroßen Kommunen und Mitarbeiter aus Landkreisen, die sich für Radverkehr außerhalb von Großstädten interessierten. Obgleich dort vielfach das Auto die Alltagsmobilität dominiert, gibt es jedoch auch traditionelle Fahrradregionen (Stadt Nordhorn/Grafschaft Bentheim) und Landkreise (z.B. Göppingen), die zeigen, dass im Radverkehr viel Potenzial steckt und die Autonutzung für viele Wegezwecke keine Zwangsläufigkeit ist.

Fahrradstadt Nordhorn – „Fahrradfahren macht Spaß und ist Lebensqualität“

Thimo Weitemeier hob vorab hervor, dass die zwei Alleinstellungsmerkmale der Stadt Nordhorn als Wasser- und als Fahrradstadt etwas miteinander zu tun hätten und verwies damit auf die Kanalachsen der Stadt, die früher für den Handel genutzt wurden und an denen heute Radwege unter großen Alleebäumen entlang geleitet werden können. Dass der Radverkehr in Nordhorn so vorbildlich funktioniert – Fahrradverkehr macht 40% im Modal Split aus – , hat seiner Ansicht nach einerseits mit dieser guten vorhandenen Infrastruktur zu tun und ist andererseits durchaus auch auf die geographische Nähe zu den Niederlanden zurückzuführen. Dies sind gute Grundlagen für die Weiterentwicklung des Radverkehrs. Radverkehr in Nordhorn wird auch als emotionales Thema gesehen. Die Stadt hat zum Beispiel davon Abstand genommen, Radwege überwiegend entlang von Bundesstraßen zu bauen, weil es für die Radfahrenden auch auf das emotional positive Erlebnis, auf schönen Wegen zu fahren, ankommt und nicht nur auf die kürzesten Entfernungen. Mit gut beleuchteten Radwegen sollen außerdem Angsträume vermieden werden. Generell geht es um die Botschaft „Fahrradfahren macht Spaß und ist Lebensqualität“.

Konkrete Maßnahmen der Stadt sind dabei unter anderem kleine Häuschen am Rand der Radwege, die für Pausen und als Regenunterstand genutzt werden können, Einbahnstraßen die für Fahrradfahrende frei sind, Fußgängerzonen, die für den Radverkehr geöffnet wurden, Vorfahrt für Radfahrende an vielen Kreuzungen, ein Fietsenbus, der mit Anhänger Radelnde mit ihren Fahrrädern zu größere Touren bringt, durchdachte Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen bei denen auch schon mal der Bürgermeister 3 Wochen lang nur mit dem Fahrrad unterwegs ist und auch Abstellanlagen zu deren Gunsten Parkplätze weichen müssen. Dass besonders letzteres kein Drama sein muss, sondern durchaus positiv aufgefasst werden kann, liegt nach Erfahrung von Thimo Weitemeier an dem positiven Image, das in Nordhorn beim Thema Radverkehr grundsätzlich mitschwingt.

Neben all diesen positiven Entwicklungen gibt es aber auch in Nordhorn Schwierigkeiten und Rückschritte. So kamen die „Schutzstreifen außerorts“ im Rahmen eines Modellvorhabens durchaus sehr gut bei allen Beteiligten an, müssen aber nun demarkiert werden, da sie bisher keinen Eingang in die StVO gefunden haben. Zu diesem Punkt gab es noch eine lebhafte Diskussion, in der die Hoffnung geäußert wurde, dass dieses Thema noch einmal differenziert diskutiert wird. Unterschiedliche Meinungen wurden dann geäußert mit Blick auf die Möglichkeiten Radwege entlang von Bundesstraßen zu bauen oder sie durchs Grüne führen zu lassen. Die Attraktivität von Radwegen, die nicht parallel zur Straße verlaufen, wurde von einigen nur für die Frühlings- und Sommermonate gesehen, im Winter sei es für die wenigsten schön, solche Wege zu nutzen. Auch müsse die soziale Sicherheit mitgedacht werden und der Entstehung von Angsträumen zum Beispiel durch ausreichende Wegbeleuchtung entgegen gewirkt werden. Diskutiert wurde außerdem, ob nicht eine damit einhergehende Trennung von Rad- und Autoverkehr ein Signal in die falsche Richtung sei und es nicht die bessere Strategie sein könnte, Radwege an die Straße zu holen. Einigkeit bestand abschließend darin, dass Nordhorns Nähe zu den Niederlanden ein relevanter Faktor sei und man sich an der Herangehensweise der Niederländer orientieren sollte. Als Beispiel wurden die Strategien dort angeführt, die zur Entlastung im MIV auch neue Überlegungen beispielsweise über das Verleihen von E-Bikes an Pendler mit einbeziehen.

Zwischen Achse und Alb – Radverkehrsförderung im Spannungsfeld Stadt-Land am Beispiel des Landkreises Göppingen

Dass man auch unter schwierigeren Voraussetzungen den Radverkehr einer ländlichen Region erfolgreich stärken kann, machte Marco Schwab dann nachmittags in seinem Vortrag deutlich. Er ist zuständig für den Radverkehr im Landkreis Göppingen am Schwäbischen Albtrauf in der Nähe von Stuttgart. Topographisch bedingt und mit Blick auf die historischen Begebenheiten kommt dem Radverkehr hier eher eine Randbedeutung zu. 2013 aber wurde der Landkreis Göppingen als Fahrradfreundliche Region zertifiziert und ist damit nun Vorreiter in Baden-Württemberg. Die Initialzündung für den Weg dorthin wurde 2009 mit der Neubeschilderung der touristischen Filztalroute gelegt, gefolgt von der Beauftragung einer Radverkehrskonzeption im Jahr 2010 – damals einem Novum in Baden Württemberg – und dem Beschluss eines Radwegeförderprogramms 2012.

Marco Schwab betonte gleich zu Beginn, dass touristische Radrouten im Landkreis Göppingen eine große Rolle spielen. Beim Thema touristische Routen könne, so Schwab, die Politik leicht mitgenommen werden, es sei oft der erste Anstoß in die richtige Richtung auf den dann weitere Maßnahmen folgen. Im Landkreis Göppingen waren es mehr als 450 solcher Maßnahmen, die seit 2009 umgesetzt wurden. Diese betrafen neben neuer Beschilderung von Routen und Bike + Ride-Anlagen vor allem die Markierungen beispielsweise bei Querungshilfen an Ortseingängen. Aber auch Maßnahmen fernab von Infrastruktur und Straßenplanung sind wichtig für die Qualität der Radverkehrsförderung im Landkreis Göppingen. So wurden 2012 und 2016 erfolgreich Radaktionstage umgesetzt und 2018 an der Aktion „Stadtradeln“ teilgenommen.

Besondere Bedeutung käme laut Marco Schwab in der Radverkehrsförderung auch den Kooperationspartnern zu, deren Zusammenarbeit er als sehr wichtig erachtet. Positiv sah er vor allem die Kooperation mit der AGFK Baden Württemberg, aber auch mit den Städten und Gemeinden und den Nachbarkreisen. Wichtig sei ein regelmäßiger Austausch unter den Kooperationspartnern. So gibt es im Landkreis Göppingen beispielsweise das Format der Nachbarschaftsgruppen, das initiiert wurde vor dem Hintergrund, dass nicht alle 38 Kommunen an einen Tisch kommen können. Bei der Radverkehrsförderung im Kontext der Stadt-Umland-Beziehung seien die vielen beteiligten Akteure und Betroffenen oft eine koordinatorische Herausforderung, bei der sich die Unterstützung durch das Land Baden Württemberg durchaus als hilfreich erweist. Nachfragen der Teilnehmer nach den Reaktionen der Nachbar-Landkreise auf die Fortschritte im Landkreis Göppingen, konnte Marco Schwab mit dem Hinweis auf zwei angrenzenden Landkreisen beantworten, die ebenfalls ihre Radwegsbeschilderung angepasst haben und insgesamt positiven Zuspruch zeigen. Allerdings gäbe es nach wie vor Radwege, die an der Landkreisgrenze endeten. Daraufhin entstand eine Diskussion über die organisatorischen

Strukturen, die die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure verbessern würden und über sinnvolle Möglichkeiten, an welchen Ämtern man den Radverkehr ansiedeln sollte, um die Koordinierung zu vereinfachen. Im Landkreis Göppingen habe sich beispielsweise das „Amt für Mobilität“ als gute Lösung erwiesen, da die Mitarbeiter hier recht frei agieren können.

Beide Referenten waren sich einig in der Aussage, dass die Förderung des Radverkehrs in ihrer Heimat nicht am Geld scheitere sondern auch an Schwierigkeiten der Personalgewinnung. Auch die Kooperation zwischen vielen verschiedenen Akteuren ist eine Herausforderung und verlangsamt manche Prozesse. Einig waren sich Referenten und Teilnehmende, dass es darum gehe, ohne Druck und erhobenen Zeigefinger positive Akteure für eine fahrradfreundliche Bewusstseinsänderung zu gewinnen.

Osnabrück, 20.11.2018

Dokumentation: Christiane Claus (Difu)