

Warum das Radfahren in Großstädten boomt

Studie von Martin Lanzendorf und Annika Busch-Geertsema: Kampagnen und Infrastrukturmaßnahmen müssen Hand in Hand gehen



Frankfurt:
Radweg, der in zwei
Richtungen zu befahren ist
(Konrad-Adenauer-Straße).
Foto: Torsten Willner, ADFC.

Fahrradfahren ist „in“: Immer mehr Menschen steigen zum Beispiel für den Weg zur Arbeit auf das Zweirad um. Der Vorteil gegenüber dem Pkw liegt auf der Hand: weniger Lärm, weniger Feinstaub, weniger Kosten – und für den Radler mehr Spaß und Fitness. Seit den 90er Jahren werben auch deutsche Großstädte aktiv fürs Radfahren. Mit welchem Erfolg, das haben der Frankfurter Mobilitätsforscher Martin Lanzendorf und seine Mitarbeiterin Annika Busch-Geertsema untersucht.

Einst Domäne der Grünen, ist es längst überparteilich Konsens in der Kommunalpolitik: Das Fahrrad ist ein wichtiges innerstädtisches Verkehrsmittel. Doch wie viel dafür getan wird, hing lange Zeit dann doch von der Couleur der Stadtregierung ab – und auch von der Größe der Stadt. Kleinere Städte haben sich viel früher auf den Weg gemacht, um mit Fahrradwegen und Umbauten mehr Sicherheit und Komfort für Radfahrer zu schaffen und mit entsprechenden Kampagnen dafür zu werben. Für deutsche Großstädte schien das lange Zeit nicht im Fokus zu stehen, hier legte man mehr Wert auf den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Erst spät wurde man hier aktiv und folgte damit internationalen Vorbildern wie London oder Kopenhagen.

Vier deutsche Städte nahmen Professor Martin Lanzendorf und Annika Busch-Geertsema ins Visier: Frankfurt, Berlin, München und Hamburg. Untersucht wurden Politik und Kommunikation dieser Städte, die bei allen Unterschieden gemeinsam haben, dass sie ernsthafte Anstrengungen vorweisen können, das Radfahren zu stärken. Als Datengrundlage für den Effekt dieser Anstrengungen diente die Mobilitätsstudie, die das Sozialforschungsinstitut infas regelmäßig im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durchführt, in deren Rahmen auch genauere regionale Stichproben gezogen werden – gerade auch für große Städte. Die Sekundäranalyse dieser vorhandenen Daten habe den Charme, dass sie einheitlich erhoben und damit gut vergleichbar seien, sagt Lanzendorf.

»Cycling boom«

Die Befunde waren überraschend eindeutig: In den drei Städten Berlin, Frankfurt und München, die seit den 90er Jahren fürs Radfahren werben, war von 2002 bis 2008 der Anteil des Radverkehrs um rund 35 Prozent gestiegen. Die Autoren sprechen von einem „cycling boom“. „Wir haben offenbar genau den Bruchzeitpunkt erwischt“, so Lanzendorf. Die Fahrradpolitik dieser Städte habe eindeutig zu mehr Fahrradverkehr beigetragen. In Hamburg aber, das heute häufig in Zusammenhang mit Fahrradfreundlichkeit genannt wird, hat man erst im Jahr 2008 eine entsprechende Kampagne gestartet – wenn auch systematischer als z. B. in Frankfurt –, und hier war in den untersuchten Jahren kein nennenswerter Zuwachs zu beobachten. Was die These von der Wirksamkeit entsprechender Kampagnen noch stützt.

Besonders der bayerischen Landeshauptstadt attestieren die Autoren eine vorbildliche Vorgehensweise, die freilich bis in die 70er Jahre zurückreicht und in ein Gesamtverkehrskonzept eingebettet ist. „Die Kampagne ‚Radlhauptstadt München‘, die 2010 aufgelegt wurde, ist sehr breit aufgestellt, man geht an Schulen, veranstaltet Wettbewerbe und Radltage“, lobt Lanzendorf. Kommunizieren allein reiche natürlich nicht, damit einhergehen müsse auch die Verbesserung der Infrastruktur. Die klammen kommunalen Haushalte seien ein zusätzliches Argument für eine bessere Fahrradpolitik. Seien Infrastrukturmaßnahmen für Radfahrer doch weniger platzraubend und kostenintensiv als andere.

»Spaßfaktor« entscheidend

Wobei die Stadtplaner auch kreativ auf die gegebenen Örtlichkeiten reagieren müssen. So wurde in Frankfurt erstmals das Konzept der für Radfahrer in beide Richtungen offenen Einbahnstraßen ausprobiert. „Wenige Städte sind so eng wie Frankfurt. Da musste man sich etwas einfallen lassen“, sagt Lanzendorf. Das Angebot werde gut angenommen: Radfahrer müssten keine Umwege mehr fahren entlang verkehrsreicherer Straßen, und die Regelung habe in Wohngebieten verkehrsberuhigende Wirkung. Letzt-

lich sei der Spaßfaktor mit entscheidend darüber, ob jemand aufs Fahrrad steigt oder lieber ins Auto. „Und das fröhliche Ankommen hängt sehr von der Strecke ab: Wenn ich auch nur einen Drittel meines Weges durch einen Park oder eine schöne Anlage fahre, ist das ein gutes Gefühl“, erklärt Lanzendorf. Deshalb sei es wichtig, dass die

Städte ihre Radnetze schlossen, das lasse sich – wie zum Beispiel an der Alten Oper – oft ohne viel Aufwand machen.

Obwohl mehr Fahrradfahren gut wäre für alle, sei die Perspektive der Städte aber immer noch vom Autofahren geprägt. Hier sei ein schrittweises Umdenken notwendig. Alle Straßen den Autos oder alle Straßen den Radfahrern – das sei nicht die Alternative. Einen Kompromiss zu finden, das sei die Herausforderung der Zukunft. Hier sollten die Städte jedoch nicht sparen: Die Studie habe gezeigt, dass ein systematisches Vorgehen beim Ausbau der Infrastruktur und bei der Kommunikation darüber entscheidend seien.

Das wissenschaftliche Ansinnen war ursprünglich noch weiter gefasst: „Wir wollten herausfinden, welche Bevölkerungsgruppen das eigentlich sind, die zunehmend auf das Fahrrad umsteigen“, sagt Lanzendorf. Aber das habe das vorhandene Zahlenmaterial dann einfach nicht hergegeben. Aussagen darüber, zu Lasten welches anderen Verkehrsmittels der Zuwachs beim Radfahren war, sind indes durchaus möglich: Zumindest beim Öffentlichen Personennahverkehr war kein Rückgang zu verzeichnen. *Anke Sauter*

„The cycling boom in large German cities – Empirical evidence for successful cycling campaigns“ von Martin Lanzendorf und Annika Busch-Geertsema ist in der Zeitschrift „Transport Policy“, Ausgabe 36/2014 erschienen.

ANZEIGE



Aylin, Constanze und Robert
Studierende | Kunden seit Schultagen

Unser Leben, unsere Unabhängigkeit, unsere Frankfurter Sparkasse

„Wir wollen frei über unsere Zeit bestimmen. Mit dem Online-Banking der Frankfurter Sparkasse ist das alles kein Problem. Das Internet hat ja immer offen ;-)“

Probieren geht über Studieren – das kostenlose*
Sparkassen-PrivatKonto Young.

* für junge Leute bis zum 26. und für alle in Ausbildung
sogar bis zum 30. Geburtstag; ausgenommen belegte
Aufträge (1,50 EUR pro Auftrag)

Frankfurter
Sparkasse 1822