Perspektiven für den Radverkehr in Bayern – woher neuer Schwung?

Prof. Heiner Monheim

Verkehrsberatung

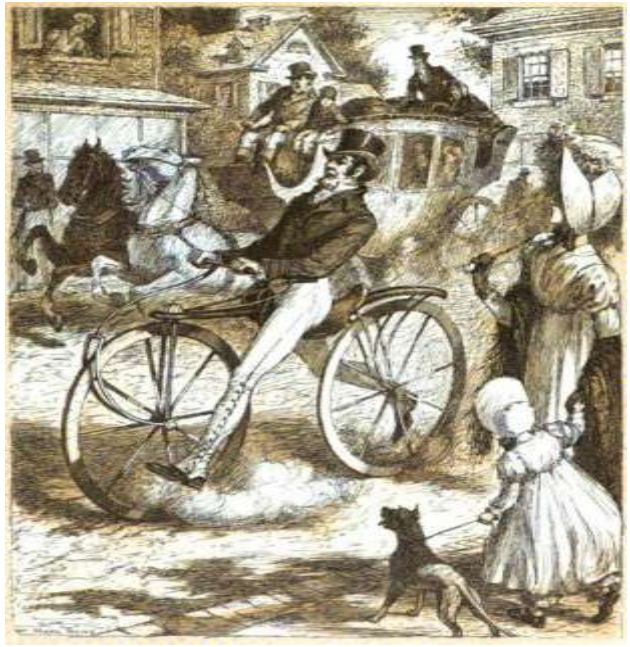
Kasseedorf-Stendorf

Meine generellen Erfahrungshintergründe

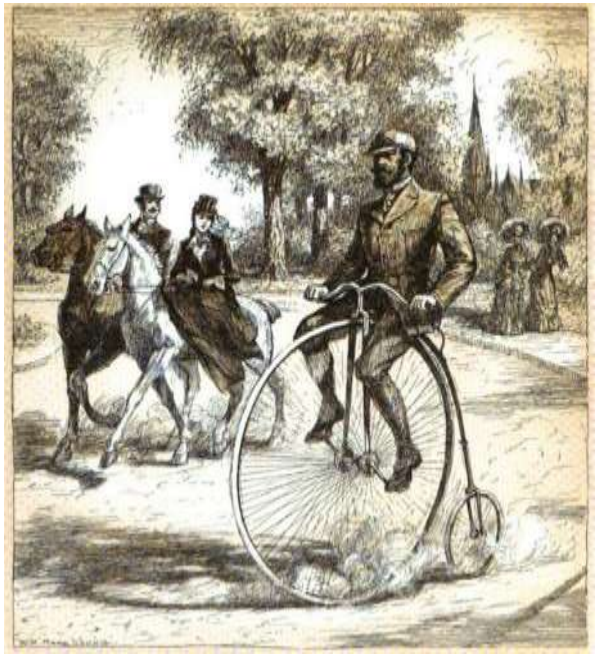
- Studium Stadt- u. Regionalplanung, Verkehrsplanung, Geographie, Soziologie, Geschichte in Bonn und München
- 1966-1971 Beratung Stadt München Nahverkehr
- 1972-1985 Referatsleiter Infrastruktur BfLR/BMBau (Modellvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit UBA + BASt, Modellvorhaben fahrradfreundliche Stadt mit UBA)
- 1985-1995 Referatsleiter MSWV NRW (kommunaler + regionaler ÖV, Radverkehr, Verkehrsberuhigung)
- Seit 1995-2013 Beratung von Kommunen, Kreisen und Verkehrsunternehmen
- Seit 1971 Beratung von Umwelt- und Verkehrsverbänden

210 Jahre Fahrrad- Etappen der Entwicklung

Laufrad, exotische Rarität



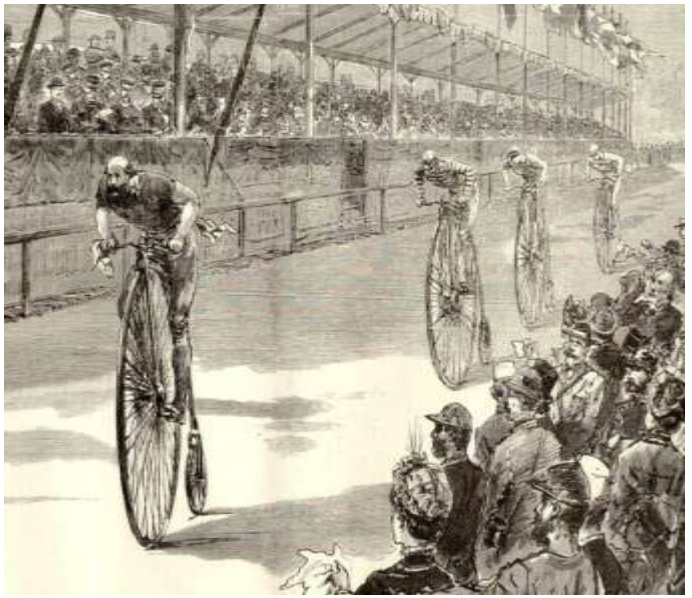
Das Hochrad als Irrweg



Fortschritt : Pedalen am Vorderrad, aber ohne Gummireifen.

Sportliche Inszenierung als Multiplikator

- beginnender Radsport
- staunende Massen
- exotischer Kontext
- ab 1900
  - Differenzierung der Wettbewerbe (Etappenrennen, „Tour….“, Sechstagerennen, Bahnrennen, Radball, Kunstradfahren, Mannschaftsrennen…)
  - „olympisch“
  - kulturell überhöht (Sportpalast…, mit Musik…)
  - Symbolhaft (Helden…)



Mit dem „Niederrad“ beginnt der Durchbruch

- Leicht, klein, handlich
- praktisch, einfach bedienbar
- Bequem, im Vergleich zum Hochrad ungefährlicher
- serielle Massenproduktion, daher preiswert
- Vehikel der Frauenemanzipation

Frühe Formen der Fahrradorganisation

Bürgerliche Etablierung

Gründungsmitglieder des am 31. Oktober 1883 in Bonn ins Leben gerufenen „Bicycle-Clubs".

Etablierung in der Arbeiterbewegung als Arbeiter-Radfahrer-Solidarität

Bis in die 1950er das dominierende Fahrverkehrsmittel

Im Einkaufs-, Berufs- und Ausbildungsverkehr vielfach 30 % Fahrradanteil. Massenhafter Radverkehr. Auch viele Lastfahrräder. Keine Separation. Alle Bahnhöfe, Läden und Betriebe haben Abstellanlagen, in Ortskernen gibt es Fahrradwachen.

1950-1970 – ein Land im Autorausch – das Ende der friedlichen Koexistenz im Verkehr

Viele Tabus behindern die friedliche Koexistenz

- Tempolimits sind tabu
- Parkverbote sind tabu
- Das Auto hat Priorität
- Geh- und Radwege werden zugeparkt
- Fahrbahnen werden verbreitert, Platz für Autos muss geschaffen werden

Probleme des Autoverkehrs werden billigend in Kauf genommen (Unfälle, Lärm, Abgase, Staus, Flächenfraß)

Dominanz der Masse und Recht des Stärkeren

Der Verteilungskampf beginnt

Platz ist knapp und umkämpft

ADAC fordert….

- Gehwege zu halbieren, denn die wären zu breit und es fehle Parkraum
- Radwege abzuschaffen, denn es würde immer weniger Rad gefahren
- Straßenbahnen abzuschaffen, wegen angeblicher Behinderungen des Autoverkehrs

Ab 1974 Beginnende Renaissance des Fahrrades

- 1976 BMBau Studie Fahrrad im Nahverkehr
- UBA-Modell fahrradfreundliche Stadt
- erste Fahrradstädte mit mutigen Maßnahmen (Münster, Offenburg, Göttingen + Oldenburg, generell Hochschulstädte)
- Wachsendes Medieninteresse
- neues Image des Fahrrades von der Rostlaube zum Gesundheits- und Umweltvehikel
- aber nur sehr selektive Fahrradföderung
- ideologischer K(r)ampf um die Fahrradföderung
- rasante Technikentwicklung, Fahrrad mit Durchbruch der E-Mobilität, Differenzierung der Fahrradflotten
- Fahrrad als Wirtschaftsfaktor
- Fahrradtourismus wächst und wächst.....

Erstaunliches Fahrradwachstum 1976-1982

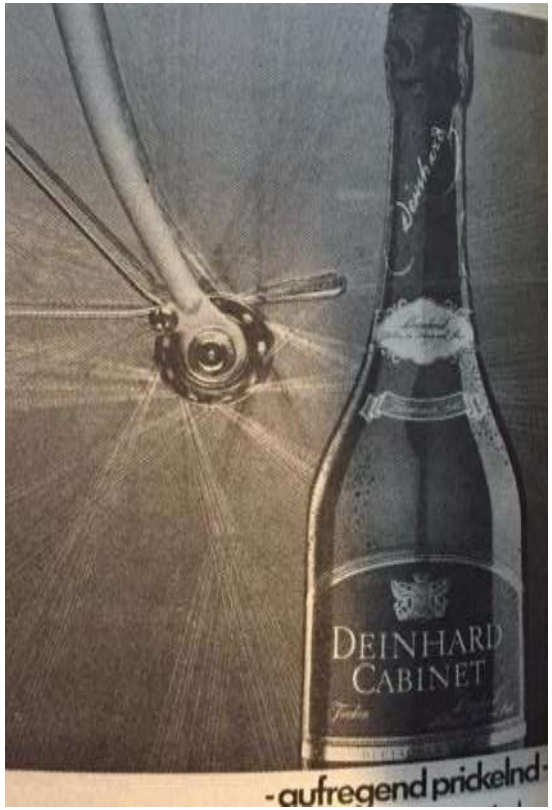
Kontiv/MID Zeitvergleich: Radverkehr hat sich verdoppelt!!!

- Basis: Verkehrstagebücher
- Etappenprinzip
- Ganzjährige Zahlen aus allen Jahreszeiten
- Befunde:
  - Radverkehr besonders stark im Einkaufsverkehr, Ausbildungsverkehr,
  - Dynamik im Berufsverkehr geringer
- Winter- und Wettereffekt geringer als erwartet
- Reliefeffekt besteht, aber trotzdem wird auch in bergigen Gegenden geradelt, wenn auch etwas weniger
- Kontiv I und II belegen Anstieg von 6 auf 12 %

Ein wichtiger Grund: Fahrrad wird beliebtes Werbemotiv

…in der Autowerbung

…in der Konsumgüterwerbung



Titelgeschichten in den Massenmedien

Das Fahrrad: Der „Hit“ der 1970er Jahre als Symbol für

- Jugendlichkeit
- Modernität
- Sportlichkeit
- Freiheit
- Unabhängigkeit

Die erste Fahrradrenaissance ist „grün“

Aufkommende Umweltbewegung

- Umweltprobleme motivieren eine neuen Umweltbewegung
- Auto-Umwelt-Probleme werden zunehmend problematisiert
- Verkehrsberuhigung beginnt
- Suburbanisierung wird kritisiert
- Stauprobleme wachsen
- „grüne Radler“, viele BIs
- BUND, ADFC, VCD, UMKEHR, DNR...

Aufkommende Gesundheitsbewegung

- Bewegungsmangel als Zivilisationskrankheit
- Lärm und Luftschadstoffe als Krankmacher
- Fahrradnutzung als „Medizin“

Aber: Separation bleibt dominantes Planungsprinzip

- daher nur mäßiger Netzfortschritt außerorts
- und Substandardlösungen innerorts

Reaktanz bei den „Altparteien“

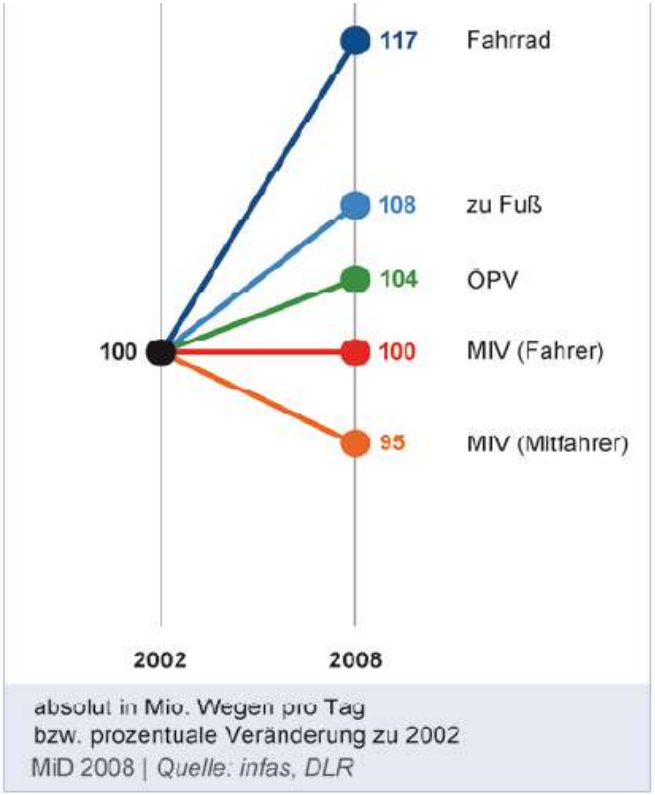
Wenig Fortschritt beim Bund, aber immer mehr Kommunen nutzen ihre Spielräume

- bis der Bund den 1. NRVP aufgelegt hat, mittlerweile NRVP 3
- bis die StVO novelliert wurde, aber immer noch Defizite, z.B. T 30 auf HVS
- bis das Bundesbudget angemessen aufgestockt wurde

- trotzdem nutzen Fahrradstädte und -Regionen ihre eigenen Spielräume
- komplettieren ihre Netze
- gehen in die Umverteilung von entbehrlichen Kfz-Verkehrsflächen
- nutzten innovativ ihre Spielräume bei der Verkehrsraumgestaltung
- nutzen kreativ die StVO-Spielräume
- in den Ländern entstehen erste Fahrradnetzwerke (AGFS, AFK...)

Dynamik des Radverkehrs

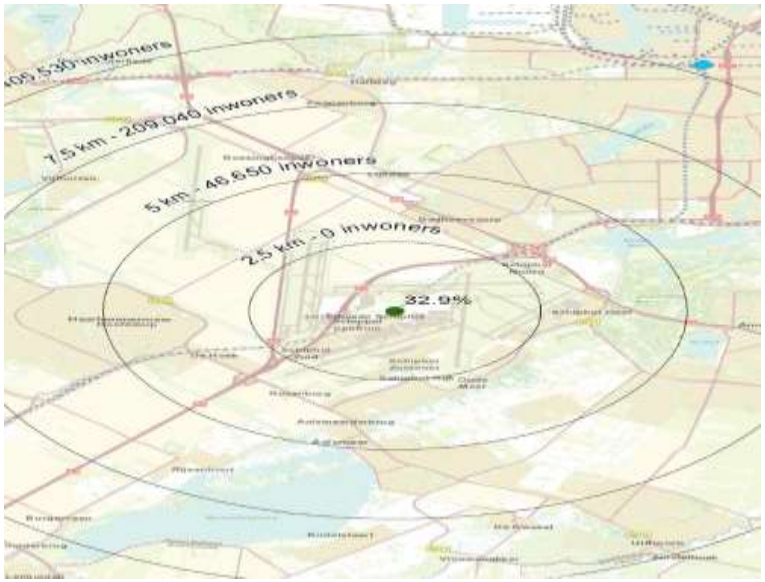
Radverkehr wächst unter allen Verkehrsarten am stärksten



Erwarteter Zuwachs nach NRVP1

- Bis 2020 sollten 15% aller zurückgelegter Wege mit dem Fahrrad erfolgen (in NL heute schon weit mehr)
- ländlicher Radverkehr sollte von 8% auf 13% steigen
- Urbaner Radverkehr sollte von 11% auf 16% steigen

Pedelec-Boom ändert Vieles



- den Aktionsradius, die Reliefabhängigkeit (Berge kein Problem mehr),
- die Nutzlastfähigkeit,
- den Preis und damit den Wert
- das Image, den politischen Stellenwert

Fahrrad zunehmend relevant im Gütertransport

Lastfahrrad für Gütertransport in Logistik, Handwerk, Handel

Umweltverbund: Symbiose Fahrrad und ÖPNV

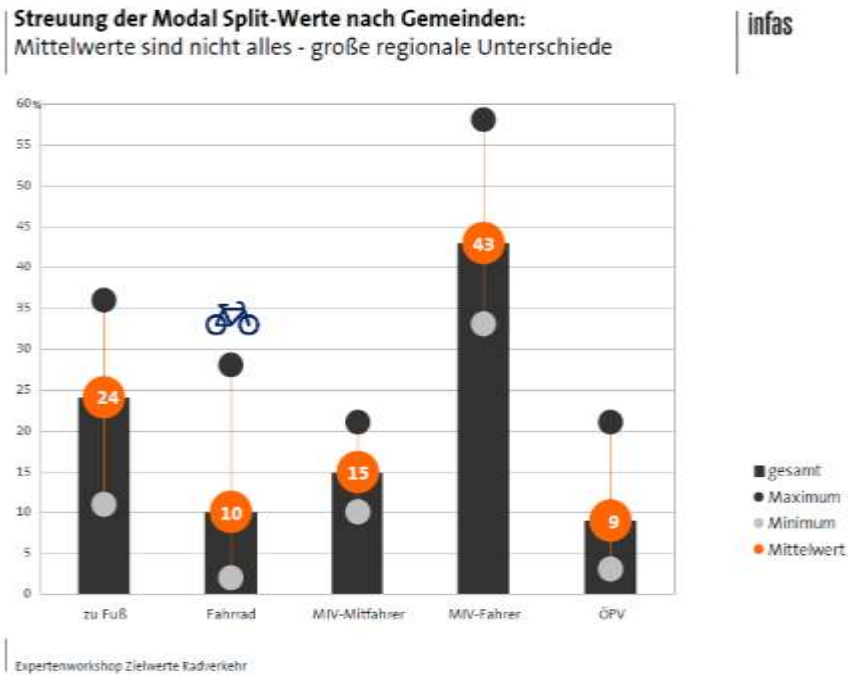
- **Leihradsysteme,** von der Skepsis zur Übernahme des Bike Sharing in die Regie des ÖV
  - Call a Bike bei DB Rent
  - Main Rad Mainz
  - mehr interkommunale Systeme (Metropolrad Ruhr, Kielregion mit Sprottenflotte)
- **Bike & Ride,** Radstationen, Fahrradmitnahme in Bus + Bahn
- **Faltfahrräder**: ÖV-gebrandete Räder, Gemeinsame ÖV- und Fahrradwerbung
- **Umweltverbund als Konzept**
- **Umweltspur:** Bus + Radspur

relevante Trends im Radverkehr

- Radverkehr nimmt bundesweit weite zu, regional starke Unterschiede der Fahrradnutzung, aber überall hoher Fahrradbesitz
- Die Fahrradfahrten über mittlere und große Distanzen und in Mittelgebirgs-landschaften nehmen stark zu (Dank Pedelecs)
- Fahrradklimatests zeigen große kommunae Unterschiede der Fahrradfreundlichkeit
- Norddeutschland bleibt besonders fahrradaffin, aber der Süden „holt auf“ (Offenburg 30, Freiburg 30, Karlsruhe 25)
- Besonders hohe Radverkehrsanteile haben Klein- und Mittelstädte, aber Metropolen haben auch starkes Radverkehrswachstum
- immer noch gravierende Unterschiede zwischen „Sonntagsradlern“ und „Alltagsradlern“

Man braucht ehrgeizige Ziele

Orientierung am Minimum oder Maximum?



Benchmark „1te Liga“

- Rad- 28% sind mindestens möglich, im Münsterland auch knapp 40 %
- Hoher Radverkehr minimiert bei echter MIV-Substitution den CO_2-Ausstoß und die Verkehrskosten und maximiert den Nutzen
- Wegen hohen Fahrradbesitzes sind Änderungen schnell erreichbar

was ist nötig für einen fahrradfreundlichen Ort

- wichtige Elemente: alle Radwege brauchen **Furtmarkierungen** an Einmündungen und Zufahrten
- alle Hauptverkehrsstraßen brauchen parallel dazu **Velorouten aus Fahrradstraßen,** die ein Netz bilden
- Alle signalgeregelten Knoten brauchen **Aufstellbereiche an mit Zuführung über Radfahrspuren**
- alle **Einbahnstraßen werden göffnet**
- alle **Sackgassen zeigen Durchlässigkeit an**
- **B&R** (optimal **Radstationen**) an allen Bahnhöfen und ZOBs, **dezentrale solide Abstellanlagen** an Zentren und Nebenzentren sowie fahhradaffinen Einrichtungen, keine Felgenkiller, stabile Anlehnbügel
- Netzpläne an wichtigen Knoten und Zugangsstellen, kleinteilige Wegweisung

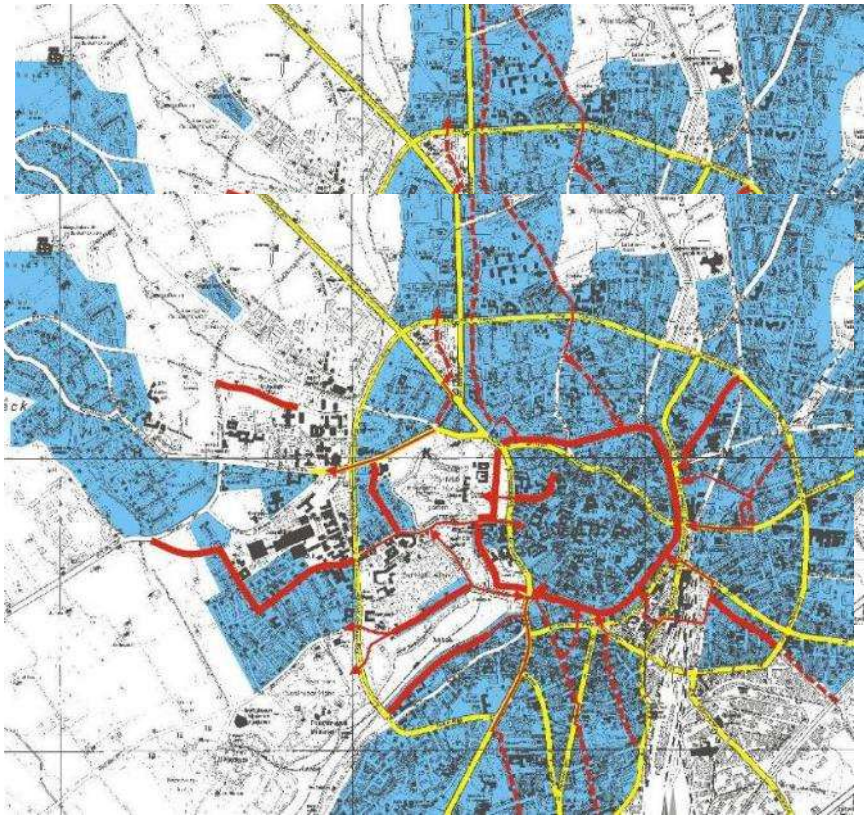
Schnelle Netzkomplettierung durch fahrbahnseitige Lösungen

Radstreifen/-spur, Schutz- o. Angebots-streifen

als Fahrradstraße

Netzplanung lokal: Velorouten und Fahrradstraßen mit System

Fahrradstraße nicht als Alibi sondern mit System und Netzkonsistenz



20 Jahre Stückwerk, erst jetzt kommt System in das Thema

Betriebe und Fahrradförderung (BMM)

Wichtige Rolle der Betriebe

- Ausbau der **Abstell- und Serviceinfrastruktur** (z.B. Duschen, Kleiderspinde, Reperaturservice)
- Nutzung **Fahrradleasing** (Betriebs/Werkrad/Dienstrad**)**
- eigene **Verleihstationen**
- Teilnahme an **Wettbewerben** (Stadtradeln, Jobradeln)
- **Prämien** wegen Kostenersparnis
- **Isochronendarstellung der Fahrraderreichbarkeit**
- **Radel-Fahrgemeinschaftsvermittlung**
- App-Entwicklung
- **Einmischen** in die Fahrradplanung

regionale Netzplanung - Beispiel Bodenseekreis

Überörtlicher Radverkehr umfasst

- Alltagsradler
- Arbeitspendler
- Ausbildungspendler
- Einkaufspendler
- Freizeitradler
- Touristen

Alle brauchen Netze

- Als **schnelle Netze** längs der Hauptachsen
- Als **ruhige, landschaftsnahe Netze** (auch mit Umwegen)

Abb. 2-3: Wunschliniennetz im Bodenseekreis

Fahrradmobilität im ländlichen und klein- bzw. mittelstädtischen Raum

Struktur belegt hohe Radverkehrspotenziale

- 75 % aller Wege werden dort innerorts zurückgelegt
- 50 % aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind hier kürzer als 5 km
- Vor diesem Hintergrund sollte der Radverkehr gerade in ländlichen Räumen besonders gefördert werden

Infrastrukturdefizit

- Traditionell wenig Radverkehrs-Infrastruktur
  - sehr lückenhaftes außerörtliches Radwegenetz
  - viele landwirtschaftliche Wege wären nutzbar durch bessere Wegweisung und mehr Querungshilfen
  - innerorts würden viel mehr Fahrradstraßen, Schutzsreifen und Fahrradfurten helfen

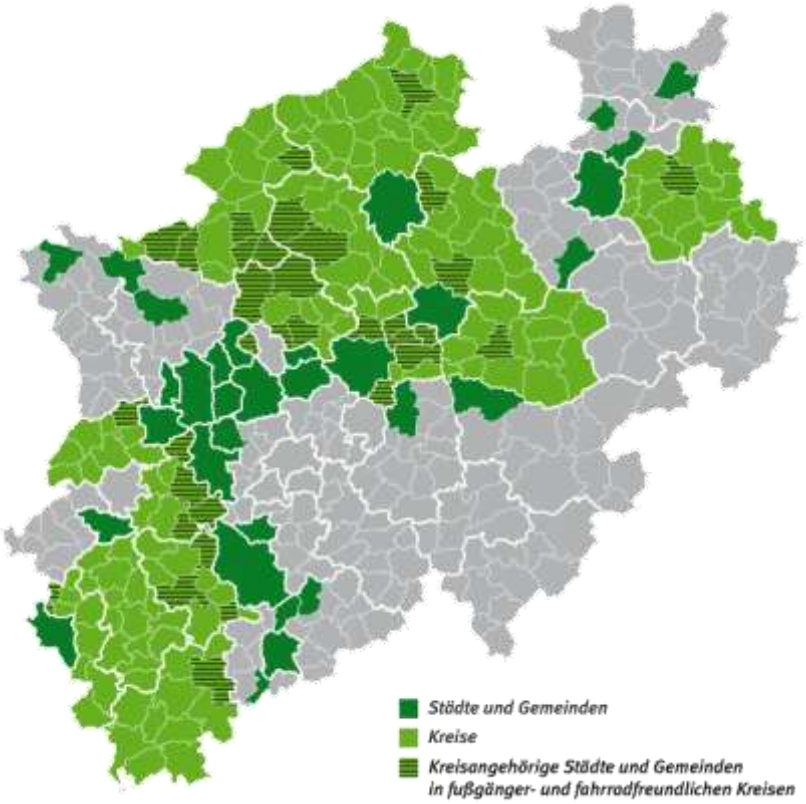
Fahrrad im Umweltverbund

Bike Sharing, öff. Leihradsysteme, optimal in der Verantwortung des ÖPNV

Bike + Ride , Radstationen und Fahrradmitnahme

Netzwerke als Chance

Mehr Netzwerke bilden. Die größte und älteste ist die AGfS in NRW



Mehr Radstationen einrichten (im Verbundsystem)

Wie wird man Fahrradregion?

Durch interkommunale Leihradsysteme mit ÖPNV-Bezug

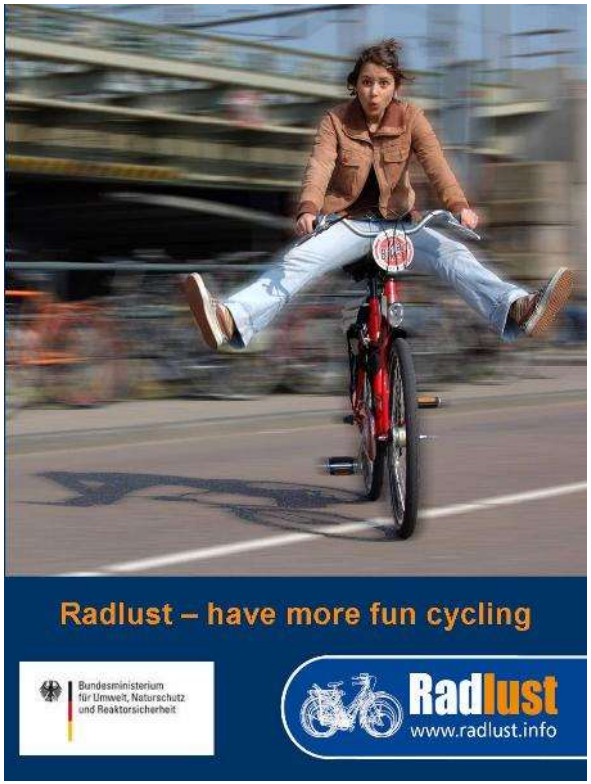
Durch interkommunale Radschnellwege

Abarbeiten von „Kleinigkeiten“

- Mehr **Fahrradstraßen** als Netz
- Öffnung fast aller **Einbahnstraßen**
- Erweiterung von **Drängelgittern**
- **Furtmarkierungen** an allen Querstraßen und Grundstückszufahrten
- Dezentrales **Fahrradparken**, Ersatz von Felgenkillern
- **Durchlässe bei erweiterten FGZ**
- **Mittelinseln** für einseitige Zweirichtungsradwege
- **Beschilderung** durchgängiger **Sackgassen**
- **Entpflichtung schlechter Radwege**. Ersatz durch Fahrbahn- Lösungen
- **Komplettierung der lokalen Wegweisung**
- **Erneuerung verblasster Markierungen**
- **Routenkommunikation längs relevanter Achsen**
- **Bekämpfung von Rad- u. Gehwegparken**

Fahrradkommunikation (RadLUST und RadKULTUR) und professionelle Fahrradwerbung

Startpunkt für diverse Folgekampagnen



warum keine Slogans wie „Freude am Fahren“ und „Vorsprung durch Technik“ für Fahrradwerbung

Qualifizierung von Politik, Verwaltung und Medien, z.B. durch „Wege zur Fahrradstadt – Analysen und Konzepte“ Sonderpreis 10 €

bestellen per E-Mail bei

heinermonheim@yahoo.de

Heiner Monheim sagt Danke
für Ihre Aufmerksamkeit und wünscht dem
Bayrischen Radverkehr
viel Erfolg!

Haus 4 Alte Meierei
D- 23717 Kasseedorf-Stendorf

0170 80 48 154
heinermonheim@yahoo.de
www.heinermonheim.de