



SWR2 Wissen

## Der Fahrradboom und seine Folgen

Radler verändern den Verkehr

Von Anja Schrum und Ernst-Ludwig von Aster

Sendung: Mittwoch, 21. Februar 2018, 08.30 Uhr

Wiederholung: Mittwoch, 24. April 2019, 08.30 Uhr

Redaktion: Sonja Striegl

Regie: Sonja Striegl

Produktion: SWR 2018

In den vergangenen zehn Jahren hat sich in deutschen Großstädten der Anteil der Radfahrer verdoppelt. Die Infrastruktur in den Städten ist damit jedoch überfordert.

SWR2 können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter [www.SWR2.de](http://www.SWR2.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

---

### Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

### Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder [swr2.de](http://swr2.de)

### Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...  
Kostenlos herunterladen: [www.swr2.de/app](http://www.swr2.de/app)

## MANUSKRIPT

### **Geräusch-Take 1:** *Verkehr / Collage drüber*

#### **Take 1 - (Student 1):**

Ich fahre gerne Fahrrad, ich muss keine Ausgaben für Nahverkehrsbetriebe machen, ich bin schneller, als wenn ich mit dem Auto fahre oder mit den Verkehrsbetrieben, das ist für mich die beste Option.

#### **Take 2 - (Frau 2):**

Dass man überhaupt mal rauskommt und Bewegung hat, ich brauche nicht für jede Kleinigkeit das Auto. Und ich bin genauso schnell wie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

#### **Take 3 - (Student 2):**

Ich fahre recht viel Fahrrad, ich schätze so, dass ich auf 30 bis 40 Kilometer jeden Tag komme, hier in Karlsruhe, zum Sport, zur Uni, zur Arbeit...

#### **Take 4 - (Rentner):**

Rentner: Und ich bin mit dem Fahrrad verheiratet, seitdem ich lebe und ohne Fahrrad könnte ich nicht leben.

#### **Sprecherin:**

„Der Fahrradboom und seine Folgen - Radler verändern den Verkehr“. Eine Sendung von Anja Schrum und Ernst-Ludwig von Aster.

#### **Take 5a - (Schell/Bodin):**

**Schell:** Hallo, Guten Morgen, Frau Bodin. Ich bräuchte ein Dienstfahrrad für jemanden mit einer Größe von etwa 1,75 bis 1,80...

#### **Sprecherin:**

Johannes Schell steht am Empfang des Karlsruher Rathauses und greift nach dem Schlüssel, den die städtische Bedienstete ihm herausgesucht hat.

#### **Take 5b - (Schell/Bodin):**

**Bodin:** Sieben wars, gell? (Schlüssel klappert) – **Schell:** Die Nummer sieben, ja... Danke, bis später, tschau...

### **Geräusch-Take 2:** *Rathaus-Foyer*

#### **Sprecherin:**

Den Schlüssel in der Hand wendet sich Schell Richtung Innenhof. Seit 14 Jahren arbeitet der Diplomingenieur im Bereich Verkehrsplanung der Stadt Karlsruhe. Sein Schwerpunkt ist die Radverkehrsförderung. Im Herbst 2005 verabschiedete der Gemeinderat der badischen 300.000 Einwohnerstadt das sogenannte „20-Punkte-Programm“. Damit wollte Karlsruhe zur „Fahrrad-Großstadt Nummer 1“ in Süddeutschland aufsteigen.

**Take 6 - (Johannes Schell):**

Eines der Hauptziele war ja die Steigerung des Radverkehrsanteils von 16 auf 23 Prozent, das Ziel wollten wir bis zum Jahr 2015 erreichen, also innerhalb von 10 Jahren, also von 2005 bis 2015 und wir hatten bereits im Jahr 2012 eine Modalsplitt-Erhebung gemacht und festgestellt, dass wir eigentlich schon drei Jahre vorher bei 25 Prozent gelandet sind, unser Plansoll vorzeitig übererfüllt haben...

**Sprecherin:**

Die Karlsruher – so zeigte sich bei der Untersuchung der Verkehrsmittelwahl – stiegen öfter aufs Rad als erwartet.

**Take 7 - (Johannes Schell):**

Dann haben wir uns neue Ziele gesetzt und haben beschlossen bis zum Jahr 2020 wollen wir 30 Prozent Radverkehrsanteil erreichen...

**Sprecherin:**

Das heißt: 30 Prozent aller Wege innerhalb der Stadt sollen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Zum Vergleich: In Stuttgart liegt der Anteil bei deutlich unter zehn Prozent, in Freiburg sind es 34 Prozent. Johannes Schell öffnet die Tür zum Hof und zeigt auf sechs knallrote Dienstfahräder, die im Durchgang parken.

**Take 8 - (Johannes Schell):**

Wenn ich als Verkehrsplaner mir irgendwo im Stadtteil etwas ansehen möchte, fahre ich mit dem Fahrrad. Oder Kollegen/Kolleginnen von anderen Dienststellen, vielleicht von der sozialen Jugendbehörde, die irgendwo zu einer Schule oder einem Hort oder so mal rausfahren müssen, die nutzen die Fahrräder auch.

**Geräusch-Take 3:** (schließt Fahrrad auf) Sooo. Bitte schön, das wäre ihr Fahrrad. Meins ist um die Ecke... Atmo

**Sprecherin:**

Der Verkehrsplaner hat Dienstfahrrad Nummer 7 aufgeschlossen. Dann verschwindet er kurz, um sein eigenes Rad aus dem Rathauskeller zu holen. Dort gibt es 100 Stellplätze für die radelnden Bediensteten der Stadt. Als Schell zurückkommt, trägt er einen weißen Fahrradhelm und eine neongelbe Warnweste über seiner orangenen Jacke.

Dass die Karlsruher so häufig aufs Fahrrad steigen, hat mit der guten Rad-Infrastruktur der Stadt zu tun, ist Schell überzeugt. Überall auf den Straßen sind Radfahr- oder Radschutz-Streifen markiert, es wurden knapp 20 sogenannte Fahrradstraßen ausgewiesen, in denen das Rad Vorrang vor dem Auto hat. Es gibt ein dichtes Radroutennetz und eine kostenlose Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln nach neun Uhr. Um nur einige Punkte zu nennen.

**Take 9 - (Johannes Schell):**

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung, also sobald man ein Angebot macht, kommen auch die Radfahrer. Dort, wo neue Radfahrstreifen sind, sind mehr Radfahrer. Dann, denke ich, ist es auch noch so ein zweiter Faktor, so

gesamtgesellschaftlich, dass das Thema Gesundheit wichtiger wird, das Thema Klima, das sind jetzt so abstrakte Geschichten, dass da auch eine Tendenz da ist zu mehr Radfahren. Und dann hat natürlich auch unsere Öffentlichkeitsarbeit dazu beigetragen, dass Radfahren attraktiver wird. **(abblenden)**

**Sprecherin:**

Attraktiver wird der Radverkehr, wenn er Platz hat und sicher ist. Das bedeutet aber auch: Andere Verkehrsteilnehmer müssen Platz machen.

**Geräusch-Take 4: Fahrradklingel**

**Take 10 - (Oliver Schwedes):**

Wenn man als betroffener Fahrradfahrer im Verkehr unterwegs ist, dann hat man sehr schnell die Gerechtigkeitsfrage vor der Flinte.

**Sprecherin:**

Sagt Oliver Schwedes, Professor für Integrierte Verkehrsplanung an der TU Berlin.

**Take 11 - (Oliver Schwedes):**

Einem Fahrradfahrer wird nicht der Raum eingeräumt, im wahrsten Sinne des Wortes, den man braucht, um sich sicher, um nicht zu sagen, auch komfortabel in der Stadt bewegen zu können. Und das stößt einem sehr schnell auf. Und dann fragt man sich, warum ist das so?

**Sprecherin:**

Oliver Schwedes radelt fast jeden Tag zur Arbeit. Er fragt sich, privat wie beruflich: Auf welche Weise lässt sich der Verkehr in Zukunft demokratisch und allgemeinverträglich organisieren? Allerdings teilt Schwedes nicht nur die Perspektive der Fahrradfahrer:

**Take 12 - (Oliver Schwedes):**

Wenn ich den Wagen von meinem Vater, den Jaguar S-Type fahren darf, dann werde ich zur Sau, muss ich ganz ehrlich sagen. Das kann ich durchaus nachvollziehen. Das muss man auch nachvollziehen können, um darauf wieder Antworten zu finden, um mit den Leuten dann auch reden zu können. Man darf nicht nur mit dem erhobenen Zeigefinger kommen und sagen: Du Böser, so nicht, sondern man muss da schon lange Ringen und kann nicht von heute auf morgen den Schalter umlegen.

**Sprecherin:**

Das Ringen ist in vollem Gange. Ende 2017 erschien der ADAC Monitor „Mobil in der Stadt“, bei dem untersucht wird, wie zufrieden Einwohner und Einpendler der 15 größten Städte Deutschlands mit ihrer persönlichen Mobilität sind. Als Störenfried Nummer eins machten Autofahrer die Radler aus. Ebenso wie andersherum. Überraschend aber war, dass sich ungewöhnlich viele Radfahrer auch über ihresgleichen beschwerten.

**Take 13 - (Oliver Schwedes):**

Das macht die Herausforderung des Verkehrs aus, die Besonderheit, es sind sehr viele, sehr unterschiedliche Akteure. Und was es noch komplizierter macht, worin aber auch eine Chance liegt: Dieselben Akteure sind ja teilweise, treten ja auch in unterschiedlichen Rollen auf. Ich bin ja immer schon Fußgänger, sind wir ja alle, wir sind dann aber auch mal Autofahrer oder Fahrradfahrer.

**Sprecherin:**

Der Homo mobilis, der mal das eine, mal das andere Verkehrsmittel zum Fortkommen nutzt. Allerdings entwickelte sich jedes Verkehrsmittel in dem Raum, der ihm von Planern zugewiesen wurde. Wer sich da wo bewegen konnte, änderte sich im Laufe der Geschichte:

**Take 14 - (Oliver Schwedes):**

Wenn man das wirklich zurückverfolgt, bis ins 19. Jahrhundert dann sind die ersten Asphaltstraßen für Fahrräder und Fahrradfahrer gebaut worden, ursprünglich. Und dann hat sich das weiterentwickelt. Und dieselben, die ursprünglich Asphaltstraßen für Fahrradfahrer gebaut haben, haben sie dann nachher für die Autos weiterentwickelt. So ging das mal los.

**Sprecherin:**

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann der Siegeszug des Automobils. Erst in den USA, dann in Deutschland. Der Volkswagen symbolisierte Technik und Fortschritt. Die Stadt- und Verkehrsplaner sorgten für freie Fahrt.

**Take 15 - (Oliver Schwedes):**

Und dann hat man angefangen in den großen Städten in Deutschland, Hannover zum Beispiel, Radfahrer zu zählen und umzurechnen in Autoeinheiten, also drei Radfahrer ergaben eine Autoeinheit, um damit die zukünftigen Kapazitäten zu berechnen, die notwendig sind, wenn nämlich alle Radfahrer umgestiegen sein würden auf das Auto, das war sozusagen aus Planer-Sicht.

**Sprecherin:**

Die Planungen zementierten die Infrastruktur für Jahrzehnte. In den sich verdichtenden Städten schrumpfte der planerische Spielraum. Zugleich nahm der Automobilverkehr zu und sorgte für Probleme: Verstopfte Straßen, hohe Unfallzahlen, dreckige Luft, krankmachender Lärm – viele Städter wollen das nicht mehr hinnehmen und fordern eine Verkehrswende. In Berlin sammelte die Fahrradlobby mehr als 100.000 Unterschriften für einen Volksentscheid und machte damit Druck auf die Landesregierung. Die verabschiedete im Juni 2018 das sog. Mobilitätsgesetz, in dem eindeutige Vorgaben zur Fahrradverkehrsplanung gemacht werden. Auch in anderen Kommunen rufen Radfreunde zum Verkehrsplebiszit auf. Für die Politik eine Herausforderung:

**Take 16 - (Oliver Schwedes):**

Wenn ein Verkehrspolitiker sich den Fahrradverkehr zum Beispiel zu eigen machen sollte, dann muss er gucken, mit wem sieht er sich da konfrontiert, dann sieht er diejenigen, für die er etwas macht, und dann macht er etwas gegen andere. Und mit

denen muss er sich auch ins Benehmen setzen. Das ist neu für Politiker wie für Planer. Gleichermaßen.

### **Geräusch-Take 5: Müll-Auto / laute Straße**

#### **Sprecherin:**

In Karlsruhe steigt Johannes Schell an der Einmündung der Stephanien- in die Hans-Thomas-Straße vom Rad.

#### **Take 17 - (Johannes Schell):**

Wir sehen hier, in stadtauswärtiger Richtung einen Radfahrstreifen für Radfahrende, die geradeaus fahren wollen. Einen Kfz-Fahrstreifen, der geradeaus geht, einen Linksabbiege Kfz-Streifen und einen linksabbiegenden Radfahrstreifen.

#### **Sprecherin:**

Die Hans-Thomas-Straße ist eine relativ wichtige Ausfallstraße Richtung Norden. Deshalb wurden hier vor vier Jahrzehnten **zwei** Geradeausfahrstreifen für PKW angelegt, um in Spitzenzeiten Staus zu verhindern.

#### **Take 18 - (Johannes Schell):**

Damals hatte die Spitzenstunde noch einen ganz, ganz deutlichen Pik gehabt. Aber im Laufe der Jahrzehnte ist der Pik deutlich abgeflacht, es gab Flexibilisierung von Arbeitszeiten, es gab Verlängerung von Ladenöffnungszeiten, d. h. der Pendler-Verkehr in stadtauswärtiger Richtung hat nicht mehr in einer Stunde stattgefunden, sondern hat sich über den Nachmittag verteilt...

#### **Sprecherin:**

Das schaffte Freiraum für die Verkehrsplaner. Schell deutet auf den roten Linksabbiege-Streifen für Radfahrer.

#### **Take 19 - (Johannes Schell):**

Und da haben wir eben die Fläche, das waren rund 3,25 Meter Kfz-Fahrstreifen, die haben wir verwendet, um hier alles neu aufzuteilen und für den Radverkehr etwas Neues anzubieten und eigentlich auch gar nicht zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Ja klar, flächenmäßig haben wir dem Kfz-Verkehr etwas weggenommen, aber nicht, was die Umlaufzeiten betrifft.

#### **Sprecherin:**

Johannes Schell betont den Unterschied zwischen Fläche und Zeit. Denn er kennt die Befürchtungen vieler Autofahrer nur zu gut:

#### **Take 20 - (Johannes Schell):**

Da muss man immer aufpassen, wenn man sagt: Ja, da hat man dem Autofahrer etwas weggenommen, vielleicht flächenmäßig, optisch sieht es so aus, aber bei den Maßnahmen, die wir bisher getroffen haben, war es so, dass wir uns sehr genau angesehen haben, ob die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr erhalten bleibt...

**Sprecherin:**

Doch nicht immer läuft es so glatt. Schell deutet über die Kreuzung hinweg, auf den stadteinwärts fahrenden Verkehr.

**Take 21 - (Johannes Schell):**

Da sieht man nämlich in der Gegenrichtung haben wir nach wie vor zwei Autofahrestreifen, die in stadteinwärtiger Richtung führen, aber kein Radfahrestreifen und da ist nämlich jetzt so ein dickes Brett. Hier müssen wir ran. Wenn wir hier rangehen und dem Radverkehr einen Radfahrestreifen anbieten, dann geht es wirklich ein bisschen ans Eingemachte für den Kfz-Verkehr, dann nehmen wir ihm wirklich nicht nur Fläche weg, sondern er muss auch wirklich länger warten am Knotenpunkt. Und – tja, das ist jetzt in der Diskussion in der Verwaltung und da müssen wir jetzt schauen, wer die besseren Argumente hat...

**Geräusch-Take 6: Wassereingießen****Sprecherin:**

Am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Berlin gießt sich Michael Hardinghaus ein Glas Wasser ein und klappt seinen tragbaren Computer auf. Daten rund ums Fahrrad – sind das Metier des Geographen, der am DLR-Institut für Verkehrsforschung arbeitet. Er analysiert die sogenannte tägliche Verkehrsleistung. An ihr kann er zum Beispiel ablesen, ob die Bedeutung der Zweiräder zunimmt:

**Take 22 - (Michael Hardinghaus):**

Das ist also ein Wert der angibt in Deutschland: wieviel Kilometer legt eine Person mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurück. Und wenn man sich das in den letzten 20 Jahren anguckt, dann sieht man, dass diese Kilometer pro Tag und Person, beim Auto und beim zu Fuß gehen, gelegentlich weitgehend konstant geblieben sind, beim Fahrrad hat sich dieser Wert fast verdoppelt. Das heißt die Bedeutung des Fahrrades gegenüber den anderen Verkehrsmitteln nimmt zu.

**Sprecherin:**

Laut dem „Deutschen Mobilitätspanel“, einer Untersuchung des Karlsruher Instituts für Technologie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, werden bundesweit nach wie vor über die Hälfte aller Wege mit dem PKW zurückgelegt, gut 21 Prozent zu Fuß und rund 13 Prozent mit dem Fahrrad. Der Radverkehr wächst vor allem in den urbanen Ballungsräumen. Wissenschaftler wie Hardinghaus versuchen, Datenmaterial für künftige Planungen zu liefern. „Infrastruktur als Einflussfaktor auf den Radverkehr“, heißt etwas sperrig das Forschungsvorhaben, das den Geographen seit zwei Jahren beschäftigt. Finanziert wird es mit Mitteln aus dem „Nationalen Radverkehrsplan“ der Bundesregierung:

**Take 23 - (Michael Hardinghaus):**

Uns ist es ganz wichtig, dass wir ein total übertragbares Verfahren entwickeln. Das heißt, wir nehmen uns offene Geodaten, Raumdaten, die eigentlich überall in der besiedelten Gegend vorliegen. Man kann sich das so vorstellen, das ist ein sehr detaillierter Stadtplan eigentlich, in dem viele Sachen dargestellt sind, dahinter verbirgt sich halt eine große Datenbank. Und da können wir dann eine Software schreiben, die für jede Position ermittelt, was gibt's denn hier vor Ort...

**Sprecherin:**

Diese Geodaten sind frei verfügbar und hochdetailliert. Sie liefern das geographische Grundgerüst für die Infrastrukturanalyse. Bremen und Berlin sind die Städte, die Hardinghaus zuerst untersuchte. Die Detailtreue der Geodaten ist dabei die Grundlage für die Modellierung:

**Take 24 - (Michael Hardinghaus):**

**Was für uns wichtig ist:** beispielsweise diese Straßentypen; was ist das eigentlich für eine Straße? Was ist das für eine Straßenkategorie? Und da gibt es hier zum Beispiel acht verschiedene Kategorien, die eben die Bedeutung dieser Straßen für den Autoverkehr wiedergeben. Also von einer Fußgängerzone, Spielstraße bis hin zur Autobahn. Und das können wir eben da rauslesen. Dann können wir auch rauslesen, hat diese Straße eine Radverkehrsanlage? Und wenn ja, wie sieht die aus? Ist das beispielsweise ein Hochbordradweg? Also ein Radweg auf dem Bürgersteigniveau, oder ist das ein Angebotsstreifen, ein Schutzstreifen, also ein markierter Radfahrstreifen auf der Fahrbahn...

**Sprecherin:**

Um die Bedeutung der jeweiligen Infrastruktur für den Radverkehr zu ermitteln, befragten die Wissenschaftler 160 Radexperten, Verkehrsplaner, Fahrradkuriere. Am Ende stand eine Rangfolge von fünf Infrastrukturmerkmalen. Auf Platz eins – wenig überraschend: Dass Radwege bzw. Radfahrstreifen überhaupt vorhanden sind. Auf Platz zwei der Rangliste:

**Take 25 - (Michael Hardinghaus):**

... das sind dann zum Beispiel Merkmale wie Kreuzungsdichte, wie groß sind die Blöcke, wie viele Kreuzungen habe ich pro Quadratkilometer. Weil das eben wiedergibt, wie viele direkte Wege habe ich, wie dicht ist dieses Gebiet, muss ich auf dem Fahrrad Umwege fahren. Oder habe ich die Möglichkeit relativ direkt von A nach B zu kommen.

**Sprecherin:**

Es folgen der Anteil der Grünflächen, Miet- und Verleihangebote. Sowie die Präsenz von Fahrrad- und Reparaturläden. Im Hinblick auf diese Infrastrukturkriterien analysierte Hardinghaus nun die Geodaten. Berlin etwa zerfiel dabei in 195 Planungsquadrate, für die auch Mobilitätserhebungen vorliegen.

Jedes Kriterium lässt sich in jedem Planquadrat darstellen und qualifizieren. Alle fünf zusammengenommen, ergeben die Radfahrtauglichkeit eines Gebietes:

**Take 26 - (Michael Hardinghaus):**

Es gibt Gebiete in der Innenstadt, am Innenstadtrand, die hier dunkel dargestellt sind, die eine sehr hohe Radfahrtauglichkeit aufweisen, und dann gibt es vor allem am Stadtrand, aber auch in einigen Inneren Gebieten, vor allem hier im Westen, hellere Gebiete, wo die Radfahrtauglichkeit nicht so hoch zu sein scheint.

**Sprecherin:**

An der Spitze liegen einige Planquadrate in der Innenstadt. Sie erscheinen auf der Karte in dunkelblau.

**Take 27 - (Michael Hardinghaus):**

Da gibt es also eine sehr hohe Radfahrtauglichkeit, das ist hier ein Gebiet im Prenzlauer Berg, ein sehr urbanes, dichtes, gemischtes Altbauquartier. Da haben wir eine sehr hohe Radfahrtauglichkeit.

**Sprecherin:**

Ein Angebot, dass viele Stadtbewohner aufs Rad umsteigen lässt. Das zeigt die Radverkehrszählung,

**Take 28 - (Michael Hardinghaus):**

Da sehen wir hier statistisch ausgedrückt: dass wir hier einen hochsignifikanten Zusammenhang haben, mittlerer Stärke, d. h. wir können sagen, die Unterschiede sind auf jeden Fall nicht zufällig, das drückt diese Signifikanz aus.

**Sprecherin:**

Doch nicht immer garantiert eine fahrradfreundliche Infrastruktur, dass auch mehr Fahrräder genutzt werden. Das belegt die Studie:

**Take 29 - (Michael Hardinghaus):**

In Berlin sehen wir das beispielsweise in Teilen vom östlichen Stadtrand. So in Gebieten von Marzahn, wo nach diesem Verfahren die Radfahrtauglichkeit ziemlich gut ist, aber sehr wenig Fahrrad gefahren wird.

**Sprecherin:**

Interessante Daten für die Verkehrsplanung der Zukunft, die beweisen, dass neue Radwege nicht automatisch für mehr Radverkehr sorgen:

**Take 30 - (Michael Hardinghaus):**

Was wir eben auch machen können ist: Wo sind denn ebenso Diskrepanzen und woran liegt das vielleicht. Und was wäre da ein anderer Ansatz etwas für den Radverkehr zu tun. Wenn wir zum Beispiel ein Gebiet haben mit einer sehr hohen Radfahrtauglichkeit aber einem sehr niedrigen Radverkehrsanteil, dann würde es vermutlich nix bringen, da noch mehr Fahrradwege zu bauen. Sondern da müsste man mal gucken, ob man da nicht eine Imagekampagne macht oder andere Maßnahmen ins Auge fasst.

**Take 31 - (Sandra Lindner) aus dem Computer:**

So, ein ganz herzliches Willkommen an alle Teilnehmenden aus Berlin. Hallo, hallo! Ich hoffe Sie sind alle wohlbehalten hier im Raum eingetroffen. Mein Name ist Sandra Lindner und ich bin für heute ihre Moderatorin.

**Sprecherin:**

Der Raum ist digital, die Moderatorin aber analog. Regelmäßig veranstaltet das Difu, das Deutsche Institut für Urbanistik in Berlin an seiner Fahrradakademie „Webinare“: Online-Seminare rund ums Thema Radverkehr.

**Take 32 - (Sandra Lindner):**

Wir haben heute ein spannendes und sehr aktuelles Thema, ein Trend-Thema geradezu, nämlich Lastenräder im Wirtschaftsverkehr mit unserem tollen Referenten Arne Behrensen.

**Sprecherin:**

Fast 30 Vertreter aus den Kommunen sitzen vor ihren Büro-Bildschirmen und folgen den Ausführungen des Referenten. Fragen werden schriftlich im Chat gestellt. Experten schätzen, dass bis zu neun Prozent aller Lieferverkehre künftig von Lastenrädern mit oder ohne E-Antrieb übernommen werden könnten. Das aber erfordert eine entsprechende Infrastruktur. Denn auf den Radwegen könnte es eng werden, wenn die Zahl muskelbetriebener Lieferfahrzeuge zunimmt. Es sind spannende Zeiten für städtische Verkehrsplaner, sagt Sebastian Bührmann, der seit rund fünf Jahren die Fahrradakademie am Difu leitet.

**Take 33 - (Sebastian Bührmann):**

Also die autogerechte Stadt, dieses Paradigma ist passe, wir wissen aber noch nicht, wie sieht die neue Stadt aus und das ist ein ganz spannender Prozess, weil es jetzt gilt zu überlegen: Wie soll die Stadt der Zukunft aussehen bezüglich des Verkehrs. Und Radverkehr kann eben ein Element sein, wird nicht alles lösen, aber kann ein wichtiges Element sein, um mobil zu bleiben und um Lebensqualität zu steigern in den Städten.

**Sprecherin:**

Die Mobilität der Zukunft ist für Forscher und Planer eine Rechnung mit einigen Unbekannten. Denn das autonome Fahren und die Elektromobilität sind Entwicklungen, deren Folgen noch nicht absehbar sind.

**Take 34 - (Sebastian Bührmann):**

Und wenn man dann noch Elektro-SUVs baut – dann trägt das nicht unbedingt zur Problemlösung bei – natürlich werden die Emissionen lokal reduziert oder aufgehoben durch Hybridfahrzeuge und Elektroautos, aber es löst nicht das grundlegende Problem, was wir mit der städtischen Mobilität haben.

**Sprecherin:**

Das Grundproblem ist der beschränkte Platz bei immer mobiler werdenden Menschen. Denn auch das Pedelec sorgt für zusätzlichen Schwung im Zweirad-Bereich. Diese Elektro-Fahrräder mit einem Antrieb bis zu 25 Stundenkilometer erweitern den Radius eines herkömmlichen Fahrrades ganz erheblich. Von fünf bis sieben auf geschätzte 15 Kilometer. Weil das Pedelec schnell ist und das schweißtreibende Strampeln entfällt, wird es auch für Berufspendler interessant. Im Rahmen einer Studie hat man am Difu die Bedingungen für einen Umstieg vom Auto aufs Pedelec getestet.

**Take 35 - (Sebastian Bührmann):**

Es hat sich gezeigt, wenn ich Pedelecs anbiete, dann wird die Autonutzung deutlich reduziert. Und ca. zehn Prozent der Leute sind auch nach diesem Test dann dabei geblieben mit dem Pedelec zur Arbeit zu fahren. Was sich jetzt nicht spektakulär anhört, aber schon ein ganz gutes Ergebnis ist.

**Sprecherin:**

Acht Wochen lang stellten verschiedene Berliner Unternehmen ihren Angestellten ein Pedelec zur Verfügung. Das Ergebnis: Während vorher über die Hälfte aller Arbeitswege mit dem Auto zurückgelegt wurden, waren es während der Testphase nur noch ein Viertel.

**Take 36 - (Sebastian Bührmann):**

Noch besser könnte das aussehen, wenn die Leute vernünftige Abstellanlagen fürs Pedelec haben, denn wenn sie sich selbst so ein teures Fahrrad kaufen, wollen sie es sicher abstellen. Das ist eine echte Herausforderung, das hat sich in dem Projekt auch gezeigt. Wenn ich mein Fahrrad nicht sicher oder mein Pedelec nicht sicher abstellen kann, dann ist das keine Option mehr.

**Sprecherin:**

Wichtig ist aber auch eine gute Wege-Infrastruktur.

**Take 37 - (Sebastian Bührmann):**

Wenn ich innerstädtisch unterwegs bin und eine rote Ampel nach der anderen hab und mich nicht sicher fühle, dann werde ich so lange Entfernungen nicht unbedingt fahren.

**Sprecherin:**

Das Pedelec erschließt aber auch ganz neue Regionen für Fahrradfahrer. Bislang galt Radverkehrsförderung in – wie der Fachmann sagt – „Städten mit Höhenunterschieden“ als schwieriges Thema.

**Take 38 - (Sebastian Bührmann):**

**Früher hieß es ja immer:** In bestimmten Städten kann man kein Fahrrad fahren, mit dem Pedelec hat sich das geändert. Und Radverkehrsinfrastruktur muss man in solchen Städten auch anders planen. Gerade in Süddeutschland gibt's viele Städte, die haben sehr enge Straßenräume, da ist es dann auch schwierig einen großzügigen Radweg noch irgendwo einzubauen. Da gibt es auch Überlegungen, dann mach ich die Radverkehrsinfrastruktur bergauf, wo die Radfahrer langsamer unterwegs sind und den Berg runter fährt man eben in einer Straße, wo nicht so viel Autoverkehr unterwegs ist, vielleicht auch auf der Straße dann mit. Das muss man sich immer individuell angucken... **(abblenden)**

**Geräusch-Take 7: Schritte über Flur**

**Sprecherin:**

Wenn Matthias Tang beim Berliner Umweltsenat mal wieder am Interessensgeflecht der Verkehrspolitik verzweifelt, dann braucht er nur zehn Meter über den Gang zu gehen, um sich humoristischen Rat zu holen.

**Take 39 - (Matthias Tang):**

Hier bei uns hängt, damit man auch mal ein Lächeln ins Gesicht bekommt, eine Straßenverkehrsordnung von 1932, aber in einer Version von Karl Valentin: Da gibt es 1,2,3,4,5,6,7 Paragraphen. Das fängt an mit: Am Sonntag die Fußgänger. Am Montag die Radfahrer. Am Dienstag die Motorradfahrer. Am Mittwoch die Personenkraftwagen. Am Donnerstag die Feuerwehr. Am Freitag die Lastkraftwagen. Am Samstag die Krankenwagen...

**Sprecherin:**

Den humorvollen Ratschlag kann der Berliner Senat gut gebrauchen. Seit Juni 2018 gilt in der Hauptstadt Deutschlands erstes Mobilitätsgesetz. Mit einem Volksbegehren hatten Fahrradfreunde zuvor politisch Druck gemacht. Erstmals wurden verbindliche Planungen für den Radverkehr per Gesetz festgelegt.

**Take 40 - (Matthias Tang):**

Also ich muss leider immer ein bisschen bremsen bei der Euphorie, weil Planung und bauliche Umsetzung dauern. Das liegt gar nicht so richtig am Geld, sondern wir müssen auch die richtigen Straßen raussuchen, wir müssen auch Rücksicht nehmen auf die Bedürfnisse von Autofahrern, und den Bezirken, wir haben recht starke Bezirke in Berlin, bis hin zu der Frage, dass wir das auch rechtlich mit der Straßenverkehrsordnung in Einklang bringen müssen.

**Sprecherin:**

An jeder Hauptverkehrsstraße sollen mindestens zwei Meter breite Fahrradwege entstehen. Problematische Kreuzungen sollen entschärft werden. Doch das wird sicherlich Jahre dauern. Erstmals werden in diesem Jahr sogenannte „geschützte Radstreifen“ entstehen, auf der Straße:

**Take 41 - (Matthias Tang):**

Wo man eben abgetrennt vom Autoverkehr sicher auch nebeneinander fahren kann. Und damit werden wir an zwei, drei Stellen anfangen. Und dann werden wir schauen, wie weit wir kommen in den nächsten fünf Jahren... So etwas gibt es in Deutschland noch nicht. Und wir haben jetzt den ersten, den... werden wir mit so Pollern abgrenzen.

**Sprecherin:**

Ein weiteres Projekt: Radschnellwege für Pendler, vor allem für E-Bike-Fahrer.

**Take 42 - (Matthias Tang):**

Wir haben jetzt acht Korridore, insgesamt zwölf Radschnellwege uns ausgeguckt, die noch nicht festgelegt sind. Vorgenommen haben wir uns 100 km dieser Radschnellwege in den nächsten 4-5 Jahren.

**Sprecherin:**

Neue Wege – für Fahrradfahrer. Neue Denkweisen – für Planer und Politiker.

**Take 43 - (Matthias Tang):**

Es ist juristisches Neuland, wir haben natürlich Juristen, die auch gucken. Und das prüfen. Und auch gucken, ob das kompatibel ist mit anderen Gesetzen, auf Bundesebene usw. Aber wir wollen jetzt diesen Prozess erst einmal anstoßen und damit weitermachen. Und gucken, wie weit wir kommen.

**Geräusch-Take 8: Atmo an der Straße, Autos fahren an, Straßenbahnen****Take 44 - (Radfahrerin 1):**

Die alten Fahrradwege, die sind, wie solch ich sagen, schlecht ausgebessert, teilweise gar nicht ausgebessert, zu viele Hubbel drin, das schlägt einen, da muss man immer arg aufpasse.

**Take 45 - (Radfahrerin 2):**

Also, dass ich geschnitten werde auf jeden Fall, dass die Radwege zugeparkt sind, da muss man automatisch auf die Straße und dann ist man mitten drin und das ist gefährlich. Also die Gefahr geht eindeutig von den Autofahrern aus, nicht von den Fußgängern, die auf dem Radweg sind, von anderen Radfahrern, sondern von den Autos, die einen übersehen, die einen schneiden, ja...

**Sprecherin:**

Auch im Radverkehrs-freundlichen Karlsruhe bleibt noch einiges zu tun, das wissen nicht nur die Radler selbst, sondern auch Verkehrsplaner Johannes Schell:

**Take 46 - (Johannes Schell):**

Das Thema Gleichberechtigung ist ein dickes Brett. Da müssen wir auf allen Ebenen arbeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ist ein ganz wichtiges Thema. Und das ist natürlich schwierig zu erreichen mit den Mitteln, die wir zur Verfügung haben...

**Sprecherin:**

Eine weitere Baustelle: Die fehlenden Stellplätze. 5.000 PKW-Parkplätze gibt es in der Innenstadt, aber gerade mal 1.000 für Räder.

**Take 47 - (Johannes Schell):**

Krasses Missverhältnis, definitiv sind es zu wenige. Es gibt im nationalen Radverkehrsplan so eine kleine Richtlinie, die einem so eine Empfehlung gibt. Wir müssten eigentlich drei Mal so viel haben, ganz klare Sache.

**Sprecherin:**

Im Dezember 2017 wurde Karlsruhe erneut als eine von vier Städten in Baden-Württemberg als „Fahrradfreundliche Kommune“ ausgezeichnet. Neben Mannheim, Freiburg und Offenburg. Allerdings: Wenn die Stadt in fünf Jahren erneut das Zertifikat erhalten möchte, muss sie etwas für das Fahrradparken in der Innenstadt tun.

Doch Schell ist optimistisch. Ein Besuch im Radler-Paradies Holland hat ihn sogar noch bestärkt:

**Take 48 - (Johannes Schell):**

**Ich hab immer gedacht:** Mensch, ich bin ganz neugierig, was haben die da für super Lösungen und es waren jetzt gar nicht solche super-tollen Lösungen, sondern der große Unterschied war, in den Niederlanden wird immer und überall an den Radverkehr gedacht.

**Sprecherin:**

Und das bereits seit mehr als drei Jahrzehnten. Schon lange ist das Fahrrad als gleichrangiges Verkehrsmittel akzeptiert. Das wünscht sich Johannes Schell auch für Deutschland.

**Take 49 - (Johannes Schell):**

Dass einfach nicht mehr die Frage, fahre ich Auto, fahre ich Fahrrad, so polarisierend ist, sondern dass man das Verkehrsmittel wählt, was für den jeweiligen Zweck gerade das Richtige ist. Und dass das Thema nicht mehr so ideologisch angegangen wird: Ich bin Autofahrer, ich bin Radfahrer und der jeweils andere ist mein „Feind“.

**Sprecherin:**

Doch bis dahin dürfte es noch ein weiter Weg sein...

**Geräusch-Take 9: Straßenbahnen**

\* \* \* \* \*