

Das Rad nicht neu erfinden, nur häufiger nutzen

Mobilität: Symposium der Grünen zur Bedeutung des Radverkehrs für Innenstädte, Unternehmen und Einzelhandel – Ruf nach koordinierter „Radförderung“

Aktualität ist alles. Thomas Re-hahn vom Kreisverband der Grünen Darmstadt-Dieburg griff zur Begrüßung der Teilnehmer des Symposiums im Kranichsteiner Sitzungssaal des Landkreises auf eine aktuelle Meldung aus dem Hause des Bundesverkehrsministers zurück. Es ist schließlich Bundestagswahlkampf. Wolfgang Tiefensee forderte gestern, den Verkehrslärm in Deutschland zu mindern. „Aber da denkt er an ganz anderes als wir“, grinste Rehahn hintergründig. Tiefensee denke an Lärmschutz an Verkehrsstraßen, an Flüsterasphalt, an leisere Busmotoren oder Bahnwaggons – „aber nicht an die Förderung des leisen Radverkehrs in den Städten“.

Kollegin Daniela Wagner, Bundestagskandidatin vom Grünen-Kreisverband Darmstadt, sagte, sie komme, um zu lernen. „Ansonsten bin ich natürlich Radfaherin“, betonte sie – und erinnerte an ihren „Dienstwagenverzicht“ als einstige Schuldezernentin.

Die Tagung suchte auszuloten, wie der umweltfreundliche, kohlendioxidfreie und gesundheitsfördernde Radverkehr stärker für Unternehmen und den Einzelhandel in den Kernstädten zu fördern wäre. Hier wird erheblicher Nachholbedarf festgestellt, in vielen bundesdeutschen Mittel- und Großstädten laufen Modellversuche, die die Bedeutung des Rades als Transportmittel für den Konsumenten zu steigern suchen.

Aus dem Europaparlament steuerte der grüne Abgeordnete Michael Cramer Grundsätzliches zum Hintergrund bei. „Der Verkehr ist in der EU zu billig, und der umweltfreundliche ist zu teuer. Aber das ist politisch so gewollt“, sagte Cramer. Mit wenigen Zahlen führte er ins Zentrum des Problems. Ein Fünftel der Menschheit verbrauche vier Fünftel der Weltenergieerzeugung, aber das Flugbenzin zu versteuern, das sei weder national noch in Europa als preispolitische Korrekturmaßnahme durchsetzungsfähig. Das einstige Fahrradland Volksrepublik China baue inzwischen mehr Autos als Deutschland – für den eigenen Bedarf. Oder: Europäische Gelder in Verkehrsinfrastruktur flössen zu 0,9 Prozent in Radwege und zu 60 Prozent in den Straßenbau.

Zur nicht ganz neuen Forderung, mobil ohne Auto zu werden, verweist der Darmstädter Verkehrsplaner Volker Blees auf die Historie. „Radnutzung ist kulturabhängig“. Ende des 19. Jahrhunderts habe das Rad in Europa als „Wegbereiter der individuellen Mobilität“ gewirkt. Und letztendlich wirkt es so noch immer – im angemessen erscheinenden Radius. Prompt zitierte Cramer Wolfgang Tiefensee mit den Worten, 90 Prozent des innerstädtischen Autofahren kämen nicht mal auf fünf Kilometer Strecke.

Radfahrten in der Stadt bewegten sich meist zwischen zwei und fünf Kilometern. Rechnerisch ergibt sich also eine enorme Kapazität zur Ersetzung von Autoverkehr. 74 Prozent der Hessen hätten jederzeit ein Auto zur Verfügung, bemerkte Blees, 76 Prozent ein Fahrrad, 17 Prozent eine Netzkarte des Nahverkehrs. Gerade die Städte und ihr Einzelhandel müssten also auf die Karte der „zunehmenden Alltagsakzeptanz fürs Rad“ setzen. Eine „funktionierende Radförderung“ sei allerdings eine Netzwerkaufgabe, ein „Radsystem“ müsse aufgebaut werden, nicht zuletzt auch von Instanzen wie dem Stadt-Marketing. Blees: „Öffentlichkeitsarbeit für das Rad, Infrastruktur-Investition und Service müssen Hand in Hand gehen“.

Das griff Verkehrsfachfrau Iris Mühlenbruch (Köln) auf. Sie sehe – trotz all der Zentren auf einstmaligen grünen Wiesen – durchaus eine „Renaissance der Innenstädte“. Tatsächlich wird sich der Radfahrer aus Darmstadt nicht zu Segmüller oder Loop 5 auf den Weg machen. Man müsse „die Radfahrer in den „Kultur- und Erlebnisort Innenstadt holen“, sagte Mühlenbruch. Der Radfahrer als Kunde stelle mitunter 12 bis 15 Prozent der Innenstadtbesucher – „darunter immer mehr Senioren“. Zwar kaufe, der Statistik nach, ein Kunde mit dem Auto deutlich mehr ein, „aber der Kunde mit dem Fahrrad kommt viel öfter in die Innenstadt“.

Mühlenbruch sieht „viel viel Potenzial“ für mehr Radverkehr in den Innenstädten – allerdings nur, wenn der Radfahrer mit Angeboten gelockt werde, sich wertgeschätzt fühle, sein Verkehrsmittel nicht irgendwo labil anlehnen, sondern ordentlich und wettergeschützt abstellen könne. Schließflächen seien wertvoll, temporär bewachte Großparkplätze bei Großveranstaltungen (dem Heinerfest etwa), Fahrradverleihsysteme, eigene Radfahrer-Stadtpläne der Kommunen. Klare Aufgaben für das Stadt- und Einzelhandels-Marketing.

„Von einer fahrradfreundlichen Innenstadt profitieren alle“, zitierte Mühlenbruch eine Studie der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in Nordrhein-Westfalen“. Konsumenten-umfragen des Einzelhandels machten zudem überraschend deutlich, „dass die Aufenthaltsqualität in einer Stadt oftmals wichtiger genommen wird als ihre Erreichbarkeit mit dem PKW“.

Paul-Hermann gruner
28.8.2009