

29.08.09

Den Holländern auf den Fersen

Die Darmstädter Grünen diskutieren über die Radkultur

h.r. DARMSTADT. Berücksichtigt man die Topographie Deutschlands, dann fällt das Ranking der europäischen Fahrradnationen gar nicht mal so beschämend aus. Platz vier nehmen die Deutschen ein mit durchschnittlich 300 geadelten Kilometern per Kopf und Jahr. Besser sind da nur die Belgier, Holländer und Dänen, die auf bis zu 900 Kilometer kommen. Aber bei denen ist das Land ja auch flach und weit. Dass sich in Deutschland noch an den Werten arbeiten lässt, suggeriert der Werbeslogan der Bundesregierung „besser wir nehmen ab als die Eisberge – fahr Rad“. Der Darmstädter Verkehrsexperte Volker Blees präsentierte die Statistik auf dem Symposium „bike meets business“, zu dem die Grünen eingeladen hatten.

Blees ist ein politisch unverdächtig Fachmann, der zum Beispiel federführend in die Planungen zur Nordost-Umgehung eingeschaltet ist, Darmstadts umstrittenstes Verkehrsprojekt. Das Fahrrad ist für ihn keineswegs ein „Universalverkehrsmittel“, das alle Fragen löst, dennoch prophezeit er ihm eine große Zukunft – zumindest in den Städten. Denn seit etwa 20 Jahren sei das Rad, das im 19. Jahrhundert noch Pate gestanden habe für viele Entwicklungen der Automobilindustrie, technologisch wieder auf dem Vormarsch – wachgeküsst nach einem Jahrzehnte währenden Dornröschenschlaf, in dem ein Bonanza-Rad mit Bananensattel als allerletzter Schrei galt. Inzwischen sei vieles modernisiert und das Elektrorad eine zukunftssträchtige Innovation, die dem Verkehrsexperten durchaus geeignet erscheint, den topographischen Heimvorteil von Dänen und Holländern zunichtezumachen. Dass die weitere Verbreitung

des Radverkehrs politisch unumgänglich ist, steht für den Europaabgeordneten der Grünen, Michael Cramer, außer Frage. Der Autoverkehr, so referierte er am Donnerstag, fresse bei den Kohlendioxid-Emissionen alles wieder auf, was in anderen Sektoren an Einsparungen erzielt worden sei. Da in den Städten 90 Prozent aller Autofahrten aber kürzer seien als sechs Kilometer, drängt sich für Cramer der modernisierte Drahtesel als Alternative geradezu auf.

Allerdings ist die Nutzung des Rades nicht nur an den politischen Willen, sondern auch an kulturelle Wertschätzung gebunden. Und da gibt es für Blees einige unschöne Entwicklungen. Während zum Beispiel Anfang des 20. Jahrhunderts Arbeiterradvereine existierten und das Zweiradfahren propagierten, haben neue Untersuchungen gezeigt, dass die Liebe zum Rad merkwürdigerweise nicht nur mit dem Einkommen, sondern auch dem Bildungsgrad wächst: So nennen 81,5 Prozent aller Menschen mit Hochschulabschluss ein Exemplar ihr Eigen, aber nur 50 Prozent ohne Schulabschluss.

Auch gibt es offensichtlich eine in der Beziehung Mensch-Rad spätadoleszente Krisenzeit zwischen 18 und 25 Jahren, in denen Führerschein und Auto locken und daher der Gebrauch des Rades deutlich zurückgeht. Hinzu kommt, dass heutzutage offenbar immer mehr Kinder in ihrer motorischen Kompetenz vom Radfahren überfordert sind.

Was dagegen zu machen ist, konnte Blees den Symposiumsteilnehmern in aller Kürze schildern. Das Stichwort heißt „ISÖ“: gute Infrastruktur (zum Beispiel durch Rad-Abstellplätze), Service (Radverleih und Neubürger-Information) und schließlich Öffentlichkeitsarbeit.