

Auf dem Weg zur Fahrradstadt?

Die Förderung des Radverkehrs in Bonn

1. Einleitung

Verkehrskollaps und Verkehrswende sind nur wenige populäre Begriffe aus den aktuellen Entwicklungen und Forderungen im verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Diskurs um Innenstädte. Die Basis bildet hierbei der fortschreitende globale Urbanisierungsprozess, der immer mehr Menschen in die Städte zieht, welche bis zum Jahr 2050 etwa 70% der Weltbevölkerung beherbergen werden (vgl. KNIIEPS, 2018: 3).

1.1. Problemstellung

Um zu arbeiten, sich zu versorgen und Freizeitaktivitäten nachzugehen, müssen sich diese Personen fortbewegen und Räume überwinden. Hieraus entstehen verschiedene Formen von Verkehr und Mobilität, welche bei zunehmender Menge und Komplexität zu einer Auslastung und Überlastung der innerstädtischen Infrastruktur und einem Verlust von Wohn- und Lebensqualität führen (vgl. MOTZKUS, 2002: 185).

Belastungen durch Stickoxide, Kohlenstoffdioxid und Lärm, sowie Energie- und Flächenverbrauch entfallen bis zu 80% auf Städte. Vor allem Treibhausgasemissionen sind zu etwa 20% auf den innerstädtischen Verkehr und hierbei in erster Linie auf den Autoverkehr zurückzuführen, der noch darüber hinaus eine minimale Flächeneffizienz aufweist (vgl. KNIIEPS, 2018: 3, 20). Bislang wurden durch Fahrverbote und vermehrten Einsatz von Elektroautos Anreize geschaffen, die das Reflektieren des eigenen Mobilitätsverhaltens anregen. Eine Lösung für die Reduzierung der Belastungen ist allerdings noch nicht in Sicht.

1.2. Fahrradhauptstadt Bonn 2020

Aufgrund technologischer Entwicklungen (Pedelecs, E-Bikes), Restriktionen im Autoverkehr, sowie einem stärkeren Umweltbewusstsein, insbesondere bei jüngeren Bevölkerungsgruppen, wächst die Nutzergruppe des Fahrrads als Verkehrsmittel in städtischen Räumen stetig. Vor allem der Kurzstreckenanteil (<5km) in den dichten urbanen Räumen mit hoher räumlicher Nähe erfährt hierbei eine neue Dynamik, sodass diese Räume ein besonders hohes Potenzial im Bereich des Fahrradverkehrs haben (vgl. KNIIEPS, 2018: 20). Die Stadt Bonn möchte kommunale Verantwortung für den Klimaschutz übernehmen und hat deswegen das Projekt „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“ ins Leben gerufen. Die Stadt möchte eine führende Rolle im Kampf gegen den Klimawandel übernehmen und im Sinne einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung dem Fahrrad als Verkehrsmittel „nicht nur Chancengleichheit gegenüber anderen Verkehrsmitteln verschaffen“ (ANGENENDT/BLASE, 2010: 4).

Der Radverkehr soll sicherer, komfortabler, schneller und lückenlos gestaltet werden. Da die Radverkehrsförderung mit einem Säulenmodell vergleichbar ist, basiert sie neben der infrastrukturellen Förderung auch auf Kommunikation, Service und (öffentlichem) Informationsfluss. Die Säulen haben keine hierarchische Beziehung zueinander, sodass sie zwar im Zusammenhang stehen, aber einzeln bearbeitet und angepasst werden können (vgl. BMVI, 2012: 17).

Der Titel „Fahrradhauptstadt“, sowie der Begriff der „Fahrradstadt“ sind nicht eindeutig definiert oder an bestimmte Kriterien gebunden. Als Fahrradstadt wird eine Stadt allgemein dann bezeichnet, wenn die Radverkehrsförderung eine übergeordnete Rolle spielt und dem Fahrradverkehr eine besondere Beachtung und Förderung zu Teil wird. In Bonn wird mit der vorteilhaften Verbindung persönlichen (Individualität, Gesundheit, Kostenreduzierung) und gesellschaftlichen Nutzens (Verkehrsentlastung, Klimaschutz) geworben (vgl. OB Bonn, 2013: 3)

2. Forschungsgegenstand und Forschungsfragen

Der Fokus der Arbeit liegt auf der Stadt Bonn ohne das Umland, ebenso wie im Projekt der „Fahrradhauptstadt 2020“. Der Rahmen der Arbeit ist in den Bereich der Verkehrsgeographie und -politik einzuordnen. Die Stadt Bonn hat eine niedrige Verfügbarkeit von Pkw in der Bevölkerung, eine hohe Bevölkerungsdichte und durch kompakte Bauweise und geringe topographische Unterschiede optimale Voraussetzungen für eine attraktive Ausgestaltung des Radverkehrs (vgl. OB Bonn, 2013). Der Radverkehr soll vermehrt als System betrachtet werden und neben dem Neubau, vor allem durch Modernisierungen und Erweiterungen zur bedarfsgerechten Befriedigung der Nachfrage beitragen.

2.1. Forschungsaufbau

Bislang gibt es keine eindeutigen Kriterien für die Definition einer Fahrradstadt oder einer Fahrradhauptstadt. Dies liegt vor allem daran, dass subjektive Empfindungen und Attraktivität eine große Rolle spielen und diese nicht quantitativ messbar und somit schwer vergleichbar sind. Kriterien und wichtige Bestandteile einer möglichen Definition werden einerseits aus der Fachliteratur und andererseits aus den Experteninterviews herausgearbeitet.

Die Arbeit besteht in den meisten Abschnitten aus einem allgemeinen Teil, welcher dann auf die Stadt Bonn bezogen und spezialisiert wird. Da der Titel der „Fahrradhauptstadt“ einen Vergleich mit anderen Städten impliziert, müssen zunächst Potenziale, Chancen und Möglichkeiten erarbeitet und in einem zweiten Schritt auf Bonn übertragen werden. Um „Hauptstadt“ zu sein, sollte es erstrebenswert sein, alle Kriterien zu erfüllen und optimal zu verbinden. Diese Grundannahme wird den Ausgangspunkt der Arbeit bilden.

Neben den allgemeinen Potenzialen des Radverkehrs und dem speziellen Fahrradpotenzial Bonns, werden auch die Säulen der Radverkehrsförderung untersucht. Auch hier wird ein Methodenmix aus Literaturarbeit und Expertengesprächen angewandt, sodass die grundsätzlichen Bestandteile der Radverkehrsförderung auf Bonn bezogen und evaluiert werden können. Die Vergleiche geben Aufschluss darüber, ob Bonn bereits eine Fahrradstadt ist, welche Herausforderungen noch bestehen, an welchen Stellen mehr getan werden muss und welche Bereiche bereits gut erarbeitet sind und somit zum Ziel der Fahrradhauptstadt 2020 beitragen.

2.2. Forschungsfragen

- I. Was ist eine Fahrradstadt und wie setzt sich die Fahrradverkehrsförderung zusammen?
- II. Inwiefern treffen diese Kriterien auf Bonn zu? Inwiefern nicht?
- III. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Entwicklung zur Fahrradstadt zu begünstigen?
- IV. Wie werden die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung im Projekt „Fahrradhauptstadt 2020“ genutzt? Welche Prioritäten werden hierbei gesetzt?
- V. Welchen Herausforderungen steht die Stadt Bonn im Projekt noch gegenüber?

3. Methodik

Die forschungsleitenden Fragen werden mit Hilfe von Experteninterviews und Literaturrecherche beantwortet.

Die Funktionsweisen der Radverkehrsförderung sind aus der Fachliteratur abzuleiten; als weitere Literatur werden das Strategiekonzept der Stadt Bonn, die Halbzeitbilanz des Projekts „Fahrradhauptstadt Bonn 2020“, Pressemitteilungen des ADFC Bonn und des BMVI, sowie Mitteilungen und Publikationen des BMVI hinzugezogen. Die verwendeten Daten werden der Studie „Mobilität in Deutschland“ entnommen, welche im Auftrag des BMVI vom Institut für angewandte Sozialwissenschaften (infas) und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) durchgeführt wird. Das Strategiekonzept der Stadt Bonn basiert auf den Daten der gleichen Studie, sodass eine gute Vergleichbarkeit aufgrund gleicher Methodik gewährleistet ist.

Wie auch der Rahmen der Arbeit, wird der Leitfaden für die Experteninterviews aus den Informationen der Fachliteratur erarbeitet. Zusätzlich zum regionalen Bezug auf Bonn, stellen die Interviews Informationen zu Ablauf und Organisation der Radverkehrsförderung zur Verfügung, sodass daraus ein Definitionsansatz für den Begriff der Fahrradstadt hervorgehen kann. Die Interviews werden als leitfadengestützte Interviews geführt und hinterher qualitativ mit Hilfe einer Codierung ausgewertet. Sie werden sowohl einzeln analysiert, als auch miteinander und mit den Aspekten der Literaturrecherche verglichen, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede festzustellen. Dies dient am Ende dazu, konkrete Potenziale und vor allem Probleme und Herausforderungen herauszustellen.

Die Expertinnen und Experten decken ein differenziertes perspektivisches Spektrum ab und stammen aus unterschiedlichen Handlungsfeldern. Auch wenn die Stadt Bonn durch Planung, Ausarbeitung und Umsetzung den größten Anteil am Projekt hat, werden alle Expertengespräche gleichermaßen durchgeführt und ausgewertet. Neben der Stadt Bonn soll das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie der ADFC Bonn Rein-Sieg befragt werden. Das BMVI hat seine zweite Dienststelle in Bonn und kann somit neben einer sehr breiten Expertise der allgemeinen Bedingungen ebenfalls einen Beitrag zur Spezialisierung auf Bonn leisten. Der ADFC als Fahrradlobby und Radfahrendenvertretung bildet die Schnittstelle zwischen Verwaltung und Nutzung. Hier werden vor allem die Bereiche der Kommunikation mit der Stadt abgedeckt. Über den ADFC kann außerdem der Kontakt zu aktiven Radfahrerinnen und Radfahrern hergestellt werden, die eine fundierte Meinung zum Radverkehr in Bonn abgeben können. Die Meinung ist deswegen wichtig, weil die Stadt Bonn Zufriedenheit, Identifikation und Lebensqualität als zentrale Ziele des Projekts nennt.

Literaturverzeichnis

- ANGENENDT, W. u. A. BLASE (Hrsg.) (2010): Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs – Fahrradhauptstadt Bonn 2020. AB Stadtverkehr GbR. Büro für Stadtverkehrsplanung. Online verfügbar:
http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/radverkehr/projekte/fahrradhauptstadt_2020/index.html?lang=de (Letzter Aufruf: 24. September 2018)
- BMVI: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (Hrsg.) (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr weiterentwickeln. Berlin. Online verfügbar:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile (Letzter Aufruf: 24. September 2018)
- KNIEPS, G. (Hrsg.) (2008): Fahrverbote, City-Maut, kostenloser öffentlicher Nahverkehr: Wege aus dem Verkehrskollaps? In: IFO SCHNELLDIENST 9/2018. 71. Jahrgang. S. 3-22. Online verfügbar:
<http://www.cesifo-group.de/DocDL/sd-2018-09-knieps-et-al-verkehrspolitik-2018-05-09.pdf> (Letzter Aufruf: 24. September 2018)
- MOTZKUS, A. (2002:): Die Mobilitätsforschung des Bundes. In: KAGERMEIER, A., MAGER, T. UND T. ZÄNGLER (Hrsg.) (2002): Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Mobilitätskonzepte in Ballungsräumen. Band 2. Verlag MetaGIS Infosysteme. Mannheim. S. 185 – 200
- OB Bonn: Der Oberbürgermeister der Stadt Bonn, Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2013): Aktiv durch Bonn. Auf dem Weg zur Fahrradhauptstadt 2020. Online verfügbar:
http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/radverkehr/projekte/fahrradhauptstadt_2020/index.html (Letzter Abruf: 24 September 2018)