

# Münster als Vorbild für die zukünftige Fahrradstadt Bonn?

## Ein Vergleich des Radverkehrs zweier Städte

### 1 Wissenschaftliche Relevanz / Thematische Einordnung

Schlagworte wie „Verkehrswende“, sowie die Diskussion um eine „Mobilität der Zukunft“ und „Schadstoffgrenzwerte“ erfahren zur Zeit vor allem in Bezug auf das urbane Umfeld in Medien, Politik, Gesellschaft und auch im wissenschaftlichen Diskurs große Beachtung. Grundlegend hierfür ist das zunehmende Wachstum der Städte weltweit (Es wird prognostiziert, dass ca. 70% der Weltbevölkerung bis 2050 in Städten lebt (KNEIPS ET AL. 2018)).

Zur Befriedigung verschiedener (Grund-)Bedürfnisse ist die Fortbewegung der Menschen innerhalb von Städten erforderlich, was wiederum unterschiedliche Formen des Verkehrs nach sich zieht. Beides sind Faktoren für den prognostizierten Anstieg des weltweiten Verkehrs bis zum Jahr 2050 auf das Doppelte (verglichen mit dem Jahr 2010). Dabei steigt der Energieverbrauch des gesamten Transportsektors um bis zu 80% (DULAC 2013).

Da dieser innerstädtische Verkehr in Deutschland zum großen Teil durch Kraftfahrzeuge bewältigt wird, bringt dies verschiedenartige Probleme mit sich. Diese reichen von überlasteten Straßen und einem enormen Flächenverbrauch über einen hohen Ausstoß von klimawirksamen Treibhausgasen und die Emission von Lärm bis hin zu einer starken Verschmutzung der Atemluft durch beispielsweise Stickoxide und Feinstaub. So ist die Luftverschmutzung durch den Verkehr nach einer Studie des International Council on Clean Transportation (ICCT) in Deutschland für 13.000 vorzeitige Todesfälle verantwortlich, was weltweit die meisten Tode pro 100.000 Einwohner bedeutet (ANENBERG ET AL. 2019).

Diese, durch höhere Bevölkerungszahlen noch verstärkten, Effekte des motorisierten Individualverkehrs (MIV) resultieren in einer verminderten Lebensqualität in den Städten. Diese wird sich in der Zukunft stärker als bereits heute negativ auf deren Attraktivität auswirken. Neben der generellen Vermeidung von Verkehr wird daher von vielen Seiten eine Stärkung des sogenannten Umweltverbundes (Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr) gefordert, um den Verkehr nachhaltig zu gestalten und somit auch die Lebensqualität in den Städten zu steigern (z. B.

MONHEIM 2017). Der Radverkehr spielt vor allem bei der Überwindung mittlerer Distanzen aufgrund seiner äußerst geringen Emissionen eine wichtige Rolle.

## **2 Zielsetzung der Arbeit**

Ziel dieser Arbeit ist es, einerseits die unterschiedliche Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel in den Städten Bonn und Münster anhand von Parametern wie der Nutzungshäufigkeit vergleichend darzustellen und darauf aufbauend die Gründe für den unterschiedlich hohen Anteil des Fahrrads am gesamten Verkehrsaufkommen in beiden Städten zu analysieren und zu erklären. Anhand dieser Betrachtung sollen Potenziale für den Radverkehr in Bonn herausgearbeitet werden.

## **3 Problemstellung und Forschungsfragen**

Ausgangspunkt für diese Arbeit ist die Beobachtung, dass der Radverkehr in Bonn zwar in den letzten Jahren eine steigende Aufmerksamkeit erfahren hat und unter anderem durch die Strategie „Fahrradhauptstadt 2020“ (ANGENENDT U. BLASE 2010) in gewisser Weise gefördert wird, dies aber nur in verhältnismäßig geringem Umfang geschieht und der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen vor allem im Vergleich zum MIV weiterhin eher gering ist (9% Fahrrad- bei 57% MIV (STADT BONN 2012)). Vor dem oben erläuterten Hintergrund von schadstoffbelasteter Luft und überlasteten Straßen, die sich jeweils negativ auf Gesundheit und Lebensqualität auswirken, sowie dem steigenden Ausstoß von klimawirksamen Treibhausgasen, wäre ein Bedeutungsgewinn des äußerst emissionsarmen Verkehrsmittels Fahrrad im Sinne einer angestrebten ökologischen Mobilitätswende ein wichtiger Schritt in Richtung eines sauberen und nachhaltigen Verkehrs in der Stadt (vgl. BRACHER 2016).

In anderen europäischen Städten hat das Fahrrad bereits einen wesentlich höheren Stellenwert als in Bonn. Neben international bedeutenden Fahrradstädten wie Kopenhagen oder Amsterdam lässt sich hier vor allem das westfälische Münster herausstellen, das je nach Berechnungsmethode einen Fahrradanteil von etwa 30% am gesamten Verkehr aufweist (WANNER 2013) und medial daher oftmals als Fahrradhauptstadt Deutschlands bezeichnet wird.

Die Stadt Münster eignet sich dabei in vielerlei Hinsicht gut für einen Vergleich mit der Stadt Bonn. Einerseits weisen beide eine ähnlich hohe Einwohnerzahl auf (Bonn ca 325.000, Münster ca. 314.000), andererseits gelten für beide aufgrund ihrer Zugehörigkeit zur BRD und zum Bundesland Nordrhein-Westfalen dieselben rechtlichen Rahmenbedingungen sowie, zumindest bis auf Landesebene, dieselben politischen Voraussetzungen. Darüber hinaus bietet sich Münster

wegen des erwähnten höheren Radverkehrsanteils an, um Potenziale für den Radverkehr in Bonn abzuleiten.

Folgenden Fragestellungen wird dabei konkret nachgegangen:

- Welche Bedeutung hat der Fahrradverkehr in Bonn verglichen mit der „Fahrradstadt“ Münster?
- Welche Gründe sind für die Bedeutungsunterschiede des Radverkehrs in beiden Städten verantwortlich?
- Welche Potenziale zur Steigerung des Fahrradanteils am Verkehrsaufkommen lassen sich für die Stadt Bonn ableiten?

#### **4 Methodisches Vorgehen**

Die für diese Arbeit grundlegenden Forschungsfragen (s. Kap. 3) werden anhand von Literaturrecherche beantwortet.

Die Grundlagen zur Radverkehrsförderung und deren Bedeutung für eine umweltfreundlichere und nachhaltigere Mobilität und damit zur Entlastung des Verkehrsnetzes werden aus der entsprechenden Fachliteratur (z. B. MESCHIK 2008, BRACHER 2016 und MONHEIM 2017) herausgearbeitet. Darauf aufbauend wird die Radverkehrssituation in Bonn und Münster anhand von Parametern wie etwa dem jeweiligen Anteil des Fahrrads am gesamten Verkehr verglichen. Hierzu werden in erster Linie offizielle Veröffentlichungen der beiden Städte (z. B. (Stadt Bonn 2012), (ANGENENDT U. BLASE 2010), (STADT MÜNSTER, AMT FÜR STADTENTWICKLUNG, STADTPLANUNG, VERKEHRSPLANUNG 2018) inklusive Verkehrszählungen herangezogen. Nach Möglichkeit werden hier aber auch Veröffentlichungen weiterer Akteure, beispielsweise der „Fahrradklima-Test“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) und auch andere graue Literatur betrachtet.

Zuletzt werden, wiederum auf Fachliteratur und grauer Literatur basierend, die Gründe für die herausragende Stellung des Radverkehrs in Münster analysiert. In Betracht gezogen werden hier naturräumliche Gegebenheiten aber vor allem verkehrspolitische Maßnahmen der vergangenen Jahre. Darauf aufbauend sind dann die Potenziale für die Stadt Bonn abzuleiten, vereinfacht dargestellt in der Frage: „Was kann Bonn in Bezug auf den Radverkehr von Münster lernen?“.

## Literatur

- ANENBERG, S., MILLER, J., HENZE, D. u. R. MINJARES (2019): A global snapshot of the air pollution-related health impacts of transportation sector emissions in 2010 and 2015. Washington, USA.
- ANGENENDT, W. u. A. BLASE (2010): Fahrrad-Hauptstadt 2020. Strategiekonzept zur ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs. Bonn.
- BRACHER, T. (2016 <sup>2. Aufl.</sup>): Fahrrad- und Fußverkehr. Strukturen und Potenziale. In: SCHWEDES, O., CANZLER, W. u. A. KNIE (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. (Springer Fachmedien Wiesbaden) Wiesbaden, s.l.
- DULAC, J. (2013): Global Land Transport Infrastructure Requirements. Estimating road and railway infrastructure capacity and costs to 2050. Paris.
- KNIEPS, G., GRIESE, T., GRÜTTNER, A., ROTTMANN, O., SCHIFFER, H.-W., SIEG, G., STADELMANN, D. u. H. MONHEIM (2018): Fahrverbote, City-Maut, kostenloser öffentlicher Nahverkehr. Wege aus dem Verkehrskollaps? In: Ifo Schnelldienst 71, Nr. 9.
- MESCHIK, M. (2008): Planungshandbuch Radverkehr. (Springer) Wien.
- MONHEIM, H. (2017): Wege zur Fahrradstadt. Analysen und Konzepte. Für eine zukunftsfähige Verkehrswende / Heiner Monheim, unter Mitarbeit von Dörte Monheim ; Band 1. (VAS Verlag für Akademische Schriften) Bad Homburg.
- STADT BONN (2012): Verkehrsentwicklungsplan Bonn. Schlussbericht. Bonn.
- STADT MÜNSTER, AMT FÜR STADTENTWICKLUNG, STADTPLANUNG, VERKEHRSPLANUNG (2018): Jahres-Statistik 2017. Verkehr. Münster.
- WANNER, M. (2013): Peak Oil. Die Herausforderung lokaler Erdölabhängigkeit am Beispiel Münster. MV Wissenschaft 1. (Verl.-Haus Monsenstein und Vannerdat) Münster.