

## **Alltagsradverkehr in ländlichen Räumen. Potenziale und Hemmnisse einer Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland.**

Dem Thema „Mobilität im Alltag“ wird zunehmend Bedeutung beigemessen. So werden für den neuen „Nationalen Radverkehrsplan“ (NRVP) 2020 besondere Förderschwerpunkte gesetzt, um auf aktuelle verkehrspolitische Herausforderungen zu reagieren (BMVBS 2010). Eine dieser Herausforderungen für den von 2013 bis 2020 gültigen NRVP ist das Phänomen des steigenden Radverkehrs in Großstädten: Dies steht im Gegensatz zu einem stagnierenden oder teilweise sinkenden Radverkehrsanteil in ländlichen Räumen (vgl. dazu AHRENS et al. 2008: 773ff; BMVBS 2010: 8 f., 26). Die Diplomarbeit „Alltagsradverkehr in ländlichen Räumen. Potenziale und Hemmnisse einer Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland“ setzt sich mit diesem Phänomen auseinander und stellt die Frage nach den Gründen solch unterschiedlicher Entwicklung. Sie kann mit ihrem Ergebnis einen Beitrag zur inhaltlichen Fortentwicklung des NRVP 2020 leisten. Die Arbeit ist geleitet von drei wesentlichen Fragen:

1. Welche Faktoren sind für den sinkenden Radverkehr in den ländlichen Räumen ursächlich?
2. Wie kann dieser Tendenz des sinkenden Radverkehrs entgegen gewirkt werden?
3. Wie sind die Parameter des Mobilitätsgeschehens (Wegezwecke und Wegelängen sowie das institutionelle Umfeld der Verwaltung und Politik) zu beurteilen?

Lediglich zu den Wegezwecken und Wegelängen gibt es bereits Erkenntnisse, die zeigen, dass es bei ihnen keine grundsätzlichen Unterschiede als Verkehrsverhaltensparameter in den einzelnen Raum- bzw. Kreistypen - bezogen auf den Radverkehr - gibt. Die Daten der Studien „Mobilität in Deutschland“ (MID) aus den Jahren 2002 und 2008 zeigen dies (Gwiasda 2011). Anhand von drei Annahmen wird daher in der Arbeit nach spezielleren Ursachen für die divergierende Entwicklung zwischen den Städten und den ländlichen Räumen geforscht:

1. In der ersten Annahme wird davon ausgegangen, dass in ländlichen Kreisen die Wege für alltägliche Erledigungen länger sind und deshalb der Radverkehr weniger attraktiv ist.
2. In der zweiten Annahme wird hinterfragt, ob ländliche Räume in besonderem Maße Impulsgeber benötigen, den Radverkehr zu fördern.
3. Für die dritte Annahme wird vor allem die Einstellung der Akteure in ländlichen Räumen überprüft.

Bevor die Untersuchung der Annahmen in zwei Schritten erfolgt, gibt es in der Arbeit zunächst eine Einführung in die für das Verständnis des NRVP wichtigsten Begriffe und ihre Bedeutung. Hierzu zählen die ländlichen Räume, mit denen im planerischen Sinne eher kleine Gemeinden und Städte verbunden werden. Weitere Begriffe sind die Alltagsmobilität und der Alltagsradverkehr, wobei letzterer durch vier selbst erarbeitete Merkmale abgeleitet und interpretiert wird. An diese Darstellung der Ausgangslage schließt sich als erster Untersuchungsteil die quantitative Bearbeitung der ersten Annahme an. Im zweiten Teil werden dann die zweite und dritte Annahme qualitativ erforscht.

Die Analyse der ersten Annahme erfolgt auf Grundlage der Daten, die im Rahmen der MID-Studien 2002 und 2008 erhoben wurden. Es wird nach Unterschieden zwischen den „Kreistypen“ gesucht, die „Kernstädte“, „verdichtete Kreise“ und „ländliche Kreise“ heißen. Es stellt sich beispielsweise heraus, dass in den ländlichen Kreisen 8,5 % mehr Personen ein Fahrrad besitzen als in den Kernstädten. Deutliche Unterschiede in der Fahrradnutzung bezogen auf die Parameter Verkehrsmittelwahl, durchschnittliche Zahl der täglichen Wege, durchschnittliche Länge und Dauer eines Weges gibt es nicht. Allerdings gibt es eine leichte Zunahme der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegezahl vom Jahr 2002 zum Jahr 2008. Bei der Betrachtung der mittleren Wegelänge und -dauer für die einzelnen alltäglichen Wegezwecke von Fahrradfahrern sind die Werte bei den Kernstädten im Gegensatz zu den ländlichen Kreisen leicht erhöht.

Unterschiede fallen insbesondere beim Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln und ihrer Nutzung für alltägliche Wegezwecke auf. Bei den Nutzergruppen „Öffentlicher Personennahverkehr“ und „PKW-Fahrer“ betragen sie rund zehn Prozent. Zwischen den drei Kreistypen sind die Unterschiede bei der Fahrradnutzung marginal, nicht so zwischen den Bundesländern. Während im Saarland z.B. nur zwei Prozent aller Verkehrsteilnehmer das Fahrrad nutzen, sind es in Mecklenburg-Vorpommern hingegen zwölf Prozent. Auf regionaler Ebene sind die Wertveränderungen eindeutiger abzulesen als bei den allgemeinen MID-Daten. So ergaben kleinräumigere Vergleiche, dass die bisherige Steigerung des Radverkehrsanteils auf die Fahrradfahrerzunahme in Kernstädten zurückzuführen ist. Nur wenig Konkretes lässt sich anhand des Verkehrsteilnehmerverhaltens über mögliche Unterschiede für die Entwicklung des Radverkehrs zwischen den ländlichen Räumen und den Kernstädten sagen. Daher findet im weiteren Verlauf der Arbeit die Suche nach Faktoren im Bereich von Radverkehrsorganisierenden statt, die auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils Einfluss nehmen.

In der zweiten Annahme wird hinterfragt, ob ländliche Räume in besonderem Maße Impulsgeber benötigen, um den Radverkehr innerhalb des Gesamtsystems zu fördern. Diese Annahme ergibt sich durch die zersplitterten Zuständigkeiten in ländlichen Räumen. Für die dritte Annahme wird überprüft, ob die Einstellung der Akteure im ländlichen Raum aktuell wesentlich stärker vom Freizeit- als vom Alltagsradverkehr geprägt ist, da dieser noch nicht den entscheidenden Stellenwert für eine langfristig positive Entwicklung erreicht hat. Mit Hilfe von leitfadengestützten Interviews, einer Methodik der qualitativen Sozialforschung, erfolgt die Bearbeitung der zweiten und dritten Annahme zur Erfassung von Faktoren, die die Radverkehrsentwicklung beeinflussen. Um regionalspezifische Einflüsse auf die Interpretation zu reduzieren, werden Akteure aus Verwaltung und Politik drei unterschiedlicher Regionen interviewt. Die Untersuchungsräume sind der Landkreis Graftschaft Bentheim, der Kreis Euskirchen und der Landkreis Göppingen. Die Antworten der Interviewpartner aus diesen drei Regionen sind miteinander vergleichbar, da die Projekte zur Radverkehrsförderung starke Parallelen aufweisen. Trotz unterschiedlicher topographischer Bedingungen ergeben sich ähnliche Herausforderungen für die drei Untersuchungsräume. Es stellt sich bei der Analyse der Interviews heraus, dass eine gesamtsystematische Radverkehrsplanung von kleinen Gemeinden kaum bewerkstelligt werden kann. Sie haben z.B. einen Mangel an Kapazitäten, weshalb sie sich nicht ausreichend mit dem komplexen Thema der Radverkehrsförderung auseinandersetzen können. Die Ebene der Landkreise scheint daher geeigneter, impulsgebend auf die Gemeinden zu wirken. Erschwerend für die positive Entwicklung des Alltagsradverkehrs ist die Stellung des Freizeitradverkehrs bei den befragten Verantwortlichen. Die folgende Tabelle enthält alle für den Alltagsradverkehr erarbeiteten positiven und negativen Faktoren, die einen Einfluss auf die verkehrsrelevanten Akteure aus Verwaltung und Politik haben können.

Tab. 1: Positive und negative Faktoren für die radverkehrsrelevanten Akteure aus Verwaltung und Politik

	<b>Positiv</b>	<b>Negativ</b>
<b>Verwaltung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kontinuität</li> <li>- Wissensgrundlage</li> <li>- Zielformulierung</li> <li>- Anreizsysteme</li> <li>- Zeitinvestition</li> <li>- Förderung durch Eigeninitiative</li> <li>- Förderung mittels finanzieller Zuschüsse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Komplexität des Themas</li> <li>- Geteilte Zuständigkeiten und Baulasten</li> <li>- Abhängigkeiten: direkt indirekt</li> </ul>
<b>Politik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fachkompetentes Zusammenarbeiten</li> <li>- Beteiligungsmöglichkeiten anderer Personengruppen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radverkehr kein Pflichtthema</li> <li>- Politische Abhängigkeiten</li> <li>- Konkurrierende Sachthemen</li> </ul>
<b>Gemeinsam</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Motivation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einstellung</li> </ul>

Entsprechend der ersten und zweiten Forschungsfrage sind diese Faktoren für die Entwicklung des Radverkehrs in den kleineren Gemeinden ausschlaggebend, weil die Arbeit von wenigen Personen getragen werden muss und die Informationswege zwischen den aufgeteilten Zuständigkeiten lang sind. Im Gegensatz dazu kann eine städtische Verwaltung mit kurzen informellen und formellen Wegen als Kompetenzzentrum angesehen werden. Aus den Ergebnissen wird abgeleitet, dass ein direkter Ansprechpartner auf der Landkreisebene von Vorteil für die Stärkung des Radverkehrs sein kann. Eine solche Person ist geeignet, das

„koordinierende Kooperationsmanagement“ zu leiten, indem sie den Informationsfluss und damit auch die Zusammenarbeit zwischen den Zuständigen organisiert. Darüber hinaus ist der Ansprechpartner in der Lage, die Kommunikation zwischen den zuständigen Stellen erheblich zu verbessern und befördert auf diesem Wege zusätzlich die „Intra-Kommunikation“, den Informationsaustausch innerhalb der Verwaltung. Neben den Hemmnissen, der Präsenz des Freizeitradverkehrs in den Köpfen der Akteure und den aufgeteilten Zuständigkeiten, gibt es deutlich mehr Potenziale für eine Stärkung des Radverkehrs. Dazu gehören die Erweiterung und Strukturierung der Planungsgrundlagen, eine Fortführung der kontinuierlichen Informationsvermittlung an die Planungsbeteiligten, die Einrichtung eines Netzwerkes von Ansprechpartnern durch die Benennung von Fahrradbeauftragten auf allen zuständigen Ebenen sowie die Förderung einer Radverkehrskoordination zwischen den Kommunen, beispielsweise auf der Ebene der Landkreise.

#### Literatur:

AHRENS, G.-A., HUBRICH, S., LIEBKE, F. U. R. WITTMER (2008): Zuwachs des städtischen Autoverkehrs gestoppt?  
In: Straßenverkehrstechnik H. 12, S. 769–777.

BMVBS, BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (Hrsg., 2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends. Bonn, Berlin.

GWIASDA, P. (2011): Expertenforum zur Fortentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans 2013-2020 im Februar 2011 (Mündliche Mitteilung).