

Partizipationsmöglichkeiten von Anwohnern vor dem Hintergrund neuartiger Radverkehrs-Infrastrukturen

Hintergrund

Fahrradschnellwege sind eine Verbesserung der Infrastruktur, die durch verkürzte Reisezeiten, vergrößerte Nutzereinzugsbereiche und hohen Fahrkomfort den Modal-Split-Anteil des Radverkehrs erhöhen soll. In den Entwürfen von Radschnellwegen sind Fahrradstraßen insbesondere in städtischen Kerngebieten auf Teilstrecken ein elementarer Bestandteil. Ihr Nutzen für den Radfahrer ist gut evaluiert, für ihre Akzeptanz durch die Anwohner gilt dies jedoch nicht.

Verfahren der Bürgerbeteiligungen sollen der politischen und planerischen Integration von Betroffenen-Interessen dienen und möglichen Eskalationen vorbeugen. Zwar sind sie in institutionalisierter Form Teil der Bauleitplanung, insbesondere bei Großprojekten oder Novitäten werden jedoch oft deutlich weiter reichende Partizipationskonzepte eingesetzt. Kritiker beanstanden, die Bürgerbeteiligung diene als Mittel des Akzeptanz-Managements, mit der die Bevölkerung für ein Projekt gewonnen werden solle, oft nur einseitig den Zielen der Planungsseite, während die Möglichkeiten der tatsächlichen Mitentscheidung gering bleiben.

Im Rahmen der Untersuchungen soll zum einen erforscht werden, ob es bei den Anwohnern einen Zusammenhang zwischen Häufigkeit der Fahrradnutzung und Akzeptanz der Fahrradstraße gibt. Darauf aufbauend stellt sich die Frage, in wie weit es Unterschiede der Akzeptanz in vergleichbaren Anwohnergruppen mit gleicher Nutzungshäufigkeit gibt, die durch einen unterschiedlichen Umfang des städtischen Akzeptanzmanagement zu begründen sein könnten. Beispielhaft wird hierfür ein Vergleich von Fahrradstraßen an- und außerhalb von Fahrradstraßen und somit einem unterschiedlich umfangreichen Akzeptanzmanagement herangezogen. Letztlich soll auch geprüft werden, in wie fern die Anwohner auch bei wenig umfangreichen Infrastrukturprojekten, wie sie übliche Fahrradstraßen darstellen, eine stärkere Einbeziehung in die Planungsabläufe fordern.

Forschungsthese:

I: Die Akzeptanz der Fahrradstraße durch ihre Anwohner unterscheidet sich nach Häufigkeit der eigenen Fahrradnutzung. Die Akzeptanz der Fahrradstraße ist umso höher, je häufiger die Fahrradnutzung ist.

II: Es gibt Unterschiede im Akzeptanzmanagement bei der Implementierung von Fahrradstraßen an Radschnellwegen und solchen außerhalb. Die Zustimmungswerte der Akzeptanz unterscheiden sich deshalb bei Anwohnern an- und außerhalb von Radschnellwegen selbst dann, wenn diese durch eine gleiche Nutzungshäufigkeit des Fahrrades gekennzeichnet sind.

III: Das Akzeptanzmanagement bei Fahrradstraßenprojekten außerhalb von Radschnellwegen zeigt sich in der Regel als einseitige Information durch die Stadtverwaltungen, eine Partizipation der Anwohner findet nicht statt. Die Forderung der Anwohner nach mehr Beteiligung ist hier größer als bei Fahrradstraßen an Radschnellwegen.