

Workshop: Pedelecs und Radschnellwege – Was rollt auf die Städte zu?

Gemeinsam mit den ReferentInnen Claudia L. Preißner, Dr. Solveigh Janssen und Tilmann Bracher beschäftigten sich die zahlreichen TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppe SA 8 unter Moderation von Marion Laube mit möglichen Veränderungen städtischer Mobilität durch Pedelecs und Radschnellwege.

Potenziale Elektrofahrräder

Als Einstieg stellte Claudia L. Preißner die Ergebnisse der Studie „Einstellungsorientierte Akzeptanzanalyse zur Elektromobilität im Fahrradverkehr“ des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) vor. So dienten eine Onlinebefragung sowie ergänzend Experteninterviews dazu, Potenziale zur Einführung und Verbreitung von Elektrofahrrädern zu ermitteln. Erstmals wurden dazu sowohl Elektrofahrrad-Nutzer als auch Nicht-Nutzer befragt. So konnte festgestellt werden, dass die befragten Nutzer von Elektrofahrrädern durchschnittlich älter und häufiger männlich sind, eher in einer ländlichen, topographisch bewegten Umgebung wohnen und häufiger über eine uneingeschränkte Pkw-Nutzung verfügen als die Nichtnutzer. Bezüglich der Verkehrsmittelwahl unterscheiden sich die befragten Elektrofahrradbesitzer insofern von Nicht-Elektrofahrrad-Besitzern, als dass sie weniger Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Öffentlichen Verkehr zurücklegen. Über eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch den Kauf eines Pedelecs geben diese Erkenntnisse als Querschnittsuntersuchung allerdings keinen Aufschluss. Immerhin, ein großer Teil der Befragten stimmte der Aussage zu, dass Elektrofahrräder ein zusätzliches Auto im Haushalt ersetzen können. Nur wenige der Befragten können sich jedoch vorstellen, dass es das einzige Auto im Haushalt ersetzen kann.

Gefragt nach ihrer Einschätzung zu Änderungspotenzialen bezüglich der Verkehrsmittelwahl durch die Nutzung des Elektrofahrrades stimmte ein großer Teil der Befragten den Aussagen zu, mit Elektrofahrrädern werden weitere und mehr steigungsintensive Wege zurückgelegt als mit dem herkömmlichen Fahrrad. Ein großer Teil schätzte auch, dass das Elektrofahrrad Wege ersetzt, die vorher mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Weniger Zustimmung erhielten dagegen die Aussagen, das Elektrofahrrad ersetze Wege, die bislang mit dem Öffentlichen Verkehr oder dem Auto zurückgelegt wurden.

Handlungsbedarf zur Potenzialerschließung

Aus der Differenz zwischen der Beurteilung der Wichtigkeit und des geschätzten Ist-Zustandes der verschiedenen Parameter wie z. B. sichere Abstellmöglichkeiten wurde der Handlungsbedarf für entsprechende (öffentliche) Förderungen abgeleitet. Demnach besteht auf der Fahrzeugseite Handlungsbedarf bezüglich Gewicht, Reichweite und Anschaffungskosten, auf der Seite der Infrastruktur besteht besonderer Handlungsbedarf bezüglich Diebstahlsicherheit, Parkmöglichkeiten am Zielort und Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum. Die Befragung eines breiten Kreises von Experten ergab weitere Handlungsfelder zu Förderung von Elektrofahrrädern, z. B. durch betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement (Diensträder, Lastenräder), intermodale Verknüpfungen, Integration in Verleihsysteme oder die Erschließung neuer Zielgruppen wie Familien mit Anhänger oder Arbeitspendler.

Potenziale Radschnellwege

Anschließend berichtet Dr. Solveigh Janssen (Region Hannover) über aktuelle Entwicklungen in Deutschland und Europa zum Thema Radschnellwege. Als neues Netzelement der Radverkehrsplanung sollen durch Radschnellwege Entfernungen bis 20 km vorrangig für den Alltagsrad-/Pendlerverkehr in Ballungs- und Verdichtungsräumen erschlossen werden. Dabei sollen sie hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen und in die Radverkehrskonzepte der Kommunen integriert sein.

Ein Blick in das Europäische Ausland zeigt dabei verschiedene Zugänge und Ausprägungen zu dem Thema Radschnellwege. So werden die Fietsnelwege in den Niederlanden mit sehr hohem Mitteleinsatz zur Reduzierung von Staus entlang hoch belasteter Autobahnen und Stadtstraßen angelegt. Die durch eine Großbank geförderten Cycle Superhighways in London, die CykelSuperstier in Kopenhagen oder Velo-Expressrouten in Basel sind weitere Beispiele für Radschnellwegprojekte in Europa. Aber auch innerhalb Deutschlands gibt es vielerorts Planungsüberlegungen, wie beispielsweise den Radschnellweg Ruhr oder einen möglichen Pedelec-Korridor zwischen Stahnsdorf und Zehlendorf (Berlin).

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden für die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg mehrere Radschnellwege beispielhaft durchgeplant. Zudem wurden Anforderungen an Radschnellwege herausgearbeitet. Neben einer Führung weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr sind das vor allem ausreichende Breiten und witterungsunabhängige Belagsqualität sowie möglichst geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten. Ein sicheres Befahren der Wege soll auch bei hohen Geschwindigkeiten bis zu 30 km/h möglich sein. Weitere Ansprüche für Radschnellwege betreffen eine regelmäßige Reinigung und Winterdienst, begleitende Infrastruktur (z. B. Fahrradparken) und ein gutes Informationsangebot. Die große Resonanz auf einen durch die Metropolregion veranstalteten Fachdialog zu diesem Thema zeigte, dass Radschnellwege bundesweit auf großes Interesse stoßen.

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) geförderten Programms „Schaufenster Elektromobilität“ soll nun ein Abschnitt eines exemplarisch

geplanten Radschnellwegs auf der Verbindung Rosdorf-Göttingen-Bovenden als eRadschnellweg umgesetzt werden. Neben weiteren straßenplanerischen Maßnahmen werden verkehrstechnische Möglichkeiten zur Bevorrechtigung des Radverkehrs an signalgeregelten Knotenpunkten erprobt. Eine auffällige Markierung und Wegweisung der Route soll zudem die Aufmerksamkeit auf den Radschnellweg erhöhen und damit einen großen Teil des Pendlerverkehrs der gewählten Relation auf den Rad- und Pedelec-Verkehr verlagern.

Als Fazit stellte Dr. Janssen fest, dass die Umsetzung von Radschnellwegen in Deutschland eher schleppend und langsam vorangeht. Ein fachlicher Austausch auf Bundesebene, stärkere Unterstützung durch die Politik und Öffentlichkeitsarbeit zur Verbesserung der Akzeptanz von Radschnellwegen könnten helfen, bestehende Hemmnisse abzubauen. Die Förderrichtlinien von Bund und Ländern müssten auf die Ansprüche von Radschnellwegen angepasst werden. Ein Förderprogramm Radschnellwege beispielsweise in Kombination mit Elektromobilität oder im Rahmen von Klimaschutzprogrammen könnte eine verstärkte Umsetzung von Radschnellwegprojekten fördern.

Herausforderungen für die Kommunen

Einen Einstieg in die Diskussion bot der Vortrag von Tilman Bracher (Difu). Er wies darauf hin, dass der durch das Pedelec erzeugte Leistungszuwachs die Reichweite des Fahrrades deutlich erhöht und damit Pkw-Fahrten substituieren könnte. Die elektrische Unterstützung ermöglicht auch den vermehrten Einsatz verschiedener Fahrradtypen (Lastenräder etc.) im Straßenraum.

Gegenüber dem Fahrrad hat es allerdings auch einige Eigenschaften, die neue Herausforderungen an die Infrastruktur stellen. Erhöhte Durchschnittsgeschwindigkeiten stellen Ansprüche an Abmessung und Qualität der Wege und bergen das Risiko einer Unterschätzung der Geschwindigkeiten. Das größere Gewicht durch den Akku und ein stabileren Rahmen erschwert die Mitnahme im ÖPNV, in den Keller tragen kann es auch niemand mehr. Der durch das Fahrrad-Parken erzeugte erhöhte Platzbedarf auch im öffentlichen Raum darf nach Ansicht der Teilnehmer nicht zulasten von Fußgänger- und Aufenthaltsflächen gehen. Generell soll vermieden werden, dass die verträglichen Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr gegeneinander ausgespielt werden. Der steigende Flächenbedarf auch aufgrund einer stärkeren Nachfrage dieser Verkehrsmittel sollte zulasten der weniger umweltfreundlichen Verkehrsträger erfolgen. Eine verstärkte Führung des Rad- und Pedelecverkehrs auf den Fahrbahnen wird als notwendig angesehen. An Knotenpunkten kann es außerdem zunehmend zu Kapazitätsengpässen des Radverkehrs kommen. Wichtig wird es sein, Wartezeiten für den Radverkehr an Knoten zu reduzieren.

Als wesentliche Herausforderung wird durch die Teilnehmer der Arbeitsgruppe immer wieder das Einrichten anspruchsgerechter Abstellanlagen genannt. Sie sprechen sich mehrheitlich dafür aus, für den gesteigerten Bedarf an Flächen für Fahrradabstellanlagen vermehrt Kfz-Stellplätze zu nutzen. Der hohe Kaufpreis der Pedelecs erhöht außerdem die Ansprüche hinsichtlich eines ausreichenden Diebstahlschutzes beim Parken. Quartiersgaragen und bewachte Abstellanlagen beispielsweise an Bahnhöfen werden als Möglichkeiten genannt- Einschränkend wurde hier auf die in der Regel geringe Zahlungsbereitschaft der Nutzer und die schlechte Haushaltslage der meisten Kommunen

hingewiesen. Positiv wird das Schnittstellen-Programm in Sachsen-Anhalt erwähnt, wo das Land die Kommunen beim Ausbau von bike and Ride-Anlagen unterstützt und dafür auch neue Flächen ankauft.

Neue Standards

Die aktuellen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen (FGSV) wurden für die Ansprüche durch die vermehrte Nutzung von Pedelecs überwiegend als ausreichend erachtet, solange Städte und Kommunen sich nicht ausschließlich an den formulierten Mindeststandards orientieren. Einige Teilnehmer wünschten sich dennoch genauere Angaben der Regelwerke beispielsweise zu Schleppkurven oder Kurvenradien. Standards für Radschnellwege hat das Land Nordrhein-Westfalen bereits formuliert. Ein Arbeitspapier zur Ergänzung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hinsichtlich des Themas Radschnellwege ist derzeit in Arbeit.

Diskutiert wurde der Begriff Radschnellweg, da er z. T. negative Assoziationen auslöst. Den Begriff Radautobahn, wie er in manchen Medien verwendet wird, lehnen die Teilnehmer ab. Als Begriffsvorschläge genannt werden Rad-Expressroute oder Pendlerroute.

Fazit

Pedelecs bieten große Potentiale, sowohl im ländlichen als auch im städtischen Bereich. Sie erhöhen die Reichweite von Fahrradfahrten und machen auch längere Strecken entspannter und komfortabler. Gerade im Bereich des täglichen Pendlerverkehrs, aber auch im innerstädtischen Lieferverkehr und im Dienstfahrrad könnten signifikante Verlagerungen vom Auto auf das Rad erreicht werden. Allein 2012 wurden rund 400.000 Pedelecs verkauft. Und dazu noch Radschnellwege! In der Kombination wird das größte Potenzial hinsichtlich eines umweltverträglicheren Verkehrs in Ballungsräumen gesehen. Um dieses Potenzial auszuschöpfen müssen sich die Kommunen rechtzeitig den damit verbundenen Herausforderungen, vor allem hinsichtlich des Parkens und der Knoten/Kreuzungspunkte stellen. Eine bundesweite Vernetzung ist ebenso wichtig wie das Einfordern entsprechender öffentlicher Fördermittel.

Und schlussendlich wird es Zeit, dass auch die Radfahrer neue Räume erobern. Runter von den (Fuß- und) schlechten Radwegen, rauf auf die Straße. Dann müssen die Autos eben zusammenrücken!