

BLICKPUNKT

Fahr Rad!

VERKEHR Staus, überfüllte Parkplätze, stickige Abgase: Unsere Städte ächzen unter der stetig wachsenden Automasse. Doch wie bekommt man mehr Menschen aufs Rad? Ein Blick in erfolgreiche Fahrrad-Städte.

VON MERLE BORNEMANN

KIEL/BERLIN Kein Gestank von Abgasen in der Luft, Fahrradklingeln statt dröhnender Motoren und ganz viel Platz für Menschen, Parks, Kunst und Kultur. Das Idealbild einer lebenswerten Stadt? Auf jeden Fall, finden die Kopenhagener. Rad fahren, das ist für unsere dänischen Nachbarn nicht nur Fortbewegung, sondern ein Lebensgefühl. In ihrer Hauptstadt fährt mehr als die Hälfte der Einwohner mit dem Rad zur Arbeit, Uni oder Schule. Es ist schlichtweg die schnellste Möglichkeit, durch die Stadt zu kommen – auf extrem breiten und hervor-

ragend ausgebauten Radwegen (die übrigens im Winter zuerst geräumt werden).

Wenn es um Fahrradfreundlichkeit geht, dann führt an Kopenhagen kein Weg vorbei. „Da macht es einfach Spaß, Rad zu fahren“, sagt mit Sebastian Bührmann jemand, der es wirklich wissen muss. Er leitet die Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik, so etwas wie die hohe Schule des Radverkehrs in der Bundesrepublik. Der Mann ist gefragt – gibt es doch kaum mehr eine Stadt, die sich nicht eine „Erhöhung des Radverkehrsanteils“ in die Zukunftsstrategie schreibt.

Zwar hat Bührmann dafür keinen Masterplan, aber er kennt viele gute Beispiele auch in Deutschland: Münster, Oldenburg, Greifswald, Freiburg – alles Städte, in denen mehr als 40 Prozent der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden. Große Studentenzahlen tragen natürlich dazu bei. Auch Kiel zählt er auf. „Hier hat sich in den letzten Jahren viel getan, vor allem dank starker politischer Unterstützung“, sagt Bührmann.

In der Tat scheint Kiel einiges richtig zu machen, glaubt man dem bundesweiten Städteranking des ADFC Fahrradklimatests. Die Landeshauptstadt landet in der Studie immerhin auf Platz 6 der Städte über 200 000 Einwohnern,

Spitzenreiter ist Münster vor Karlsruhe, Freiburg, Hannover und Bremen.

„Eine gute Infrastruktur ist das eine – aber was vor allem zählt, ist ein fahrradfreundliches Klima“, sagt Uwe Redecker, Fahrradbeauftragter der Stadt Kiel. So ist zum Beispiel der Bürgermeister, der jeden Tag ins Rathaus radelt, ein wichtiges Vorbild für seine Verwaltung. Diese Stimmung hat Strahlkraft auf die ganze Stadt. 30 Prozent der Kieler Haushalte sind autofrei, er-

klärt Redecker, Tendenz steigend. Jeder fünfte Weg wird hier mit dem Rad zurückgelegt. Zum Vergleich: Bundesweit ist dies in den Städten durchschnittlich nur jeder zehnte Weg.

Als Schlüssel zum Erfolg sieht Redecker auch das Fahrradforum, in dem regelmäßig Politik, Verwaltung und NGOs zusammenkommen und Entscheidungen in Bezug auf den Radverkehr vorbereiten. „Das fehlt in vielen Städten, wo man sich häufig nur von Maßnahme zu Maßnahme hangelt“, sagt er.

Mittlerweile hat Kiel im Straßenraum so einiges für Radfahrer getan. Fast alle Einbahnstraßen (124) sind für Radfahrer auch in Gegenrichtung geöffnet – und das schon seit 1993. Damit ist Kiel laut Redecker bundesweit Spitze. Zehn Kilometer des Straßennetzes sind bereits Fahrradstraßen, die zwar auch für Autos offen sind (siehe Schild links), diese sich aber unterzuordnen haben. So dürfen Radler dort beispielsweise nebeneinander

fahren und Autos nicht überholen. Davon soll es bald auch in peripheren Stadtteilen noch mehr geben, denn die Erfahrungen sind sehr positiv. Wo es möglich ist, werden Radfahrstreifen auf der Straße angelegt.

Auch in puncto Abstellplätze kann Kiel so einiges vorweisen: Das Fahrrad-Parkhaus „Umsteiger“ am Bahnhof bietet Sicherheit und eine Schnittstelle zum ÖPNV. Darüber gibt es allein zwischen Bahnhof und Blücherplatz 12 000 Stellplätze an Fahrradbügeln.

Doch das alles läuft nicht immer konfliktfrei. Fahrradfreundlich wird häufig als autofeindlich wahrgenommen – spätestens wenn es um den konkreten Flächenbedarf geht, also Fahrspuren oder Parkplätze Rädern gewidmet werden. Sebastian Bührmann

von der Fahrradakademie sieht das Problem im deutschen Fokus auf das Auto. „Nach dem Krieg wurden unsere Städte Auto-zentriert wieder aufgebaut, davon sind heute unsere Stadtbilder geprägt“, erklärt er. Hauptsächlich viele Straßen und Parkraum. Über die Konsequenzen dieser Denkweise wird man sich erst langsam bewusst. Noch immer fordern große

gingen sehr behutsam vor“, weiß der Experte. Wenn erst einmal genug Radfahrer unterwegs sind, verstärkt sich der Prozess von selbst. Europaweit steige der Radverkehrsanteil in Deutschland am stärksten. Bührmann beobachtet vielerorts „einen richtigen Hype“. Städte kämen mit baulichen Veränderungen kaum hinterher. Und dass Radwege eine vergleichsweise billige und sehr effiziente Investition in die städtische Infrastruktur sind, hätten mittlerweile viele gemerkt.

Rad fahren ist nicht nur klimafreundlich und günstig, sondern auch gesund. Bluthochdruck, Übergewicht, Herz-Kreislauf-Beschwerden – die gängigen Volkskrankheiten lassen sich mit etwas mehr Bewegung regulieren. Statt Pillen verordnen viele Ärzte ihren Patienten: Nehmen Sie doch öfter das Rad. Der Kieler Fahrrad-Beauftragte fragt sich deshalb: „Wann steigen die Krankenkassen endlich in den Radwegbau ein?“

Eine Möglichkeit wären da die Radschnellwege, auch Fahrrad-Autobahnen oder Velo-Routen genannt, die momentan bei Planern hoch im Kurs stehen. Bekannt sind sie aus den Niederlanden. Pendler kommen darauf schnell und komfortabel – ohne Ampeln – in die Städte. Ganz ak-

ZAHLEN UND FAKTEN

Über 71 Millionen Fahrräder

Zumindest in der Theorie hat Deutschland großes Potenzial für grüne Mobilität: 72 Millionen Fahrräder befinden sich im Besitz der Bundesbürger – im Vergleich zu „nur“ gut 44 Millionen Pkw. Das geht aus einer Verbraucherstichprobe des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2014 hervor. 81,4 Prozent der Haushalte verfügen demnach über mindestens einen Drahtesel, wobei der Großteil gleich mehrere in Schuppen oder Keller hat. Auf 100 Haushalte kom-

men in der Statistik knapp 188 Fahrräder und lediglich rund 105 Pkw. Der durchschnittliche Preis, den wir für ein neues Rad zahlen, ist zuletzt kräftig angestiegen und lag 2014 bei 528 Euro, wie der Zweirad-Industrie-Verband meldet. Das liegt vor allem an den teuren E-Bikes, deren Anteil am Gesamtmarkt auf zwölf Prozent geklettert ist. Der durchschnittliche Preis für ein E-Bike liegt derzeit bei rund 2500 Euro.



Schräge Mülleimer gibt es an den Radwegen in Kopenhagen. MBO



Mit dem Fahrradlift sparen Radler in Trondheim (Norwegen) Kräfte. MBO



Fahrradhäuschen als sichere Stellplätze in Hamburger Wohngebieten. BWVI

tuell baut Kiel zwischen Uni und Citti-Park seinen ersten Radschnellweg, auf einem ehemaligen Bahngleis. Mit vier Metern Breite soll dieser Fahrkomfort à la Kopenhagen bieten.

ADFC-TEST

Fahrradklima in SH

Welche Städte sind in SH am fahrradfreundlichsten? Das Ranking des ADFC-Fahrradklimatests auf Landesebene:

Städte > 50 000 Einwohner

1. Norderstedt
2. Kiel
3. Flensburg
4. Lübeck
5. Neumünster

Kommunen < 50 000 Einwohner

1. Kellinghusen
2. Ammersbek
3. Mölln
4. Kronshagen
5. Quickborn
6. Henstedt-Ulzburg
7. Kaltenkirchen
8. Bad Oldesloe
9. Husum
10. Bad Schwartau
11. Elmshorn
12. Reinbek
13. Schleswig
14. Bargteheide
15. Rendsburg
16. Wentorf (bei Hamburg)
17. Ahrensburg
18. Wedel
19. Eutin
20. Bad Segeberg
21. Pinneberg



CPE

KONFLIKTFALL

Radfahrstreifen auf der Straße

Für besonderen Zündstoff sorgt stets das Anlegen von Radfahrstreifen auf Straßen. Autofahrer fühlen sich ihres Platzes beraubt, Kritiker prophezeien hohe Unfallzahlen. Radler und schnelle Autos auf einer Fahrbahn – das soll gut

gehen? Und ob. Die Unfallforschung zeigt, dass Radstreifen auf der Fahrbahn die Sicherheit von Radlern ganz extrem erhöhen, weil sie im Gegensatz zu den alten Bordstein-Radwegen sichtbarer sind.



DPA