
Kurzfassung

Der Erderwärmung gilt als eine der größten Herausforderungen der heutigen Zeit. Durch Treibhausgase wird das Klima zunehmend wärmer, was global vielfältige negative Auswirkungen hat. Um dem entgegen zu wirken, bedarf es Einsparungen an Ausstößen von Treibhausgasen. Der Verkehrssektor spielt hierbei eine große Rolle, 26% des CO₂-Ausstoßes in Europa kommen durch den Verkehr zustande. Durch eine verbesserte Förderung des Radverkehrs können schädliche Umwelteinflüsse gesenkt werden und die von der europäischen Union ausgegebenen und im Kyoto-Protokoll festgehaltenen Klimaziele besser erreicht werden. Das Potenzial für einen effizienten Radverkehr ist besonders in den Städten groß, da besonders im städtischen Raum häufig kurze Fahrten möglich sind, die bislang mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit der hessischen Finanzmetropole Frankfurt am Main, der baden-württembergischen Hauptstadt Stuttgart und der bayrischen Landeshauptstadt München und deren Anstrengungen bezüglich der Radverkehrsförderung. Dabei sollen Möglichkeiten, Chancen und Grenzen der Radverkehrsförderung beleuchtet werden. Dazu wird auch auf ökologische, ökonomische und soziale Aspekte eingegangen, die durch erhöhten Radverkehr verbessert werden können.

Es wird ein Maßnahmenkatalog vorgestellt, der die Möglichkeiten von Städten beleuchtet, den Radverkehr zu fördern. Dabei wird unterschieden zwischen der Stadt in der Rolle, des Vorbilds, des Regulierers, des Unterstützers/Anbieters und des Promoter/Beraters. Für die einzelnen Maßnahmen werden neben dem Nutzen auch mögliche Sekundärwirkungen und Synergien, aber auch mögliche Konflikte aufgezeigt und in einer Tabelle übersichtlich dargestellt.

Im empirischen Teil der Arbeit werden die drei untersuchten Städte, Frankfurt am Main, Stuttgart und München, zunächst verkehrsbezogen vorgestellt und anschließend speziell in Hinblick auf die Radverkehrsförderung untersucht.

Die Stadt Frankfurt am Main begegnet den klimatischen Veränderungen zu einem großen Teil dadurch, dass energetische Sanierungen vorangetrieben werden und die Gebäude in Frankfurt immer besser isoliert werden. Bezüglich des Verkehrssektors werden besonders Themen wie Car-Sharing und Förderung des öffentlichen Nahverkehrs Beachtung geschenkt. Allerdings werden auch Investitionen in den Radverkehr getätigt, womit auf den steigenden Radverkehrsanteil reagiert wird. Besonders das Lückenschlussprogramm, dessen Fortsetzung im April 2014 beschlossen wurde, zeigt, dass die Radverkehrsinfrastruktur noch nicht voll zufriedenstellend ist, aber Anstrengungen unternommen werden, um dieses Ziel zu erreichen.

Stuttgart gilt als Autostadt und auch die vorliegende Bewertung deutet darauf hin, dass die Stadt noch nicht als fahrradfreundlich gilt. Zwar wird der Nationale Radverkehrsplan umgesetzt, so dass deutliche Verbesserungen erzielt werden konnten. Auch findet mit der Zeit ein Umdenken statt, was dazu geführt hat, dass die Ausgaben für neue Radverkehrsinfrastruktur deutlich angestiegen sind. Allerdings bewegen sich diese Ausgaben immer noch auf einem eher niedrigen Niveau. In Stuttgart soll der Verkehr vermehrt multimodal abgewickelt werden. Diesbezügliche Konzepte und Projekte stehen in den Startlöchern.

Die letzte der untersuchten Städte ist München. Die Stadt hat selbst den Anspruch, sich in den kommenden Jahren zu einer „Radlhauptstadt“ zu entwickeln. Daher soll der Radverkehr stark gefördert werden. Im Klimaschutzbericht der Stadt wird ein Radverkehrsanteil für 2015 von 20% am gesamtstädtischen Verkehr angegeben. Darüber hinaus verfügt München über ein Radverkehrskonzept, welches umgesetzt wird. Anhand der vorliegenden Untersuchung können die Anstrengungen der Stadt bestätigt werden, aber es wird auch aufgezeigt, dass nicht alle Belange des Radverkehrs optimal umgesetzt werden.

Im Anschluss an die Auswertung der vorgestellten Städte und deren Maßnahmen zur Radverkehrsförderung werden zum Abschluss dieser Arbeit Empfehlungen gegeben, welche der Radverkehrsförderung allgemein dienlich sein können. Beispielsweise eine generelle Aufstockung der Mittel, die dem Radverkehr zu Gute kommen oder eine andere Aufteilung der Verkehrsflächen zu Gunsten des Radverkehrs.

Abstract

The global warming is considered as one of the biggest challenges of our time. Due to greenhouse gases, the climate is getting warmer, with negative effects to all regions in the world. In order to encounter this trend, savings of output rates of greenhouse gases are required. The transport sector is a relevant factor, 26% of CO₂ emissions in Europe are caused by the traffic. By improving the promotion of cycling adverse environmental impacts can be reduced and the climate objectives issued by the European Union and the Kyoto Protocol can be better achieved. The potential for efficient cycling is huge precisely in the cities, as especially in urban areas often short trips are possible, which are currently travelled with motorised transport

The present thesis is concerned with the Hessian financial centre Frankfurt am Main, Stuttgart, the capital of Baden-Württemberg and the Bavarian capital Munich and their efforts in the promotion of cycling. Thereby Opportunities, Chances and Limits of the promotion of cycling are illuminated. These will also bind to discuss ecological, economical and social aspects that can be improved through increased cycling.

An action plan is presented, which highlights the possibilities to promote the use of bicycles in German cities. A distinction is made between the City in the role of the prototype, the regulator, the supporter/provider and the promoter/advisor. For each scheme in addition to its benefits, secondary effects and synergies, but also possible conflicts are identified and clearly displayed in a table.

In the empirical part of this thesis, the three studied cities, Frankfurt, Stuttgart and Munich, first presented in relation to Transportation and then examined specifically in regard to the promotion of cycling.

The city of Frankfurt am Main encounters the climate change to a large extent by the fact that energy efficient renovations are promoted and the buildings in Frankfurt increasingly provides better insulation. Regarding the transport sector, especially topics such as car sharing and the public transportation are promoted intensely. However, investments are made in bicycle infrastructure, which is a reaction to the increasing number of cyclists. Especially the closing the gap program and its continuation, which was decided in April 2014 shows that the Bicycle infrastructure is not yet fully satisfactory, but efforts are made to achieve this goal.

Stuttgart is deemed to be the prototype of a car friendly city and the present evaluation suggests that the city is not considered as bicycle friendly. Although the National Cycling Plan is implemented, so that significant improvements could be achieved. Also, when time passes by, rethinking, which led to the expenditure on new cycling infrastructure has increased

significantly. Even though these expenses are still at a quiet low level. In Stuttgart traffic should be processed increasingly multimodal. Concerning this, concepts and projects are about to be implemented.

The last of the cities studied in this work is Munich. The city has the aspiration to develop itself to the „Cycling Capital“. Therefore, the bicycle is highly encouraged. In the climate report of the city for the year 2015 a level of cyclist in citywide traffic of 20% is indicated. In addition, Munich has a bicycle concept that is being implemented. Based on the present study, the city's effort can be confirmed, but it is also shown that not all aspects of bicycle traffic are implemented optimal.

Following the evaluation of the provided cities and their schemes to promote cycling, recommendations, which can be generally useful in promotion of bicycling, are made. For example, a general increase in funds related to bicycle infrastructure or another distribution of areas saved for traffic in favour of bicycle traffic.