

Entwicklung eines Konzepts zur Erhöhung des Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl von Flughafenbeschäftigten

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Nadja Lich

Ziel dieser Arbeit ist es ein Konzept zu entwickeln, mit dem der Anteil des Radverkehrs nachhaltig erhöht werden kann.

Im Rahmen dieser Arbeit werden die Planungsgrundsätze für Radverkehrskonzepte beschrieben, wobei von besonderem Interesse die Erkenntnisse und Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz von Radverkehrsanlagen für die Erschließung großer Einzugsgebiete ist.

Danach wird ein Gesamtkonzept für Radwege rund um den Flughafen erstellt, und die notwendigen Maßnahmen einer Bewertung und Dringlichkeitsreihung unterzogen.

Die allgemeinen Anforderungen, die an Radverkehrsanlagen zu stellen sind, sind Zusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit und Komfort. Dann folgen die Grundsätze, die bei einer Planung von Radverkehrsnetzen zu berücksichtigen sind und anhand eines Ablaufdiagramms werden die einzelnen Planungsschritte erklärt. Die Planungsschritte sind folgende:

1. Festlegung des Planungsraumes
2. Zusammenstellung wichtiger Unterlagen, z.B. Straßen, Quellen/Ziele, Verkehrsstärken usw.
3. Erstellen einer Angebots- und Problemkarte
4. Entwickeln eines Wunschliniennetzes
5. Möglichkeiten finden, das Wunschliniennetz auf das bestehende Straßennetz übertragen zu können
6. Erstellen eines Radverkehrsnetzes
7. Entwickeln eines Maßnahmenkatalogs
8. Bewertung der Maßnahmen und diese einer Dringlichkeitsreihung unterziehen

Danach wird eine Übersicht über mögliche Bestandteile von Radverkehrsnetzen außerhalb bebauter Gebiete gegeben. Bestandteile können z.B. selbständig geführte Radwege, gemeinsame Fuß- und Radwege, Mehrzweckstreifen und Land- und forstwirtschaftliche Wege sein.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des ersten Teils dieser Vertieferarbeit ist es, die möglichen Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz von Radverkehrsanlagen aufzuzeigen. Daher werden zuerst die beeinflussenden Gründe für oder gegen die Benutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel genannt und anschließend die möglichen Maßnahmen beschrieben. Die Gründe für Motivation oder Hemmnis das Fahrrad als Verkehrsmittel zu benutzen sind zum Teil objektiver und zum Teil subjektiver Art.

Zu nennen sind zum Beispiel die nicht ausreichende Infrastruktur von Radverkehrsanlagen und Abstellanlagen, ungünstiges Reisezeitverhältnis zu anderen Verkehrsmitteln, das "schlechte Wetter" und vieles mehr.

Eine Steigerung der Akzeptanz von Radverkehrsanlagen lässt sich durch verschiedene Maßnahmen stimulieren. Einmal durch eine Angebotsverbesserung und zum anderen durch eine richtige "Ausstattung" der Radverkehrsanlagen.

Mögliche Maßnahmen sind:

- Sicherheit im öffentlichen Raum,
- Beleuchtung,
- Begrünung,
- Wegweisung,
- Sonstige Einrichtungen.

Der zweite Teil beschäftigt sich mit der Aufgabe ein Radverkehrskonzept rund um den Frankfurter Flughafen zu entwickeln, welches langfristig eine Erhöhung des Radverkehrsanteils ermöglicht. Als erstes wird ein Zielkonzept für den Alltagsverkehr entwickelt, welches vor allem die Belange des Berufsverkehrs berücksichtigt. Das Zielkonzept für Alltagsnetze lautet die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Verbindungen auszuwählen, die möglichst umwegfrei sind, den Fahrkomfort zu steigern und eine fahrradfreundliche Infrastruktur bereitzustellen.

Danach folgt eine Problemanalyse. Dazu wird ein Planungsraum festgelegt, indem ein Radius von 5 km um das Flughafengelände gezogen wird. Die Orte Mörfelden-Walldorf, Langen, Dreieich, Zeppelinheim, Neu-Isenburg, Schwanheim, Kelsterbach und Raunheim sind in diesem Gebiet enthalten. Im ausgewählten Planungsraum wohnen 20,6% Beschäftigte des Frankfurter Flughafens. Aus der Infrastruktur und Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten wird ersichtlich, dass es vielseitige Gründe (Job-Ticket, privater Pkw, kostenloses Parken, Schichtarbeit) für den geringen Radverkehrsanteil (< 2%) gibt. Aufgrund der Vielzahl von Radverkehrsanlagen im Planungsraum und um die Belange des Alltagsverkehrs zu berücksichtigen, wird eine Auswahl von möglichst direkten Radverbindungen von den einzelnen Orten zum Flughafen gewählt. Es werden insgesamt 14 Routen ausgewählt, wobei mehrere Möglichkeiten (Tore) bestehen auf das Flughafengelände zu gelangen.

Der Bestand der ausgewählten Radverkehrsanlagen, die vorhandenen Mängel, welche in Sicherheits-, bauliche und Komfortmängel unterteilt werden und ein daraus entwickelter Maßnahmenkatalog werden in Tabellen und Plänen dargestellt.

Nach einer Bewertung der Maßnahmen durch die Beurteilungskriterien (Gewichtung: 50% Verkehrssicherheit, 25% Fahrkomfort und 25% Kostenaufwand) und einen Vergleich der Routen untereinander zeigt sich, dass sehr dringender Handlungsbedarf bei den Routen aus Mörfelden-Walldorf und Langen, dringender Handlungsbedarf bei den Routen aus Dreieich, Neu-Isenburg, Schwanheim, Kelsterbach und Raunheim und weniger dringender Handlungsbedarf bei Zeppelinheim und dem Flughafen vorliegt. Eine Realisierungseinteilung der Maßnahmen wird durch eine dreistufige Dringlichkeitsreihung vorgenommen (1.Priorität...). Alle Routen, außer Route 6 aus Zeppelinheim, enthalten Maßnahmen der 1. Prioritätsstufe. Die Routen aus Langen und Mörfelden enthalten sogar mehrfach Maßnahmen der ersten Dringlichkeitsstufe. Dieses Ergebnis spiegelt auch den zuvor vorgenommenen Vergleich der Routen wieder, was in diesen Fällen die Einschätzung "Sehr dringender Handlungsbedarf" zeigt.

Zum Abschluss wird von der Bearbeiterin eine weitere, teils subjektive und teils aus den zuvor ermittelten Werten neue Reihenfolge der Maßnahmen der einzelnen Orte

vorgenommen. Dies dient dazu eine sinnvolle Realisierung des Radfahrkonzepts zu ermöglichen. Zum Beispiel der Einbau einer Fahrradschleuse ist notwendig, um auf das Flughafengelände zu gelangen und macht die ausgewählten Routen somit erst sinnvoll. Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen ist ebenfalls als wichtig einzustufen, um die Akzeptanz der Beschäftigten ein Fahrrad zu benutzen zu steigern.