

Vergleich von Radverkehrskonzepten in den Niederlanden und Deutschland

Kurzfassung der Vertieferarbeit von Sabine Schneider

Seit Mitte der 60er Jahre hat der Autoverkehr in Deutschland sehr stark zugenommen. Dadurch sind erhebliche Probleme entstanden, wie hohe Umweltbelastungen und steigende Verkehrsunfallzahlen. Um diese Probleme beherrschbar zu machen, muß der Trend, immer öfter das Auto zu benutzen, beschränkt werden. Eine Möglichkeit dazu bietet die Benutzung des umweltfreundlichen Fahrrades als Verkehrsmittel für kürzere Entfernungen (bis ca. 10 Kilometer). In der Vertieferarbeit werden daher Konzepte und Maßnahmen beschrieben, die es in den Niederlanden und Deutschland gibt, um das Fahrradfahren zu fördern. Mit diesem Vergleich sollen neue Mittel gefunden werden, um Radfahren in Deutschland attraktiver zu gestalten. Durch Literaturstudien wurden die den Fahrradverkehr betreffenden gesetzlichen Grundlagen und die Konzepte, die von den nationalen Regierungen der beiden Länder erlassen wurden, vergleichend analysiert. Zur Verdeutlichung wurden zudem als Fallstudie die Fahrradwege einer niederländischen und einer deutschen Stadt (Delft und Darmstadt) näher beschrieben und an Hand von Kriterien über Fahrradverkehrseinrichtungen beurteilt.

Die Hauptaufgabe für den Entwurf und Bau von Fahrradverkehrsanlagen im innerstädtischen Bereich liegt in den Niederlanden sowie in Deutschland in der Zuständigkeit der Gemeinden. In beiden Ländern können diese Regierungsgremien dafür finanzielle Zuschüsse von den Provinzen und dem Reich, bzw. von den Ländern und dem Bund erhalten.

In den gesetzlichen Grundlagen über den Straßenverkehr in den Niederlanden (*'Wegenverkeerswet'*) ist festgelegt, daß Fahrradfahrer zu zweit nebeneinander fahren dürfen, während in Deutschland durch die Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) Fahrradfahrer hintereinander fahren müssen. Durch diese Gesetze werden Radfahrer in den Niederlanden von der *'Rechts-vor-Links-Regelung'* ausgeschlossen, sie müssen also auch von links kommenden Kraftfahrzeugen Vorfahrt gewähren. In Deutschland gilt diese Regelung für alle Verkehrsteilnehmer.

In Deutschland stellt eine Veränderung der Straßenverkehrsordnung in Bezug auf den Fahrradverkehr die größte Maßnahme zur Förderung und Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs der letzten Jahre dar. Neugeregelt wurden folgende Punkte, um die Benutzungsmöglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsflächen für Radfahrer zu verbessern:

- Benutzungspflichtige Fahrradwege;
- Fahrradfahrende Kinder;
- Zweirichtungsradswege;
- Fahrradfahrer auf Fußwegen;
- Sonderfahrstreifen für Linienomnibusse;
- Benutzung von Einbahnstraßen;
- Schutzstreifen für Radfahrer;
- Fahrradstraßen und
- Seitenstreifen.

In der nationalen Verkehrsplanung der Niederlanden, dem *'tweede Structuurschema verkeer en vervoer'* spielt Fahrradverkehr eine wichtige Rolle. Er wird ausdrücklich erwähnt und die Zielvorstellungen für die nächsten Jahre beschrieben. In Deutschland dagegen wird er nicht in den Verkehrsplänen der Bundesregierung (Bundesverkehrswegeplan) erwähnt.

Das wichtigste Konzept der Niederlande in Bezug auf den Radverkehr der letzten Jahre stellt daher auch die Umsetzung der Ziele aus dem 'tweede Structuurschema verkeer en vervoer' dar, dem 'Masterplan Fiets'. Mit diesem Projekt sollte die Bedeutung des Radverkehrs für die Reichsregierung verdeutlicht werden und die direkten Kontaktstellen für den Fahrradverkehr, wie Städte, Gemeinden, Provinzen oder Betriebe, durch die Bereitstellung von Kenntnissen und Instrumenten überzeugt werden, Radverkehr stärker in ihre Programme einzubinden. Im Rahmen des 'Masterplan Fiets' wurden 112 Einzelprojekte zu den Schwerpunkten Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad, Umsteigen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel + Fahrrad, Sicherheit von Fahrradfahrern sowie Fahrradabstellmöglichkeiten und Diebstahlprävention ausgeführt. Darunter gab es Untersuchungsprojekte, Experiment- und Vorbildprojekte, Projekte zur Instrumententwicklung sowie zum Informationsaustausch.

Als Fallbeispiel einer niederländischen Stadt wurden die Besonderheiten der Fahrradwege in der Stadt Delft aufgenommen. Dies ergab, daß in Delft, auf Grund eines Modellprojekts in den 80er Jahren, im gesamten Stadtgebiet ein komplettes Fahrradwegenetzwerk vorhanden ist. Dieses Netzwerk enthält 'Fahrradwegemaschen' auf drei Niveaus: Auf 'Stadsnivo', 'Wijknivo' und 'Buurnivo', die sich untereinander ergänzen und immer weiter verfeinern, so daß alle Ziele daran angeschlossen sind. Desweiteren wurden noch Besonderheiten bei den Fahrradabstellplätzen, den aufgeweiteten Aufstellzonen für Radfahrer an Lichtsignalanlagen, den Vorkkehrungen für rechtsabbiegende Fahrradfahrer, der neuen Signalgebung an Übergängen sowie der Beschilderung der Radwege gefunden.

Die Fahrradwege in Darmstadt wurden als Fallbeispiel einer deutschen Stadt beschrieben. Dabei ergab sich, daß durch uneinheitliche Planungen sehr unterschiedliche (positive wie negative) Einrichtungen für den Radverkehr vorhanden sind. In Darmstadt wurden nicht für das gesamte Stadtgebiet Radverkehrsanlagen entwickelt und umgesetzt, sondern es werden hauptsächlich immer bei Straßenbauarbeiten die Radverkehrführungen an diesen Stellen überprüft und gegebenenfalls verändert, wodurch mit der Zeit ein komplettes Netz in der Stadt entstehen soll. Die besonderen Merkmale der Darmstädter Radwege lassen sich durch Maßnahmen zur Neuanlage von Radwegen in vorhandenen Verkehrsräumen, gemeinsamen Fuß- und Radwegen, Mehrzweckstreifen, Fußgängerzonen für Radfahrer frei, uneinheitliche Fahrradverkehrführungen, Fahrradabstellplätzen und die Wegweisungen kennzeichnen.

Kriterien zur Anlage von optimalen Fahrradverkehrseinrichtungen stellen die folgenden fünf Punkte dar:

- Zusammenhang
- Direktheit
- Attraktivität
- Verkehrssicherheit und
- Komfort.

Bei der Beurteilung der Delfter und Darmstädter Fahrradverkehrsanlagen an Hand dieser Kriterien lies sich feststellen, daß die Einrichtungen in Delft in allen fünf Punkten positiver zu bewerten sind als diejenigen in Darmstadt. Damit sind die Delfter Radverkehrsanlagen wesentlich besser für die Bedürfnisse der Fahrradfahrer geeignet als die Anlagen in Darmstadt.

Aus den beschriebenen Konzepten und Maßnahmen können folgende Schlußfolgerungen gezogen werden:

- Radverkehr nimmt in den Niederlanden einen wesentlich höheren Stellenwert ein als in Deutschland. Dies resultiert auch aus der Tatsache, daß der schon vorhandene große Radverkehrsanteil von ca. 30 % nicht absinken soll (in Deutschland ca. 11 %);
- Das vorhandene Wissen über die optimale Anlage von Fahrradverkehrseinrichtungen ist in beiden Ländern sehr hoch, allerdings wird es in den Niederlanden öfter in die Realität umgesetzt als in Deutschland;
- Die größere Bedeutung des Radverkehrs in den Niederlanden spiegeln auch die beiden Fallbeispiele wieder, da die Verkehrseinrichtungen für Fahrradfahrer in Delft/ Niederlanden besser an die Bedürfnisse der Radfahrer angepaßt sind als die in Darmstadt/ Deutschland.

Als Empfehlungen zur Steigerung des Fahrradverkehrs in Deutschland können folgende Maßnahmen vorgeschlagen werden:

- Durchführen von Öffentlichkeitskampagnen für das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel;
- Stärkere Integration des Radverkehrs in die Verkehrsplanungen von Bund, Ländern und Gemeinden;
- Bereitstellung höherer finanzieller Budgets von den politischen Regierungsgremien;
- Entwicklung von push-und-pull-Maßnahmen zur Unterstützung des Umstiegs vom Auto aufs Fahrrad.