

2. Fahrradkommunalkonferenz am 13.11.2008

Beitrag der Stadt Frankfurt am Main (Martin Boré)

Thema: Radverkehr in Frankfurt am Main

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ziel der Stadt Frankfurt am Main ist es, den Anteil des Radverkehrs von ca. 6 % Ende der 90iger Jahre bis 2012 auf 15 % zu steigern.

Den Grundstein für die Maßnahmen der Zukunft hierzu hat die Stadtverordnetenversammlung gelegt, die mit dem beschlossenen Radverkehrsszenario die Philosophie des Gesamtverkehrsplans regelrecht revolutioniert hatte.

(http://www.stvv.frankfurt.de/parlisobj/M_32_2005_ANFahrradverkehr.pdf)

Während sich die Maßnahmen für die öffentlichen Verkehrsmittel, den Bus, die Straßenbahnen, die U-Bahn und den Autoverkehr im GVP ausschließlich auf die Infrastruktur beziehen, deren Wirkungen errechnet und in Verkehrsmittelaufteilungen, den Modal Split, gefasst wurden, sagt das von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene Radverkehrsszenario sinngemäß:

Wir wollen, dass mehr Frankfurterinnen und Frankfurter mehr Radfahren!

Wir wollen, dass das Radfahren in Frankfurt populärer und attraktiver wird.

Wir wollen, dass bis zum Jahr 2012 15% aller in der Stadt zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Wir wollen, dass Fahrradfahren zum das Stadtleben und das Lebensgefühl prägenden Mobilitätsstil wird.

In nackten Zahlen ausgedrückt heißt das: Im Jahr 2012 sollen die Frankfurterinnen und Frankfurter 275.000 mal auf's Rad steigen, 1998 waren es 110.000 Fahrten, das sind damals magere 6% gewesen.

2003 waren es immerhin schon 9%. Heute sind deutliche Erfolge täglich im Stadtbild wahrnehmbar, der Radverkehrsanteil dürfte inzwischen bei deutlich über 10 % liegen.

Wie fördern wir den Fahrradverkehr?

Zentrale Bedeutung haben die klassischen Aufgaben der Verkehrsplanung, die in der Radverkehrskonzeption beschrieben sind:

- Ausbau des stadtweiten Routennetzes, des stadtteilverbindenden Netzes und des Nachbarschaftsnetzes, zu dem auch die konsequente Öffnung der Einbahnstraßen zum Radfahren in Gegenrichtung gehört.
Derzeit sind rund 160 km von ca. 290 km Radverkehrsnetz fertig gestellt. Rund 800 Wohnstraßen mit rund 200 km sind für das Radfahren in Gegenrichtung geöffnet.
- Ausbau der Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet.
Seit Ende 2006 wurden ca. 2000 neue Fahrradständer eines neuen, von der Stadt Frankfurt selbst entwickelten Typs installiert, der kostengünstig ist, aber auch formal und funktional hohen Ansprüchen genügt. Wo auch immer wir diese Bügel hinstellen, sie werden in kurzer Zeit von Rädern belegt.

Neben diesen klassischen Aufgaben aus der Verkehrsplanung fördern wir den Radverkehr auch mit organisatorischen, administrativen und eher „weichen“ Faktoren.

Beispielhaft sind hier zu nennen:

- **Das Projekt „Runder Tisch Radverkehr“**, das die unterschiedlich betroffenen städtischen Fachämter und die verschiedensten Interessengruppen aus Politik, Wirtschaft und Verkehrs- und Umweltverbänden zusammenführt.
(www.rundertisch-radverkehr-frankfurt.de)
- **Das Projekt „Bike im Trend“, Mobil und sicher mit dem Rad zur Schule**
hat zum Ziel, den Schulweg für Rad fahrende Kinder und Jugendliche sicherer zu machen und die Attraktivität des Fahrrades zu vergrößern. Das Fahrrad ist ein wichtiges Verkehrsmittel auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilität. Für Kinder und Jugendliche ist es das zentrale Mittel zur Erweiterung ihres Aktionsradius.
(<http://www.umweltlernen-frankfurt.de/BIT/index.htm>)
- **Das Projekt „bike und business“**
Die Stadt beteiligt sich an diesem Projekt unter der Federführung des ADFC und des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main. Die Stadtverordnetenversammlung hat Anfang des Jahres beschlossen, dass das Projekt „bike und business“ bei allen Umzugs-, Umbau- oder Neubauplanungen von Anfang an implementiert wird.
(www.bikeandbusiness.de)

- **Das Projekt „bike and ride“**

Für das Stadtgebiet liegt ein Konzept zur Ausgestaltung von ca. 200 Bahnstationen mit Fahrradabstellanlagen vor.

Erste Anlagen sind realisiert. Bis Ende 2009 sollen ca. 1300 Stellplätze errichtet werden.

(http://www.stvv.frankfurt.de/parlisobj/M_6_2005_AN1.pdf)

- **Das Projekt „Bike-Point“**

Bike-Point ist ein Ausbildungs- und Beschäftigungsprojekt des Jugendbüros Griesheim des Internationalen Bundes . Im Dienstleistungssektor ‚Fahrrad‘ bieten es im Frankfurter Stadtgebiet verschiedene Serviceleistungen an:

- Bewachte Fahrrad-Stationen mit Pflege- und Reparaturservice.
- Fahrradverleih und Workshops für Kindereinrichtungen und Schulen.
- Werkstattbetrieb / Hol- und Bringservice.
- Verkauf von gebrauchten und überholten Fahrrädern.
- Kostenlose Abholung von Rädern, die BIKE-POINT gespendet werden.

(<http://www.ib-bikepoint.de/info.html>)

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Einen hohen Stellenwert nimmt die Verkehrssicherheit ein. Hierzu finden regelmäßig Kampagnen zur Förderung verkehrssicheren und verkehrsgerechten Verhaltens statt. Oberstes Ziel ist die Stärkung der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer und die Förderung von mehr Rücksichtnahme zwischen den verschiedenen Verkehrsformen.

Die aktuelle Kampagne „Lass Dich sehen - In Frankfurt sicher durch die dunkle Jahreszeit“ war sehr erfolgreich und ist gerade bei den Radlern breit wahrgenommen worden.

(<http://www.lass-dich-sehen-frankfurt.de/>)

Ab der nächsten Fahrradsaison wollen wir eine große Werbekampagne für den Radverkehr durchführen – inspiriert durch die Werbekampagne „Radlust“, die die Student(innen)en aus Trier entwickelt haben. Damit soll Radfahren in Frankfurt noch breiter wahrnehmbar werden, wir wollen eine Marke mit hohem Wiedererkennungswert schaffen. Auf dieser Basis wollen wir Begeisterung für den Radverkehr wecken, brachliegende Nutzungspotentiale erschließen und nicht zuletzt auch Frankfurt nach außen als fahrradfreundliche Stadt darstellen. In diesem Rahmen soll auch das im Ansatz vorhandene Fahrradportal der Stadt Frankfurt im Internet ausgebaut werden, in dem gebündelt und leicht zugänglich Informationen zum Radverkehr zur Verfügung gestellt werden.

- **Verschiedenes**

- Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr
- Fahrradstreifen der Polizei und des Straßenverkehrsamtes
- Dienstfahräder in den Ämtern
- Mit dem Rad zur Arbeit (Kooperationsprojekt AOK-ADFC)
- regionaler Radroutenplaner
(www.radroutenplaner.hessen.de)
- Fahrradverleihsysteme:
Call-A-Bike der DB-AG seit 2003
(<http://www.callabike-interaktiv.de/kundenbuchung/download/500/28.pdf>)
nextbike GmbH seit 2007
(<http://nextbike.de/#12>)
- Velotaxi Frankfurt seit 2004
(<http://www.velotaxi.com/php/main.php?id=505&menu=6&lang=de>)
- Stadtradeln (Aktion des Klimabündnisses):
Fahrradaktivste Stadt: 1. Tübingen; 5. Frankfurt a. M.

Um unser ehrgeizige Ziel zu erreichen, brauchen wir neben der Weiterentwicklung der Infrastruktur und den eben genannten „weichen“ Maßnahmen einen ganzen Strauß von weiteren Maßnahmen, die wir ergreifen und verwirklichen wollen.

Wir wollen ein fahrradfreundliches Klima in unserer Stadt schaffen. Wir wollen den Menschen sagen: Fahrt Rad – weil's vernünftig ist.

Zum Ausbau und der Pflege der Radverkehrsanlagen müssen Serviceangebote, müssen Information und Kommunikation hinzukommen – als gleichrangige, als gleichwertige Schlüsselfaktoren.

Das Mobilitätspotential des Fahrrades, das enorme Potential von Frankfurt am Main als Stadt der kurzen Wege, all dies muss den Bürgerinnen und Bürgern noch besser wahrnehmbar gemacht werden. Auch der Freizeitwert, der Charme des Stadtradelns abseits purer Fortbewegung, wie ihn der Münchener Oberbürgermeister Ude in seinem Buch ebenso genuss- wie humorvoll schildert, kann noch mehr Menschen dazu bringen, sich öfter in den Sattel zu schwingen.

Nicht minder bedeutsam ist für uns die konsequente Verfolgung eines multimodalen Ansatzes. Wir wollen in Frankfurt alle Alternativen zum Kfz-Verkehr den Menschen zur Auswahl stellen. Was den Radverkehr angeht, so ist besonders die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV bedeutsam. Da nehmen wir gemeinsam mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ die Wegeketten genau unter die Lupe und verbessern beispielsweise ganz selbstverständlich die Abstellsituation an den Haltestellen insbesondere der Schienenverkehrsmittel. Wir tun das ohne jedes Konkurrenzdenken zwischen den Verkehrsmitteln. Das ist nicht selbstverständlich, aber der Erfolg gibt uns recht: Wir beobachten keine sinkenden Fahrgastzahlen im ÖPNV durch die gesteigerte Radlust in der Stadt.

15% Radverkehrsanteil am Modal Split bis 2012 ist die politisch gesetzte Zielmarke. Ich bin guter Hoffnung, dass wir dieses ehrgeizige Ziel erreichen. Und ich bin der Meinung, man kann jeden Tag in unserer Stadt erleben, dass wir auf einem guten Weg sind.

Räder sind im Stadtbild keine Randerscheinung mehr, sie sind als prägendes Element urbaner Mobilität kaum noch zu übersehen. Und das liegt nicht nur an den Mieträdern von DB Call-A-Bike, die inzwischen mit 1000 Rädern in der Stadt präsent sind – zum Vergleich, im wesentlich größeren Berlin sind es 1400.

Die klassischen Aufgaben der Verkehrsplanung bleiben für die Förderung des Radverkehrs nach wie vor von zentraler Bedeutung. Hier werden die Grundlagen für das Mobilitätsverhalten, der Raum für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer geschaffen.

Das kann man ganz schön an der Öffnung der Einbahnstraßen in den Tempo 30-Zonen zum Radfahren in Gegenrichtung beobachten und diese Beobachtung wird immer wieder neu durch Zählungen belegt:

Beispielhaft die Daten von zwei Zählpunkten:

In der Burgstraße wurden während der Erhebungen 2000-2004 jeweils zwischen 390 und 440 Radfahrer gezählt. 2006 waren es 955, 2007 waren 1127 Radler unterwegs!

Ähnliches wurde auf der Eckenheimer Landstraße gemessen: Schwankten die Werte dort in den vergangenen drei Erhebungen zwischen 460 und 660 waren es 2006 1300 Radfahrer, 2007 wurden 1224 Radler gezählt!

Angesichts dieser Daten ist es wahrscheinlich, dass die nächsten Ergebnisse des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen SrV recht erfreulich sein werden. Wir warten sehr gespannt darauf, in diesem Jahr wurden neue Daten zum aktuellen Modal Split erhoben.

Ein wichtiger Grund für die positive Entwicklung ist sicherlich die erhöhte Durchlässigkeit des Netzes durch die Freigabe der Einbahnstraßen. Mit dem modernen, stadtverträglichen, flexiblen Verkehrsmittel Fahrrad kann man jetzt auch sehr nahe Ziele, die Eisdielen, den Park, den Kindergarten, den Supermarkt, den Gemüsehändler, den Blumenladen, die Bücherei, das Schwimmbad sehr flexibel und nahezu umwegfrei erreichen. Das Rad kann sein Potential bestens entfalten. Und das erleben die Menschen offenbar als bedeutenden Anreiz, das Fahrrad mehr zu benutzen.

Deshalb sind wir froh, dass wir das Radfahren gegen die Einbahnstraße in Tempo 30-Zonen im gesamten Stadtgebiet umgesetzt haben. Das sind rund 800 Straßen, die vormals dem Radfahrer nicht legal zur Verfügung standen. So haben wir zugleich auch das Konfliktpotential zwischen Radlern und Fußgängern verringert und insgesamt die Verkehrssicherheit in den Wohngebieten erhöht.

Wenn alle Routen der 1. und 2. Staffel aus der Radverkehrskonzeption gebaut sind und unter Berücksichtigung weiterer Radwege an Grundnetzstraßen werden wir auch einen wichtigen Bewusstseinswandel erleben und aktiv befördern: Wir müssen uns auch in der Verwaltung von der Vorstellung lösen, Radverkehr in dieser Stadt finde auf einigen wenigen, bevorzugt ausgebauten Routen statt. Das verfügbare Gesamtnetz mit seinen verschiedenen Ebenen sollen die Menschen insgesamt erleben und befahren können. Hierzu wird auch ein Wandel in der bisher geübten Praxis der Radwegweisung beitragen. Das Radroutennetz wird als System konsequent ausgeschildert – nicht nur mit nichts sagenden Routennummern, sondern auch mit Zielangaben. Im Internet wird der hessische Radroutenplaner mit Frankfurter Vorzugsrouten für die verschiedenen Radfahrer-Typen ergänzt.

Information und Kommunikation wird in Zukunft einen hohen Stellenwert einnehmen – ganz nach dem Motto: Tue Gutes und rede darüber. Wir möchten für Frankfurter Bürgerinnen und Bürger erreichbar sein. Wir brauchen informierte Radler, wenn wir Probleme im Radfahreralltag, im aktuellen Bestand unseres Straßen- und Wegenetzes erkennen und beheben wollen. Wir tun dies alles für den Bürger und wo es geht mit ihm. Nur dafür muss er uns auch erreichen können, ohne sich einmal quer durch die Telefonanlage der Stadtverwaltung zu hangeln. Hier wollen wir mit dem Radverkehrsbüro im neuen Jahr neue Wege gehen, indem wir den Radlern einen klaren Ansprechpartner benennen.

Dies alles hilft nicht nur dem Radfahrer, es steigert die Aufenthaltsqualität auf unseren Straßen und Wegen insgesamt und mindert auch Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Denn auch hier muss Kommunikation ansetzen, zu einem guten Fahrradklima gehört nämlich ein waches Ohr insbesondere für die Sorgen von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind.

Die Stadtpolizisten der Verkehrsüberwachung sind gehalten, wo möglich im Rahmen des täglichen Dienstes auch sich falsch oder rücksichtslos verhaltende Radfahrer anzusprechen und daran zu erinnern, dass Rücksichtnahme gerade gegenüber Fußgängern die wichtigste Verkehrsregel ist.

Es kann dies aber nur ein Baustein sein, und gerade deswegen kommt einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr auch in dieser Nuance einige Bedeutung zu. Die Radlust des einen darf nicht zum Radfrust des anderen werden – von Unfallprävention ganz zu schweigen. Hier arbeiten wir gemeinsam mit dem Polizeipräsidium Frankfurt Hand in Hand, denn auch dort hat man ein waches Auge auf Wohl und Wehe der Radler in dieser Stadt.

An diesem Punkt möchte ich noch ein letztes Mal auf die Infrastruktur eingehen. Uns ist klar, dass unsere Stadtpolizisten durchaus an vielen Stellen zu hören bekommen werden: Wo soll ich denn sonst radeln, diese Straße ist mir zu gefährlich!?

Solche Stellen zu identifizieren und wo möglich zu entschärfen, wird ein Arbeitsschwerpunkt des Radverkehrsbüros sein. Es ist nicht hinnehmbar, dass in unserer Kernstadt breite, mehrspurige Straßen ohne jedes Angebot an die Radler existieren. Solche Unterlassungen aus der Vergangenheit müssen – wo möglich – behoben werden und – wo unvermeidbar – auch zu Ungunsten des Autoverkehrs.

Abschließend möchte ich noch etwas zum Radverkehrsbüro sagen, das sich um all dies gebündelt kümmern soll und das ich als Radverkehrsbeauftragter nun mit aufbauen und gestalten kann:

Das Verkehrsdezernat unter Stadtrat Lutz Sikorski ist ein Kind der letzten Kommunalwahl und der schwarz-grünen Koalition. Es war in seinem Zuschnitt noch bis in dieses Jahr Änderungen unterworfen. Erst seit kurzem ist das Verkehrsdezernat für weitgehend alle Verkehrsplanungen sowie den Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen zuständig, so dass der Einrichtung einer interdisziplinär besetzten Dienststelle für den Radverkehr nichts mehr im Wege steht. Das Radverkehrsbüro wird im Straßenverkehrsamt angesiedelt sein und aus vier Fachleuten aus Verkehrsplanung, Straßenbau und Verkehrsrecht bestehen. Hauptaufgabe wird die Koordinierung aller Aktivitäten zum Radverkehr und die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern sein. Wir machen mit dem Radverkehrsbüro einen großen Schritt nach vorn und ich freue mich darauf, dieses Büro aufzubauen. In Zeiten knapper Ressourcen in den kommunalen Verwaltungen ist es ein klares Zeichen, wenn mit zusätzlichem Personal eine Stadt sich dem Thema Radverkehr zuwendet.

Mit dem Radverkehrsbüro wollen wir in unserer Stadt mit vereinten Kräften der Radlust freie Bahn schaffen und Frankfurt zu einer echten Fahrradstadt machen.