

STARTER, CLIMBER, CHAMPIONS

Der 1983 gegründete europäische Radfahrerverband ECF, die Dachorganisation des ADFC, hatte sich von Beginn an mit der Frage beschäftigt, warum Vorbilder aus den Niederlande in den Kommunen und auf der nationalen Ebene in den übrigen europäischen Ländern nicht einfach kopiert wurden.

So wurde in einem EU-Projekt vor über zehn Jahren empfohlen, die Kommunen nach ihrer radverkehrspolitischen Ausgangslage und ihrem Radverkehrsanteil in Klassen einzuteilen, und passende Instrumente zu empfehlen. Die Klassen bekamen die Bezeichnung Starter, Climber und Champions.

Im Vorfeld des 2. Nationalen Radverkehrsplans, der 2012 verabschiedet wurde, gab es die Überlegung, diesen Ansatz auch auf Deutschland zu übertragen, und so gab es eine Studie der TU Dresden und von Infas, um die deutschen Kommunen anhand verfügbarer Daten in Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter einzuteilen. Der Ansatz fand Eingang in den NRVP 2012.

Da es 2013 einen Regierungswechsel gab, und das Fachreferat bald danach mit anderen Personen besetzt war und neue Aufgaben bekam, wurde beispielsweise die Entwicklung eines „Einsteigerpakets“ zunächst nicht weiter verfolgt. Erst in den letzten Monaten, seit Fördermittel im Bundesprogramm „Stadt und Land“ verfügbar sind, kommt die Fahrradpolitik auch in Einsteigerstädten an. Als erste Maßnahmen für Starterstädten sollte der Bau von Radwegen geplant werden, und um verkehrsrechtliche Anordnungen, die das Radfahren erleichtern, z.B. die Öffnung der Fußgängerzone oder die Freigabe von Einbahnstraßen. Darüber hinausgehende Vorschläge im Sinne des „Radverkehr als System“ benötigen erst einen fruchtbaren Boden.

In Climberstädten lässt sich jedoch „Radverkehr als System“ etablieren, und neben umfassenden Radverkehrskonzepten, beispielsweise das Thema Fahrradparken und „Fahrradfreundlicher Betrieb“, die Einführung von Lastenrädern und Bike-Sharing-Angeboten, touristische Angebote, Radfahrunterricht, und die institutionelle Verankerung des Radverkehrs durch runde Tische, Fahrradbeauftragte bei der Stadtverwaltung und der Polizei.

Die „Champions“ dagegen sind reif für eine integrierte Auto- und Radverkehrspolitik, die es mit guten Radverkehrslösungen im Sinne des Push & Pull gleichzeitig schaffen, den Radverkehr zu verbessern und die Attraktivität des Autoverkehrs zu reduzieren. Beispiele sind Fahrspurreduzierung durch (Pop-Up-)Radwege, Durchfahrtsverbote durch Fahrradzonen und Fahrradstraßen, Umnutzung von (Auto-)Parkplätzen für Parklets mit Bäumen oder Sitzgelegenheiten oder den Umbau des Straßenraums, oder die Umprogrammierung der Lichtsignalssysteme auf Grüne Welle für die Hauptrichtung des Radverkehrs statt für Kfz.

Die Fahrradcommunity hat zwar Aufwind und ist breiter geworden, aber das Fahrrad als Zukunftsmittel ist bislang keineswegs in der Breite der Gesellschaft verankert. Obwohl Kanzlerin Merkel und Verkehrsminister Scheuer den Begriff Verkehrswende zuletzt in ihrem Sprachgebrauch hatten - ist die Verkehrswende immer noch noch keine Selbstverständlichkeit. Im aktuellen Koalitionsvertrag und im Wortschatz des designierten Verkehrsministers Wissing fehlt dieses Wort. Und wenn außerhalb der Fachcommunity über Radverkehrsförderung diskutiert wird, merkt man schnell, die meisten Menschen „Radwege“ zwar gut finden, aber nur solange dafür keine Anliegerbeiträge erhoben oder Grundstücksflächen verkauft werden müssen. Geschäftsleute und Anwohner*innen gehen auf die Barrikaden, wenn einzelne Parkplätze wegfallen oder Durchfahrtsperren geplant werden. Auch Begriffe wie „Radschnellweg“ und „Fahrradstraße“ sind nicht von vornherein

positiv besetzt. Noch 1985 gab es im Berliner Tiergarten noch eine Reiterstaffel, um das damalige Radfahrverbot durchzusetzen, und noch heute meldet sich eine Fußgängerlobby, wenn Radwege durch Grünanlagen geplant werden.

Um Akzeptanz zu bekommen, müssen Verkehrsplaner*innen in Präsentationen und bei der Beschriftung von Plänen die richtige Sprache und den richtigen Auftritt wählen. Radverkehrsplanerinnen und -planer brauchen das richtige „Narrativ“ und das richtige „Framing“. Die Akzeptanz für Radverkehrsprojekte kann über die Printmedien oder an Shitstorms in sozialen Medien scheitern, wenn man vorrangig nicht den Nutzwert einer Maßnahme für die Gesellschaft, die Erreichbarkeit der Geschäfte und Gastronomiebetriebe oder die Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung und Geschäftschancen der Gewerbetreibenden herausstellt – und über die Auswirkungen auf den Verkehr spricht. Sonst artikulieren sich vor allem die automobilen Einzelinteressen, die von Durchgangssperren, Abbiegeverboten und wegfallenden Stellplätze betroffen sind, und sich auch durch Parkmöglichkeiten in fußläufiger Entfernung, neuen Liefer- und Ladezonen oder Hinweisen auf unausgelastete Quartiersgaragen und Hinterhofparkplätze nicht so einfach überzeugen lassen.