

12. RAD- UND FUSSVERKEHR

12.1 Radverkehr

Es gibt viele gute Gründe, die Wege in der Stadt mit dem Fahrrad zurückzulegen. Häufig ist es das schnellste Verkehrsmittel, denn man steht nie im Stau, darf auf dem Radweg an den wartenden Autos vorbeifahren, es bringt einen direkt von Tür zu Tür, die zeit- und nervenraubende Parkplatzsuche entfällt. Fahrrad fahren hält fit und es wirkt gesundheitsfördernd, wenn man es regelmäßig tut. Und auch für die Verkehrswende und für lebenswertere Städte ist das Radfahren ein wichtiger Faktor. Die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Rad ist hier ein wichtiger Bestandteil auf dem Weg zur Erreichung der Klimaschutzziele. Elektro-räder und Lastenräder erweitern und erleichtern die Möglichkeiten des Umstiegs.

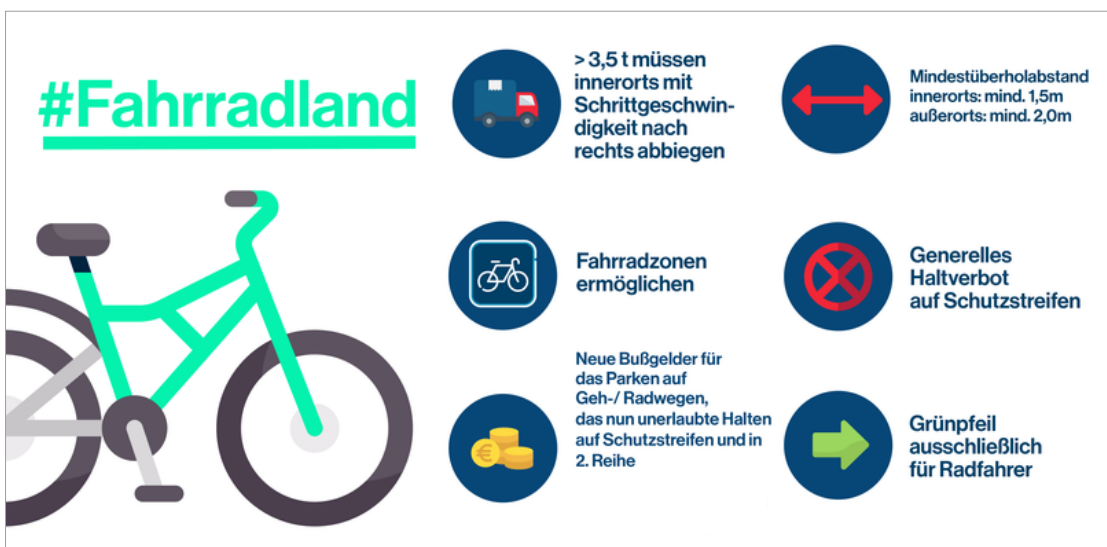
Laut der Studie MiD 2017 hat der Anteil funktionsstüchtiger Räder in Deutschlands Haushalten seit 2002 zugenommen: „Hochgerechnet ergibt sich eine Flotte von über 72 Millionen Fahrrädern, davon mehr als 4 Millionen mit Stromunterstützung. Die gesamte Flotte ist seit 2002 um über 5 Millionen Stück gewachsen.“^{xxxii} Auch der Anteil des Radfahrens am „Modal Split“, also der prozentuale Anteil der Fahrradnutzung am ge-

samten Verkehrsaufkommen, hat sich verändert: er stieg von 9 % im Jahr 2002 über 10 % in 2008 auf 11 % in 2017.^{xxxii}

Und trotzdem, auch das ist ein Ergebnis dieser Studie, bleibt das Auto mit weitem Abstand Verkehrsträger Nummer eins. Selbstverständlich gibt es eine Vielzahl von Gründen und Zusammenhängen, die das Fahrrad zeitweise nicht zu einer wirklichen Alternative zum Auto machen. Aber es gibt eben auch ebenso viele Situationen, in denen es eine echte Alternative ist.

Mit welchen Impulsen könnten sich die Rahmenbedingungen für mehr Radverkehr in Deutschland verbessern? Wie kann man auch die Menschen an den Stadträndern, in den Kleinstädten, ländlichen und bergigen Regionen, wo die Distanzen viel länger sind, dazu bringen, die Nutzung von Fahrrädern häufiger zu erwägen? Viele Kommunen, einige Bundesländer und der Bund haben bereits integrierte Verkehrskonzepte oder Radverkehrspläne und Förderprogramme aufgelegt. Und auch die im Zuge der Novellierung der Straßenverkehrsordnung festgelegten Regelungen im Bereich des Radverkehrs sind ein wichtiger Schritt zur Stärkung des Radverkehrs.

NEUE REGELUNGEN ZUR STÄRKUNG DES RADVERKEHRS



Grafik 16: Neue Regelungen zur Stärkung des Radverkehrs

Dennoch ist im Bereich des Radverkehrs noch viel zu tun. Laut ADFC-Fahrradklima-Test 2018, der von der Bundesregierung gefördert wird, ist das Radklima in Deutschland nur „ausreichend“ und auch das Sicherheitsgefühl der Radfahrerinnen und Radfahrer hat sich verschlechtert.^{xxxiii} Will man jedoch, dass die Menschen in Deutschland flexibler in Bezug auf ihr Mobilitätsverhalten sind und regelmäßig aufs Rad umsteigen, muss man auch die Bedingungen für den Radverkehr maßgeblich verbessern. Solange das Radfahren in Deutschland vielerorts unsicher, unkomfortabel und vor allem spürbar dem Pkw-Verkehr untergeordnet ist, nimmt man ihm sein in vielerlei Hinsicht großes Potenzial und seine Attraktivität. Eine sichtbar fahrradfreundliche Infrastruktur (Fahrradwegenetz, sichtbare Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum) kann auch eine wichtige symbolische Funktion haben.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)

- es einen signifikanten Ausbau von Radwegen, Radschnellwegen und Fahrradstraßen (Radverkehrsnetz) sowie sicheren Fahrradabstellanlagen und -parkhäusern gegeben haben;
- Radverkehrsplanung und -förderung auf allen Ebenen eine gesetzliche Pflichtaufgabe sein (integrierte Verkehrsentwicklungspläne in den Kommunen, Ländern und auf Bundesebene im Bundesverkehrswegeplan);
- Kommunen mehr Entscheidungsfreiheit bekommen haben, um die Verkehrsführung nach den Maximen Sicherheit, Klimaschutz und Gesundheit zu gestalten;
- die für den Radverkehr verantwortlichen Verwaltungseinheiten auf allen Ebenen personell verstärkt worden sein;
- die Mittel für den Infrastrukturausbau langfristig und planbar zur Verfügung stehen;
- Förderprogramme für den Radverkehr flexibel gestaltet sein, damit die zur Verfügung stehenden Mittel ausgeschöpft werden können und nicht verfallen;
- Ausbaumaßnahmen für unzureichende Radwege auch dann gefördert worden sein, wenn diese noch recht neu sind;
- nicht nur der Bau, sondern auch die Pflege und Instandsetzung von Radinfrastruktur dauerhaft und nachhaltig gefördert werden;
- man bei der Planung von Infrastruktur stets unterschiedliche Zielgruppen im Blick haben und idealerweise direkt in die Planung einbeziehen (routinierte „mutige“ Radfahrerinnen und Radfahrer, unerfahrene potenzielle Radfahrerinnen und Radfahrer, Kinder und Jugendliche, Ältere, Fahrradpendlerinnen und -pendler);
- neue Standards zur Mindestbreite von Radwegen festgelegt worden sein, denn dass dieser bisher bei 1,50 bis 2 m liegt und es in zahlreichen Städten noch Radwege mit geringeren Breiten bis hinab zu 0,80 m oder, an Engstellen, sogar nur 0,60 m gibt, ist inakzeptabel:
 - dabei geht es aus Sicht des ACE nicht darum, dass das Nebeneinanderfahren von Radfahrerinnen und -fahrern ermöglicht wird,⁶²
 - zum Vorbeifahren, für mehrspurige Lastenfahräder, für den Mischverkehr mit elektrischen Scootern ist eine Mindestbreite von mindestens 2 m als Standard festzulegen,
 - hierfür müssen auch Flächen, die bislang vom Autoverkehr zum Parken und Fahren genutzt wurden, baulich oder zunächst durch Markierungslösungen umverteilt werden,
 - keinesfalls sind diese neuen Standards zulasten des Fußverkehrs vorzunehmen;
- wo möglich, Pkw- und Radverkehr voneinander getrennt werden:
 - in den Städten sollte es Parallelrouten zu den Hauptverkehrsstraßen geben;
 - Radfahrerinnen und -fahrer Kreuzungen prinzipiell auf baulich getrennten Radwegen erreichen;
 - der Winterdienst auch auf Rad- und auf öffentlichen Gehwegen räumen;
 - Schutzstreifen außerorts ermöglicht worden sein, denn Modellprojekte haben gezeigt, dass im Vergleich zu der Situation, in der kein Schutzstreifen markiert ist, das Sicherheitsempfinden der Radfahrerinnen und -fahrer steigt, während bei Autofahrerinnen und -fahrern eine erhöhte Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu verzeichnen ist:
 - innerorts und außerorts sollten Schutzstreifen für den Radverkehr dort eingerichtet werden, wo abgetrennte Radverkehrswege oder geschützte Radfahrstreifen aufgrund der örtlichen Bedingungen nicht umsetzbar sind;
- das Potenzial für Innovationen, das es im Bereich des Radverkehrs vielfältig gibt, genutzt und gefördert werden:
 - Institutionen, die Kommunen, Länder, Planungsbüros und Verbände im Bereich der Radverkehrsförderung fortbilden, sollten zugleich informieren und vernetzen können,

62 Schon im Rahmen der Novellierung der StVO im Jahr 2019/20 hat der ACE darauf hingewiesen, dass die Erlaubnis des Nebeneinanderfahrens das Risiko von Verkehrsunfällen erhöht. Es ist kaum eine Situation im Straßenverkehr denkbar, in der der Verkehr durch nebeneinanderfahrende Radfahrerinnen und -fahrer nicht behindert wird. Andere Radfahrerinnen oder -fahrer werden beim Überholen zu gefährlichen Ausweichmanövern gezwungen und Autofahrerinnen und -fahrer wird das Einhalten des Sicherheitsabstandes zu den Radfahrerinnen oder -fahrern erschwert. Es gibt nach Ansicht des ACE auch keinen überzeugenden Grund für das Nebeneinanderfahren von Radfahrerinnen und -fahrern. Es bleibt aber auch nach der Novellierung erlaubt, „wenn andere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer nicht behindert werden“.

i

EXKURS: BERLIN SCHAFFT POP-UP-RADINFRASTRUKTUR UND SPIELSTRASSEN

Weil im Zuge der Covid-19-Krise viele Menschen aufs Fahrrad umgestiegen sind, haben mehrere Berliner Bezirke in einem zügigen Verfahren Pop-up-Radstreifen auf Basis des Paragraphen 45 (9) StVO geschaffen. Weil die Anordnung der Radstreifen mit dem Berliner Mobilitätsgesetz konform ist, können sie auch nach der Pandemie größtenteils Bestand haben.

Seit dem 3. Mai gibt es im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zudem eine Reihe von temporären Spielstraßen, die

sonntags von 13 bis 19 Uhr zum Spielen geöffnet und von freiwilligen Kiezlotsinnen und -lotsen betreut werden. Die Idee ist, mehr Raum für spielende Kinder und die Nachbarschaft zu schaffen. Die Zivilgesellschaft beteiligt sich aktiv, um die Flächen kindgerecht zu gestalten und sie entsprechend zu nutzen. Insbesondere Menschen, die keinen eigenen Garten haben, bekommen dadurch die Möglichkeit, ihr Wohnumfeld als „zweites Wohnzimmer“ zu nutzen. Bewegung an der frischen Luft ist somit möglich und das direkt vor der Haustür.

damit Innovationen bekannt werden und die einschlägige Kompetenz der Akteure in Planung und Politik weiter steigt,

- _ hierfür müssen diese Institutionen logistisch und finanziell unterstützt werden;
- _ es eine bundesweit einheitlich geregelte kostenlose Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln geben.

12.2 Fußverkehr

Auch für das Zufußgehen gibt es viele gute Gründe. Man tut Gutes für seine Gesundheit, denn es kann Krankheiten und Depressionen vorbeugen helfen und hilft, Übergewicht zu reduzieren. Zufußgehen ermöglicht Begegnung, Kommunikation, stärkt die Nachbarschaft und den sozialen Zusammenhalt. Man schont durch Zufußgehen die Umwelt, weil es hilft, viele kurze Autofahrten zu vermeiden, Treibhausgase, Luftschadstoffe und Lärm zu reduzieren.

Attraktive Bedingungen für den Fußverkehr schaffen lebendige Innenstädte und Wohnquartiere, erhöhen die Aufenthaltsqualität, ermöglichen Begegnung und Kommunikation. Städte und Gemeinden profitieren von gehenden und flanierenden Menschen. Sie beleben Straßen und Plätze und nutzen die Nahversorgung, die lokale Wirtschaft und Gastronomie. Ohne Fußverkehr sind attraktive Städte mit Lebensqualität gar nicht denkbar.^{xxxiv}

Der Fußverkehr ist Teil einer jeden Wegeketten und damit ein Basisverkehrsmittel. Wird er gefördert, unterstützt das besonders Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Barrierefreie, sichere und kurze Wege erhöhen nicht nur Effizienz und Attraktivität des Fußverkehrs, sondern auch der öffentlichen Verkehrssysteme. Sie können die Auslastung von Bussen und Bahnen deutlich verbessern.

i

EXKURS: REGULIERUNGSMÖGLICHKEITEN VON BIKE- UND ROLLERSHARINGANBIETERN

Nachdem ganze Innenstädte in Deutschland von Leihrollern und -rollern überschwemmt worden sind und Fußgängerinnen und Fußgänger viel zu häufig auf den Gehwegen herumliegenden oder zumindest rücksichtslos abgestellten Fahrzeugen ausweichen müssen, ist deutlich geworden, dass eine kommunale Regulierung von Fahrrad- und Rollerleihdiensten notwendig ist. Eine Lösung dafür nennt sich „MDS“: Mobility Data Specification. Das ist eine technische Vorschrift zum elektronischen Austausch zwischen Fahrrad-/Rollerleihdiensten und Kommunen. Um den Informationsfluss zwischen beiden zu vereinheitlichen und zu vereinfachen, wurde mit der MDS von mehreren Städten in den USA ein Datenformat und Austauschprotokoll geschaffen. Die MDS besteht aus zwei Teilen. Den Daten, welche die Kommune bereitstellt, und den Daten, welche die Sharinganbieter bereitstellen.

Kommune:

Die wichtigsten Daten, die eine Kommune bereitstellen

kann, sind Verbotszonen. Die Leihroller (und mittlerweile auch ein Großteil der Leihräder) sind in der Regel mit intelligenten, GPS-verfolgten Schließern ausgestattet. Dies ermöglicht den Anbietern, das Abstellen der Roller auf bestimmten Gebieten zu verhindern. Das heißt, der Anbieter verbietet seinen Nutzerinnen und Nutzern nicht nur das Abstellen in diesen Gebieten, es ist einfach unmöglich, die Miete eines Fahrzeugs an diesen Stellen zu beenden. Es können auch Zonen definiert werden, in denen die Roller vom Anbieter bevorzugt in Umlauf gebracht werden sollen. Dies ermöglicht den Kommunen, so regulierend einzugreifen, dass z.B. vom ÖPNV schlecht erschlossene Gebiete besser durch alternative Verkehrsmittel erschlossen werden. Zudem können Zonen definiert werden, in denen Nutzerinnen und Nutzer die ausgeliehenen Fahrzeuge bevorzugt zurückgeben sollen. Alle diese Zonen sind rein virtuell, es sind also keine zusätzliche Infrastruktur, Schilder oder Farbe auf der Straße notwendig.

i

ANBIETER

Der Sharinganbieter selbst muss mit der MDS eine Menge Daten an die Kommune liefern, die für unterschiedliche Zwecke interessant sein können:

- _ nimmt der Betreiber ein neues Fahrzeug in Betrieb, registriert das System des Betreibers das Fahrzeug via MDS automatisch beim System der Kommune; so behält die Kommune immer den Überblick, welcher Anbieter wie viele Fahrzeuge auf ihrem Gebiet im Einsatz hat, und eine mit den Anbietern ausgehandelte Fahrzeugbegrenzung kann überwacht werden;
- _ der Anbieter liefert die Standorte der Roller mit einer öffentlich zugänglichen Schnittstelle; diese Daten können z.B. in lokale Nahverkehrsapps integriert werden, um verfügbare Roller oder Leihräder im Umkreis anzuzeigen, um auf der letzten Meile in Kombination mit dem ÖPNV genutzt zu werden; offene ÖPNV-Auskunftssysteme können diese Daten bereits mit einberechnen;
- _ Anbieter stellen automatisiert Statusänderungen zur Verfügung, wenn z.B. ein Fahrzeug ausgeliehen, zurückgegeben oder vom Betreiber repariert, eingesammelt oder umgesetzt wurde; damit kann die Kommune kontrollieren, ob Gefährte an bestimmten Orten auch benutzt werden oder ob diese dort tagelang, vielleicht sogar ohne Akkuladung, herumstehen;
- _ der Anbieter stellt eine Liste mit allen Fahrten seiner Fahrzeuge zur Verfügung; eine Analyse dieser Daten kann besonders für Verkehrs- und Stadtplanungszwecke wertvoll sein.

Eine gute Fußverkehrsinfrastruktur verbessert zudem die soziale Teilhabe für Kinder, Arme und ältere Menschen.

Dem steht gegenüber, dass die Bedingungen des Fußverkehrs oftmals und vielerorts schlecht sind. Weil Fußgängerinnen und Fußgänger den fließenden motorisierten Verkehr möglichst wenig stören sollen, hasten sie über Kreuzungen, sehen sich weiten Umwegen bis zur nächsten Ampel ausgesetzt und quetschen sich auf engen Bürgersteigen vorbei an (illegal) parkenden Autos, Radfahrerinnen und Radfahrern, nachlässig abgestellten E-Scootern, E-Rollern und herumliegenden Leihrädern. Hinzu kommen Lärm, hohe Schadstoffkonzentrationen, zu schmale Wege, schlechte Beleuchtung sowie mangelnde Sicherheit. Auch ist die Barrierefreiheit vielerorts nicht umgesetzt.

Die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr muss – auch auf politischer Ebene – erhöht werden. Dass das Thema in vielen Kommunen keine eigene

Zuständigkeit hat und vielerorts eher am Rande mit abgehandelt wird, wird seiner Bedeutung und Attraktivität nicht gerecht.

Zwar ging im Jahr 2018 die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger zurück auf 458 (– 25 Getötete oder – 5,2 %).^{xxxv}

Allerdings ist das vom Ziel der Vision Zero noch weit entfernt.

Besonders gefährdet sind ältere Menschen, Kinder und Jugendliche. In den Wintermonaten ist das Risiko besonders hoch, weil hier die Sichtverhältnisse schlechter sind.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)

- _ die Bedeutung des Fußverkehrs in Deutschland und der Fußverkehrsanteil deutlich erhöht worden sein;
- _ Fußverkehr auf allen Ebenen – von der Gesetzgebung bis hin zur Umsetzung konkreter Infrastruktur in den Städten und Gemeinden – mehr Beachtung finden;
- _ Fußverkehr – für alle sichtbar – in den Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Kommunen verankert worden sein;
- _ Zufußgehen in Deutschland sicherer geworden sein und langfristig (tödliche) Unfälle gänzlich verhindert werden (Vision Zero):
 - _ mehr sichere Querungen über Fahrbahnen,
 - _ Vermeidung von Umwegen und Unterführungen,
 - _ häufigeres und längeres Grün für Fußgängerinnen und Fußgänger an Ampeln,
 - _ „Grüne Wellen“ für Fußgängerinnen und Fußgänger zur Vermeidung von Zwangspausen auf Mittelinseln,
 - _ konsequente Anwendung von Schulwegsicherungsplänen,
 - _ Beleuchtung in der dunklen Jahreszeit, nachts und an Querungsstellen zur Fahrbahn,
 - _ bessere Qualität der Bürgersteige und an Überquerungsstellen abgesenkte Bordsteine,
 - _ vorrangiger Winterdienst auf Gehwegen – insbesondere an Bushaltestellen, auf Brücken und Treppen,
 - _ an Baustellen sind die Wege breit genug bzw. sind Ersatzwege sicher von der Fahrbahn abgetrennt;
- _ für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen die barrierefreie Erreichbarkeit und Nutzbarkeit von Versorgungsangeboten und Dienstleistungen Realität geworden sein;
- _ Versorgung, Verwaltung und Dienstleistungen auf kurzen Wegen und barrierefrei erreichbar sein;
- _ die Pkw-Dichte in den Großstädten zugunsten der Fußgängerinnen und Fußgänger reduziert worden sein;
- _ die Lebensqualität der Menschen im Mittelpunkt der Planungen stehen und Straßen und Plätze zu Orten gemacht worden sein, die zum Gehen und Aufhalten einladen.