

Zusammenfassung der Masterarbeit zum Thema:

„Radfahren als Beitrag zu nachhaltiger Mobilität - Bestandsaufnahme und Perspektiven des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Wiesbaden“

Einleitung des Themas:

Die zunehmende Urbanisierung und der fortschreitende Klimawandel stellen Städte vor große Herausforderungen, im Hinblick auf umweltverträgliche und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte. Besonders in Städten, in denen hoher Mobilitätsbedarf auf begrenzte Flächen trifft, ist eine Verkehrswende entscheidend, um ökologische, soziale und wirtschaftliche Ziele zu erreichen. Trotz ihrer zentralen Rolle bei den Emissionen hat der Verkehrssektor in Deutschland seine Emissionen seit 1990 nur geringfügig reduziert und droht die Klimaziele 2030 zu verfehlen. Die Forderungen nach nachhaltigen, lebenswerten Städten führten zu einem grundlegenden Umdenken in der Verkehrspolitik. Eine zentrale Rolle im Rahmen der Verkehrswende spielt der Ausbau alternativer und klimafreundlicher Mobilitätsformen. In diesem Kontext gewinnt das Fahrrad als emissionsarmes, flächeneffizientes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel zunehmend an Bedeutung. Deutschlandweit streben Kommunen danach den Radverkehrsanteil zu steigern und damit einen Beitrag zur Verringerung von CO₂-Emissionen sowie zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu leisten. Als Landeshauptstadt Hessens, mit rund 300.000 Einwohnern, steht Wiesbaden exemplarisch für mittelgroße Großstädte, die trotz vorhandener Radinfrastruktur oft noch nicht die gewünschten Nutzerzahlen erreichen. Während der Ausbau von Radwegen und die Modernisierung der Verkehrsplanung in den letzten Jahren durchaus Fortschritte verzeichnen konnten, bleibt die subjektive Wahrnehmung der Verkehrssicherheit ungenügend. Des Weiteren zeigt der ADFC - Fahrradklima - Test eine Stagnation in den Umfrageergebnissen seit 2020, das wird auch für 2024 erwartet. Vor diesem Hintergrund analysiert die Masterarbeit Zusammenhänge zwischen Zufriedenheit, Zusammensetzung des Modal Split und der Radfahrbeteiligung unter Berücksichtigung der Unfallstatistik und deren Entwicklung.

Forschungsfrage:

Kann die Stadt Wiesbaden die drei Hauptziele des Radverkehrskonzeptes 2015, Steigerung des Radverkehrsanteils, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Zufriedenheit, bis 2030 erreichen?

Vorgehensweise/Methodik:

Für die Arbeit wird eine umfassende, systematische Literaturrecherche durchgeführt, die Fachliteratur, wissenschaftliche Publikationen, Medienartikel, Umfragen und Statistiken von Fachverbänden und Ämtern einschließt. Diese soll durch ausgewählte Experteninterviews untermauert werden und gibt somit einen Einblick direkt aus der Praxis.

Ergebnis:

Nach der Auswertung dieser Arbeit kann die gestellte Forschungsfrage nur mit einem klaren „Nein“ beantwortet werden. Bisher ist die Radbeteiligung in Wiesbaden nur minimal gestiegen, auch die neuste SRV Erhebung hat dies bestätigt. Es zeigte sich zudem, dass der MIV in Wiesbaden neben dem deutlich gestiegenen Fußgängerverkehr eine sehr große Bedeutung besitzt. Diese Entwicklung zeigt auch, dass das gesellschaftliche Interesse in Wiesbaden nicht auf dem Radverkehr liegt und demzufolge auch die Politik das nicht als Priorität ansieht. Dies wurde zuletzt in der Pressemitteilung zur neuen SRV Erhebung 2023 deutlich, in der hervorgehoben wird, dass die Stadt ihre Anstrengungen gezielt auf die Förderung des Fußverkehrs gelegt hat und auch zukünftig weiter legen wird. Daraus könnte man schließen, dass keine Maßnahmen mehr, die ausschließlich der Radverkehrsförderung dienen, umgesetzt werden, da diese im bestehenden Straßennetz immer zu Lasten des MIV gingen. Wenn infrastrukturelle Veränderungen beschlossen werden, wird der Radfahrer bei der Planung zwar mitberücksichtigt, aber die Entscheidung über die Umsetzung der Maßnahmen immer zu Gunsten der Mehrheit der Wiesbadener Bevölkerung getroffen. Dies verdeutlicht auch noch einmal, wie autodominiert die Stadt ist und dass bei Beschlüssen, welche die Infrastruktur betreffen, stets der Autofahrer und der Fußgänger im Vordergrund stehen und nicht der Radfahrer. Das gilt vor allem bei Maßnahmen im Bestand.

Im ADFC - Fahrradklima - Test ist seit 2022 eine Stagnierung in der Gesamtbewertung zu erkennen, dass ist auch für die neue Erhebung, die im Juni dieses Jahres veröffentlicht wird, zu erwarten. Daher kann davon ausgegangen werden, dass auch bis 2030 keine wesentliche Steigerung der Zufriedenheit mehr eintritt und das Ziel somit nicht erreicht werden kann. Eine deutliche Verbesserung der Zufriedenheit im Radverkehr war zwischen 2018 und 2020 erkennbar. Es wurde jedoch bereits festgestellt, dass diese Verbesserung nur vordergründig der Radverkehrsförderung diene. Das Hauptziel der Stadt Wiesbaden war es, das drohende Dieselfahrverbot abzuwenden, weswegen die Vielzahl an Maßnahmen,

die in kurzer Zeit umgesetzt wurden, auch dem Radverkehr zu Gute kamen. Fraglich ist nur, ob diese sehr umfangreichen Maßnahmen zeitlich auch so schnell umgesetzt worden wären, wenn die Stadt Wiesbaden nicht vor dem Dieselfahrverbot gestanden hätte.

Bei den Unfallzahlen wurde auch deutlich, dass diese weiter steigen, auch wenn sich in Wiesbaden die tödlichen Unfälle auf null reduziert haben. Betrachtet man den bundesweiten Trend, der eine Zunahme an E - Bikes und damit auch eine Zunahme der Verkehrstoten im Radverkehr zeigt, kann davon ausgegangen werden, dass diese Zahl in Wiesbaden bis 2030 auch wieder steigt.

Deutlich wurde, dass die Ziele im Radverkehrskonzept sehr hoch angesetzt sind und unter den aktuellen Voraussetzungen nicht erreicht werden können. Da Wiesbaden, im Gegensatz zu anderen Städten mit einem hohen Radverkehrsanteil, die Studenten und jungen Erwachsenen fehlen, muss ein weitreichendes gesellschaftliches Umdenken erfolgen, das mit der aktuellen Verkehrspolitik nicht erreicht werden wird. Die autodominierte Wiesbadener Bevölkerung bräuchte deutlich mehr politische Anreize, um das Auto stehenzulassen und auf das Fahrrad, auch im innerstädtischen Bereich, umzusteigen.

Solange seitens der Politik diesbezüglich kein Kurswechsel erfolgt, wird sich der Modal Split auch zukünftig nicht deutlich zu Gunsten des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes und damit zu einer nachhaltigen Mobilität verbessern.

Schlagworte:

Radverkehrsförderung, Radinfrastruktur, Modal Split, nachhaltige Mobilität, Verkehrspolitik