

Texte 32/01

UMWELTFORSCHUNGSPLAN DES BUNDESMINISTERIUMS FÜR
UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT

- Umweltverträglicher Verkehr -
Forschungsbericht 298 96 112
UBA-FB 000179

Chancen des Rad- und Fußverkehrs als Beitrag zur Umweltentlastung

Elke Plate, Gernot Steinberg, Planersocietät, Dortmund

Michael Haase, ISUP GmbH, Dresden

Jürgen Brunsing, Schrift-Verkehr - Büro für Publizistik und Planung, Dortmund

Teil I: Leitfaden

Teil II: Defizitanalyse

Kurzfassung

Fuß- und Radverkehr sind die umweltverträglichsten Verkehrsmittel, denen für die nachhaltige Gestaltung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf der kommunalen Ebene eine Schlüsselrolle zukommt. Während der Fußverkehr vielfach als Restgröße wahrgenommen und behandelt wird, sind für den Radverkehr seit langem Förderungsstrategien in der Diskussion. Dennoch bleiben die Potenziale der fahrradbezogenen Fortbewegung in vielen Kommunen ungenutzt und werden die Möglichkeiten des Fußverkehrs für die Wiederentdeckung der Nähe nicht erprobt.

Im Rahmen des Vorhabens wurden folgende wesentliche Ergebnisse erzielt: Erforderlich ist eine integrierte Gesamtstrategie. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ist nicht nur durch die Schaffung einer attraktiven Infrastruktur zu erreichen, sondern es sind weitere Strategieansätze wie

- die Sensibilisierung für die Belange des Fuß- und Radverkehrs durch eine unterstützende Öffentlichkeit,
- die Schaffung von Service-Angeboten
- und die Möglichkeit von Vernetzungen innerhalb des Umweltverbundes wesentlich für eine integrierte Gesamtförderung.

Trotz der in Relation zum Kfz-Verkehr deutlich geringeren Kosten, die für die Infrastrukturseite des nicht motorisierten Verkehrs erforderlich sind, fehlen vor dem Hintergrund der knappen kommunalen Finanzen Mittel für eine Umsetzung von Förderstrategien. Umstrukturierungen in vorhandenen Mittelverteilungen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs lassen sich nur in Ausnahmefällen erreichen, weil die Imagewirkung und der Nutzen des nicht motorisierten Verkehrs als gering eingeschätzt werden.

Die kommunale Verkehrspolitik ist vielfach durch Parallelförderungen und widersprüchliche Zielvorstellungen geprägt. Aufgrund fehlender Restriktionen gegenüber dem motorisierten Verkehr können Förderungsstrategien häufig ihre Wirkung nur teilweise entfalten. Daher ist es notwendig, die Politik für die Belange des nicht motorisierten Verkehrs zu sensibilisieren und gleichzeitig durch eine kontinuierliche Überprüfung des Verwaltungshandeln im Sinne eines Qualitätsmanagements oder Audits eine nachvollziehbare Rückkopplung zu erreichen.

Auf der rechtlichen Ebene behindert u.a. die ungleiche Behandlung des Fuß- und Radverkehrs in der StVO die Förderung des Fußverkehrs und führt zu Ziel- und Entscheidungskonflikten zwischen den nicht motorisierten Verkehrsmitteln. Auch das Fehlen einer den ERA 95 vergleichbaren Planungsgrundlage schränkt die Umsetzung der Fußverkehrsförderung ein. Daher sollten bundesrechtliche Vorschriften und Normen im Hinblick auf die Belange der Rad- und Fußverkehrsförderung überprüft werden.

Die Belange der Fuß- und Radverkehrsförderung sind bislang insbesondere auf der Ebene der Länder und des Bundes wenig im Verwaltungshandeln institutionalisiert. Um die Rahmenbedingungen für die Förderung zu verbessern, sollten sowohl auf der kommunalen als auch vorrangig auf den übergeordneten Verwaltungsebenen Beauftragte, Arbeitskreise sowie die Unterstützung von Netzwerken und Wissenstransfer etabliert werden.

Chances of bicycle and pedestrian transportation as contribution for environmental exoneration

Abstract

Walking and cycling are the most environmentally friendly modes of transportation. They are the key for a sustainable organisation of transportation and urban development. Whereas walking is often regarded and treated as a residual, cycling and the strategies to promote cycling have been in discussion for a long time. Nevertheless, the potentials of cycling are still not fully used in communities and opportunities to use walking as a re-exploration of the vicinity are not yet proven. The following are the main results of the project: First of all, it is necessary to have an integrated general strategy. The advancements for walking and cycling not only need an attractive infrastructure, but also other strategies such as:

- improving the awareness for the interests of walkers and cyclists by a public relation program
- creating better service for walkers and cyclists
- make interchanges between different means of transportation like train, bus, bike and feet easier.

Although the costs of infrastructure for pedestrians and cyclists are much cheaper than the expenses for other modes of transportation (car, bus, rail), there are not enough public resources for improvements for the former. Only in a few situation is the change in the ratio of distribution to favour pedestrian and bicycle transportation possible. Unfortunately the positive effects and the public relation connected with supporting the development of walking and cycling are ignored or unknown.

Local transport policies are characterised by parallel improvements in competing transportation modes and contradictory planning concerning the desired aims. Because of missing restrictions to the motorised transport, the strategies to develop the non-motorised transport often produce little or no effect. It is therefore necessary to get political players interested in the demands of non-motorised transportation. To control the proceedings of local administrations, a form of quality management or a "walk and cycle auditing" is necessary to obtain a realistic feed-back of effects.

Concerning questions of law, the unequal treatment of pedestrian and bicycle traffic in the German traffic code (StVO) obstructs the advancement of walking and causes conflicts between aims and decisions concerning non-motorised transport. Also, the non-existence of

clear planning guidelines for pedestrians such as in the “ERA 95” (Recommendation for the infrastructure for bicycles) for cycling, limits the advancement of pedestrian traffic. Hence, federal regulation and standard specifications should be checked with attention to the demands of the non-motorised transportation.

On the federal and regional level, the demands of pedestrian and bicycle transportation are hardly integrated in administration proceedings. Proceedings agents, working groups, as well as networks for better information exchange should be established at all levels of administration in order to improve the conditions for the advancement of pedestrian and bicycle transportation.