



Bachmann: Dem Ausbau der Radwege hohe Bedeutung einräumen

Fahrrad ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel – mehr Menschen aufs Rad - In einer Landtagsdebatte über das Thema „Radwege ausbauen – Fahrradverkehr stärken“ sagte der verkehrspolitische Sprecher Dietmar Bachmann unter anderem: „Wir sind uns einig, dass das Fahrrad das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist und es deshalb wünschenswert wäre, wenn noch viel mehr Menschen auf das Rad umsteigen würden. Das Rad ist zwar nicht auf allen Strecken konkurrenzfähig - über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Budapest über Stuttgart, die sich nur wirkliche Profis wie der Kollege Wölfler mit dem Rad zutrauen, haben wir ja heute schon gesprochen. Ich dagegen gebe mich ganz offen als einer von denen, die entsprechend einem gemeinsamen Antrag aller Fraktionen dieses Hauses auf langen Strecken allenfalls für die Fahrradmitnahme im Zug zu haben sind. Beim Ausbau des Radwegenetzes und bei der Stärkung des Fahrradverkehrs muss man wie bei allen Verkehrsprojekten eine nüchterne Kosten-Nutzen-Analyse durchführen. Das Fahrrad hat heutzutage drei Funktionen:

1. Es ist ein Vorzeigeobjekt nach dem Motto „schaut her, ich fahre Rad.“ 2. Es ist ein Sportgerät, das gerade im Breitensport und in der Freizeitgestaltung einen wichtigen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung leistet. 3. Es ist ein ganz banales Verkehrsmittel wie jedes andere. Wie gehen wir mit diesen drei Funktionen um? Für die Imagefunktion braucht man keine Radwege, denn wer sein Rad nur als Alibi und nicht zum Fahren benötigt, schiebt es ja doch vorzugsweise über Ökomärkte und Anti-Atomkraft-Kundgebungen. Mit mehr Ernsthaftigkeit müssen wir uns der Frage widmen, welche Bedürfnisse die Breitensportler und Freizeit-Radfahrer haben. Da sie mit dem Radfahren oft auch einen Erlebniswert verbinden wollen, braucht diese Gruppe ganz spezielle Radwege: - Radwanderwege in Feriengebieten mit hohem Erlebniswert, wie etwa am Bodensee, am Neckar oder in vielen anderen Regionen sind ein Beispiel. - Stadtnahe Radwege in der Natur als Alternative zum Joggen sind ein weiteres Beispiel. - Downhill-Strecken für Mountainbiker und vergleichbare Einrichtungen sind ein drittes Beispiel von vielen. Dem Ausbau dieser Radwege müssen wir eine hohe Bedeutung einräumen, um die Möglichkeiten einer umweltfreundlichen Sport- und Freizeitgestaltung zu ermöglichen. Bleibt nunmehr noch der dritte Aspekt: Das Fahrrad als Verkehrsmittel. Eine vernünftige Planung sollte sich wie jede Verkehrsplanung am Bedarf orientieren. Es ist ebenso ärgerlich, wenn Start- und Landebahnen an Flughäfen ohne erkennbaren Bedarf zur Landschaftsversiegelung beitragen, als wenn Radwege viele Hektar Natur und Landschaft verbrauchen, ohne dass ein Bedarf besteht. Beim Ausbau der Radwege muss deshalb die Attraktivität einer Region für Radfahrer, die von den geografischen Gegebenheiten, den klimatischen Verhältnissen und den Entfernungen abhängt, im Mittelpunkt stehen. In Freiburg zum Beispiel gab es zuerst viele Radfahrer und dann wurde die entsprechende gute Infrastruktur geschaffen. In Städten mit



ausgeprägten Höhenunterschieden und großen Entfernungen, wie etwa Stuttgart, hat sich das Rad trotz gravierender Parkraumnot, häufigen Staus und ordentlichen Rahmenbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr als Massenverkehrsmittel nicht durchsetzen können. Wenn man jetzt um der Ideologie Willen in solchen Städten Radwege baut, kostet dies viel Geld. Ob dadurch eine nennenswerte Nachfrage generiert wird, unterliegt großen Zweifeln. Ähnliches gilt für die Überlandstrecken jenseits der Nutzung als Freizeitangebot. In der Antwort der Landesregierung habe ich keine Zahlen über Verkehrszählungen auf Überlandradwegen in Wintermonaten gefunden. Wahrscheinlich ist die im Interesse des Baus und der Erhaltung eines Radwegenetzes auch besser so. Wenn man sich der Sache vernünftig und unideologisch nähert, ist das Rad als Verkehrsmittel überall dort attraktiv, wo überschaubare Entfernungen bewältigt werden müssen und es eine vernünftige Alternative zum Individualverkehr nicht gibt. Ein Beispiel sind Hochschulstandorte mit überschaubaren Entfernungen und ohne ein so hervorragend ausgebautes ÖPNV-Netz wie Stuttgart es hat. Neue Potentiale können nur über Bewusstseinsbildung erschlossen werden.“