



Förderung des Fahrradverkehrs sinnvoll und erforderlich

Verkehrsleistung von Radfahrern oft unterschätzt

VERKEHR

Die in den letzten Wochen aufgekommene Forderung von mehr Personal und Geld für den Radverkehr hat zu einer heftigen Diskussion geführt, in der sich vor allem Gegner dieser Pläne mit Kostenargumenten zu Wort melden. Dabei wird völlig unterschätzt, welche Verkehrsleistung das Fahrrad heute bereits erbringt. Über eine Million Kilometer fahren die BremerInnen mit dem Rad. Das spart 350.000 Autofahrten - täglich. Da Pkws durchschnittlich nur mit 1,3 Personen besetzt sind, ersetzen fünf Radfahrer etwa vier Autos und schaffen damit auch Platz auf den Straßen!

Darum ist es vernünftig, den Verkehrsträger Fahrrad mehr zu fördern. Er ist unabhängig von fossiler Energie, damit zukunftsfähig und umweltverträglich. Doch in der zuständigen Bremer Behörde gibt es derzeit für den Fahrradverkehr nur eine halbe Referentenstelle. Im Amt für Straßen und Verkehr ist es mindestens das 50fache. Der BUND hält daher eine Aufstockung bei Personal- und Finanzmitteln für den Radverkehr für dringend erforderlich. Dagegen macht es weder ökologisch noch volkswirtschaftlich Sinn, weiter in Systeme zu investieren, die hohe versteckte Kosten verursachen. Und das ist nunmal beim Auto der Fall. Das Auto stößt Schadstoffe und Abgase aus, verursacht Unfälle, Klimaschäden und Verkehrslärm. Es erfordert viel mehr teure Infrastruktur als das vergleichsweise günstige Fahrrad und Straßen sind erheblich kostenintensiver als Radwege.

Dabei ist es keineswegs so, dass die AutofahrerInnen alle Kosten, die sie verursachen, durch Steuern und Abgaben selbst aufbringen, wie oft angenommen wird. Im Gegenteil, denn durch den motorisierten Individualverkehr entstehen enorme gesellschaftliche Kosten.

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes betragen

die externen Folgekosten für Umwelt und Gesundheit drei Cent pro Kilometer - vor allem durch die Emission von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und durch Gesundheitsschäden. Dänische Studien gehen sogar von 15 Cent aus. Beim Lkw liegen diese Kosten laut Umweltbundesamt im Schnitt bei mehr als 17 Cent pro Kilometer. Bei einer Verkehrsleistung von 7.171.000 km durch Pkw pro Tag und von 117.000 km/Tag durch Lkw entstehen so externe Kosten nur in Bremen in Höhe von rund 215.000 Euro durch Pkw und rund 20.000 Euro durch Lkw täglich, also zwischen 59 Mio Euro pro Jahr, wenn man 250 Arbeitstage rechnet und bis zu 86 Mio bei 365 Tagen.

Im Gegensatz dazu erzielt Fahrradfahren nach dänischen Berechnungen sogar einen gesellschaftlichen Gewinn von 16 Cent/km, vor allem durch die Gesundheitswirkung. Außerdem ist das Rad in der Stadt auf Strecken bis zu fünf Kilometer meist sogar schneller als ein Pkw, denn dieser schafft ohne Parksplatzsuche in der Stadt durchschnittlich nur ca. 26 km/Stunde.

Bremen ist schon heute die Fahrradgroßstadt in Deutschland. Zwar gibt es auch bei uns 427 Pkw/1000 Einwohner, aber mehr als doppelt so viele Fahrräder (916/1000 Einwohner). Und die BremerInnen fahren mehr als doppelt so viel Rad wie vergleichbare andere deutsche Großstädter. Da liegt es nahe, die noch vorhandenen Potenziale auszuschöpfen denn immer noch fallen bis zu 50 Prozent der Pkw-Fahrten auf Wegstrecken unter fünf Kilometer. Dieses Potenzial zu erschließen, ist vergleichsweise günstig zu haben. Darum muss bei allen Straßenneu- und -umbauten grundsätzlich prioritär mitgedacht werden, wie dabei die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann.

Georg Wietschorke