

Es gilt das gesprochene Wort!

**Tutzinger Rede vom 9.3.2020 von Bernadette-Julia Felsch (ADFC Bayern)
zur Zukunft der Mobilität**

Sehr geehrter Herr Hahn, sehr geehrter Herr Dr. Markl und liebe Gäste,

ich freue mich sehr, Ihnen die Sicht des ADFC zur Zukunft der Mobilität zu erläutern!
Es wird Sie sicher nicht überraschen, dass der ADFC eine andere Mobilität als heute
möchte - und dass das Fahrrad dabei eine wichtige Rolle spielen soll.

**Uns wird oft vorgeworfen, wir kämpften gegen das Auto. Doch das ist nicht der
Fall!**

Auch dem ADFC ist klar, dass viele Menschen auf das Auto angewiesen sind.
Ich selbst bin auf dem Dorf aufgewachsen und natürlich war für mich ein eigener
fahrbarer Untersatz das Allerwichtigste - und das so früh wie möglich! Denn ohne
eigenes Fahrzeug hatte man damals genau dreimal am Tag die Chance, das Dorf zu
verlassen, denn so oft fuhr der Linienbus. Und ebenso selten ging es wieder zurück.
Und das, obwohl fast jeder für den Schulbesuch, zum Arbeiten und für alltägliche
Erledigungen das Dorf verlassen musste. Mit dem Fahrrad war dies angesichts der dort
steilen Straßen in die nächste Kleinstadt ziemlich anstrengend und langsam. Nun kann
man sagen, dass Berge in Zeiten des Pedelecs kein Thema mehr wären, aber was ich
gerne zugebe ist, dass Fahrradfahren bei Regen oder Schnee wenig Spaß macht.
Mit dem Fahrrad lassen sich also leider nicht immer alle Autofahrten ersetzen und
solange der ÖPNV nicht mindestens stündlich von früh bis spät in alle größeren
Nachbarorte fährt und solange die Fahrkarte nicht günstiger ist, als das eigene Auto,
muss man sich nicht wundern, wenn die Menschen auf Fahrten mit dem eigenen Auto
nicht verzichten.

**Allerdings sind wir dennoch der Meinung, dass die Mobilität, so wie sie heute
organisiert ist, stark verbesserungswürdig ist.**

Denn wenn wir, wie in den letzten Jahrzehnten, weiterhin vor allem auf den motorisierten
Individualverkehr und auf autogerechte Städte setzen, kommen wir an zahlreiche
Grenzen und schaffen uns viele Probleme.

Das merkt man insbesondere in den Großstädten, die schon heute im Verkehr ersticken

und in denen alle Straßenränder mit PKWs zugestellt sind.

Lassen Sie mich das kurz mit ein paar Zahlen aus München veranschaulichen:

Dort kommen auf 1,5 Mio. gemeldete Menschen 725.000 zugelassene PKWs.

Hinzu kommen ca. 300.000 Autos, die in den Heimatgemeinden von Menschen zugelassen sind, die nur wegen der Arbeit teilweise in München leben.

Rund 2/3 der Münchner*innen könnten also theoretisch jeden Weg mit dem eigenen Auto zurücklegen.

Zusätzlich pendeln täglich 400.000 Menschen mit dem eigenen KFZ aus dem Umland in die Landeshauptstadt.

Zusammen sind in München also jeden Tag fast 1,5 Mio. Fahrzeuge unterwegs, genauso viele wie Einwohner*innen - und fast alle mit umweltschädlichen Verbrennungsmotoren!

Und diese 1,5 Mio. Fahrzeuge sollen sich nun im stehenden und ruhenden Verkehr auf 2.330 km Straßenraum verteilen. Der ebenfalls stetig zunehmende Liefer- und Logistik-Verkehr ist dabei noch gar nicht berücksichtigt und das Problem verschärft sich immer weiter, denn sowohl die Pendler- als auch die Zulassungszahlen steigen seit Jahren stetig weiter an.

Hinzu kommt, dass die Autos auch immer größer werden und damit braucht schon jedes Auto für sich immer mehr Platz. Eigentlich müsste jedem klar sein, wo diese Entwicklung hinführt! Und so prognostiziert die Stadt München schon für die nächsten Jahre von früh bis spät einen Dauerstau, wie wir ihn heute bereits aus der Rushhour kennen.

Das schränkt die Lebensqualität für Alle enorm ein, die sich in der Stadt aufhalten, denn viel Verkehr bedeutet Lärm, schlechte Luft und Unfallgefahren. So sind Straßen kein Begegnungs- und Lebensraum und erst Recht kein Spielplatz mehr! Sie dienen stattdessen fast allein dem motorisierten Individualverkehr (kurz: MIV).

Dieser MIV ist zudem ziemlich gefährlich für Menschen, die ohne Knautschzone unterwegs sind.

Das belegt die Unfallstatistik: Insbesondere die Radfahrenden kommen - entgegen dem

Gesamttrend – immer öfter buchstäblich unter die Räder:

Im Schnitt werden in Deutschland mind. 2 Menschen pro Stunde auf dem Fahrrad durch ein Kraftfahrzeug verletzt und alle 20 Stunden wird einer getötet.¹

Und dabei sind diejenigen, die einen Verkehrsunfall länger als 30 Tage überlebt haben und dann doch an den Unfallfolgen gestorben sind, noch gar nicht mitgerechnet!²

Während in Bayern im letzten Jahr die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen auf 514 und damit erfreulicherweise auf den niedrigsten Stand seit 60 Jahren gesunken ist, blieb sie bei den getöteten Radfahrenden beim Vorjahres-Rekord: Wie schon 2018 wurden im Freistaat 77 Menschen beim Radfahren getötet.³ Deutschlandweit waren es 426 Radfahrende – nochmal 5 mehr als der traurige Rekord im Vorjahr!⁴

Das belegt, dass der Straßenverkehr in dem Maße, in dem er für KFZ-Insassen durch schwere Fahrzeuge und viel Sicherheitstechnik sicherer wird, umgekehrt für Verkehrsteilnehmende ohne Knautschzone gefährlicher geworden ist.

Mein Vater, der als Crash- und Fahrzeugtester des ADAC ein ausgewiesener Experte war, hat dies übrigens schon in den 90ern beklagt, als die ersten Geländewagen zu Alltags-Stadtfahrzeugen wurden. Ich erinnere mich noch gut, welche Sinnkrise es bei ihm ausgelöst hat, als er realisierte, dass die Erfolge seiner Arbeit, die Sicherheit von KFZ-Insassen zu erhöhen, nun plötzlich durch höhere Gefahren für ungeschützte Personen ruiniert wurden.

Hier müsste dringend gehandelt werden! Weil man jedoch Fahrräder und zu Fuß gehende Menschen nicht genauso „hochrüsten“ kann wie Kraftfahrzeuge, bedarf es einer Infrastruktur und rechtlicher Regelungen, die Unfallrisiken minimieren. Wir möchten einfach, dass man auf dem Rad im Stadtverkehr nicht ständig um Leib und Leben fürchten muss!

Deshalb fordern wir u.a. geschützte Radwege, sichere Kreuzungen mit getrennten Ampelschaltungen und guten Sichtbeziehungen, eine Pflicht für LKW-Abbiegeassistenten und ein konsequentes Ahnden von Rad- und Gehwegparken.

1 <https://www.dvr.de/unfallstatistik/>

2 <http://www.gbe-bund.de/glossar/Verkehrstote.html>

3 <https://www.stmi.bayern.de/med/aktuell/archiv/2020/200220-verkehrsunfallstatistik-2019/index.php>

4 <https://taz.de/Verkehrstote-auf-deutschen-Strassen/!5664179/>

Abgesehen von der Beeinträchtigung der Lebensqualität in Städten und der Unfallrisiken, brauchen wir auch mit Blick auf die Erderwärmung ein rasches Umsteuern - und das vor allem auch im Verkehrssektor.

Dieser ist nämlich für ein Drittel der gesamten CO₂-Emissionen der EU verantwortlich. Den Löwenanteil, nämlich 72% hiervon, verursacht nicht etwa der Flug- oder Schifffahrts-, sondern der Straßenverkehr.⁵ Und während der Ausstoß in anderen Sektoren sinkt, nimmt er beim Verkehr durch die stetig wachsende Zahl von Motorfahrzeugen weiter zu – seit 1995 um 22 %!⁶

Die sog. Mobilitätswende ist schon deswegen dringend nötig! Und neben einem Ausbau von Bus, Tram und Bahn ist das Fahrrad sicherlich das beste Verkehrsmittel, um das Ruder herumzureißen.

Unserer Meinung nach lohnt es sich sehr, das Heil nicht in z.T. äußerst teuren Utopien wie z.B. Flugtaxi, Unterdruckröhren oder autonomen fahrenden Vehikeln zu suchen, sondern sich zuerst einmal an ein seit 200 Jahren gut erprobtes Fahrzeug zu erinnern: An das Fahrrad!

Warum? Das möchte ich Ihnen im Folgenden erläutern:

Das Fahrrad ist klima- und umweltfreundlich, denn wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, erzeugt so gut wie keinen Lärm und (außer der Atemluft) auch keinerlei Abgase.

Was viele übersehen ist, dass das Fahrrad das effizienteste aller jemals erfundenen Fahrzeuge ist. Das gilt sowohl für den Platzbedarf, als auch beim Energieaufwand.

Herr Kosche aus dem Mannheimer TECHNOSEUM hat die unglaubliche Energieeffizienz des Fahrrades mal anhand von Gummibärchen anschaulich dargestellt:⁷

5 <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190313STO31218/CO2-emissionen-von-autos-zahlen-und-fakten-infografik>

6 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher>

7 Basis der Berechnung ist der Energieverbrauch/Personenkilometer, der Energieverbrauch eines durchschnittlichen in Kwh wurde zur Vergleichbarkeit in Kcal umgerechnet. 1 Gummibärchen entspricht 5 Kcal.

Demnach braucht eine 60-Kilo-Person für 5 km mit dem Fahrrad die Energie aus 20 Gummibärchen (*100 kcal in 5 Minuten, 20 km/h*) und zu Fuß die Energie aus 50 Gummibärchen (*250 kcal in 1 h, bei 5km/h*), während ein durchschnittl. Auto die Energie aus 480 Gummibärchen benötigt (*2405 kcal in 6 Min.b.50km/h*).

Oder anders ausgedrückt:

Mit der Energie aus 20 Gummibärchen kommt eine 60 Kilo-Person:

mit dem Fahrrad 5 km weit (in rd. 15 Min. bei 20km/h),

und zu Fuß 2 km weit (in rd. 25 Min. bei 5km/h).

Dem Auto reicht die Energie aus 20 Gummibärchen für gerade mal 100 Meter (sofern der Motor schon lief) !

Auch für den Platzbedarf und für den Verkehrsfluss gilt: Die Mobilität im eigenen Auto schneidet am schlechtesten ab. Während ein Auto schon beim Parken 13,5 m² benötigt, sind es für ein Fahrrad 1,2 m².⁸

In Bewegung verschlechtert sich diese Bilanz nochmal deutlich: Mit keinem anderen Fahrzeug lassen sich weniger Personen in derselben Zeit über dieselbe Fläche befördern, als in PKWs – selbst wenn diese (was in der Realität häufig nicht der Fall ist) mit mehreren Personen besetzt sind.

Fahrradfahren macht flexibel und fördert die Selbstständigkeit - insbesondere auch bei Kindern.

Über die Rolle des Fahrrads für die Emanzipation der Frauen, die damit ab Ende des 19. Jahrhunderts ihren Aktionsradius und ihre Selbstständigkeit enorm erweitern konnten, gibt es ganze Bücher.

Bis heute ermöglicht das Fahrrad eine von Fahrplänen und Treibstoff unabhängige Mobilität.

Und weil man es ohne Führerschein fahren darf, auch für fast alle Altersgruppen.

Wissenschaftliche Studien haben nachgewiesen, was eigentlich offensichtlich ist: Wenn Kinder die Möglichkeit haben, sicher alleine Fahrrad zu fahren, werden sie sehr viel schneller selbstständig - und Kinder genießen diese Freiheit!

⁸ <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>

Die Bewegung und die eigenständige Orientierung wirken sich nachgewiesener Maßen positiv auf die körperliche und geistige Entwicklung aus.⁹

Fahrradfahren ist gesund und hat einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen, denn was für Kinder und Jugendliche gilt, gilt selbstverständlich auch für Erwachsene - und das bis ins hohe Alter: Körperliche Bewegung ist gerade heute, wo wir alle fast ständig sitzen, enorm wichtig für die Gesundheit. Und wenn man seine täglichen Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegt, braucht es nicht einmal ein Fitness-Studio oder Workout.¹⁰ Statistiken belegen: Wer zum Job radelt, hat weniger Fehltage wegen Krankheit und steigert sogar seine Lebenserwartung.

Radfahren erzeugt zudem kaum externe Kosten. Das rechnet sich auch volkswirtschaftlich: Während jeder mit dem Fahrrad zurückgelegte Kilometer einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent erzeugt, kostet jeder mit einem PKW zurückgelegte Kilometer 20 Cent, die derzeit nicht durch Steuern und Abgaben gedeckt sind.¹¹

Das Fahrrad ist ein sozial gerechtes und inklusives Verkehrsmittel,

denn ein herkömmliches Fahrrad gibt es gebraucht schon für einen zweistelligen Betrag. Zudem sind die Unterhaltskosten extrem niedrig: Für Steuern und Treibstoff fallen keine Kosten an, für Versicherungen nur, wenn man möchte. Reparaturkosten (z.B. für Verschleißteile) halten sich in einem sehr geringen Rahmen und viele Reparaturen kann man sogar selbst durchführen.

Mit derart überschaubaren Kosten können sich auch die Ärmsten die Fahrradmobilität leisten. So trägt das Fahrrad in sozialer Hinsicht viel zur Inklusion bei.

Aber auch Menschen mit Gehbehinderungen können sich mit dem Fahrrad oft einfacher und schmerzfreier fortbewegen, als zu Fuß.

Und schließlich entlastet das Fahrrad auch beim Transport Menschen und Städte enorm – mit den neuen Cargo Bikes übrigens auch immer mehr im Wirtschaftsverkehr.

9 <https://www.fahrrad-gesundheit.de/wie-kinder-sicher-radfahren-lernen/>

10 <https://www.radfahren.de/gesundheits/wunderheilmittel-fahrradfahren-gesundheit-fuer-koerper-seele-und-geist/>

11 <https://www.adfc.de/neuigkeit/kosten-nutzen-analyse-auto-vs-rad/>: Für den Vergleich wurden Parameter und Faktorkosten wie Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Ressourcennutzung und Lebensqualität miteinbezogen

Nicht nur das Fahrradfahren an sich, auch die Fahrradinfrastruktur ist vergleichsweise kostengünstig.

Als Fahrradlobby fordern wir eine sichere Infrastruktur für den Radverkehr – nicht nur wegen der Unfallzahlen, sondern auch, weil zahlreiche Umfragen belegen, dass viele Menschen gerne mit dem Rad fahren würden, aber angeben, es sei ihnen zu gefährlich und/oder zu unbequem.

Da hilft nur ein flächendeckendes Netz geschützter, lückenloser Radwege ohne unnötige Umwege sowie gute Abstell- und Umstiegsmöglichkeiten!

Das Geld, das der Staat bislang hierzulande für den Radverkehr bereitgestellt hat, reicht dafür allerdings nicht, denn für ein gutes Radwegenetz braucht es mehr als ein bisschen Farbe:

Hin und wieder braucht es auch Brücken oder Unterführungen. Es braucht getrennten Ampelschaltungen für den Radverkehr. Und selbstverständlich baut sich eine solche Infrastruktur nicht von alleine, ergo bräuchte es auch Radverkehrsspezialist*innen in den Planungs- und Baubehörden.

Qualität kostet, aber wir sind – genau wie die Regierung der Niederlande - der festen Überzeugung, dass es sich keinesfalls auszahlt, ausgerechnet bei der Infrastruktur für das kostengünstigste aller Verkehrsmittel zu sparen. Denn Radwege sind sowohl im Unterhalt als auch im Bau sehr viel preisgünstiger, als Auto-Straßen: Während ein Meter Fahrbahn 11.300 € kostet¹², sind es für einen Meter Radweg zwischen 123 und 134 €. ¹³

In Holland wird die Verkehrsplanung ganzheitlich betrachtet und es gilt als selbstverständlich, dass eine gute Radinfrastruktur auch den anderen Verkehrsarten hilft und entsprechend großzügig wird in den Radverkehr investiert und auch Platz bereitgestellt. Schließlich spart jeder Mensch, der radelt, Platz im ÖPNV oder bedeutet ein Auto weniger auf den Straßen. Diese Erkenntnis wünschen wir uns auch für Deutschland – denn hierzulande werden Radwege, sofern überhaupt vorhanden, auf Restflächen an den Straßenrändern oder auf Bürgersteige gepresst, womit man ein erhebliches Konfliktpotenzial schafft.

Und wenn man die hiesigen Bau-Ausgaben für den KFZ- und den Radverkehr miteinander vergleicht, tut sich eine riesige Diskrepanz auf:

12 https://tp-online.de/nrw/landespolitik/nrw-was-kostet-eigentlich-ein-meter-strasse_aid-19935783

13 <https://adfc-erfurt.de/EinMeter.html>

Für den Straßenbau gab das Bundesverkehrsministerium (BMVI) 2018 14,87 Mrd. € aus¹⁴, für den Radverkehr waren es 80 Mio. €¹⁵. 80 Mio., das klingt auch nicht wenig, aber es sind gerade mal ein halbes Prozent des eben genannten Straßenbauetats!

Mit dem Fahrrad ist man oft am schnellsten am Ziel:

Auf Kurz- und Mittelstrecken bis 15 km ist das Rad schon heute meist das schnellste Verkehrsmittel von allen – vor allem innerstädtisch, denn es ist sehr viel wendiger, als alle anderen Fahrzeuge. Man steht nicht im Stau, man kann viele Abkürzungen nutzen und es entfallen Fußwege von der Haustür bis zur Haltestelle oder zum Parkplatz. Auch den Zielort kann man direkt ansteuern und die Parkplatzsuche benötigt in der Regel nur wenige Sekunden. Dass die Wegezeiten mit einer guten Radinfrastruktur noch deutlich reduziert werden können, zeigen die Niederlande und Städte wie Kopenhagen. Übrigens beträgt die innerstädtische Durchschnittsgeschwindigkeit im eigenen PKW in der Regel kaum mehr als 20 km/h. Das ist genau die Geschwindigkeit, die man auch mit dem Fahrrad zurücklegen kann.

70 % aller Strecken, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind unter 10 km lang, 50 % sogar unter 5 km. Das sind zum Beispiel Wege von zu Hause zur Schule der Kinder, mal eben zum Bäcker, zum Supermarkt etc. Apropos Supermarkt: Auch beim Transport gilt, dass 7 von 10 Einkäufen locker in einen Fahrradkorb passen würden. Insgesamt kommen in Deutschland so jeden Tag über 113 Mio. Autofahrten unter 10 km (bzw. 81 Mio. Autofahrten unter 5 km) zusammen.¹⁶ Würde man nur einen Großteil dieser eigentlich unsinnigen Autofahrten durch Radfahrten ersetzen, hätten wir schon unglaublich viel gewonnen - bzw. Emissionen und Stress gespart!

Ein Umstieg wäre also eigentlich durchaus möglich. Und ich persönlich bin überzeugt:

Das Leben nach einer erfolgreichen Mobilitätswende wäre für ALLE besser und schöner - auch für die Autofahrenden.

Wer das nicht glaubt, kann das heute schon in Holland, Skandinavien oder in Städten wie Paris, Madrid oder Barcelona selbst erleben. Dort wurde der private Autoverkehr in den letzten Jahren immer mehr eingeschränkt, der sog. Umweltverbund wurde im Gegenzug ausgebaut und es wurden positive Erfahrungen damit gemacht:

14 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehrsinvestitionsbericht-2017.pdf?__blob=publicationFile

15 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/radverkehr-in-zahlen.pdf?__blob=publicationFile (Vorwort)

16 Zahlen erhoben durch die Studie Mobilität in Deutschland

In Oslo und Helsinki gibt es nun keine Unfalltote mehr.

In Kopenhagen sind inzwischen alle Parteien von ganz links bis ganz rechts einig, dass der Umbau zur Fahrradstadt, der bestmögliche aller Wege war und weiter ist, um die Klimaziele zu erreichen und um eine attraktive Stadt zu werden.

Dass und warum dieser Common Sense auch für die Niederlande gilt, habe ich bereits erläutert.

Madrid sperrte im letzten Weihnachtsgeschäft die Innenstadt für den MIV und stellte fest, dass die Umsätze in den autofreien Zonen deutlich nach oben gingen, während die Emissionen im gesamten Stadtzentrum spürbar sanken: Beim CO₂ um 14 %, beim Stickoxid sogar um 38 %.¹⁷

Und in Paris geht die Bürgermeisterin Anne Hidalgo, nach ersten spektakulären Umwandlungen von Autostraßen in Radwege, derzeit mit dem Konzept der „15-Minuten-Stadt“ in den Wahlkampf: D.h., dass künftig jeder in Paris innerhalb von 15 Minuten alle Einrichtungen des täglichen Lebens zu Fuß oder mit dem Rad erreichen können soll. Die Chancen für eine Wiederwahl mit diesem Konzept stehen gut - nicht zuletzt, weil die Menschen in Paris in den letzten Jahren bereits erprobt haben, dass sie das Rad am schnellsten und zuverlässigsten ans Ziel bringt – völlig egal, ob schon wieder die Metro streikt oder sich die Autos stauen!

¹⁷ https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/weniger-autos-mehr-umsatz-fur-die-laden-im-stadtzentrum?fbclid=IwAR2XRRX6qd_MBha9m6Izuh7L1IHms6U4iIys3xL3FCCVEGrdygINDNJbwM