

Das Regime des Rads

In keiner anderen deutschen Stadt sind auch nur annähernd so viele Menschen mit dem Rad unterwegs wie in Münster. Ein Tag in der Stadt lässt einen staunend zurück: Wie wurde dieses Regime des Rads möglich? Und was müsste in der Region Stuttgart passieren, um ein Stück weit aufzuschließen?

TEXT FELIX BÖHLKEN FOTOS REINER PFISTERER



Radstation

Vermietung

Radstation

Radstation

EINFAHRT

PEGASUS
UMBUS

Fahrräder. Überall Fahrräder. Sehr, sehr viele Fahrräder. Sie rollen dutzendweise auf den Straßen und Radwegen, stehen in unüberschaubaren Massen auf den Gehwegen, lehnen an den Hauswänden, sind an jedes Schild und jeden freien Pfosten gekettet. Sie haben, wie die Menschen in einer Stadt, viele verschiedene Gesichter und erzählen ihre Geschichten. Es gibt sehr schöne, viele verlebte, einige in Würde gealterte Räder. Nur ganz wenige sind noch völlig makellos, erstaunlich viele sind an ihren Alltag angepasste Pragmatiker. Graue Mäuse, könnte man sagen, oder einfach Mitroller. Wenn man wegen der Fahrräder nach Münster kommt, ist man ja eigentlich vorbereitet auf das, was einen hier erwartet. Aber diese schiere Masse von Fahrrädern, die wirklich überall das Stadtbild prägen, diese Masse erschlägt dann doch.

Münster ist ohne jeden Zweifel die Fahrradhauptstadt Deutschlands: 39 Prozent aller Wege legen die Münsteraner mit dem Rad zurück, sagt der Modal Split. Das ist die prozentuale Aufteilung aller zurückgelegten Wege von Autos, ÖPNV, Fahrrädern und Fußgängern in einer Stadt. Die 310.000-Einwohner-Stadt Münster zählt pro Tag 400.000 Radfahrten im Stadtgebiet, rund 20 Minuten sitzt jeder Einwohner pro Tag auf dem Leetze, wie das Rad im Münsterland platt heißt. Für Stuttgart nennt der Modal Split gerade mal 5 Prozent Radverkehrsanteil. Und im Gebiet, das die VVS bedient, liegt der Fahrradanteil bei 7,6 Prozent. Das nur zur Einordnung der Ausnahmehzahlen aus Münster. Doch wie kommt es, dass die Menschen hier derart aufs Fahrrad abfahren?

„Das ist das Ergebnis einer klaren Entscheidung, einer langen und systematischen Radverkehrsplanung.“ Michael Milde, ein mit Bedacht sprechender Mitfünfziger, wird in diesem Punkt ein bisschen energisch. Damit auch wirklich keine Missverständnisse aufkommen können, fügt der leitende Verkehrsplaner der Stadt Münster noch schnell hinzu: „Die Entscheidung pro Fahrrad ist in Fahrradstädten immer auch eine Entscheidung zur weiteren Reduzierung des Autoverkehrs.“ Diese wegweisende Entscheidung hat die Kommune Münster in einem Schlüsselmoment der Stadtentwicklung getroffen. Schon beim Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg entschied man sich dazu, bei den historischen, schmalen Straßenquerschnitten zu bleiben und den Radverkehr als Alternative zum Autoverkehr zu fördern. Ein beachtlicher Schritt, beflügelte damals das Wirtschaftswunder doch quer durch die Republik autofreundliche Städte mit breiten Trassen



☛ Das Fahrrad hat Vorfahrt: in Münster gibt es mehr Fahrräder als Einwohner.



quer durch die Innenstädte. Viel des begrenzten städtischen Raums wurde damals ganz selbstverständlich dem wachsenden PKW-Verkehr zugesprochen. Der wuchs dadurch um so stärker, sagen heute viele Verkehrsplaner. Warum machte Münster da nicht mit, zumindest bei weitem nicht so kompromisslos wie sonst üblich?

„Hier wurde schon vor dem Krieg sehr viel Fahrrad gefahren. Da spielt wahrscheinlich auch der Einfluss unserer niederländischen Nachbarn eine Rolle“, vermutet Milde. Die Holländer gelten seit jeher als begeisterte Radfahrer, Amsterdam und Kopenhagen streiten sich um den Titel der fahrradfreundlichsten Metropole Europas. Doch Münster kann mit diesen Fahrrad-Hochburgen beim Radverkehrsanteil locker mithalten, und muss sich auch bei der Infrastruktur nicht verstecken. 470 Kilometer Radwege im Stadtgebiet, Deutschlands größtes Fahrradparkhaus mit 3.300 Stellplätzen, der autofreie Allen-Ring „Promenade“ rund um die Innenstadt, das sind nur einige der für Radfahrer beeindruckenden Eckpunkte in Münster.

Bei einer Radtour mit dem Verkehrsplaner Milde durch Münster erfährt man direkt, welche Sicherheit zum Beispiel klar von Straßen und Gehwegen abgetrennte Radwege bringen, oder Ampeln, an denen die Räder in großzügigen „Fahrradschleusen“ prominent und gut sichtbar vor den Autos halten dürfen. Vorfahrt für Radler in Fahrradstraßen, freie Fahrt gegen die Fahrtrichtung in Einbahnstraßen oder der „Grüne Pfeil“ an Ampeln nur für Fahrradfahrer – die Liste der großen und kleinen Maßnahmen ließe sich lange fortsetzen, mit denen Münster Radfahrer flüssig und sicher durchs Stadtgebiet führt. Die Grundsätze, nämlich eine konsequente Infrastruktur für den



„Hier wurde schon vor dem Krieg sehr viel Fahrrad gefahren. Da spielt wahrscheinlich auch der Einfluss unserer niederländischen Nachbarn eine Rolle.“

☛ Verkehrsplaner Milde: 50 Millionen Euro in vier Jahren für den Radverkehr.



☑ Der Schlüssel zum Erfolg: in funktionierenden Fahrradstädten sind Fußgänger, Radfahrer und der Automobilverkehr klar voneinander getrennt.

Radverkehr, decken sich mit dem, was in den Niederlanden und Dänemark üblich ist. Länder, in denen Fahrräder seit jeher ein viel größerer und daher selbstverständlicher Teil des Stadtverkehrs sind. „Diese positive Fahrradkultur muss da sein“, ist Michael Milde überzeugt.

Alles gut also in Münster? Nicht ganz. Denn der immense Radverkehr bringt ganz neue Probleme, die der Verkehrsplaner bei der Stadtrundfahrt nicht verschweigt. Wie bringt man beispielsweise täglich 12.000 Radfahrer sicher und ohne Konflikte mit Autos durch einen zweispurigen Kreisverkehr? Und wie bringt man die überwältigende Masse an Fahrrädern unter auf Radwegen und Straßen, und wo sollen die alle parken? Am Münsteraner Bahnhof wird beispielsweise derzeit ein weiteres Fahrrad-Parkhaus für 2.000 Räder gebaut. „Eigentlich bräuchten wir allein hier Platz für etwa 10.000 Räder“, erklärt Milde. Klar wird bei einer Stadtrundfahrt auf dem Rad auch: Radverkehr ist auch Verkehr, und Radfahrer sind auch nur Menschen. Hier wird schon mal geschimpft und gedrängelt, und das Mitrollen selbst auf den breiten, aber eben stark befahrenen Radwegen erfordert eine hohe Aufmerksamkeit. Zumindest für ungeübte Besucher. Und ja, es gibt auch etliche Radwege, die für das heutige Radverkehrsaufkommen deutlich zu schmal sind, was Münster unbedingt lösen will und muss.

Natürlich zählt der fahrradbegeisterte Verkehrsexperte lieber die über Jahrzehnte gesammelten Erfahrungen und Studienergebnisse auf, warum eine Stadt den Radverkehr stärken sollte. Viele Argumente sind logisch, manche überraschend. Klar, Radfahren ist praktikabel, preiswert und gesund. Ein Fahrrad erzeugt keinen Lärm und stößt keine Abgase aus. Mehr Fahrräder bedeuten weniger Staus, wodurch sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des gesamten Verkehrs wieder erhöht, wie Zahlen aus Kopenhagen belegen. Ein Versuch aus Köln zeigt außerdem, dass Radfahrende dem Einzelhandel in der Jahressumme höhere Umsatzzahlen als Autofahrende bescheren, weil die

Pedaleure zwar pro Einkauf weniger Geld ausgeben, dafür aber deutlich häufiger einkaufen gehen. Und der Radverkehr ist gut für den städtischen Haushalt, denn Bau und Unterhalt der Radverkehrsinfrastruktur sind deutlich kostengünstiger als für den motorisierten Verkehr. Münster investiert pro Jahr rund drei Millionen Euro in den Radverkehr, obendrauf kommt aktuell ein auf vier Jahre angelegtes 50-Millionen-Programm für eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur. Eine Studie aus Kopenhagen rechnet vor, dass inklusive aller Kosten für Infrastruktur, Klima und Gesundheit Radfahrende der Gesellschaft pro Kopf und zurückgelegtem Kilometer 16 Cent einsparen, Autofahrende hingegen Kosten in Höhe von 15 Cent verursachen. Diese Werbung für mehr Radverkehr aus Münster liefert auch den Städten der Region Stuttgart gute Gründe, den Radverkehr zu stärken.

Und da bewegt sich ja auch einiges in Sachen Fahrrad (siehe Interview mit Bürgermeister Peter Pätzold). Im Ballungsraum am Neckar trägt die Landes-Initiative RadNETZ in Form von immer mehr ausgewiesenen und gut ausgebauten Radwegen sichtbare Früchte. Immer mehr rot markierte Radsuren zeugen in den Städten der Region vom Willen, Radfahrern mehr Raum zu geben. Keine Frage: das Fahrrad ist ein wichtiger Schlüssel zur Lösung der Verkehrs- und Luftproblematik in der Region. Das Problembewusstsein ist längst da: In der aktuellen Befragung der Stadt Stuttgart zur Bürgerzufriedenheit nennen 75 Prozent Staus als größtes Problem. In der neuesten Umfrage vom Verband Region Stuttgart beurteilen 78 Prozent die Straßenverkehrssituation und Staus negativ, 72 Prozent wünschen sich die Förderung des Radverkehrs zur Verbesserung der Luftqualität.

Doch so motivierend ein Tag auf dem Rad in Münster auch sein mag, der Vergleich mit der Region Stuttgart hinkt – zumindest bisher. Denn wie nahezu allen Städten mit ausgeprägt hohem Radanteil hilft natürlich auch Münster die gefühlt topfebene Topografie. Stuttgart



☑️ Bewährte Fahrradschleuse (oben), günstiges Fahrradleasing (unten links): das sind Komponenten, um mehr Menschen aufs Rad zu bringen.



Der Charme liegt in der Praxis oft im Detail: Münster bevorzugt Radfahrer gegenüber dem Autoverkehr auf vielfältige Weise.

steckt nun mal in seinem Kessel. Allerdings nimmt der E-Bike-Boom dem Fahrrad-Killer-Argument der hügeligen Topografie der Region zumindest die Spitzen des Schreckens. Mit 500 Watt Unterstützung radelt es sich wirklich entspannt raus aus dem Kessel oder aus dem Neckartal rauf auf die Höhenlagen. Das E-Bike könnte also gerade in der Region eine kleine Fahrrad-Revolution antreiben.

Was würde der Verkehrsexperte Milde aus Münster den Kollegen in Stuttgart auf dem langen Weg zu mehr Radverkehr raten? „Der Nukleus ist, es wirklich zu wollen. Man muss gerade zum Einstieg gute Lösungen anbieten und genau wissen, wo man hin will. Da Mobilität hochgradig emotional gelebt wird, ist ein positives Fahrradklima und ein Miteinander besonders wichtig.“ Je mehr Verkehrsteilnehmer auf dem Rad unterwegs seien, um so größer werde automatisch ihr Gewicht bei der Verkehrsplanung. Das heißt für jeden einzelnen: Öfter mal raus aus dem Auto und rauf aufs Rad. Angebote fürs Dienstrad-Leasing versüßen die Investition in ein gutes Fahrrad. Und wer nicht gleich komplett umsteigen möchte: Seit Mai 2018 bietet Region-Rad-Stuttgart Mieträder an. Ein herkömmliches Rad kostet einen Euro die halbe Stunde, die Tagespauschale beträgt 10 Euro. Für ein E-Bike sind vier Euro pro Stunde fällig, die Tagespauschale liegt bei 16 Euro.

In Münster gibt es dafür fast einen ganzen Monat lang ein Fahrrad. Als Leasingmodell, inklusive kostenlosem Austausch, sofern das Zweirad einen Defekt haben sollte. Swapfiets heißt der niederländische Anbieter, der in nur einem Jahr bereits 3.600 Räder auf die Münsteraner Straßen gebracht hat. Swapfiets gibt es mittlerweile in einem Dutzend deutscher Städte, darunter auch Freiburg und Heidelberg. Die Fahrradrevolution kommt der Region also immer näher. [1]

„Da Mobilität hochgradig emotional gelebt wird, ist ein positives Fahrradklima und ein Miteinander besonders wichtig.“



[1] Allein am Bahnhof in Münster können aktuell 3.300 Räder im größten Fahrrad-Parkhaus Deutschlands abgestellt werden – nötig wären 10.000 Stellplätze.