

Buchrezension Graf, Thiemo: Handbuch: Radverkehr in der Kommune, 2016

Indem der Autor Thiemo Graf sein Werk "Radverkehr in der Kommune" als Handbuch deklariert, nimmt er den mit dem Buch verbundenen Anspruch bereits im Titel vorweg. Das Buch präsentiert sich als umfangreiches Kompendium und potentielle Planungsgrundlage, welche vor allem die hiesigen planerischen Vorgaben und die damit verbundenen Denkansätze vervollständigen will. Der Autor postuliert dabei, dass der Mensch mit seinem individuellen Mobilitätsbedürfnis statt der üblichen Separation in Rad- und Autofahrer den Mittelpunkt und die Basis jeglicher Planung bilden müsse.

Im weiteren Verlauf des Buches arbeitet der Autor das nach seiner Ansicht zentrale Defizit im hiesigen Umgang mit dem Radverkehr heraus: Planen und Handeln nach Unfallstatistiken und somit auf der reinen Sachebene, welche 20 % von (Mobilitäts-) Entscheidungen bedingt, statt Berücksichtigung des subjektiven Sicherheitsgefühls und somit der Gefühlsebene, welche für 80% der Entscheidungen verantwortlich ist. An Bedeutung gewinnt diese Einschätzung vor allem dann, wenn Graf verschiedene Nutzertypen von potentiellen Radfahrenden definiert und hierbei die Gruppe der "Interessierten" mit relativ hohem Sicherheitsbedarf fokussiert. Auf Grund ihrer Größe von geschätzten 60% der Bevölkerung sieht Graf in jener Zielgruppe das größte Potential hinsichtlich der Radverkehrsförderung. Dazu müsse das Stresslevel für Radfahrende, welches bei der vorhandenen Infrastruktur nachgewiesenermaßen sehr hoch ist, herabgesetzt werden und gleichzeitig als Planungsgrundlage dienen.

Wie bei vergleichbarer Literatur erfolgt auch im vorliegenden Buch der Exkurs in andere Länder, welche Radverkehrsförderung zur Chefsache gemacht haben. Der Autor konstatiert hier sehr schnell, dass z.B. in Dänemark und in den Niederlanden insbesondere der politische Wille Handlungsgrundlage ist. Darüber hinaus erkennen die Menschen hier eher den praktischen Nutzen des Verkehrsmittels Fahrrad, was nach Graf die hohe gesellschaftliche Akzeptanz bedingt. In Bezug auf die Infrastruktur sieht der Autor diese selbst als bestes Marketinginstrument, wenn sie auffallend und einladend ist und legt gleichsam den Finger in die Wunde der hiesigen Verkehrsplanung, wenn er die vorhandene und defizitäre Infrastruktur als Hauptursache bei Alleinunfällen von Radfahrenden aufdeckt.

Eine klare Aussage trifft Graf, wenn es um die Frage der Radverkehrsführung - auch wieder in Bezug auf das subjektive Sicherheitsgefühl - geht. Er widerspricht dem deutschen Planungstrend und führt an, dass erfolgreiche Fahrradnationen und -städte in der Regel auf baulich getrennte Wege setzen. Daher sieht der Autor diese - verbunden mit entsprechender Gestaltung und modernem Kreuzungsdesign nach niederländischem Vorbild - als Mittel der Wahl in Bezug auf die gesellschaftliche Akzeptanz von Radwegen. Diese Strategie postuliert Graf im eigens konzipierten und im Buch ebenfalls vorgestellten "Hygge-Modell": "Eine subjektiv als sicher und attraktiv wahrgenommene Radverkehrsinfrastruktur, die auch objektiv ein hinreichendes Maß an Verkehrssicherheit bietet. Wie diese hinsichtlich exakter Ausgestaltung, Distanzen, Knotenpunkten, etc. aussehen sollte, wird im weiteren Verlauf des Buches sehr detailliert beschrieben. Darüber hinaus weist der Autor auf viele leicht und kostengünstig umsetzbare Maßnahmen wie Fahrradstraßen hin.

Als eine von mehreren Kernaufgaben sieht Graf schließlich die Alltagsintegration des Verkehrsmittels Fahrrad und auch hier wieder die subjektiv sichere Infrastruktur als wichtigsten Faktor für Menschen mit hohem Sicherheitsbedarf.

In der Summe wird das Buch und mit ihm dessen Autor seinem Anspruch insofern gerecht, als dass es alle Kontextfaktoren der Radverkehrsplanung und -förderung berücksichtigt und im Detail aufschlüsselt. Wie sich nun letztendlich politische EntscheidungsträgerInnen mit festgefahrenen und überholten Denkmustern überzeugen lassen, dass Deutschland hier den Status eines Entwicklungslandes innehat und dringender Nachholbedarf besteht, erläutert das Handbuch: Radverkehr in der Kommune freilich nicht. Es schließt jedoch mit einem deutlichen Appell an Politik und Planungsbehörden: Der konsequente Wille ist das Fundament für eine attraktive und sichere Radinfrastruktur als Teil einer lebenswerten Stadt.

Christian Hader

Vorabdruck aus dem GRIBS-Rundbrief 4/2016, Erscheinungstermin 11/2016