

Strategiepapier zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Rheinland-Pfalz

Vorbemerkung

Die bisherige Initiative zur Gründung einer AGFK in Rheinland-Pfalz geht im Wesentlichen von den Radverkehrsbeauftragten und weiteren für den Radverkehr engagierten Personen aus. Dabei steht bisher ausschließlich die Förderung des Radverkehrs im Vordergrund. Bei den bereits bestehenden AGFK's in den anderen Bundesländern hat sich vielfach gezeigt, dass auch das Thema Fußverkehrsförderung großen Nachholbedarf besitzt. Einige AGFK's (Baden-Württemberg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Schleswig-Holstein) haben sich mittlerweile auch diesem Thema geöffnet und entsprechende Ziele in ihre Arbeit aufgenommen. Im Sinne einer integrierten Mobilität sollte deshalb bei der Gründung einer AGFK in Rheinland-Pfalz auch gleich der Fußgängerverkehr mit berücksichtigt und die Ziele z.B. in eine Vereinssatzung mit aufgenommen werden. Da dies bei den bisherigen Treffen und Gesprächen jedoch noch nicht thematisiert wurde, bedarf es hierfür noch einer breiten Zustimmung potentieller Gründungsmitglieder und des Landes. Die vorliegenden Ausführungen beziehen sich deshalb zunächst nur auf den Radverkehr.

Grundüberlegungen zur Gründung einer AGFK in Rheinland-Pfalz

Die Förderung des Radverkehrs ist mittlerweile wichtiges Ziel jeder modernen, umweltfreundlichen und integrierten Verkehrspolitik. Ein hoher Radverkehrsanteil kommt dabei allen Menschen zugute, auch denjenigen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß gehen. Denn der Radverkehr ist als umweltfreundlicher Verkehr weder mit Lärm noch mit schädlichen Emissionen verbunden. Sein Flächenbedarf ist im Vergleich zum fließenden und ruhenden Kfz Verkehr gering, was gerade im Hinblick auf die zunehmenden Ansprüche an den öffentlich Raum, vor allem in den Innenstädten und Ortsmittelpunkten (Stichworte: Belebung und Erhöhung der Attraktivität der Innenstädte, Anpassung an den Klimawandel durch Begrünung und wo möglich auch Entsiegelung) von Vorteil ist. Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fußverkehr bietet er die Möglichkeit, insbesondere die Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlasten. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Städte, Gemeinden und Regionen mit hohem Rad-

verkehrsanteilen oft als besonders lebendig und lebenswert bewertet. Zudem ist der Radverkehr ein Wirtschaftsfaktor, der immer mehr an Bedeutung gewinnt.¹ Schließlich bietet die Förderung des Radverkehrs im Rahmen von Klimaschutzkonzepten auch das Potential, maßgeblich zur Erreichung von kommunalen Klimaschutzziele beizutragen.

Für diejenigen, die das Fahrrad im Alltag und in der Freizeit nutzen, bietet das Rad weitere Stärken: Es garantiert eine bezahlbare Mobilität, kann auf Entfernungen bis sechs Kilometer sogar das schnellste Verkehrsmittel sein und fördert darüber hinaus die Gesundheit.² In Ergänzung zu den herkömmlichen Modellen erweitern elektrisch unterstützte Fahrräder, sogenannte Pedelecs, deutlich den bisherigen Bewegungsradius, was für den Alltagsradverkehr und hier im Besonderen für den Pendler-Radverkehr von großer Bedeutung ist. Dies belegt auch die anhaltend hohe Kaufnachfrage.³

Viele Kommunen, auch in Rheinland-Pfalz haben sich deshalb die Radverkehrsförderung zum Ziel gesetzt und dies auch in ihren Mobilitäts- oder Verkehrsentwicklungsplänen bzw. Radverkehrskonzepten verankert.⁴ Eine besondere Bedeutung kommt der Radverkehrsförderung auch in den von der aktuellen Stickoxid- und Feinstaubproblematik betroffenen Kommunen im Rahmen der dort aufgestellten Green City Masterpläne zu. Radverkehrsförderung ist ein wichtiger Ansatz, um den Kfz-Verkehr und die durch ihn verursachten Beeinträchtigungen (Emissionen, Flächenverbrauch, etc.) zu vermindern. Das Fahrrad ist zusammen mit dem ÖPNV und dem Fußverkehr Bestandteil des Umweltverbunds. Radverkehrsförderung ist wichtig, darf aber nicht zu Verschlechterungen bzw. Vernachlässigung des übrigen Umweltverbundes führen (siehe auch Vorbemerkungen).

Die Landesregierung hat sich die Förderung des Radverkehrs und dabei explizit auch die Förderung des Alltagsradverkehrs zum Ziel gesetzt. Im Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2016-2021 steht hierzu auf Seite 54 unter der Überschrift Radmobilität für Stadt und Land: „Die Potentiale des Fahrradverkehrs sollen sowohl im Alltagsverkehr als auch im Tourismus verstärkt erschlossen werden. Dafür soll ein Radverkehrs-Entwicklungsplan erarbeitet werden.“⁵ Mit der Beauftragung der Bürogemeinschaft aus PGV-Alrutz / plan & rat und des Instituts für Mobilität und Verkehr (IMOVE) der TU Kaiserslautern im Frühjahr 2019 zur Erstellung des Radverkehrsentwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030 (RVEP-RLP 2030) wurde hier ein wichtiger Schritt getan. Bis

¹ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020, Berlin 2012, S. 7

² ebenda

³ Zweirad-Industrie-Verband e.V., Pressemitteilung v. 03.09.2019

⁴ U.a. Trier, Kaiserslautern

⁵ Koalitionsvertrag Rheinland-Pfalz 2016-2021, Mainz 2016, S. 54

Ende 2020 fanden im Rahmen der Erarbeitung des Planes vier „Runde Tische Radverkehr“ statt, bei denen Expertinnen und Experten aus Ministerien, ausgewählten Städten und Landkreisen, Verkehrs- und Umweltverbänden, Verbänden und Verbänden des öffentlichen Verkehrs, den kommunalen Spitzenverbänden und Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr im Landtag ihr Fachwissen und ihre Erfahrung eingebracht haben. Mittlerweile wurde der RVEP-RLP 2030 fertig gestellt und auf der Homepage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau veröffentlicht.⁶ Die Gründung einer AGFK in Rheinland-Pfalz als kurzfristige Maßnahme bis zum Jahr 2023 ist dabei Bestandteil der Handlungsempfehlungen im Handlungsfeld 10 „Strukturen und Rahmenbedingungen“. Das Land verpflichtet sich dabei, den Aufbau einer AGFK finanziell und dauerhaft auf Grundlage der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zu unterstützen.

Bisher verläuft die Radverkehrsförderung in Rheinland-Pfalz meist auf kommunaler Ebene oder getrennt je nach Straßenbaulastträger, wobei Kooperationen und/oder Vernetzungen zwischen den Kommunen eher die Ausnahme als die Regel sind. Viele Städte, Gemeinden und Landkreise sind dabei „Einzelkämpfer“ wobei die Problemstellungen vielfach gleich oder zumindest ähnlich sind. Um hier die Arbeit effektiver zu gestalten und um Synergien zu nutzen, bietet sich nach dem Beispiel der meisten anderen Bundesländer auch in Rheinland-Pfalz eine bessere Vernetzung auf der kommunalen Ebene an.

Mit den Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK), die sich mittlerweile in den meisten Bundesländern gegründet haben,⁷ sind dabei auf ganz verschiedene Weise gute Beispiele entstanden, deren Erfahrungen genutzt werden sollten. Dabei ruft der Bund im Nationalen Radverkehrsplan 2020 die Länder explizit dazu auf, dort wo noch nicht geschehen, interkommunale Netzwerke nach diesem Vorbild zu initiieren und Netzwerke auf Ebene der Kreise und Regionen aktiv zu unterstützen.⁸

Auch wenn es eine solche institutionalisierte Kooperation in Rheinland-Pfalz bisher nicht gibt, so gibt es doch eine erste informelle Initiative zur Vernetzung der Kommunen zum Thema Radverkehr untereinander in Kooperation mit dem Landesbetrieb Mobilität. Hierzu fanden in den letzten Jahren Treffen in Koblenz, Ludwigshafen, Kaiserslautern und Mainz statt. Insbesondere bei dem letzten Treffen im Februar 2019 in Mainz (Corona bedingt fiel ein schon in Ingelheim terminiertes Treffen im Jahr 2020 aus), wurde von zahlreichen Teilnehmern der Wunsch nach einer stärkeren Koope-

⁶ <https://mwv1w.rlp.de/de/themen/verkehr/radverkehr/>

⁷ <https://www.wir-machen-radverkehr.de/>

⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung: Nationaler Radverkehrsplan 2020, Berlin 2012, S. 61

ration und Vernetzung nach dem Vorbild der AGFK's anderer Bundesländer geäußert. Auch bei den vier Treffen des „Runden Tisch Radverkehr“ zur Erarbeitung des RVEP-RLP 2030 wurde der Bedarf nach geeigneten Strukturen zur Radverkehrsförderung von kommunaler Seite sehr deutlich gemacht.

Vorteile einer AGFK in Rheinland-Pfalz

Der Nutzen einer solchen AGFK besteht für die Mitglieder insbesondere in folgenden Punkten:⁹

1) Information und Austausch

- Informations- und Erfahrungsaustausch zu allen Fragen der Radverkehrsförderung
- Unterstützung der Netzwerkbildung und Angebot als Informations- und Kommunikationsplattform
- Träger eines ständigen Kommunikationsprozesses zur Lösung gemeinsamer Probleme

2) Öffentlichkeitsarbeit

- Darstellung der Belange der fahrradfreundlichen Kommunen in der Öffentlichkeit
- Durchführung gemeinsamer Öffentlichkeitsarbeit auch gemeinsam mit dem Land und weiteren Verbänden und Institutionen
- Unterstützung der Kommunen bei deren eigener Öffentlichkeitsarbeit

3) Praxisarbeit und konkrete Projekte

- Beratung und Hilfestellung bei planerischen Fragen, Fördermittelakquise oder Konzeptentwicklung
- Entwicklung und Durchführung von Pilotprojekten, vorbildlichen Praxisbeispielen und Aktionen
- Durchführung und Beauftragung von Gutachten und Forschungsarbeiten sowie Sammlung und Auswertung von vorbildlichen Praxisbeispielen der verkehrssicheren Radverkehrsförderung
- Organisation und Durchführung von Seminaren, Fortbildungs- und Schulungsveranstaltungen
- Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung des NRVP 2020 und RVEP-RLP 2030

4) Zusammenarbeit mit Dritten

- Zusammenarbeit mit anderen Verbänden und Institutionen
- Bündelung kommunaler Interessen zum Thema Radverkehr im Land sowie Meinungsbildung innerhalb der Verbände und unter seinen Mitgliedern

⁹ Dipl.-Ing. D. Gündel PGV-Alrutz, Präsentation über Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden (AGFK/AGFS) Überblick, Kaiserslautern 2017, um eigene Punkte ergänzt

- Unterstützung kommunaler Radverkehrsstrategien in Zusammenarbeit mit dem Land sowie anderen Verbänden, Vereinen und Institutionen
- Vernetzung der kommunalen Radverkehrsaktivitäten
- Interessenvertretung gegenüber dem Land sowie anderen Dritten

Die Erfahrungen aus anderen Bundesländern zeigen, dass der Zusammenschluss von Kommunen zu einer AGFK wesentlich zu einer professionellen und zielgerichteten Förderung des Radverkehrs beiträgt. Die Arbeitsgemeinschaften verstehen sich als Ansprechpartner, Experte und Ideenratgeber für die praktische Arbeit in den Kommunen, als Informations- und Kommunikationsschnittstelle sowohl zwischen den Mitgliedern, als auch im Dialog mit der Politik, als Sprachorgan für die Kommunikation und Werbung in der Öffentlichkeit, sowie als Unterstützer oder (Mit-) Organisator von Veranstaltungen, Kongressen und Fortbildungen.

Als Initialzündung soll die Unterzeichnung einer Erklärung zur Vorbereitung der Gründung einer AGFK in Rheinland-Pfalz durch möglichst viele interessierte Städte, Gemeinden und Landkreise und die öffentlichkeitswirksame Übergabe an das Land dienen¹⁰.

¹⁰ Siehe Anlage: Erklärung zur Vorbereitung der Gründung einer AGFK Rheinland-Pfalz