



Bild: www.pd-f.de – Kay Tkatzik

DIE ROLLE DES AUTOS WIRD ÜBERSCHÄTZT

von Albert Herresthal

Der Einzelhandel und seine Interessenvertreter sind oft ein vehementer Widerstreiter, wenn es darum geht, den Autoverkehr in den Innenstädten zurückzudrängen. Neue Studienergebnisse belegen jedoch, dass die Entscheiderinnen und Entscheider im Handel dabei meist einem Irrglauben nachlaufen.

► Politik und Gesellschaft betrachten den Verkehr seit vielen Jahrzehnten vorwiegend aus der Auto-Perspektive. Die interessierte Lobby hatte einigen Erfolg dabei, die Gleichung „Wirtschaftswachstum bedingt Verkehrswachstum“ in den Köpfen der Menschen zu verankern. Wer erinnert sich nicht an den Glaubenssatz vom Verband der Automobilindustrie (VDA) „Jeder 7. Arbeitsplatz hängt vom Automobil ab“? Der Spruch hat schon früher nicht gestimmt, und er tut es heute erst recht nicht mehr (tatsächlich ist es ungefähr jeder 35. Arbeitsplatz, Tendenz abnehmend).

Verschiedene Studien belegen, dass Radfahrende im Einzelhandel in Summe mehr Geld ausgeben, als jene Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto zum Einkaufen fahren.

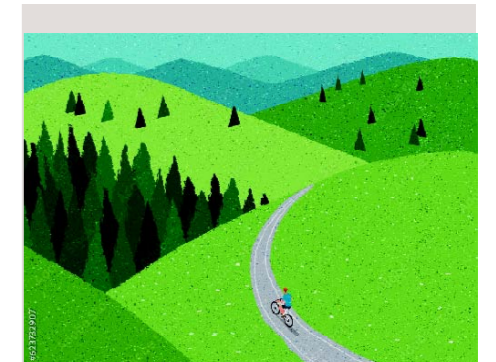
Trotzdem wirkt das Auto-zentrierte Denken immer noch nach. Dabei hat sich die Welt längst weiterentwickelt. Natürlich hat auch heute noch der Kfz-Verkehr seine Berechtigung, aber nicht mehr in der dominierenden Rolle wie einst. Nicht nur der öffentliche Verkehr gewinnt an Bedeutung. Auch Fahrräder werden nicht zuletzt durch die E-Bike-Technik immer leistungsfähiger und erfreuen sich besonders im Nahverkehr und auf Strecken bis 20 km steigender Beliebtheit. Gleichzeitig wird die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel einfacher und komfortabler. Cargo-Bikes spielen im Wirtschaftsverkehr und auf der „letzten Meile“ eine zunehmende Bedeutung. Der Trend zu Home-Office und Videokonferenzen macht manche Pendelstrecke entbehrlich. Diese Entwicklungen spiegeln sich mehr und mehr auch in einer angepassten kommunalen Verkehrsplanung wider. Verkehrsberuhigung liegt im Trend. Wohn- und Aufenthaltsqualität erhalten mehr Bedeutung, auch in den Innenstädten.

Doch jede Veränderung ist für das Gewohnheitstier Mensch mitunter auch eine Anfechtung. So gibt es immer wieder Konflikte, die durchaus heftig ausfallen können. Schließlich ist das Thema Verkehr ein höchst individuelles und emotional sowie politisch stark aufgeladen – wir erinnern uns an den letzten, hiervon geprägten Wahlkampf im Land Berlin. Oft-

mals geht es um die Neuverteilung des Verkehrsraums zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Nicht immer gelingt es, sachlichen Informationen wirkungsvoll Gehör zu verschaffen. Häufig werden hier Kulturkämpfe geführt, die manchmal gar den erschreckenden Charakter von Glaubenskriegen annehmen. An vorderster Front beim Streit um den Erhalt der Räume für den motorisierten Individualverkehr finden sich oft die Einzelhandelsunternehmen vor Ort.

Sind Kaufleute Gegner der Verkehrswende?

Zum Thema „Glauben oder Wissen“ gibt es mittlerweile interessante Untersuchungen. So wurden vor zwei Jahren vom Potsdamer Institut IASS in Berlin-Kreuzberg und Neukölln 145 Gewerbetreibende nach ihrer Einschätzung befragt, wie viele ihrer Kundinnen und Kunden mit welchem Verkehrsmittel ihr Geschäft aufsuchen. Parallel dazu wurden 2000 Kund*innen zu ihrer tatsächlichen Verkehrsmittelwahl befragt. Ergebnis: Die Einzelhändler schätzten den Anteil den Kund*innen, die mit dem Auto gekommen wären, auf 22 %. Tatsächlich waren es nur 6,6 %. Alle anderen Verkehrsarten wurden von den Kaufleuten hingegen unterschätzt: Radfahrende 12 % (tatsächlich 15 %), ÖPNV 18 % (real 26 %), Zufußgehende 46 % statt in Wirklichkeit 52 %.



Gewinn durch Radtourismus

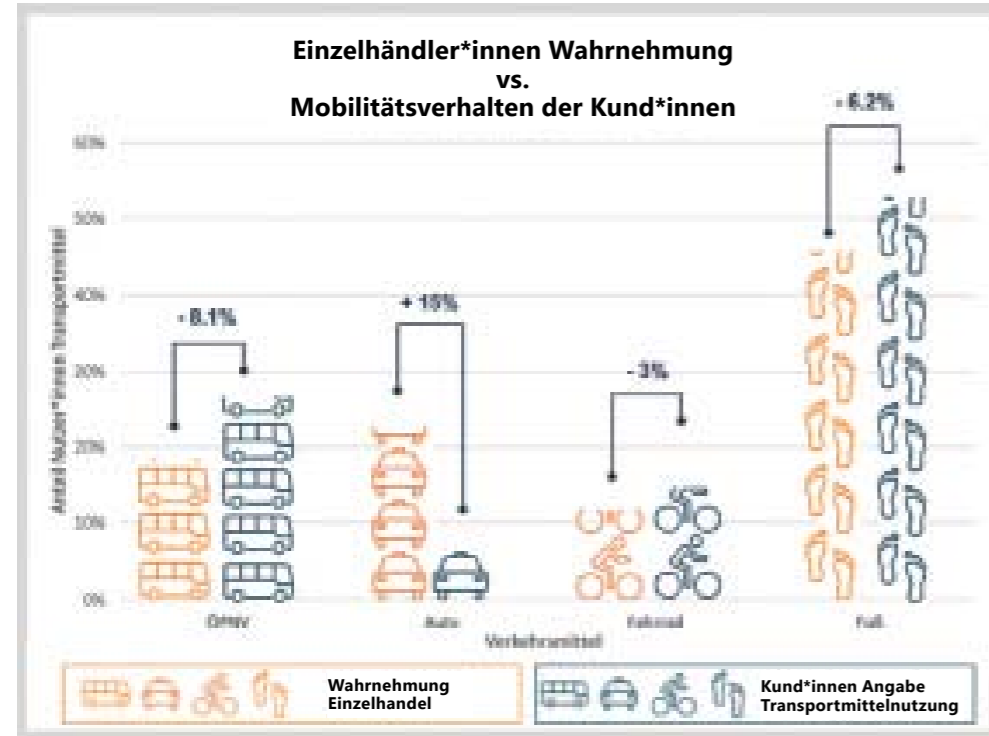
Ein wesentlicher wirtschaftlicher Impuls geht auch vom Fahrradtourismus aus. Gerade im ländlichen Raum mit seiner häufigen Strukturschwäche generiert das Fahrrad Wertschöpfung für Hotellerie, Gastronomie und Einzelhandel. Ein Wirkbeschleuniger ist dabei die E-Bike-Technik, die auch Regionen für den Fahrradtourismus wachküst, die zuvor wegen anspruchsvoller Topografie meist links liegen gelassen wurden.

Nach der ADFC-Radreiseanalyse 2023 haben zuletzt 38 Millionen Menschen in Deutschland insgesamt 445 Millionen Tagesausflüge mit dem Rad unternommen. 4,6 Millionen Menschen haben sogar mehrtägige Radreisen genossen. 71,5 % der Radreisenden sind dabei eine Strecke mit wechselnden Unterkünften gefahren. Radreisende absolvieren in Durchschnitt 9,4 Tagesetappen von jeweils 71 km Länge. 55 % der Radreisenden übernachten in Hotels, 35,6 % in Pensionen, 28,9 % in Ferienhäusern oder Privatunterkünften.

Bild: stock.adobe.com – ?

13 %

Auf lediglich 13 % schätzten Berliner Einzelhändler den Anteil der Kundinnen und Kunden, die weniger als einen Kilometer entfernt wohnt, Tatsächlich waren es jedoch über 50 %.



Grafik: ????

Bei einer Befragung in Berlin schätzten Einzelhändler, dass im Schnitt 22 % ihrer Kundinnen und Kunden mit dem Auto zum Einkaufen gefahren sind. Die parallel durchgeführte Kundenbefragung offenbarte jedoch einen Autoanteil von lediglich 6,6 %.

Besonders der Anteil der PKW-Kund*innen wird also massiv überschätzt. Kein Wunder, wenn Einzelhändler daraus dann falsche Schlussfolgerungen ziehen und zum Beispiel beim Wegfall von Kfz-Parkplätzen Szenarien an die Wand malen, die irreal sind. Interessant auch in diesem Zusammenhang: Die Händlerinnen und Händler schätzten, dass nur 13 Prozent der Kundinnen und Kunden weniger als einen Kilometer von der Einkaufsstraße entfernt wohnen. Tatsächlich waren es jedoch über die Hälfte (51 %) der befragten Einkäufer*innen.

Für die Studie des IASS wurden auch die getätigten Umsätze über den Zeitraum einer Woche erfasst und nach Verkehrsmittel gegliedert. Dabei zeigte sich, dass Autofahrende mit 8,7 Prozent den geringsten Anteil an den Einnahmen hatten, verglichen

mit Fußgängerinnen und Fußgängern (61 %), ÖPNV-Nutzenden (16,5 %) und Radfahrenden (13,5 %). Zwar sind die Konsumausgaben von Autofahrenden pro Besuch (23,45 EUR) etwa doppelt so hoch wie die der anderen Kundinnen und Kunden, diese besuchen die Geschäfte dafür häufiger pro Woche. Obwohl die Ausgaben pro Besuch also geringer sind wie die der Autonutzenden, trägt der höhere Anteil der Nutzenden von Verkehrsmitteln und aktiven Verkehrsmitteln in Verbindung mit der größeren Häufigkeit der Besuche dazu bei, dass diese Verkehrsmittel den allergrößten Teil der Gesamteinnahmen mit insgesamt 91 % ausmachen.

Kritische Stimmen mögen anmerken, dass die Untersuchung des IASS in den Berliner Stadtteilen Kreuzberg und Neukölln keinen Beispielcharakter für andere Städte und Gemeinden besitze. Ähnlich gelagerte Ergebnisse lassen sich jedoch auch aus dem Forschungsprojekt „Mit dem Rad zum Einkauf in die Innenstadt“ der Fachhochschule Erfurt ableiten, für das mehrere Städte in Ost- und Westdeutschland untersucht wurden. Danach geben Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Nutzer*innen des öffentlichen Nahverkehrs pro Jahr mehr Geld in Geschäften in der Innenstadt aus als Autofahrer*innen. Menschen, die zu Fuß in der Innenstadt einkaufte, kauften demnach für 762 Euro im Jahr ein. Wer mit Bus und Bahn anreiste, konsumierte für 598 Euro pro Jahr, gefolgt von Rad fahrenden Kund*innen mit 569 Euro Umsatz pro Jahr und Autofahrenden mit 477 Euro Umsatz im Jahr.

Der Einzelhandel hat also gute Gründe, weit verbreitete Glaubenssätze zu hinterfragen. Möglicherweise ergibt sich daraus dann immer häufiger, dass wirtschaftlich prosperierende Innenstädte und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung überhaupt keine Widersprüche sind.



Foto: Herrschultheis / Qimby



Maßnahmen, die den öffentlichen Raum zulasten des Autoverkehrs neu aufteilen, wie hier in der Berliner Friedrichstraße (oben) oder Bergmannstraße (unten), stoßen häufig auf erbitterten Widerstand der ansässigen Betriebe.



Fotos: Philipp Böhme / Qimby

Kostenfaktoren im Vergleich

Autofahrer zahlen im Gegensatz zu anderen Verkehrsteilnehmern Steuern und finanzieren damit die Verkehrsinfrastruktur: Dass dies ein Irrglaube ist, hat Professor Stefan Gößling von der Universität Linnaeus im schwedischen Lund mit seiner 2018 veröffentlichten und inzwischen vielzitierten Studie „Kostenvergleich Auto-Fahrrad“ widerlegt. Der aus Münster stammende Forscher hatte ausgerechnet, dass pro Auto und Jahr gesellschaftliche Kosten von rund 4000 EUR entstehen, die nicht durch Steuern, Versicherungen oder Abgaben gedeckt seien. Ein mit dem Auto gefahrener Kilometer verursache demnach 0,26 EUR soziale Kosten, wovon nur rund ein Fünftel durch Steuern und Abgaben gedeckt seien. Ganz anders die Rechnung für das Fahrrad: Zwar verursacht auch der Radverkehr soziale Kosten, die aber im Vergleich zum Autoverkehr geradezu unbedeutend erscheinen. So kostet der Ausbau der Infrastruktur für den Autoverkehr beispielsweise 0,086 EUR je gefahrenen Kilometer, für den Radverkehr hingegen nur 0,004 EUR. Spätestens bei der Betrachtung der Gesundheitseffekte wird der Radverkehr dann zum Gewinnbringer. Jeder gefahrene Fahrradkilometer spart der Gesellschaft rund 30,5 Cent. Dabei ist übrigens bereits in Betracht gezogen worden, dass Radfahrer durch Unfälle und eine erhöhte Lebenserwartung auch negative Kosteneffekte verursachen. Mit anderen Worten: Die Gesellschaft gewinnt monetär erheblich, je mehr Menschen Rad fahren, während sie jeder Kilometer Autofahrt teuer zu stehen kommt.



Foto: Philipp Böhme / Qimby

Andere Länder, andere Sitten: In Amsterdam zählt es zur Fahrradetikette, keine Fahrräder vor Schaufenstern abzustellen.

IHKs oft kontraproduktiv

Trotz dieser eindrucksvollen Zahlen hat das Fahrrad in konservativen Kreisen und bei einigen Interessensverbänden immer noch mit Vorurteilen zu kämpfen. So versuchen insbesondere die Industrie- und Handelskammern (IHK) mit überholten wirtschaftspolitischen Argumenten die Entwicklung einer besseren Radverkehrsinfrastruktur vielerorts auszubremsen. Auch in vielen Einzelhandelsverbänden hält sich hartnäckig die Mär, dass nur Kunden, die mit dem Auto vor die Ladentür fahren können, guten Umsatz machen.

So hat beispielsweise die IHK Bonn/Rhein-Sieg zusammen mit der Kreis-Handwerkerschaft und dem Einzelhandelsverband die Kampagne „Vorfahrt Vernunft“ ausgerufen (<https://www.vorfahrt-vernunft.de/>). Das Motto der aktuellen Kampagne lautet „Ja zur Bonner Verkehrswende, aber durchdacht“. Darunter verstehen die Initiatoren zum Beispiel die Freigabe der Umweltpuren für den Wirtschaftsverkehr. Gefordert werden auch „Vorrangrouten für PKW“. Um dafür Platz zu schaffen, sollten Radwegenetze „abseits von Hauptverkehrsstraßen“ verlaufen. Begründet werden die Forderungen u.a. mit

dem Umweltschutz, denn die Staus von Kraftfahrzeugen seien schließlich schlecht fürs Klima. Nach dieser Logik bringe ein „gesteigerter Verkehrsfluss sinkende CO₂-Emissionen“. Mehr Verkehrsraum für Kraftfahrzeuge ist demnach also ein Beitrag zum Klimaschutz. So wird de facto die Verkehrswende blockiert, ohne dass die strukturellen Ursachen der Krise des innerstädtischen Einzelhandels wirkungsvoll angegangen werden. ■

Quellen:
https://publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6001855_4/component/file_6001871/content



Standpunkt

Eingeengte Gestaltungsräume

Je mehr die Verkehrspolitik zum emotionalen Kulturkampf wird, je häufiger ideologische Kampagnen gegen Klima- und Gesundheitsschutzmaßnahmen geführt werden, um die Verkehrswende zu blockieren, umso schwieriger wird es für die Kommunen, eine Verkehrspolitik nach sozialen Gesichtspunkten zu gestalten. In jedem Fall braucht es dazu eine professionell moderierte Bürger*innen-Beteiligung, eine positiv zu vermittelnde Vision im Sinne einer verbesserten Lebensqualität vor Ort und politisches Rückgrat. Gegner jeglicher Veränderungen, gerade in der Verkehrspolitik, gibt es immer, besonders in Deutschland. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass sich die Wogen mitunter auch schnell wieder glätten, wenn zum Beispiel Verkehrsberuhigungsmaßnahmen konsequent umgesetzt werden und dann auch ihre Vorteile für Anwohner*innen erlebbar sind. Wenn die Lärm- und Luftbelastung deutlich zurück gegangen ist, wenn Kinder wieder im öffentlichen Raum spielen können, ohne dabei durch den Kfz-Verkehr stark gefährdet zu sein, dann tritt nach spätestens anderthalb Jahren meist eine allgemeine Zufriedenheit ein und man fragt sich: Warum haben wir das nicht schon früher gemacht?

Albert Herresthal

Anzeige Wöhr 1/2

„Mit dem Kopf durch die Wand ist keine gute Grundhaltung“

Kirsten Pfaue

Leiterin des Amts Mobilitätswende Straßen in Hamburg

„ZAHLEN, DATEN, FAKTEN SCHAFFEN AKZEPTANZ UND VERSTÄNDNIS“

Wer den Verkehrsraum umgestalten und neu verteilen will, begegnet meist großen Widerständen, egal ob durch die Bevölkerung oder das ortsansässige Gewerbe. Albert Herresthal, Herausgeber des Informationsdienstes Fahrradwirtschaft, sprach mit Kirsten Pfaue, Leiterin des Amts Mobilitätswende Straßen in Hamburg, darüber, wie sie Akzeptanz in der Hansestadt für ihre Maßnahmen erzeugt.



Foto: bvm.hamburg

► **Verkehrspolitik ist immer ein Konfliktfeld, denn Veränderungen gefallen nicht jedem. Wie gelingt es Ihnen, vor Ort eine möglichst breite Akzeptanz für die Umgestaltungen zu schaffen?**

Die Hamburger Radverkehrsförderung haben wir einerseits durch das stadtweite Erheben und Analysieren von Daten untermauert. Wir haben in Hamburg ein dauerhaftes und automatisiertes Radverkehrszählnetz aufgebaut. Die Daten von rund 100 Messquerschnitten mit Wärmebildtechnik sind online abrufbar. Darüber können wir Entwicklungen erläutern und konkrete Maßnahmen erklären.

Zahlen, Daten, Fakten schaffen Akzeptanz und Verständnis. Denn am Ende bilden sie das Verhalten der Menschen selbst ab und diese gehören als Nutzerinnen und Nutzer in den Mittelpunkt. Außerdem haben wir einen guten Maßnahmen-Mix hinbekommen zwischen Marathon, also lang andauernden Projekten wie dem Netzausbau und Sprints, also schnell umzusetzenden Maßnahmen wie der Roteinfärbung von Kreuzungsbereichen, der Umsetzung von Pop-Up-Bikelanes und der Schaffung von mehr Protektion. Letztlich ist es so, dass Maßnahmen Akzeptanz haben, wenn die Menschen merken,

dass sie ihre tägliche Mobilität verbessern. Durch mehr Komfort und mehr Sicherheit.

Setzen Sie Planungen auch gegen Widerstände durch oder ist die Akzeptanz der unmittelbar Betroffenen für Sie eine Voraussetzung für die Umsetzung?

Mit dem Kopf durch die Wand ist keine gute Grundhaltung und sicher nicht meine. Ich bin überzeugt davon, dass in jeder Kritik auch eine Botschaft und eine Chance stecken. Deshalb gilt es, in einem ersten Schritt ernsthaft zu zuhören, die Belange in den Prozess einzubauen und dann abzuwägen.

Vielerorts kämpfen ansässige Einzelhändler um jeden Parkplatz und eine optimale Anbindung mit dem Auto. Erleben Sie das in Hamburg auch so? Welchen Weg haben Sie im Gespräch mit den Händlern gefunden, Verständnis für Ihre Planungen zu erreichen?

Wir haben uns in unserem „Hamburger Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ einen Grundsatz gegeben und zwischen allen Partnern abgestimmt, der heißt, dass alle Beteiligten der Information von Bürgerinnen und Bürgern, Betroffenen, Politik und Interessenverbänden in ihren Zuständigkeiten einen hohen Stellenwert einräumen. Dies insbesondere dort, wo bereits artikuliertes öffentliches Interesse, eine Verknüpfung mit anderen Planungsprozessen im Stadtteil, hoher Einzelhandels- und Gewerbebesatz, Parkplatzmangel oder viele Straßenbäume in engem Straßenraum Konflikte möglich erscheinen lassen. Hier soll stets eine Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. Unser Ziel in Hamburg ist es, ins Gespräch zu kommen und zu verdeutlichen, welche Chancen auch für

Händlerinnen und Händler durch eine bessere Radverkehrsanbindung bestehen – vor allem in Kombination mit dem ÖPNV.

Gibt es Projekte, die am Widerstand gescheitert sind und wie gehen Sie damit um?

Natürlich ist es auch schon vorgekommen, dass wir Projekte „on hold gestellt“ oder umgeplant haben, weil es Rückmeldungen und Diskurse gab, die uns veranlassen haben, Dinge zu überdenken. Wichtig ist, sich dann nicht festzubeißen, sondern die Dinge in Ruhe mit allen Stakeholdern zu erörtern.

Welche Rolle spielen Presse und Medien für Ihre Arbeit und wie gelingt es, dass sie eine konstruktive Rolle einnehmen?

Der gesellschaftliche Konsens, dass wir eine Mobilitätswende brauchen, der ist in Hamburg da, und die Zahlen zeigen dies auch eindrucksvoll. In 2022 wurden 68 Prozent aller Wege der Bevölkerung Hamburgs mit Verkehrsmitteln des Umweltverbands, also im ÖPNV, mit dem Fahrrad und zu Fuß, zurückgelegt. Im Vergleich zu 2017 ist dieser Anteil um 4 Prozentpunkte gestiegen. Den größten Zuwachs erreichte dabei das Fahrrad, dessen Anteil in 2022 gegenüber 2017 um sieben Prozentpunkte auf 22 Prozent angestiegen ist. Das ist enorm! Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sank von 36 Prozent in 2017 auf 32 Prozent in 2022. Dies gibt meiner Arbeit natürlich viel Rückenwind und letztlich wissen wir doch alle, auch Presse und Medien, dass ein „einfach weiter so“ nicht geht. Auch gegenüber den Medien ist es deshalb wichtig, und dies ist unser Bestreben, transparent und klar zu erläutern, was wir warum tun. Dies hilft enorm. ■

Zur Person

Kirsten Pfaue hat mit dem Thema Fahrrad eine erstaunliche Karriere gemacht: Von 2010 bis 2014 war sie Landesvorsitzende des ADFC Hamburg, 2015 wurde sie Radverkehrskordinatorin der Freien und Hansestadt Hamburg und heute leitet sie das Amt „Mobilitätswende Straßen“. Doch auch bundesweit ist Kirsten Pfaue gefragt. So wurde sie 2022 zur Vorsitzenden des Beirats Radverkehr im Bundesverkehrsministerium gewählt.

Doch Posten sind nur das eine, spannender sind die tatsächlichen Ergebnisse auf der Straße. Und hier hat Hamburg in den letzten 10 Jahren große Fortschritte gemacht, wenn auch beginnend auf sehr niedrigem Niveau (Bewertung Fahrradklimatest 2012: Schulnote 4,4). Heute findet man Velorouten und Fahrradstraßen, gerade auch an sehr prominenten Stellen, z.B. entlang der Außenalster. Zwar ist Hamburg noch von durchgängigen Netzen für den Radverkehr weit entfernt, aber es ist eine konsequente Strategie erkennbar, deren Umsetzung im Vergleich zu vielen anderen Städten relativ geräuscharm erfolgt.