

Auf zwei Rädern schneller am Ziel



In Lüneburgs Innenstadt ist Sara auf dem Pe-delec, einem Fahrrad mit Elektromotor, unschlagbar, wenn es darum geht, zügig ans Ziel zu kommen. Der Verkehrsexperte und Leuphana-Professor Dr. Peter Pez hat Verkehrsmittel in Lüneburg, Hamburg und Göttingen untersucht und erklärt in der LZ, wo Rad, Bus oder Auto die Nase vorne haben. ▶ Seite 3



Studenten haben untersucht, ob man am schnellsten per Fahrrad, Auto oder Bus im Stadtverkehr unterwegs ist und dazu auch drei Städte verglichen. Fotos: t & w

Lüneburg hängt Hamburg ab

Studie zu schnellsten Fortbewegungsmitteln in drei Städten – Vorteile mit dem Pedelec

as **Lüneburg**. Wer sich in der Lüneburger Innenstadt mit einem Elektrofahrrad bewegt, ist schneller unterwegs als Autofahrer. Im Vergleich dazu sind die Radverkehrsbedingungen in der Metropole Hamburg schlechter, teilweise noch ein bisschen besser als in Lüneburg ist die Situation für Radler und Pedelec-Fahrer hingegen in Göttingen. Das hat im Kern ein sogenanntes Reisezeitexperiment ergeben, das Prof. Dr. Peter Pez mit Studierenden der Leuphana umgesetzt hat.

Der Verkehrsexperte der Leuphana hat die Seminarteilnehmer zu Testfahrten beziehungsweise -gängen durch Lüneburg, Hamburg und Göttingen geschickt. Zu Fuß, per Rad, Pedelec, mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und mit dem Auto wurden unterschiedliche Strecken zu unterschiedlichen Zeiten zurückgelegt. „Erzielt werden sollten repräsentative Reisezeitergebnisse“, sagt Prof. Pez. Daraus wurden Reisezeitdiagramme erstellt, die abbilden, in welchen Distanzen die verschiedenen Verkehrsteilnehmer am schnellsten unterwegs waren.



In Lüneburg war das Pedelec (elektrisch trittunterstützte Räder) der Testsieger bei einer Strecke bis zu 4,8 Kilometer, es ist damit innerhalb Lüneburgs in den meisten Fällen das schnellste Fortbewegungsmittel. „Sogar bei 10 Kilometer Luftlinie ist man hier in der Hauptverkehrszeit sowie auf City-Strecken noch schneller als mit dem Auto unterwegs, das aber an der Peripherie der Stadt und in Schwachverkehrszeiten bes-

ser abschneidet“, erläutert Pez.

Das Reisezeitexperiment in Hamburg ergab erstaunlicherweise: Dort hat das Auto immer noch die Nase vorn. Pez: „Eigentlich würde man denken, dass Nutzer des ÖPNV in einer solchen Metropole am schnellsten unterwegs sind, aber das ist nicht so.“ Geschuldet sei dies unter anderem den Umsteigerefordernissen. Auch die Radverkehrsbedingungen lassen zu wünschen übrig. Das liege unter-

Prof. Dr. Pez hält einen „Lückenschluss“ in der Südhälfte des Kurparks für wünschenswert, um über den Artur-Illies-Weg zwischen Stadtzentrum und Universität nicht nur rasch, sondern auch angenehm pendeln zu können.

anderem daran, dass die Radwege hochbordig und viel zu eng angelegt seien und parkende Autos, Mülltonnen, Passanten darauf den Radverkehrsfluss behinderten. „Hochbordige Radwege bremsen Radfahrer und Pedelecs vielfach aus. Hamburg hängt in der Radverkehrspolitik, die zum Beispiel mehr Führung auf der Straßenfahrbahn fordert, tüchtig hinterher“, so die Einschätzung des Lüneburger Professors, der die Entwicklung in Lüneburg lobt: „Der Anfang der 90er-Jahre auf den Weg gebrachte Verkehrsentwicklungsplan hat die positive Wende eingeleitet.“

Zu den Ergebnissen des Reisezeitexperiments in Göttingen sagt er: „Die Durchlässigkeit und die damit verbundenen Reisezeiten für Rad- und Pedelec-Fahrer waren im Innenstadverkehr im Städtevergleich die besten, außerhalb des Zentrums bremsen aber gen Osten die erheblichen Steigungen selbst die E-Radfahrer deutlich. Da ist Lüneburg besser dran.“ Allerdings könnte sich Lüneburg noch etwas von Göttingen abucken: Radschnellwege, das sind überbreite Radwege oder

Fahrradstraßen, in denen Autos zwar zulässig sind, aber Radler Vorrang haben. Weiter sei Göttingen auch bei Vorrangregelungen für Fußgänger und Radler sowie in Sachen Radverkehrsrouten, die abseits der Hauptverkehrsstraßen verlaufen. Als Beispiel für eine solche mögliche Route in Lüneburg nennt Pez den „Lückenschluss“ einer Radfahrerlaubnis in der Südhälfte des Kurparks, um über den Artur-Illies-Weg zwischen Stadtzentrum und Universität nicht nur rasch, sondern auch angenehm pendeln zu können.

Aus wissenschaftlicher Perspektive sieht Pez in den Reisezeitexperimenten ein Instrument, mit dem vergleichbare, objektive Daten zu Straßenverkehrsbedingungen erhoben werden können – „harte facts, die subjektive Einschätzungen bereichern und Städtevergleiche oder Maßnahmenevaluierungen überhaupt erst erlauben. Sie bilden deshalb eine gute Grundlage für Politik, Planung und Wissenschaft, um den Stadtverkehr umweltfreundlicher und sozialverträglicher zu gestalten“.