

Laudatio von Dr. Jutta Deffner anlässlich der Preisverleihung des Frankfurter Umweltpreises 2022 der Scherrer-Stiftung an den Radentscheid Frankfurt am 16. Juli 2022 auf der Eurobike

Einen guten Nachmittag meine sehr geehrten Damen und Herren,

ich möchte mich kurz vorstellen, mein Name ist Jutta Deffner. Ich bin Mobilitätsforscherin am ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung in Frankfurt und forsche daran, wie ein menschengerechtes und umweltverträgliches Mobilitätssystem und eine solche Mobilitätskultur entstehen und gestaltet werden kann. Kurz nachdem ich im Jahr 2005 nach Frankfurt ans ISOE gekommen bin, haben wir am ISOE in einer Städtevergleichsstudie der Stadt Frankfurt diagnostiziert, dass hier die Mobilitätskultur noch recht entfernt von Nachhaltigkeit ist, die Verkehrspolitik davon geprägt ist, dass stets behauptet wird, in Frankfurt wäre schon alles was diesbezüglich innovativ ist, bereits umgesetzt und auch hier erfunden worden. Wir nannten das Phänomen intern den „Frankfurt Virus“. In der Studie haben wir am ISOE das noch heute von uns und anderen Wissenschaftlern verwendete Konzept der Mobilitätskultur entwickelt, das zur ganzheitlichen Analyse und Erarbeitung von Handlungsfeldern für die Umgestaltung in Richtung Nachhaltigkeit angewendet werden kann. Gegen Ende der Studie wurde im Übrigen nach einer Kommunalwahl dann endlich ein Verkehrsdezernat einrichtet. Das war im Jahr 2006.

Weitere 10 Jahre zurück wurde die Scherrer-Stiftung gegründet und seitdem wird der Frankfurter Umweltpreis verliehen. Die Stiftung und der Preis wurden ins Leben gerufen, um das langjährige Wirken von Carl Scherrer für den Umweltschutz in Frankfurt anzuerkennen.

„Eigentlich sollte jeder Bürger motiviert sein“

Das Zitat auf der Website vom Stiftungsgründer Carl Scherrer bringt es auf den Punkt, warum dieser Preis jährlich verliehen wird: um soziales und ökologisches Engagement in der Region zu fördern. Zahlreiche Personengruppen, Vereine oder Einzelpersonen, Schülerinnen und Schüler, die im Rhein-Main-Gebiet sozial-ökologisch aktiv sind, wurden bisher ausgezeichnet. Dieses Jahr erhält der Radentscheid Frankfurt diesen Preis – ich gratuliere Ihnen und Euch sehr herzlich dazu!

Wie ist die Initiative Radentscheid entstanden?

Das Vorbild war Berlin: Der Volksentscheid Fahrrad – mündete in das erste Mobilitätsgesetz in einem Stadtstaat, FFM war die 4. Stadt, in der sich so eine Initiative gründete. BUND Greenpeace, ADFC und VCD und Transition Town hatten sich zusammengetan und die Initiative gegründet – die

Hauptinitiatoren waren Heiko Nickel vom VCD und Alexander Breit, TT e.V. und Norbert Szab. Ihr Kernanliegen: Alle Radwege in Frankfurt müssen auch für Kinder und Senioren sicher werden.

Bevor ich auf den Radentscheid genauer eingehe, erlauben Sie mir einen biografischen Exkurs:

Ich bin in den 1980er und 90er Jahren „groß“ geworden. Als Jugendliche demonstrierte gegen die atomare Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf, pflegte in Handarbeit so genannte Ausgleichsflächen, die Biotop schützen sollten und daneben 4-spurige Bundesstraßen ausgebaut wurden. Ich trug des nachts Amphibien über die Straße, um sie vor dem Unfalltod mit Kfz zu retten. Ich wohnte auf dem Land in Bayern und fast überall hin fuhr ich mit dem Fahrrad. Während und nach meinem Studium war ich in zwei Umweltorganisationen aktiv. Ich studierte Planung mit dem Ziel, zu lernen wie man anders plant und baut. Wie eine Offenbarung war es, gegen Ende meines Studiums zu entdecken, dass es einige – sehr wenige Planungsbüros gab - die sich auf die Planung von Fahrradinfrastruktur spezialisiert hatten. Meine Diplomarbeit verfasste ich über „kommunale Förderstrategien zur Fahrradförderung - ein Städtevergleich Deutschland, Frankreich, Schweiz. Ich lernte damals den inzwischen leider verstorbenen Fahrradbeauftragten der Stadt Zürich kennen, der zu mir sagte: „Weißt du, mein Job ist es, mich überflüssig zu machen.“ Dass dieses ‚sich überflüssig machen‘ mehrere Jahrzehnte, vermutlich ein halbes Jahrhundert dauern könnte hoffte ich damals nicht.

Heute ist es so, dass für die Umsetzung der Verkehrswende nach wie vor Geld falsch verteilt wird, Baumaßnahmen zu lange dauern, und Fachkräfte fehlen. Als Absolventin Ende der 90er hatten wir Planer Sorgen, dass wir einen Job bekommen. Einer meiner Ingenieurchefs riet mir mitten in den 00er Jahren davon ab, zu so einem exotischen, unwichtigen Thema wie dem Rad- und Fußverkehr zu promovieren. Es ist anders gekommen. Die Auseinandersetzung und Beschäftigung mit dem Thema Fahrradmobilität ist mein Beruf - aber auch weitaus mehr – es ist nicht nur berufsbedingt, irgendwann „so passiert“. Ich habe mich dafür entschieden. Und so habe ich mich außerordentlich gefreut als ich gefragt wurde, ob ich heute diese Laudatio halten möchte.

Die Initiative Radentscheid war und ist auch eine Entscheidung – nämlich die, einer Gruppe Menschen, die Mut, fachliche Hintergründe und ihre kreativen Ideen mitbrachten. Und ihre Ungeduld. Sie wollten nicht warten, bis die Stadtpolitik selbst und „allein“ einen Zahn zulegt, um das Mobilitätssystem zu transformieren.

Welche markanten Etappen gab es?

Im 2018 im März schreibt FAZ eine 130 Worte Meldung, dass eine Initiative Unterschriften sammelt für bessere Radwege in Frankfurt. Vor fast genau 4 Jahren – Anfang Juli 2018 waren schon 34.000 Unterschriften gesammelt – mehr als doppelt so viel wie nötig waren für einen Bürgerbegehren. Die

FAZ schreibt 92 Worte darüber. Andere Zeitungen berichten etwas ausführlicher. Der Radentscheid hatte sieben klare Forderungen:

1. Jedes Jahr 15 Kilometer neue baulich getrennte Radwege
2. 5 Kilometer Nebenstraßen pro Jahr fahrradfreundlich gestalten
3. 5 Kilometer pro Jahr Fahrradtrassen, die so breit sind, dass Fahrradfahrer nebeneinander fahren können, mit Priorität am Anlagenring
4. Umbau von Kreuzungen
5. Aufbau von Fahrradabstellplätzen
6. Einführen eine Fahrradkampagne
7. Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans des Bundesverkehrsministeriums

Die Motivation bei den Initiatoren war groß, im August wurden dann um die 40.000 Unterschriften an den Verkehrsdezernenten Klaus Oesterling überreicht. Die Leistung der Initiative wurde von ihm als „Achtungserfolg“ bezeichnet und er lud die Radentscheid-Initiatoren zu Gesprächen ein, sobald die juristische Prüfung abgeschlossen sei. Dann passierte lange nichts, weshalb der Radentscheid darum bangte, dass die Durchführung einer Abstimmung im Mai 2019 gehalten werden kann – und setzt im Januar 2019 dem Magistrat eine Frist. Im Januar 2019 lehnte der Magistrat das Bürgerbegehren ab, „da die Voraussetzungen (...) nicht erfüllt sind und das Bürgerbegehren deswegen unzulässig ist.“ – der Grund: die Finanzierung der Forderung. Gleichzeitig erteilt der Magistrat aber den Auftrag an das „Mobilitätsdezernat, Gespräche mit den Vertrauenspersonen des Radentscheids aufzunehmen.“ Auch Vertreter von CDU und Grünen nahmen an den Verhandlungen teil. Das war ein Erfolg: Norbert Szep sagte damals, dass sich der Radentscheid auf die Gespräche freue. Ein aufreibender Prozess beginnt und gleichzeitig ein für beide Seiten sehr lehrreicher.

Im Juni 2019 kam es zu einer Einigung zwischen der Initiative Radentscheid und der Stadt Frankfurt. Der Konsens war, dass der Radverkehr künftig in anderer Dimension gefördert werden muss. Die Einigung mündete in den Stadtverordnetenbeschluss mit dem Titel „Fahrradstadt Frankfurt NR 895/2019“ – oder auch #NeueWegeFFM. Die zentralen Beschlüsse waren:

- Sichere Radwege für alle, also der kontinuierliche Ausbau von regelkonformen Radwegen und Kreuzungen – bis 2023 mindestens 45 km.
- Künftige Radverkehrsanlagen sollen im Idealfall deutlich breiter sein und eine Liste von 10 Korridoren in die Stadt, wo dies Priorität hat
- Grüne Welle
- 6.000 zusätzliche Abstellanlagen
- Eine Projektgruppe mit 18 neuen Mitarbeitern in unterschiedlichen Abteilungen und Aufgabenbereichen
- Mehr Geld für den RV, im Jahr 2020 6,9 Mio.

Und dann?

In der Folge wurde im Verkehrsdezernat die Stabsstelle Radverkehr eingerichtet. Daneben ein Sachgebiet, um die komplexeren baulichen Maßnahmen zu planen und umzusetzen. Neben den beiden Expertenteams, zu dem auch das Radfahrbüro gehört, finden sich in der Frankfurter Stadtverwaltung viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die zur Förderung des Radverkehrs beitragen.

Aber die Umsetzung des Radentscheids ging nicht so zügig voran, wie verabredet. Der Radentscheid rief daher im Frühjahr 2021 die neue Koalition im Römer dazu auf, sich stärker zur Fahrradstadt Frankfurt zu bekennen als bisher. In den ersten zwei Jahre seit dem Beschluss ist einiges umgesetzt worden, insgesamt ist die Umsetzung jedoch zu langsam, nicht einmal die Hälfte der Maßnahmen ist realisiert. Der Beschluss gilt für drei Jahre, weshalb die Fortführung vorbereitet werden müsse.

Was seither umgesetzt wurde, ich glaube da hören wir nachher sicher noch einiges im Detail. Zu dem was erreicht wurde zählt aus meiner Sicht auch, was die Beteiligten gelernt haben – und so durch ihr Tun zu einer neuen Mobilitätskultur beitragen. In dieser Hinsicht habe ich mich umgehört. Da wurde z.B. gesagt:

- *„Der Radentscheid hat mir gezeigt, wie konstruktiv engagierte Bürger*innen-Beteiligung ablaufen kann.“*
- Heiko Nickel sagte mir: *„Politics matters. Es ist alles andere als egal, wer gerade in der Stadt die Entscheidungen trifft. Veränderungen zu erwirken ist die Stärke demokratischer Strukturen. Das lehrt uns der Radentscheid.“*

Und was ist das Besondere am Radentscheid?

Auch da habe ich herumgefragt, was einzelne Menschen, die hinter dem Radentscheid stecken oder die Maßnahmen umsetzen besonders am Radentscheid finden. Hervorgehoben wurden

- *„der breite Blick auf die Vielfalt der Radfahrenden und ihrer Bedürfnisse – vom Kind bis zum großstadt-gestählten Vielradler“*
- *„sowie die fachlich hochwertigen Ausarbeitungen“*
- *„der Zusammenschluss von ganz besonders engagierten, empathischen und fachlich versierten Menschen“*
- Und dass der Radentscheid *„eine für Frankfurt maßgebliche Bewegung wurde“*

Wünsche an und für den Radentscheid

„Der Radentscheid, soll mit Augenmaß sein Engagement auch in die äußeren Stadtteile tragen und dabei die berechtigten Mobilitätsansprüche Dritter nicht aus den Augen verlieren.“

„Es kommt auf jede/n einzelne/n von uns an.“

„Der Radentscheid muss dranbleiben. Laut sein, überzeugen, präsent sein.

Der Radentscheid wird noch sehr lange wirken müssen. Bei jeder einzelnen Straße, in jedem Stadtteil.“

Diese Antworten haben mich bestätigt: Ich bin Allen engagierten Personen vom Radentscheid zu tiefst dankbar, dass sie sich so für den großen Sprung in der Radverkehrsentwicklung in Frankfurt eingesetzt haben. Dieser Einsatz hat sich gelohnt. Und dieser Einsatz wird auch in Zukunft nötig sein.

Die Beharrungskräfte unserer bisherigen Mobilitätskultur sind sehr stark. Sie stecken nicht nur in der gebauten Straßeninfrastruktur, den rechtlichen und organisatorischen Strukturen, die die am Automobil ausgerichtete Entwicklung hervorgerbracht haben. Sie stecken in unseren gemeinschaftlichen Routinen - wie zum Beispiel es gewohnt zu sein im öffentlichen Raum sein Fahrzeug fast umsonst abstellen zu können. Und sie stecken in unserem individuellen Verhalten und Denkstrukturen – z.B. dass wir routinehaft sagen „aber hier kann man doch nicht Radfahren“.

Der Radentscheid Frankfurt hat gezeigt, welche außerordentliche Bedeutung zivilgesellschaftliche Initiativen für den Wandel der Mobilitätskultur haben. Erst durch die Forderungen der Initiative ist ein politischer Diskurs und schließlich Konsens über die Relevanz des Radverkehr entstanden. Erst dadurch sind in der Stadtpolitik dringende Entscheidungen getroffen worden, neue Formen der Zusammenarbeit in der Stadtverwaltung geschaffen worden und neue Ideen für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur aufgenommen worden. Das ist nicht nur ein riesiger Erfolg, sondern ermöglicht erst einen Entscheidungskorridor mit Bestand, in dem weitere mutige und richtungsweisende Entscheidungen für die Mobilitätswende möglich sind.

Ich freue mich über die Würdigung des Radentscheids durch die Irene und Carl Scherrer Stiftung. Liebe Kolleg*innen vom Radentscheid, Ihr habt euch diesen Preis sehr verdient! Als Radfahrerin in Frankfurt erlebe ich fast täglich was ihr bewirkt habt!

Danke, dass ich die Laudatio halten durfte, danke für die Auswahl dieses Preisträgers, danke vor allem aber an den Radentscheid für Eure bisherige Arbeit und auf die nächsten Jahre !