

Dem Radverkehr zum Durchbruch verhelfen

**Anlässlich der Tagung Verkehr und Klimaschutz am
1. Februar 2002 in Linz**

Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz

Planungsgemeinschaft Verkehr
Große Barlinge 72a, 30171 Hannover

Tel.: 0 511/80 80 37 Fax: 0 511/80 46 37 PGV-Hannover@t-online.de

1. Chancen und Potenziale des Radverkehrs

Die Bedeutung des Radverkehrs als Stadtverkehrsmittel und die Potenziale, die es zur Entlastung der Städte vom motorisierten Individualverkehr besitzt, werden vielfach noch immer unterschätzt. Dabei zeigen bereits zahlreiche deutsche Städte, dass Radverkehrsanteile von deutlich über 20% durchaus erreichbar sind (z.B. Bremen, Freiburg, Münster, Troisdorf), Städte in den Niederlanden zeigen, dass selbst Radverkehrsanteile von 30 - 50% (z.B. Groningen) keine Utopie bleiben müssen.

Die Chancen für das Rad als ideales Stadtverkehrsmittel sind gut. Etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten in der Stadt sind kürzer als 5 km. Ein erheblicher Teil davon wäre durch Fahrradfahrten gut ersetzbar, denn das Fahrrad ermöglicht dem Nutzer eine hohe Flexibilität bei günstigen Reisezeiten. Hinzu kommt, dass Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung vergleichsweise schnell realisierbar, ausgesprochen effektiv und relativ preiswert sind. Investitionen in die Radinfrastruktur bieten also in der Regel eine günstige Kosten-Nutzen-Relation.

Wichtige Gründe zur Förderung des Radverkehrs sind darüber hinaus:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Eine höhere Fahrradnutzung trägt zur Steigerung der Umwelt- und Lebensqualität durch Verbesserung der ökologischen Bilanz einer Stadt bei.
- Die hohe Verfügbarkeit des Fahrrades gewährleistet gerade auch für Menschen ohne Auto eine eigenständige Mobilität.
- Eine Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV dient auch der Erschließung neuer Fahrgäste für den ÖPNV.

- Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor. Vor allem der Radtourismus trägt in einigen Regionen zu erheblicher Wertschöpfung bei.
- Regelmäßiges Rad fahren ist gesund. Es entlastet die Budgets der Krankenkassen und senkt den Krankheitsstand am Arbeitsplatz.
- Die Benutzung des Rades anstelle oft nur kurzer Autofahrten entlastet die Umwelt.
- Firmen profitieren von der Nutzung des Fahrrades ihrer Beschäftigten u.a. durch geringeren Flächenbedarf für Auto-Stellplätze.
- Eine stärkere Fahrradnutzung in den Städten dient sogar dem "notwendigen" Autoverkehr (z.B. Wirtschaftsverkehr).

2. Radverkehr als System

Wenn die vorstehend skizzierten Potenziale des Radverkehrs stärker aktiviert werden sollen, muss das Fahrrad besser mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere mit dem Pkw, konkurrieren können. Rad fahren muss zügig, sicher und bequem sein und in einem Umfeld stattfinden können, in dem das Fahrrad als "normales" Stadtverkehrsmittel akzeptiert und beachtet wird.

Um dieses zu erreichen, ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Die Erfahrungen zeigen, dass sie allein jedoch nicht ausreicht, um die Potenziale des Radverkehrs wirksam auszuschöpfen. Als weitere gleichwertige Bausteine eines Gesamtsystems sind die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Servicebereich und Dienstleistungen anzusehen (Anlage 1).

- Eine **Infrastruktur**, die - aufbauend auf einer Netzplanung - direkte und komfortable Fahrten mit dem Rad ermöglicht, in einer sicheren und als sicher empfundenen Verkehrsumgebung, ist die Basis einer wirkungsvollen Förderung des Radverkehrs. Neben den Elementen der Radverkehrsführung, wie sie z.B. in den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 95) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aufgezeigt werden und in der StVO-Novelle von 1997 Berücksichtigung finden, gehören dazu u.a. bequem nutzbare und wirksam vor Diebstahlschutz und Vandalismus schützende Fahrradparkanlagen an der Quelle (Wohnung) und am Ziel, Elemente der Verknüpfung der Fahrradnutzung mit dem ÖPNV und eine Wegweisung, die Radfahrer auf möglichst verkehrssarmen empfohlenen Routen führt.
- **Öffentlichkeitsarbeit** wirbt für die Fahrradnutzung und wirkt auf Verhaltensänderungen bezüglich der Verkehrsmittelwahl ein. Sie soll ein

positives Fahrradklima sicherstellen und begleitet darüber hinaus durch Information die Realisierung der verschiedenen Komponenten eines Radverkehrskonzeptes. Ferner dient sie der Wissensvermittlung und Kommunikation der verschiedenen Handlungsträger zur Förderung des Radverkehrs untereinander. Einer gezielten Kommunikationsstrategie kommt dabei die Rolle eines Schlüsselfaktors zu einer nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme und zu einer umweltbewussten Mobilität durch "Veränderung im Kopf" zu.

- Der **Servicebereich** umfasst Dienstleistungsangebote, die das Radfahren attraktiv machen, wie z.B. Fahrradstationen, einen schnellen Reparaturservice, Fahrradwaschanlagen oder die Möglichkeit zur Gepäckaufbewahrung im Stadtzentrum. Vielfach können diese Serviceangebote von der öffentlichen Hand angeregt und initiiert werden, werden dann aber in der Regel auf privatwirtschaftlicher Basis betrieben. Auch Betriebe haben vielfältige Möglichkeiten, um die Fahrradnutzung ihrer Beschäftigten auf dem Weg zur Arbeit zu erhöhen. Beispiele zeigen, dass gerade hier ein erhebliches Potential zum Umsteigen vom Auto auf das Rad liegt.
- Für die Umsetzung radverkehrsfördernder Maßnahmen sind als weiteres Element gesetzliche, organisatorische und finanzielle **Rahmenbedingungen** von ausschlaggebender Bedeutung. Dazu gehören neben den straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen u.a. auch Fragen des Steuerrechts (verkehrsmittelunabhängige Kilometerpauschale), Förderbestimmungen für finanzielle Zuwendungen, aber auch die Organisation des Radverkehrs in der kommunalen Verwaltung (z.B. Fahrradbeauftragter, Fahrradbeirat unter Beteiligung von örtlichen Initiativen und Verbänden).

Unter der konsequenten Verknüpfung dieser Bausteine einer Radverkehrsförderung wird heute das Leitbild "**Radverkehr als System**" verstanden. Dieser Systemgedanke ist beim Autoverkehr bereits seit langem perfekt ausgeprägt und wird zunehmend auch von den Trägern öffentlicher Verkehrsmittel eingesetzt (z.B. Mobilitätszentralen, Gepäck-Service). Beim Radverkehr ist er noch unterentwickelt. Während die Bedeutung der Infrastruktur heute vielfach anerkannt wird, sind Servicekomponenten oft nur punktuell vorhanden, eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit ist oft nur in bescheidenen Ansätzen erkennbar. Um den Systemgedanken in Zukunft stärker in der kommunalen Praxis zu verankern, können vor allem Bund und Länder durch Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen beitragen. Hierzu werden nachfolgend Beispiele aufgezeigt.

3. Beispiele der Radverkehrsförderung auf staatlicher Ebene

3.1 Bundesrepublik Deutschland

Die Bundesregierung hat 1996 einen Forschungsbericht zur Situation des Radverkehrs in Auftrag gegeben. In der Arbeit¹, die unter Mitwirkung der Länder erstellt wurde, wurden die derzeitige Situation des Radverkehrs umfassend dargelegt und Vorschläge für eine Weiterentwicklung der durch den Bund und die Länder zu beeinflussenden Rahmenbedingungen zur Radverkehrsförderung abgeleitet.

In dem aus der Forschungsarbeit entwickelten "**1. Bericht der Bundesregierung über die Situation des Radverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland**" (1998) wurde das Leitbild "Fahrrad als System" aufgegriffen. Wesentliche Maßnahmen, die einen konsequenten Einstieg in dieses Systems bedeuten können, fehlten aber damals noch.

Mittlerweile hat in der Politik jedoch parteiübergreifend ein Umdenkungsprozess stattgefunden. Nach einer **parlamentarischen Anhörung** von Experten Anfang 2001 bekannte sich der Bundesverkehrsminister offensiv zu einer Förderung des Radverkehrs im Rahmen eines **Nationalen Radverkehrsplanes (NRVP)**. Oberziele dieses Planes sind die Erhöhung der Fahrradnutzung mit einer Orientierung an den Niederlanden als Fernziel und die Steigerung der Verkehrssicherheit. Wesentliche Eckpunkte des NRVP (Anlage 2):

- Umfassender Ansatz unter Einbeziehung aller wesentlichen Elemente der Radverkehrsförderung (Radverkehr als System)
- Koordinierung der fahrradtouristischen Angebotspalette sowie deren nationale und internationale Vermarktung
- Vernetzung mit Nahverkehrsunternehmen (ÖPNV) und Bahn
- Weiterentwicklung der national bedeutenden Radtouren; Qualitätssicherung und Fortsetzung des Ausbaus
- Ermittlung der bestehenden finanziellen Fördermöglichkeiten des Radwegebbaus
- Stärkere Nutzung der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für den Radwegebau
- Erschließung neuer, auch europäischer Fördertöpfe zur Finanzierung neuer Radwege

¹ Planungsgemeinschaft Verkehr/Planerbüro Südstadt: Bericht über die Situation des Fahrradverkehrs in Deutschland, Forschungsarbeit des BMVBW; Bonn 1997

- Vorrang der Schaffung eines Radverkehrsnetzes vor einem bloßen Ausbau von Wegen
- Zusammenfassung und Durchsetzung der drängendsten Maßnahmen in einem gemeinsamen "Lückenschluss-Konzept für Velo-Netze" von Bund, Länder und Kommunen
- ein Wettbewerb, um die besten radfreundlichen Konzepte zu initiieren, verbunden mit einer Info- und Werbekampagne

Der Nationale Radverkehrsplan wird derzeit vom BMVBW unter Mitwirkung der Länder im Rahmen eines kontinuierlich tagenden Bund-Länder Arbeitskreises sowie von Verbänden und Experten erarbeitet. Mit einer Verabschiedung ist noch bis Mitte 2002 zu rechnen. Bereits in einem ersten Schritt wurde bekannt, dass die Bundesmittel für Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen verdoppelt werden sollen.

3.2 Andere europäische Länder

Obwohl die **Niederlande** bereits traditionell bzgl. der Fahrradnutzung die führende Nation in Europa sind, haben sie sich mit dem 1990 aufgelegten "Masterplan Fiets" weitergehende ehrgeizige Ziele gesetzt. Das umfassende Gesamtkonzept bezieht alle Bereiche des Radverkehrs systematisch ein und zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass es konkrete, nachprüfbarere Ziele formuliert und dabei einen Zeitrahmen, in dem diese Ziele erreicht werden sollen, vorgibt (Anlage 3). Insgesamt wurden über 100 Forschungs- und Modellprojekte initiiert, die auf die Beseitigung von Hemmnissen zur Fahrradnutzung ausgerichtet waren. Eine umfangreiche Erfolgskontrolle, die mittlerweile in einer Zwischenbilanz dokumentiert wurde, gehört als essenzieller Baustein zu dem Programm².

Auch das Fahrradentwicklungsland **Großbritannien** hat mit der **National Cycling Strategy** (1996) ein dem Masterplan Fiets grundsätzlich vergleichbares Programm aufgestellt - natürlich auf einem niedrigeren Niveau. Auch hier werden überprüfbarere Ziele und Zeitvorgaben sowie für jeden Teilabschnitt die federführende Dienststelle benannt (What? Why? Who? When)). Die kontinuierliche Steuerung und Überwachung des Vorhabens lässt Kurskorrekturen zu.

Konkrete nationale Ziele zur Fahrradförderung enthalten auch die Programme anderer europäischer Staaten, so z.B. **Dänemark** und **Norwegen** oder für den Bereich des Fahrradtourismus die **Schweiz**.

² Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten (NL): Der niederländische Masterplan Fiets; Den Haag 1999

4. Radverkehrsförderung auf Länderebene in Deutschland

4.1 Schleswig-Holstein

Zeitlich und inhaltlich an dem "Bericht der Bundesregierung über die Situation des Radverkehrs" orientiert hat die Landesregierung 1998 ein Programm "Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein" aufgestellt. Grundzüge und Ziele des Programmes sind:

- Aufgreifen bewährter Ansätze und deren Weiterentwicklung (z.B. Radwege an klassifizierten Straßen, Verkehrssicherheitsarbeit).
- Festlegung von neuen Handlungsfeldern und Schwerpunktaktivitäten.
- Berücksichtigung unterschiedlicher Anforderungen von ländlichem Raum und städtischen Regionen.
- Verbesserung der kommunikativen Strukturen der verschiedenen Handlungsträger.
- Stärkung der wirtschaftlichen Potenziale des Fahrradverkehrs (insbesondere im Tourismusbereich).
- Effektiver Einsatz der Haushaltsmittel.

Durch einen Ansatz, der deutlich über die Schaffung von Radverkehrsanlagen hinausgeht, wird Radverkehr als System verstanden, um attraktive Anreize zum Umsteigen auf das Rad zu geben. Einige beispielhafte Bausteine des Handlungsprogrammes sind:

- Durchführung jährlicher Fachtagungen zu speziellen Themen des Radverkehrs.
- Durchführung eines Wettbewerbes "Fahrrad im Berufsverkehr".
- Ausweitung der Fahrrad-Mitnahmemöglichkeiten mit Bus und Bahn.
- Ausbau und Verdichtung des Netzes von Fernradwegen und professionelles Marketing für touristische Angebote mit dem Fahrrad.
- Erlass zu einer landesweit einheitlichen Fahrradwegweisung (1999), deren Einsatz auch vom Land finanziell gefördert wird.
- Finanzielle Unterstützung von Aktivitäten, die das Fahrrad als Verkehrsmittel stärken, z.B. von Informationsblättern zu neuen Maßnahmen oder kommunalen Fahrradtage.
- Die Bagatellklausel für finanzielle Zuwendungen an die Kommunen, die bei ca. 10.000 € liegt, kann für Radverkehrsmaßnahmen im Einzelfall unterschritten werden, um auch kostengünstige Maßnahmen, z.B. Radfahrstreifen förderfähig zu machen. Eine Bündelung von

Maßnahmen, die räumlich oder sachlich zusammenhängen, in Sammelanträgen, wird ausdrücklich ermöglicht.

Trotz weiterhin knapper Mittel für die Radverkehrsförderung verbessert das Programm die Möglichkeit eines effizienten und gezielten Mitteleinsatzes in den Kommunen und ist damit in der Lage, hier neue Impulse zu geben.

Ein wesentlicher Baustein zur Verbesserung der Kommunikation ist auch die Bildung eines landesweiten Fahrradforums, das sich u.a. aus Vertretern der für den Fahrradverkehr zuständigen Dienststellen des Landes, der kommunalen Spitzenverbände, der Verkehrsverbände und Tourismusverbände zusammensetzt. Das 2 - 3-mal jährlich tagende Forum begleitet die Umsetzung des Programmes, sichert den Erfahrungsaustausch und Informationsfluss und erörtert aktuelle Entwicklungen.

4.2

Nordrhein-Westfalen

Die Förderung des Radverkehrs hat in Nordrhein-Westfalen eine lange Tradition. In den letzten 20 Jahren wurden fast 2 Milliarden DM allein für den Bau von Radwegen bereitgestellt, dazu kommen noch zahlreiche weitere Mittel wie z.B. Zuwendungen für kommunale Maßnahmen. Die bereits langjährig geltenden zahlreichen Fördertatbestände, die neben dem Bau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen u.a. auch die Schaffung von Radverkehrsanlagen abseits von Hauptverkehrsstraßen, die kommunale Radverkehrswegweisung, Öffentlichkeitsarbeit, Planungskosten und die Durchführung von maßnahmenbegleitenden Wirkungsuntersuchungen betreffen, wurden nun zu einem "Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs" (1999) zusammengefasst.

Ziel des Aktionsplanes ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils in den Städten auf durchschnittlich 25%. Die Bündelung der auf Landesebene laufenden Aktivitäten, die insgesamt 6 Ministerien betreffen, soll die Effizienz bei der Verwendung der knapper gewordenen Haushaltsmittel erhöhen. Eine Übersicht über die 10 Bausteine der Radverkehrsförderung zeigt Anlage 4. Das Land will damit die Philosophie der Förderung des "Radverkehrs als System" aufgreifen und voranbringen. Die Vernetzung vorhandener und die Entwicklung neuer Systemkomponenten soll stärker beachtet werden. Projekte, die diesen Anforderungen entsprechen, werden vorrangig gefördert.

Im Folgenden kann nur kurz auf einige ausgewählte Bausteine eingegangen werden:

- **Landesweites Radverkehrsnetz**

Das Land hat ein landesweites Radverkehrsnetz konzipiert, das sowohl dem Alltags- als auch dem Freizeitradverkehr dient. Das Netz mit einer Gesamtlänge von etwa 10.000 km verläuft zu weit über 90% auf bereits nutzbaren Wegen mit einem definierten Mindeststandard. Das Netz wird mit einer landesweit einheitlichen Wegweisung entsprechend dem "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der FGSV ausgeschildert, die durch Erlass zu einer "amtlichen" Wegweisung aufgewertet wurde. Ihre Anwendung ist auch gleichzeitig Fördervoraussetzung für kommunale Wegweisungssysteme für den Radverkehr.

Das Land finanziert die erstmalige Herrichtung und Ausstattung des gesamten Netzes. Es wird digital erfasst und mit Links zu touristischen Angeboten, Fahrplanauskünften etc. in das Internet eingestellt. Mit der Umsetzung wurde im Jahr 2000 begonnen. Bis 2003 soll die Realisierung abgeschlossen sein.

- **Arbeitsgemeinschaft
"Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden"**

Mittlerweile 30 Städte und zwei Landkreise haben sich in der Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen und setzen sich für eine systematische Förderung des Radverkehrs in Politik und Planung ein. Die Mitgliedsstädte, die erst in einem Auswahlverfahren aufgrund eines Anforderungsprofils in die Arbeitsgemeinschaft aufgenommen werden können, verstehen sich als Modellstädte für den Radverkehr, die mit beispielhaften und innovativen Maßnahmen auf allen Handlungsebenen des Radverkehrs ein fahrradfreundliches Klima schaffen wollen.

Die Arbeitsgemeinschaft dient dabei dem Erfahrungsaustausch sowie der Vorbereitung gemeinsamer Aktivitäten (z.B. Tagungen, Öffentlichkeitsarbeit). Das Land unterstützt die Arbeitsgemeinschaft organisatorisch sowie durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit und Forschung.

- **Fahrradstationen**

Mit dem Programm "100 Fahrradstationen" hat sich das Land das Ziel gesetzt, die Etablierung vorbildhafter Dienstleistungszentren für den Radverkehr zu fördern. Neben der finanziellen Förderung (bis zu 3.000 DM/Stellplatz) ist dabei die Zusammenarbeit mehrerer Handlungsträger (DB AG, Kommune, ADFC, Arbeitsämter) von entscheidender Bedeutung. Das Markenkonzept "Radstation" setzt dabei einen Standard in Bezug auf die Qualität der angebotenen Dienstleistungen und des Erscheinungsbildes.

Mittlerweile sind über 30 Fahrradstationen in Betrieb (darunter in Münster die mit 3.000 Plätzen größte Station in Deutschland), zahlrei-

che weitere sind in konkreter Planung. Im Rahmen von Arbeitsbeschaffungs- und Qualifizierungsmaßnahmen wurden über 300 Arbeitsplätze, insbesondere für Langzeitarbeitslose und behinderte Menschen geschaffen.

- **Information und Kommunikation**

Neben der Förderung "herkömmlicher" Öffentlichkeitsarbeit (u.a. Informationsblätter, Fahrradtage) soll eine offensiv angelegte Werbestrategie gezielt auf Verhaltensveränderungen hinwirken. Dafür hat das Land gerade etwa 0,5 Millionen DM für gemeinsame kommunikative Aktivitäten der fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW zur Verfügung gestellt.

Des Weiteren wurden und werden zur Wissensvermittlung und Information zahlreiche Fachkongresse abgehalten, Broschüren herausgegeben, Wirkungsuntersuchungen durchgeführt und z.B. über die StVO-Novelle von 1997 durch eine Reihe von Fortbildungsveranstaltungen für Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden informiert.

5. Beispiele betrieblicher Förderung des Radverkehrs

Lufthansa Betriebswerk, Hamburg

7.500 Beschäftigte arbeiten hier im Rahmen der Wartung und der Reparatur von Flugzeugen. Wegen erheblichem Parkplatzmangel und einigen schweren Kfz-Unfällen auf den Arbeitswegen wurden von der Betriebsleitung unter Mitwirkung des Betriebsrates verschiedene Angebote zur Fahrradnutzung initiiert:

- Einrichtung zahlreicher Fahrradabstellplätze unmittelbar an den Arbeitsstätten des weitläufigen Firmengeländes. Kfz-Stellplätze liegen nur außerhalb des Geländes mit zum Teil weiten Wegen zum Arbeitsplatz
- Reparaturdienst für Fahrräder
- Ausarbeitung von Routenempfehlungen für die Beschäftigten
- Informationen rund um´s Rad auf Faltblättern und im Internet.

Auch für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder die Mitnahme von Kollegen im Auto wurden Angebote geschaffen. Bereits kurze Zeit nach Einrichtung der Angebote stieg die Fahrradnutzung um 50% und hat - trotz der Lage des Werkes am Stadtrand - einen Anteil von 10% aller Arbeitswege erreicht, doppelt soviel wie bei anderen Firmen im Umfeld.

Novartis (vormals Ciba Geigy), Basel

Das große Chemie-Unternehmen am Rhein mit über 10.000 Beschäftigten begann bereits in den 80'er Jahren mit einer intensiven Förderung der Fahrradnutzung der Beschäftigten. Die Aktivitäten sind in der Anlage 5 zusammengestellt. Die dort dokumentierten Zahlen zeigen, dass es nicht nur zu einer erheblichen Steigerung der Fahrradnutzung kam, sondern auch der Betrieb unmittelbar davon profitierte. Fast 1.000 Autoparkplätze konnten eingespart und die dadurch gewonnene Fläche für andere, produktive Nutzungen eingesetzt werden.

6. Zusammenfassung und Fazit

Die Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt setzen sich aus der Infrastruktur zum Fahren und Parken, der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie einem möglichst breiten Angebot von - oft privatwirtschaftliche angebotenen - Dienstleistungen zusammen. Durch die Vernetzung dieser Bausteine und das Zusammenwirken zahlreicher Handlungsträger entsteht das Leitbild "Radverkehr als System".

Für die Infrastruktur zum Fahren und Parken steht ein breites Repertoire von Lösungsansätzen zur Verfügung, das den Kommunen die Chance bietet, auch mit - im Vergleich zu den Mobilitätskosten im Kfz-Verkehr und dem ÖPNV - verhältnismäßig geringem Aufwand ein weitgehend flächendeckendes Angebot zu realisieren. Davon wird auch zunehmend Gebrauch gemacht. Die Bedeutung der Bausteine Öffentlichkeitsarbeit und Dienstleistungen wird dagegen oft noch unterschätzt.

Ein wesentlicher Faktor auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt ist neben der unverzichtbaren Eigeninitiative der Kommunen auch eine Weiterentwicklung insbesondere der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen durch den Bund und die Länder. Einzelne Länder in Deutschland verfügen bereits über weitergehende Ansätze und nutzen so die Chance, die enormen Potenziale, die der Radverkehr besitzt, gemeinsam mit den Kommunen besser auszuschöpfen. Auch die Bundesregierung setzt derzeit mit der Erarbeitung des Nationalen Radverkehrsplanes einen wesentlichen Meilenstein und folgt dabei dem Grundgedanken "Radverkehr als System".

Jüngste Erfahrungen aus Nordrhein-Westfalen zeigen die Erfolge einer derartigen fahrradfreundlichen Verkehrspolitik. Untersuchungsergebnisse für Städte der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden", die bereits seit über 10 Jahren an dem Vorhaben beteiligt sind, ergeben Radverkehrszunahmen von 20 - 30%, bei entsprechender Abnahme des motorisierten Individualverkehrs. Gleichzeitig hat sich in diesen Städten das Unfallrisiko in Relation zur steigenden Fahrradnutzung verringert, die Zahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden ist sogar deutlich zurückgegangen (Anlage 6). Damit zeigt sich, dass die beiden

Hauptziele "**Zunahme des Radverkehrs**" und "**Verbesserung der Verkehrssicherheit**" bei konsequenter Radverkehrsförderung miteinander zu verbinden sind.

Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt

Radverkehrsnetzplanung

- **Flächenhaftigkeit:** geschlossenes, dichtes Netz
- **Verbindungsfunktion:** Velorouten/Haupttrouten

Infrastruktur im Straßenraum

- **Radverkehrsanlagen:** attraktive und sichere Führung im Straßennetz
- **Fahrradparken:** an Quellen und Zielen; Bike + Ride
- **Wegweisung:** im Verlauf von Routen

Öffentlichkeitsarbeit

- **Aufklärung:** Verkehrssicherheitsarbeit
- **Information:** über Angebotsverbesserungen
- **Motivation:** Anreiz zur verstärkten Nutzung des Fahrrades bzw. zum Umsteigen auf das Fahrrad

Service

- **Dienstleistungen:** u.a. Fahrradstation, Gepäckaufbewahrung, Fahrradwaschanlage, Fahrradkurier
- **Betriebliche Konzepte:** Verbesserung der Fahrradnutzung in Betrieben/Verwaltungen

Rahmenbedingungen

- **Rechtliche Grundlagen:** StVO, Bauordnung, kommunale Satzungen
- **Finanzierung:** kommunaler Haushalt, Förderanträge
- **Administration:** z.B. Fahrradbeirat, Fahrradbeauftragter

Nationaler Radverkehrsplan

Elemente des Radverkehrsplans (Entwurf 7/2001)

1. Ziele und Visionen

- Leitgedanke „Radverkehr als System“

2. Fahrradfahrer als Teil der Gesellschaft

- u.a. integrierte Verkehrspolitik, Gesundheit, Umweltschutz

3. Optimierung des Rechtsrahmens

- StVO, StVZO, Bauleitplanung, Bauordnungsrecht

4. Finanzierung des Fahrradverkehrs

- u.a. GVFG, Finanzierungsinstrumente der Länder

5. Alltagsverkehr

- innerorts und außerorts, Abstellanlagen

6. Fahrradtourismus

- u.a. Bundesfernradwegenetz

7. Vernetzung der Verkehrsträger

- Fahrrad und Öffentlicher Verkehr

8. Maßnahmen für mehr Sicherheit

- u.a. sichere Verkehrswege und Fahrzeuge

9. Forschungsaktivitäten

- neue Forschungsakzente

10. Imagekampagne „Fahrrad“

- Ideenbörse

11. Effiziente Koordinierung der Radverkehrsplanung

- Bund-Länder-Arbeitskreis, Erfolgskontrollen

12. Sammlung guter Beispiele

Fahrradverkehr in den Niederlanden

Ziele des Masterplan Fiets

Mobilität: Umstieg vom Auto aufs Fahrrad

- Steigerung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer um 30 % (1986 – 2010).
- Zunahme der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz um 50% (1986 – 2010)
- Reduzierung der Reisezeiten bei Wegen mit dem Fahrrad um 20% (1986 – 2010).

Systemverknüpfung:

Umstieg vom Auto auf ÖPNV + Fahrrad

- Durch optimierte Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV soll die Zahl der mit der Eisenbahn zurückgelegten Wege zwischen 1990 und 2010 um 15% steigen.

Verbesserung der Verkehrssicherheit:

- Reduzierung der bei Verkehrsunfällen getöteten Radfahrer bis 1995 um 15% bzw. um 50% bis 2010 (im Vergleich zu 1986).
- Reduzierung der bei Verkehrsunfällen verletzten Radfahrer bis 1995 um 10% bzw. um 40% bis 2010 (im Vergleich zu 1986)

Vorbeugung vor Fahrraddiebstählen

- Wesentliche Abnahme der Fahrraddiebstähle zwischen 1990 und 2010

Verbesserung der Kommunikation

- 1995 soll die Radverkehrspolitik integraler Bestandteil sämtlicher Verkehrspläne auf allen politischen Ebenen sein
- Bis 1995 soll die Öffentlichkeit umfassend über die Vor- und Nachteile des Radfahrens gegenüber anderen Verkehrsprojekten informiert sein.
- Bis 1995 sollen die Ergebnisse von Pilotprojekten und Untersuchungen ausgewertet sein.

Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW

10 Bausteine für die Radverkehrsförderung

1. Radwege an Bundes- und Landesstraßen
2. Radverkehrsanlagen in kommunaler Zuständigkeit
3. Landesweites Radverkehrsnetz
4. AG Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden
5. Fahrrad im Umweltverbund
6. Fahrradstationen
7. Fahrradparken
8. Fahrradtourismus
9. Verkehrssicherheit, Verkehrsaufklärung und –erziehung
10. Information und Kommunikation

**Vernetzung der Bausteine im Sinne einer Förderung des
“Radverkehrs als System“**

Betriebliche Konzepte

Fahrradfreundliches Konzept für den Berufsverkehr

- Träger** Ciba Geigy (heute Novartis): Chemieindustrie in Basel
- Angebote**
- **3500 dezentrale und zu 95% überdachte Fahrradabstellplätze** in der Nähe der Arbeitsplätze.
 - **Umkleieräume, Duschen/Waschräume, Kleideraufbewahrung.**
 - **erleichterte Einfahrt** in den Betrieben durch elektronisch gesteuerte Veloschleusen
 - Festlegung von **Velorouten** und **Entschärfung gefährlicher Verkehrssituationen** im Umfeld des Werksgeländes in Kooperation mit der Polizei und Baudepartement.
 - **Arbeitsgruppe** zum Thema „Velo im und um das Werk“.
 - **firmeneigene Fahrradwerkstatt.**
- Einzelaktionen**
- Tauschaktion **„Parkplatz gegen ein Velo“** (1989): 400 Mitarbeiter tauschten Firmenparkplatz gegen ein neues Sportrad.
 - **Mitarbeiterbefragung** zur Fahrradnutzung (1995), Teilnehmer erhielten kostenlos die Velo-Vignette '95 (Haftpflichtversicherung).
 - **vielseitige Kooperationen** u. a. „Velo-Tage“ (seit 1979) in Zusammenarbeit mit Behörden, Versicherungen, Verbänden.

	1979	1995
Mitarbeiter	12.400	10.400
Velofahrer	500 (4%)	2.755 (26%)
Ganzjahresfahrer	80 (0,6%)	1.235 (12%)
Firmenvelos	360	1.600
Veloständer	400 (zentral)	3.500 (dezentral)
- überdacht	350 (88%)	3.350 (95%)
Autoparkplätze	4.200	3.250

Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW

Fahrradnutzung und Unfallgeschehen

