

# FahrRad!

Das Info-Magazin zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002–2012

Ausgabe 05 Januar 07



## Liebe Leserinnen, liebe Leser!

„Stau auf der Veloroute B2 von Zehlendorf in die Innenstadt“ – sind das die Verkehrsmeldungen im Verkehrsfunk der Zukunft? Wie werden sich unsere Städte zukünftig weiterentwickeln? Wird die Trendumkehr im Mobilitätsverhalten hin zu den nichtmotorisierten Verkehrsmitteln erfolgreich umzusetzen sein?

In dieser Ausgabe des Magazins „FahrRad!“ stellen wir Ihnen Ideen für Ihre Radverkehrsförderung vor, die diese Trendwende unterstützen und zur Entwicklung einer lebenswerten Stadt der Zukunft beitragen. Eine interessante und anregende Lektüre wünscht Ihnen

Ihre Redaktion

## In dieser Ausgabe der FahrRad! finden Sie folgende Themen:

- Radverkehr und Stadtentwicklung: Das Fahrrad – unverzichtbar für den Erhalt vitaler und attraktiver Innenstädte.
- Der Kongress naht: Konferenz Velo-city 2007 in München. Die Fahrradwelt „zu Gast bei Freunden“ in der bayrischen Metropole
- Praxis-Beispiele  
... und gewonnen hat ...  
Der Radverkehr gewinnt bei „best for bike“ immer!

# Radverkehr und Stadtentwicklung

Das Fahrrad – unverzichtbar für den Erhalt vitaler und attraktiver Innenstädte.



➤ Immer weniger Menschen wohnen in Deutschlands Innenstädten. Gleichzeitig sehen sich die innerstädtischen Geschäfte einem zunehmenden Konkurrenzdruck durch Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ ausgesetzt. Keine Frage: Einen staufreien Anschluss an das überörtliche Straßennetz und zielnahe Gratisparkplätze in Hülle und Fülle kann kein städtisches Zentrum bieten. Eine weitere Flächenumverteilung zu Gunsten des fahrenden und ruhenden Autover-

➔ Die Umweltorganisation der Vereinten Nationen (UNEP) und die Internationale Vereinigung der Gartenbauamtsleiter verleihen jährlich den LivCom-Award für die „lebenswerteste Stadt der Welt“, den Münster in der Kategorie der Städte mit 200.000 bis 750.000 Einwohnern 2004 gewann. Dass Münster gleichzeitig Deutschlands „Fahrradhauptstadt“ ist, dürfte kein Zufall sein, erspart der hohe Radverkehrsanteil doch eine Menge Belastungen durch den Autoverkehr und trägt so entscheidend zur Lebensqualität bei.

kehrs könnte dessen Probleme kaum lösen, würde aber viel von dem, was die Attraktivität und Lebensqualität der Innenstädte ausmacht, zerstören.

Konkurrieren können die Innenstädte nur mit der Pflege ihrer attraktiven urbanen

Strukturen. Dabei spielt das Fahrrad als hochflexibles und flächensparendes Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle.

Um relevante Verkehrsanteile auf das Fahrrad zu verlagern, ist es erforderlich, auch etwas längere Strecken für Radfahrer attraktiv zu machen. Während in Deutschland im Allgemeinen nur der Entfernungsbereich bis 5 km als verlagerbarer „Kurzstreckenverkehr“ angesehen wird, setzen Planer und Mobilitätsforscher im „Fahrradland“ Niederlande diesen Wert einheitlich bei 7,5 km an. Als Radius um ein städtisches Zentrum bedeutet dieser Unterschied mehr als eine Flächenverdoppelung des Einzugsbereichs.

## Komfortable Radverkehrsachsen nötig

Damit Radverkehr auf diesen Distanzen funktionieren kann, bedarf es komfortabel ausgebauter Radverkehrsachsen aus den stadtnahen Bereichen in die Zentren, auf denen man störungsarm und zügig längere Strecken zurücklegen kann. Ideal sind autofreie Achsen, z. B. entlang von Bahnstrecken oder Gewässern. Große Chancen bieten ehemalige Bahntrassen (z. B. alte Industriebahnen), die oft bis in die Zentren hineinführen.

Störungsarm bedeutet auch, dass eine Radverkehrshauptachse nicht an jeder Nebenstraßenquerung untergeordnet sein darf. Hier muss sich der Netzgedanke durchsetzen, d. h.,

dass die Netzbedeutung einer Verkehrsachse über die Vorrangregelung entscheidet, nicht das Verkehrsmittel.

Auch im Zuge von (Haupt-)Verkehrsstraßen lassen sich attraktive Radverkehrsachsen schaffen. Neben einer nutzergerechten

➔ In Offenbach verbindet ein Radweg auf der ehemaligen Industriebahntrasse, schnell und unbelästigt vom Autoverkehr, wichtige Ziele in Offenbach untereinander und mit den angrenzenden Wohngebieten. Insbesondere bildet er eine Alternativroute zu den viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Ob als schnelle sichere Stadtteilverbindung für den Radfahrer, als Ausflugsziel oder als bequemer Fußweg zum Einkauf – die Nutzungsmöglichkeiten sind vielfältig. Informationen unter: [www.offenbach.de](http://www.offenbach.de), dort im Suchen-Feld den Begriff *ibahnfaltblatt.pdf* eingeben.

Dimensionierung geht es vor allem um eine geradlinige, sichere und störungsarme Führung in den Knotenpunkten. Abgesetzte Führungen mit mehrfachen Stopps an einer Kreuzung sind nicht nur unkomfortabel, sondern auch ebenso konfliktbehaftet wie Führungen gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr.

Bewährt haben sich innerorts markierte Führungen im Fahrbahnraum. Mit ihnen können schnell und kostengünstig sichere

und attraktive Lückenschlüsse geschaffen werden. Die damit verbundene geradlinige Querung von Kreuzungen und die direkten Linksabbiegemöglichkeiten schätzen Radfahrer sehr.

→ Die Stadt Bremen hat ein Sofortprogramm zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt aufgelegt, das zum Ziel hat, die Infrastruktur kontinuierlich zu verbessern. Dazu werden z. B. Radwege angelegt, Abstellanlagen aufgestellt und Einbahnstraßen geöffnet. Nähere Informationen finden Sie unter: [www.baumwelt.bremen.de/Kap5/bremen\\_faehrt\\_rad/sofortprogramm.html](http://www.baumwelt.bremen.de/Kap5/bremen_faehrt_rad/sofortprogramm.html)

Einbahnstraßen sollten, wann immer möglich, für gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden. Fußgängerzonen sind daraufhin zu prüfen, ob eine Öffnung für den Radverkehr – zumindest zeitlich und/oder räumlich beschränkt – vertretbar ist. Nur mit diesen Maßnahmen kann der Radverkehr seinen stärksten Trumpf ausspielen: die direkte Erreichbarkeit von Zielen.

## Schwachpunkt Fahrradparken

Meist fehlt es in den Innenstädten noch an geeigneten Fahrradparkmöglichkeiten, an denen Räder diebstahlgeschützt und ohne die Gefahr von Beschädigungen sicher abgestellt werden können. Statt einfacher „Felgenklemmen“ können Geschäftsleute ihrer Kundschaft auch hochwertige Abstellanlagen modernen Standards anbieten. Ungeahnte Chancen bieten viele innerstädtische Parkhäuser: Ein paar helle Stellplätze in Sichtweite des Parkwächters lassen sich bei überschaubarem Aufwand mit einigen Reihen guter Fahrradständer in eine attraktive Fahr-

→ In Eingangsbereichen von Parkhäusern bietet sich häufig eine Möglichkeit, Fahrradabstellanlagen trocken und diebstahlgeschützt unterzubringen. Je nach Flächenverfügbarkeit können auch Fahrradboxen aufgestellt werden. Ein weiterer Service wird durch die Aufstellung von Schließfächern geboten, in denen eingekaufte Waren bis zur Weiterfahrt sicher abgelegt werden können.



radparkmöglichkeit umwandeln. Und wenn dann noch ein paar Schließfächer mit Pfandmünzschloss dazugestellt werden, wird auch nicht mehr der Kofferraum als Zwischenlager für größere Einkäufe benötigt.

Den Organisationen des Handels (Einzelhandelsverbände, City-Marketing-Gesellschaften etc.) kommt dabei eine Schlüsselrolle als Multiplikatoren zu. In der Regel fehlt es nicht an gutem Willen, sondern nur an Problembewusstsein und Fachwissen für gute und oftmals einfache Lösungen. Vorhandene Strukturen der Zusammenarbeit können zum Einsatz kommen, etwa bei gemeinschaftlich oder auf Gegenseitigkeit organisierter Gepäckaufbewahrung und Lieferservice.

Viele innerstädtische Wohnhäuser haben keine leicht zugänglichen und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten. Mit gemeinschaftlich genutzten „Fahrradhäuschen“ im öffentlichen Raum – in Hamburg und Dortmund seit Jahren bewährt – kann dieses Problem gelöst werden: ein Beitrag zur Attraktivierung des Wohnens in der Innenstadt.

→ Rund 350 Fahrrad-Häuschen gibt es in Hamburg. Der VCD Dortmund hat die Idee der Hamburger Fahrrad-Häuschen aufgegriffen. In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung wurden mittlerweile sieben Häuser errichtet. Eine Broschüre informiert über diese interessante Fahrradparkmöglichkeit. Informationen dazu finden Sie im Internet: [www.vcd-dortmund.de](http://www.vcd-dortmund.de)



## Fahrrad und öffentlicher Verkehr: ein unschlagbares Team

Große Verlagerungspotenziale bestehen beim motorisierten Berufsverkehr. Das Fahrrad sorgt für die individuelle Flächenschließung am Wohnort und öffentliche Verkehrsmittel bringen Pendler schnell in die Innenstädte. Voraussetzung sind sichere Ab-

stellmöglichkeiten an der Starthaltestelle, am besten natürlich eine bewachte Fahrradstation oder abschließbare Fahrradboxen. Gibt es auch am Zielbahnhof eine Radstation, steht dort das Zweirad sicher über Nacht und der Arbeitsplatz ist schnell erreicht.

Gut ein Jahrzehnt nach Beginn der gezielten Förderung von Fahrradstationen gibt es z. B. in NRW mittlerweile 54 Radstationen – mehr als drei Viertel aller deutschen Fahrradstationen. Als Mindestservice bieten diese bewachtes und witterungsgeschütztes Fahrradparken, Fahrradvermietung und Reparaturservice. Örtlich unterschiedlich werden weitere Dienstleistungen angeboten bis hin zum kompletten Fahrradladen.

## Auch Kunden fahren Rad

Die Bedeutung des Radverkehrs beim Einkaufsverkehr wird häufig unterschätzt: 51 % der Einwohner von Städten bis 50.000 Einwohner gehen zu Fuß oder fahren mit dem Rad zum Einkaufen (Handelsverband BAG).

→ Die Kreisgruppe des BUND in Kiel hat 2003 ein ganzes Aktionspaket zur Förderung der Fahrradnutzung im Einkaufsverkehr aufgelegt. Zielgruppe waren sowohl die Kunden als auch die Einzelhändler. Der Einzelhandel unterstützte die Aktionen mit Rabatten und Sonderaktionen für Fahrradkunden. Nähere Informationen unter: [www.bund-kiel.net](http://www.bund-kiel.net)

In Göttingen werden nach einer Haushaltsbefragung 1999 sogar 30% der Einkaufswege in die Innenstadt mit dem Rad unternommen (Auto 21%). Und nach einer Studie aus Breda kommen Radfahrer häufiger in die Innenstadt als Autofahrer und geben insgesamt mehr Geld aus. Um aber das Potenzial des Einkaufsradverkehrs auszuschöpfen, ist über eine komfortable Infrastruktur hinaus ein zielgerichtetes Marketing in Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel erforderlich.

## Fazit

Ein hoher Radverkehrsanteil trägt wesentlich zu einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität bei und schafft auch Platz für den für das Funktionieren der Innenstädte unverzichtbaren Autoverkehr. Radverkehr macht Wohnquartiere und Innenstädte attraktiv und lebendig. Er ist neben dem Zufußgehen die günstigste, sozialste und nachhaltigste Form der Mobilität überhaupt. Gerade Kinder und ältere Menschen sind aber auf sichere und komfortable Radverkehrsanlagen angewiesen. Es gilt dem Radverkehr wieder mehr Platz im öffentlichen Raum zu geben und durchgehende Radverkehrsnetze ohne Barrieren anzubieten, die auch nachts sicher zu befahren sind.

# Der Kongress naht: Konferenz Velo-city 2007 in München

## Die Fahrradwelt „zu Gast bei Freunden“ in der bayrischen Metropole

Das Call for Papers zur internationalen Fahrrad-Konferenz Velo-city 2007 ist auf große Resonanz gestoßen: Ca. 300 Kurzfassungen potenzieller Referentinnen und Referenten aus über 40 Ländern gingen bis zur Deadline beim Velo-city-Office ein. Das Velo-city-2007-Programmkomitee tagte im September 2006 in München und traf eine Auswahl der Referentinnen und Referenten für die Konferenz, die vom 12. bis 15.06.2007 in München stattfinden wird.

Allen Einsenderinnen und Einsendern gilt schon heute für das erwiesene Engagement der herzliche Dank der Veranstalter.

Neben hochkarätig besetzten Plenarien zu Themen nationaler Strategien der Radverkehrsförderung erwarten Sie auf der Konferenz Velo-city 2007 mehr als 160 Vorträge mit Best-Practice-Beispielen internationaler



Radverkehrsförderung sowie ca. 80 Poster-Präsentationen.

Velo-city 2007 ist für München/Deutschland mehr als eine Konferenz: Velo-city 2007 in München ist der Auftakt eines Prozesses für mehr nachhaltige Mobilität auf unseren Straßen. Zahlreiche Angebote richten sich daher neben den Kongressteilnehmerinnen und Kongressteilnehmern auch an die Bürgerinnen und Bürger, um zur Förderung des

Radverkehrs zu motivieren und zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen zu animieren.

Die Stadt München lädt daher alle täglich mit den Themenfeldern der Radverkehrsförderung Befassten ein, an Velo-city 2007 in München teilzunehmen und das internationale Netzwerk zu nutzen.

Wir würden uns freuen, Sie auf der Velo-city 2007 begrüßen zu können. Weiterführende Informationen erhalten Sie beim

Velo-city-2007-Office,  
c/o Stadt- und  
Verkehrsplanungsbüro Kaulen  
Deliusstraße 2, 52064 Aachen  
Tel. 0241/33444,  
E-Mail: info@velo-city2007.com  
sowie im Internet unter:  
www.velo-city2007.com



→ Ulrich Kasparick, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, gratuliert Münchens Oberbürgermeister Christian Ude als fahrradfreundlichster Persönlichkeit des Jahres. Ude wurde u.a. dafür ausge-

zeichnet, dass er die Konferenz Velo-city nach München geholt hat. Zuvor hatte Ulrich Kasparick bereits Wesels Bürgermeisterin Ulrike Westkamp für das fahrradfreundlichste Projekt des Jahres, die Lippefähre in Wesel, ausgezeichnet.

### Praxis-Beispiele

## ... und gewonnen hat ...

### Der Radverkehr gewinnt bei „best for bike“ immer!

Vor der imposanten Kulisse von rund 500 Gästen aus Politik, Verwaltung und interessierten Kreisen wurden auch 2006 wieder die fahrradfreundlichste Entscheidung und die fahrradfreundlichste Persönlichkeit ausgezeichnet. In einer bundesweiten Abstimmung wurde die Lippefähre in Wesel zum fahrradfreundlichsten Projekt gewählt. Wesels Bürgermeisterin Ulrike Westkamp erhielt aus den Händen von Ulrich Kasparick, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, die Auszeichnung. Ulrich Kasparick gratulierte herzlich und verwies auf die Bedeutung des Nationalen Radverkehrsplans. „Als Verkehrsmittel für den Alltag verdient das Fahrrad die gleiche Aufmerksamkeit, die allen anderen Verkehrsmitteln so selbstverständlich zukommt. Radfahren ist eine Form



der Mobilität, die nur geringe Flächen verbraucht, keine Schadstoffe emittiert, keine Lärmmissionen verursacht und zudem noch gesundheitsfördernd ist“, betonte der Staatssekretär.

Als fahrradfreundlichste Persönlichkeit wurde Münchens Oberbürgermeister Christian Ude ausgezeichnet, der vor einigen Jahren bereits als Autor des Buches „Stadtradeln“ für Aufmerksamkeit gesorgt hatte. Mit seinem neuen Vorhaben wird er zusammen mit Bürgermeister Monatzeder wieder für Furore sorgen: der Kongress Velo-City 2007 wird stellvertretend für die Bundesrepublik Deutschland in München veranstaltet.

Informationen über die „best for bike“-Projekte stehen im Internet zum Download bereit: [www.best-for-bike.de](http://www.best-for-bike.de)  
[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

### Herausgeber



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Referat SW 24  
Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin  
E-Mail: [info-nrvp@bmvbs.bund.de](mailto:info-nrvp@bmvbs.bund.de)  
[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

### Redaktion, Gestaltung und Realisation

**P3** P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln  
E-Mail: [info@p3-agentur.de](mailto:info@p3-agentur.de)  
[www.p3-agentur.de](http://www.p3-agentur.de)

### Mit freundlicher Unterstützung

