



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

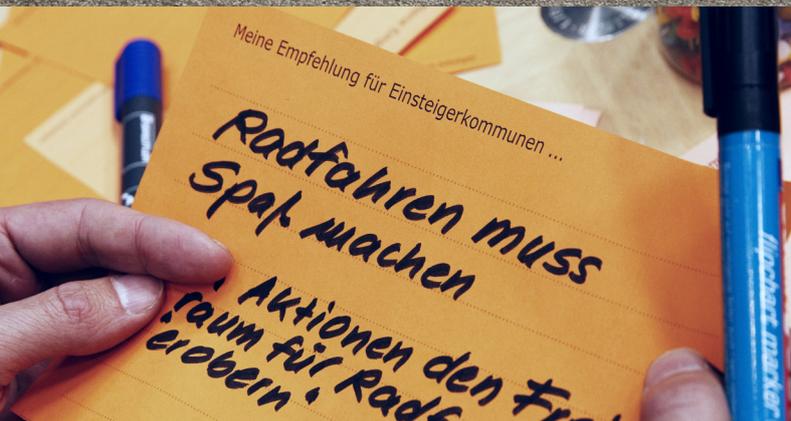


3. Nationaler Radverkehrskongress

Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln

13.–14. Mai 2013 in Münster

Dokumentation





Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



3. Nationaler Radverkehrskongress

Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln

13.–14. Mai 2013 in Münster

Dokumentation

Inhaltsverzeichnis

Eröffnung des 3. Nationalen Radverkehrskongresses durch Dr. Peter Ramsauer MdB Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	3
Grußwort von Michael Groschek Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.....	5
Grußwort von Markus Lewe Oberbürgermeister der Stadt Münster	6
Bike Smart! The Rise of Two-Wheeled Transit in New York City. Impulsvortrag von Robin Lester Kenton, Director of Strategic Communications for New York City, Department of Transportation (DOT).....	7
Radfahren in Metropolen – Robin Lester Kenton im Gespräch mit Steffi Neu	9
Programm des 3. Nationalen Radverkehrskongresses	12
Forum 1 Gut geplant und mitgedacht – Integrierte Radverkehrsplanung und -konzeption	14
Forum 2 Radfahren leicht gemacht – Infrastruktur fahrradfreundlich und bezahlbar gestalten	18
Forum 3 Sicher mit dem Rad ans Ziel – Erkenntnisse und Innovationen zur Radverkehrssicherheit.....	22
Forum 4 Radfahren erfolgreich kommunizieren – Strategien für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit.....	26
Forum 5 Mit dem Rad auf Tour – Chancen und Herausforderungen des Radtourismus	30
Forum 6 Elektromobil in der Stadt – Potenziale von Pedelecs im Alltags- und Wirtschaftsverkehr	32
Forum 7 Richtig verbunden: Radverkehr und ÖPNV – Inter- und Multitmodalität als Trend	35
Forum 8 Wissen macht mobil – Wege der Mobilitätsbildung für alle.....	38
„Ideenwand“ für Einsteigerkommunen.....	41
Der Deutsche Fahrradpreis 2013	42
Diskussionsrunde: Qualitäten schaffen und sichern.....	44
„Rücksicht im Straßenverkehr“ - Übergabe der Kampagne	48
Verabschiedung	49
Interessante Links im Internet.....	50

Eröffnung des 3. Nationalen Radverkehrskongresses

Dr. Peter Ramsauer MdB
Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Sehr geehrte Damen und Herren,
Freunde und Förderer des Radfahrens,

ich begrüße Sie herzlich zu unserem nun schon dritten Nationalen Radverkehrskongress.

Münster ist nicht nur als Stadt des Westfälischen Friedens, sondern auch als moderne Fahrradhauptstadt deutschlandweit bekannt – also genau der richtige Ort, um intensiv darüber zu diskutieren, wie wir gemeinsam den Radverkehr voranbringen können. Neben den Teilnehmern ist es vor allem die Organisation, die zum Erfolg einer solchen Veranstaltung beiträgt. Der Stadt Münster und dem Land Nordrhein-Westfalen als Gastgeber für unseren Kongress gilt daher mein besonderer Dank!

Radverkehr hat für den Bund einen hohen Stellenwert

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in unserem Land dar. Als Verkehrsmittel erzielt er positive Effekte für die Umwelt, aber auch für die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Das Fahrrad macht keinen Lärm, verursacht keine Emissionen, braucht weniger Verkehrsfläche und das Radfahren fördert zudem unsere Gesundheit. Darüber hinaus hat es den

Vorteil auch unabhängig von Alter und Einkommen für alle Menschen nutzbar zu sein. Mit all diesen positiven Effekten liefert der Radverkehr einen wichtigen Beitrag zu vielen aktuellen verkehrspolitischen, aber auch gesellschaftlichen Herausforderungen. Die Bundesregierung misst der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems deshalb einen hohen Stellenwert bei.

Radverkehrsförderung ist auch Mittelstandsförderung

Betrachtet man das Ergebnis aktueller bundesweiter Mobilitätsuntersuchungen liegt das Radfahren hoch im Trend. Demnach hat der Radverkehr mit einer Steigerung der Wegeanzahl um 17 Prozent, verglichen mit früheren Untersuchungen, den größten Zuwachs aller Verkehrsmittel zu verzeichnen.

Rein rechnerisch werden täglich rund 28 Millionen Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Betrachtet man jedoch die Gesamtzahl der Wege, werden in Deutschland lediglich 10 Prozent mit dem Rad zurückgelegt. Zum Beispiel werden mehr als 50 Prozent aller Fahrten unter fünf Kilometer Wegstrecke immer noch mit dem Auto zurückgelegt. Viele dieser Kurzstrecken könnten sicher auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Da schlummert also noch erhebliches Potenzial. Und durch eine stärkere Verbreitung von Pedelecs könnte das Rad sogar auf längeren Strecken eine größere Bedeutung erhalten.

Unter diesen Voraussetzungen kommt dem Radverkehr durchaus eine nicht unerhebliche wirtschaftliche Bedeutung





zu: Nach aktuellen Daten liegt der jährliche Gesamtumsatz der Fahrradbranche inklusive des Fahrrad-Tourismusbereichs insgesamt bei 16 Milliarden Euro und sichert über 278.000 Vollzeit-Arbeitsplätze. Zudem unterstützt der Radverkehr die lokale Wirtschaft, denn es sind überwiegend mittelständische Unternehmen, die vom Rad als Verkehrsmittel profitieren. Radverkehrsförderung ist also zugleich auch Mittelstandsförderung.

Der Nationale Radverkehrsplan 2020

Die Förderung des Radverkehrs ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen sowie auch von zahlreichen gesellschaftlichen Akteuren. „Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, der Titel unseres Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP), ist daher Programm.

Neben vielen Maßnahmen zur Verkehrsplanung, Infrastruktur und Sicherheitstechnik findet sich darin auch der sehr wichtige Bereich der Verkehrssicherheit. Analog zu unserem Verkehrssicherheitsprogramm aus dem Jahre 2011 haben wir im NRVP unsere Initiative für mehr Rücksicht im Straßenverkehr aufgenommen. Dabei geht es uns darum, ohne „erhobenen Zeigefinger“ an den gesunden Menschenverstand zu appellieren und zu grundsätzlichem rücksichtsvollem Verhalten zu motivieren: Weg von der Konfrontation, hin zu mehr Miteinander. Das gilt natürlich für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen!

Den bisherigen Nationalen Radverkehrsplan hat der Bund mit der Erarbeitung des neuen NRVP 2020 nicht nur fortgeschrieben, sondern qualitativ weiterentwickelt. Mit grundsätzlichen Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre wollen wir auch den Radverkehr

im ländlichen Raum als gleichberechtigtes Verkehrsmittel fördern. Auch zur Lösung von Kapazitätsproblemen in den Städten oder der zunehmenden Elektromobilität im Radverkehr tragen die Leitlinien bei. Der Bund versteht sich als Moderator, Koordinator und Impulsgeber der Radverkehrsförderung.

Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik

Denn der Radverkehr ist Bestandteil unserer integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Dazu gehört die Verknüpfung der Verkehrspolitik mit wichtigen gesellschaftlichen Zielen wie zum Beispiel dem Klima- und Umweltschutz, der Stadtentwicklung oder der Gesundheitsförderung. Darüber hinaus engagieren wir uns innerhalb unserer konkreten Zuständigkeiten auch finanziell: Über 70 Millionen Euro im Jahr investieren wir in den Bau von Radwegen entlang der Bundesverkehrswege. Nebenbei sei erwähnt, dass der Bund den Ländern im Rahmen des Entflechtungsgesetzes jährlich so genannte Kompensationsmittel aus dem Bundeshaushalt u.a. zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung stellt; derzeit jährlich 1,336 Mrd. Euro. Sie dienen allgemein der Finanzierung von Investitionen in den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau, können aber auch für die Radverkehrsinfrastruktur verwendet werden. Entscheidend ist dafür jedoch die Bereitschaft in den einzelnen Bundesländern, diese Mittel entsprechend auch einzusetzen.

Nationaler Radverkehrskongress 2013

Der 3. Nationale Radverkehrskongress ist ein wichtiger Baustein zur Umsetzung des NRVP 2020. Hier in Münster steht also die Frage im Mittelpunkt, wie wir Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, sicherer und attraktiver machen können. Als besonderer Höhepunkt wird heute am Abend der „Deutsche Fahrradpreis 2013“ in den Kategorien „fahrradfreundlichste Entscheidungen“ und „fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ verliehen. Den Gewinnern sage ich im Vorfeld schon ein herzliches „Vergelt's Gott“ – als Dank für ihr besonderes Engagement.

Hiermit eröffne ich den Kongress und wünsche Ihnen allen heute und morgen interessante und ergebnisreiche Diskussionen.

Grußwort

Michael Groschek
Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum dritten Mal findet der Kongress nun endlich in der Hauptstadt statt, denn Münster ist die Hauptstadt der Nahmobilität. Ich heiße Sie herzlich willkommen in der Hauptstadt der Radfahrerinnen und Radfahrer.

Fast 40 Prozent Radanteil innerorts ist deutschlandweit spitze und wird europaweit nur noch von Kopenhagen gehalten. Dies macht deutlich: Wenn der politische Wille und das gesellschaftliche Klima stimmen, machen Mut und langer Atem viel möglich.

Deshalb gratulieren wir Herrn Oberbürgermeister Lewe zu diesen Leistungen und sagen Ihnen, dass das Land Nordrhein-Westfalen Sie weiterhin bei Ihren Bemühungen unterstützen wird. Wir brauchen nämlich Vorbilder! Auf die Bedeutung des Radfahrens kann man nicht oft genug hinweisen. Dabei geht es vor allem um drei Dinge.

Erstens: „Platz da!“ Selbstbewusst den Radverkehr im Straßenraum als Teil der Nahmobilität sichtbar machen. Wo Radverkehr an den Rand gedrängt wird, wo er als Parkplatzhindernis begriffen wird, hat er keine gute Zukunft. Wir müssen selbstbewusst Flächen zusätzlich behaupten für den Radverkehr, ansonsten bleibt vieles ein Lippenbekenntnis. Daran müssen wir uns messen lassen.

Zweitens: „Geld her!“ Ohne Geld bleibt alles ein frommer Wunsch. Nordrhein-Westfalen gibt 23 Millionen Euro in diesem Jahr für den Radverkehr aus. Das ist eigentlich zu wenig, gemessen an dem, was nottut. Aber wir haben in Nordrhein-Westfalen, wie in ganz Deutschland, ein großes Problem mit der Infrastruktur. Dort wurde in den letzten zehn Jahren viel versäumt, deshalb kommt das, was zukünftig wichtig ist, bisher viel zu kurz: Wir reden über den Reparaturstau und müssten in die Mobilität 2.0 investieren. Wir brauchen eine Perspektive, die begreift, dass der Zündschlüssel der Zukunft das Smartphone ist, dass es darum gehen muss, möglichst intelligent und sinnvoll verknüpft, unterschiedliche Verkehrsmittel zu unterschiedlichen Anlässen zu nutzen. Daher muss mehr Geld in die Nahmobilität investiert werden.

Drittens: Ein gemeinsames Bekenntnis, dass wir die Nahmobilität ausbauen wollen. In Nordrhein-Westfalen sind wir stolz darauf, Nahmobilitätsland Nummer eins zu sein und das wollen wir weiter ausbauen. Wir werden unsere Quartiersperspektive bei der Wohnraumförderung, bei der Stadtentwicklung verknüpfen mit einer Verkehrsoffensive, die begreift, dass Fußgänger und Radfahrer mindestens so wichtig sind wie die stoßstangentragenden vierrädrigen Mobile. Deshalb kommt es darauf an, in den Quartieren alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt zu berücksichtigen. Wo ich Barrieren abbaue, schaffe ich auch Platz und angenehme Mobilität für die, die auf zwei Rädern oder mit dem Rollator mobil sein wollen.

Neben New York ist auch London ein gutes Beispiel hierfür. Boris Johnson, der dortige Bürgermeister, hat das neue Jahr mit einer guten Botschaft für die Nahmobilität begonnen, indem er sich vorgenommen hat, eine Milliarde britische Pfund zu investieren, um den Radverkehr zum innerstädtischen Verkehr Nummer eins zu machen.

Lassen Sie uns gemeinsam, Bund, Land und Gemeinden zusammen, mit so tollen Initiativen wie der AGFS dafür sorgen, nicht von London überflügelt zu werden, sondern von Münster zu lernen. Dies sollte unser gemeinsames nationales und regionales Ziel sein. In diesem Sinne Glück auf und viel Freude beim Radfahren!



Grußwort

Markus Lewe
Oberbürgermeister der Stadt Münster

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie ganz herzlich zum 3. Nationalen Radverkehrskongress in der Fahrradhauptstadt Deutschlands, in Münster. Dieser Titel ist kein offizieller und wird dennoch, als Ergebnis einer langen und systematischen Radverkehrsplanung und einer intensiven Beziehung unserer Stadt zum Fahrrad, überall fest mit unserer Stadt in Verbindung gebracht.

Bereits im Jahr 1948 wurde mit der Radverkehrsförderung in Münster begonnen und in den 60er Jahren als politisches Ziel formuliert. Heute fährt jede Münsteranerin und jeder Münsteraner im Schnitt eine Viertelstunde pro Tag Rad und 38 Prozent aller Wege werden mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt.

Die Beliebtheit des Fahrrades in Münster hat viele Gründe. Es ist schnell und preiswert; man entgeht dem Stop & Go, der Hektik und dem Staufrust nahezu komplett und trägt zum Klimaschutz bei. Zudem gewinnt der Berufsalltag durch das Radfahren an Lebensqualität und gibt Raum zur aktiven Auseinandersetzung mit der eigenen Umwelt. Als passionierter Radfahrer weiß ich, wovon ich rede.

Erleichtert wird die Freude am Radfahren in Münster durch ein stimmiges Gesamtkonzept mit zahlreichen fuß- und fahrradfreundlichen Maßnahmen, die die Münsteraner Radverkehrspolitik zu einem Exportprodukt machten und der Stadt bereits viele Auszeichnungen (zuletzt den Sieg beim Fahrradklimatest 2012) einbrachten.



Jedoch zeigt diese jüngste Auszeichnung auch, dass andere Städte inzwischen eigene Lösungen für den Radverkehr entwickelt und aufgeholt haben.

Uns ist daher klar, dass wir unsere Anstrengungen zu Förderung und Verbesserung des Radverkehrs intensivieren müssen, um zukünftig diese Spitzenposition zu halten. Dazu wollen und werden wir in Münster viele große und kleine Räder drehen. Einige wenige dieser Räder möchte ich im Folgenden beispielhaft ansprechen.

Hierzu gehören unter anderem die stetige Arbeit in der Unfallprävention und Steigerung der Verkehrssicherheit, die aktive Unterstützung bürgerschaftlichen Engagements, die Ergänzung der Infrastruktur (zusätzliche Velorouten und Fahrradstraßen), die Beseitigung von Engstellen, die Ergänzung der Radwegweisung, die Optimierung der Signalisierung für den Radverkehr, die Schaffung neuer Abstellanlagen sowie eine Vielzahl von Aktivitäten zu Marketing und Öffentlichkeitsarbeit (wie z.B. das Intelligent Energy Europe-Projekt „Bike the Track – Track the Bike“).

Dieser kurze und unvollständige Blick auf einige der bereits angegangenen und anstehenden Aufgaben macht eines deutlich: Münster wird weiterhin als visionärer Trendsetter neue, innovative Konzepte entwickeln und umsetzen, um den Radverkehr durch die zukünftigen Herausforderungen in eine sichere Zukunft zu führen.

Dass der 3. Nationale Radverkehrskongress in diesem Jahr in Münster stattfindet, ist für uns daher sowohl eine Anerkennung der bisherigen Leistungen für die Förderung des Radverkehrs als auch ein Ansporn unsere Bemühungen für den Radverkehr zu intensivieren.

Ich danke dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als Veranstalter und dem Land Nordrhein-Westfalen als gastgebendem Bundesland für die Ehre, diesen Kongress in Münster ausrichten zu dürfen und wünsche uns allen einen guten und erfolgreichen Kongress mit vielen interessanten und spannenden Foren und Veranstaltungen.

Getreu dem Motto des diesjährigen Radverkehrskongresses bin ich mir sicher, dass es uns gelingt, „den Radverkehr gemeinsam weiterzuentwickeln“.

Bike Smart! The Rise of Two-Wheeled Transit in New York City

Impulsvortrag von Frau Robin Lester Kenton,
Director of Strategic Communications for New York
City, Department of Transportation (DOT)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich sehr, hier bei Ihnen zu sein und bedanke mich recht herzlich für die Einladung.

Ich bin Direktorin für Strategische Kommunikation im Amt für Verkehrsplanung in New York City. Meine Arbeit verstehe ich als Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern. Zuständig bin ich für alle Marketingkampagnen, die Verkehrssicherheitsarbeit und ich betreue die Plattformen der sozialen Netzwerke im Radverkehr.

Im Bereich der Radverkehrsplanung können wir noch viel von Ihnen lernen, aber es ist uns in den letzten Jahren bereits gelungen, die Fahrradnutzung auf Alltagswegen in der New Yorker Bevölkerung erheblich zu steigern.

Zur Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung ist zunächst die Kenntnis der vorhandenen Hemmschwellen von großer Bedeutung. Einige möchte ich Ihnen nun gern darlegen. Obwohl New York die sicherste Großstadt in den USA ist, ist Fahrraddiebstahl dennoch ein häufig vorkommendes Delikt und für einen Fahrradeinsteiger kann die Frage nach einer sicheren Abstellmöglichkeit für das eigene Rad durchaus ein Nutzungshemmnis darstellen. Ein weiterer Punkt ist die Sicherheit im Verkehr und die Infrastruktur. Es gibt in New York wenig Radverkehrsinfrastruktur; bis vor ein paar Jahren gab es nahezu überhaupt keine Radwege. Gleichzeitig ist das Verkehrsaufkommen vor allem zur Hauptverkehrszeit so hoch, dass Radfahrerinnen und Radfahrer sich auf den Straßen unsicher fühlen und befürchten von Autofahrerinnen und Autofahrern übersehen zu werden. Hinzu kommt, dass die New Yorker Vorurteile gegenüber Radfahrenden aus der Vergangenheit haben. Bis vor ein paar Jahren sah man vor allem Fahrradkuriere, die durch ihr Auftreten (Verhalten, Ausstattung) vor allem Menschen, die seit der Kindheit nicht auf einem Rad gesessen hatten, ein negatives Bild von der Fahrradnutzung in New York vermittelten.

Zusätzlich zu einer fehlenden Infrastruktur auf den Straßen bildet auch der verfügbare Platz in den Wohnungen



ein Problem zur Fahrradnutzung. Viele New Yorkerinnen und New Yorker leben in Ein-Raum Apartments, in denen kein Platz zum Abstellen eines Fahrrads gegeben ist.

Den Startschuss zur aktiven Radverkehrsförderung gab Oberbürgermeister Bloomberg im Jahr 2007 mit seinem „PlaNYC“, einem Programm zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Ziel dieses Programms für das DOT war es, die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr um 50 Prozent zu reduzieren, Straßen als öffentlichen Raum für alle Nutzerinnen und Nutzer zu begreifen und auszubauen und die Nutzung des Fahrrads im Pendlerverkehr von 2007 bis 2012 zu verdoppeln.

Im Rahmen des Programms wurden Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßen entwickelt, in die auch der Radverkehr eingebettet ist. Gleichzeitig werden in diesem Rahmen auch Busspuren eingerichtet und Aufenthaltsflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger geschaffen. Das Herzstück unserer Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs ist das Radwegenetz. Von 1995 bis 2005 hat die Stadt New York 200 Meilen neue Radwege angelegt und von 2007 bis 2009 wurde diese Länge verdoppelt. Dabei wurden zunächst die bereits existierenden Radwege in den Bereichen, in denen bereits Rad gefahren wurde (Nord Brooklyn und das südliche Manhattan), miteinander vernetzt und von dort wurde das Netz in die südliche Bronx und das westliche Queens erweitert. Mit diesem Ausbau konnte ein erheblicher Anstieg in den Radverkehrszahlen sowie ein Rückgang der Unfallzahlen erreicht werden. So wurden z.B. auf der 9th Avenue in Manhattan Unfälle um 56 Prozent reduziert und die Radverkehrszahlen um 69 Prozent gesteigert. Die Maßnahmen konnten außerdem kostengünstig umgesetzt

werden, da sie zum größten Teil auf Markierungslösungen basieren. Begleitet wurde die Umgestaltung mit stetigen Berichten in den sozialen Netzwerken, um den Menschen Lust darauf zu machen, diese neuen Wege zu nutzen.

Zusätzlich zu den Fahrradwegen wurde auch das Abstellen der Räder an den Zielorten erleichtert. Hierzu wurden Haltebügel eingeführt und für Geschäfte die Möglichkeit geschaffen, auf Anfrage einen Kfz-Stellplatz vor der Tür in Fahrradabstellplätze umzuwandeln. Zusätzlich konnten seit 2009 die Eigentümer oder Manager von 800 Bürogebäuden dafür gewonnen werden, Parkmöglichkeiten (z.B. Fahrradkeller) in ihren Gebäuden einzurichten oder die Nutzung der Fahrstühle für Radfahrerinnen und Radfahrer freizugeben, damit diese ihre Räder mit ins Büro nehmen können.

Neben diesen Infrastrukturmaßnahmen setzt das DOT vor allem auf Kommunikation. Personal des DOT verteilt in jedem Frühling unter dem Motto „Ring the Spring“ kostenlos Fahrradklingeln und im Herbst Beleuchtung und nutzt die Gelegenheit, um mit den Radfahrern über das Thema Sicherheit ins Gespräch zu kommen.

Ein Fokus der Öffentlichkeitsarbeit liegt auf Familien als Zielgruppe. Bei „Bike Bonanza“ Events, die mit ehrenamtlichen Organisationen gemeinsam durchgeführt werden, können Eltern die Räder ihrer Kinder gegen ein kostenloses größeres Fahrrad eintauschen, die Kinder können das Radfahren trainieren und erhalten einen kostenlosen Helm. Ebenfalls mit ehrenamtlichen Organisationen als Partner wurde ein Helmprogramm aufgelegt, in dessen Rahmen 75.000 Helme an New Yorkerinnen und New Yorker jeden Alters verteilt wurden.

All diese Aktivitäten sind zusammengefasst unter dem Label „Bike smart“, das auch eine große Marketingkampagne und Materialien zur Öffentlichkeitsarbeit beinhaltet. So tragen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des DOT z.B. bei jedem Einsatz T-Shirts mit dem Label, die auch im Shop des DOT erworben werden können. Zusätzlich gibt es einen Fahrradführer der nützliche Tipps zur Radverkehrssicherheit und zur Nutzung der Infrastruktur enthält.

In einer Plakatkampagne wurden verschiedene Menschen aus New York auf ihren täglichen Wegen mit dem



Rad fotografiert, um zu zeigen, dass das Rad ein für jeden nutzbares schnelles Verkehrsmittel ist und, um das Image des Fahrrads zu steigern. Zusätzlich wurde eine Kampagne zur Rücksichtnahme durch Radfahrerinnen und Radfahrer durchgeführt, wofür Abbildungen angefertigt wurden, welche zur gegenseitigen Rücksichtnahme mahnen. Gleichzeitig wurden 26.000 Türsticker an Taxis verteilt, die den Fahrgast beim Aussteigen daran erinnern, auf den Radfahrer Rücksicht zu nehmen.

Social Media spielt eine große Rolle, um die Initiativen zur Radverkehrsförderung in der Bevölkerung bekannt zu machen. So werden aktuelle Maßnahmen auf Twitter oder Facebook dargestellt und den Menschen Möglichkeiten zum Diskutieren und Mitreden gegeben. Mittlerweile gibt es 25.000 Follower auf dem Twitter Account des DOT.

Das nächste große Projekt ist das im Jahr 2011 entwickelte Fahrradverleihsystem „Citi Bike“, das von privaten Partnern gesponsert wird und mit der Bevölkerung entwickelt wurde. In 400 öffentlichen Treffen und über eine Website konnten Bürgerinnen und Bürger Standortwünsche abgeben und sich mit den Rädern und dem System vorab vertraut machen. Im letzten Monat wurden die ersten Stationen aufgebaut und obwohl das System erst am 27. Mai an den Start geht, sind bereits 10.000 Mitgliedsausweise vergeben (eine Mitgliedschaft kostet 95 US-Dollar im Jahr).

Ich lade Sie herzlich ein, auch einmal nach New York zu kommen und das Radfahren dort auszuprobieren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Radfahren in Metropolen

Robin Lester Kenton, Director of Strategic Communications for New York City, Department of Transportation (DOT), im Gespräch mit Steffi Neu

Steffi Neu: Frau Lester Kenton, viele Menschen sind heute mit dem Ziel hier, den Radverkehrsanteil in den Städten, Kreisen und Gemeinden zu steigern. Wie haben Sie das in New York geschafft?

Robin Lester Kenton: Ein wichtiger Teil zur Steigerung des Radverkehrs in New York war das Markieren von Fahrradspuren auf den Straßen. Es war ein wichtiger Schlüssel, das Radfahren offensichtlich in den Straßenraum zu integrieren und den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmer präsent zu machen. Durch die grüne Farbe fallen die Markierungen direkt ins Auge und erregen Aufmerksamkeit. Ein weiterer Effekt der Fahrradspuren ist, dass die Menschen sich beim Radfahren sicherer fühlen, weil sie einen eigenen Raum haben. Dies gibt dem Einzelnen auch mehr Mut es auszuprobieren.

Nun ist New York aber eine dicht besiedelte Stadt. Wie haben Sie den Platz für Fahrradwege geschaffen?

Robin Lester Kenton: Interessanterweise sind viele unserer Straßen bereits sehr breit dimensioniert, so dass das Markieren einer Fahrradspur in vielen Fällen nicht zu einer großen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses führte. In manchen Straßen mussten wir jedoch Fahrspuren für den Kfz-Verkehr zugunsten der Fahrradspur reduzieren, wie in dem Fall des Prospect Park West, wo wir von drei auf zwei Kfz-Spuren reduziert haben. Die möglichen Beeinträchtigungen des Verkehrsgeschehens wurden in diesen Fällen vorab geprüft und dann erst die Markierung aufgetragen.

Beim Prospect Park West gab es sogar einen positiven Nebeneffekt durch die Fahrradspur. Wir hatten dort ein großes Problem mit überhöhten Geschwindigkeiten. Durch die Reduktion der Fahrspuren konnte auch die Durchschnittsgeschwindigkeit reduziert werden, was wiederum zu einem starken Rückgang der Unfallzahlen dort führte. Dies ist für eine Straße in einem großen Wohngebiet mit einem von New Yorks größten Parks ein wertvoller Nebeneffekt.

In Deutschland wird zum Thema Rücksichtnahme eine Initiative vom Bundesverkehrsministerium unterstützt.

Wie sieht es mit der gegenseitigen Rücksichtnahme in New York aus?

Robin Lester Kenton: Das ist eine gute Frage. Wir haben ein ähnliches Problem in New York. Viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer fahren sowohl Auto als auch Fahrrad und nehmen dennoch, egal mit welchem Verkehrsmittel sie sich bewegen, wenig Rücksicht auf die anderen. Zusätzlich gibt es natürlich auch Menschen, die nicht Rad fahren und wenig Rücksicht auf Radfahrerinnen und Radfahrer nehmen. Wir versuchen in Kampagnen humorvoll beiden Seiten zu kommunizieren, dass es wichtig ist, höflich und freundlich miteinander umzugehen.

Wie gehen Sie mit dem Thema Helm tragen um?

Robin Lester Kenton: Viele Menschen denken, dass Helme für Erwachsene nicht erforderlich sind, sondern nur für Kinder. Das ist eine schwierige Situation für die Kommunikation, denn wir versuchen, das Radfahren zu bewerben, indem wir kommunizieren, dass es eine sichere und komfortable Form der Mobilität ist.

Wir wollen es nicht als unsichere und gefährliche Mobilität darstellen, bei der man sich auf jeden Fall schützen muss, um die Hemmschwellen nicht zu vergrößern.

Also haben wir ein Programm gestartet, in dem wir versuchen, Lust auf das Tragen von Helmen zu machen, ohne den Sicherheitsaspekt zu stark in den Vordergrund zu stellen. Wir verteilen kostenlos Helme und möchten zeigen, dass es attraktiv ist, einen Helm zu tragen und dass diese



für alle Altersgruppen verfügbar sind. Außerdem haben wir in das neue Fahrradverleihsystem eine Aktion integriert, bei der jeder, der eine Mitgliedskarte erwirbt, gleichzeitig einen Gutschein über 10 Prozent Rabatt beim Kauf eines Helmes in einem lokalen Fahrradladen bekommt.

Frau Kenton, Sie wollen morgens mit diesem Kleid auf dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Wie machen Sie das?

Robin Lester Kenton: Nun, ich kann mit nahezu jedem Kleidungsstück Rad fahren, auch wenn ich dieses Kleid nicht im Büro trage. Eine Kollegin, die in ihrem Alltag ständig auch recht kurze Kleider trägt, kommt jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit. Es funktioniert also.

Außerdem habe ich ein Hollandrad, das auch in New York populär ist. Durch den tiefen Einstieg kann man das fast mit allen Kleidungsstücken fahren. Die Leihfahrräder

sind ebenfalls Räder mit einem tiefen Einstieg, damit man bequem in jedem Outfit fahren kann.

Kleidung ist aber auch Thema im Rahmen unseres Marketings auf den Social Media Seiten. Dort geben wir vor allem Frauen Tipps, wie sie z.B. mit einem Rock bequem fahren können. Dabei geht es auch darum, das Fahrrad als Accessoire zu vermarkten, das schick und in ist und in jede Lebenssituation passt.

Ich hatte Frau Kenton vorab gefragt, ob sie jemals von einem Hollandrad gehört hat und sie hat direkt gesagt: „Mein Hollandrad ist das Beste, was ich habe“. Die sind also schon angekommen in New York.

Herzlichen Dank Frau Lester Kenton, dass Sie gekommen sind. Die Einblicke in die Radverkehrsstrategie von New York City waren sehr interessant.



Impressionen und Stimmungen



Programm des 3. Nationalen Radverkehrskongresses

Montag, 13. Mai 2013

12.00–13.00 Uhr Teilnehmer(innen)registrierung mit Begrüßungsimbiss

13.00–14.30 Uhr **Eröffnungsplenum**

Moderation Steffi Neu

Eröffnung durch Dr. Peter Ramsauer, Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Grußworte von Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sowie Markus Lewe, Oberbürgermeister der Stadt Münster; Bike Smart! The rise of Two-Wheeled Transit in New York City – Impulsvortrag von Robin Lester Kenton, Director of Strategic Communications for New York City, Department of Transportation (DOT)

14.45–18.00 Uhr **Foren**

	Forum 1	Forum 2	Forum 3	Forum 4
Moderation	Gut geplant und mitgedacht Integrierte Radverkehrsplanung und -konzeption Carsten Hansen, Deutscher Städte- und Gemeindebund e. V.	Radfahren leicht gemacht Infrastruktur fahrradfreundlich und bezahlbar gestalten Axel Dörrie, Landeshauptstadt Potsdam	Sicher mit dem Rad ans Ziel Erkenntnisse und Innovationen zur Radverkehrssicherheit Markus Lerner, Bundesanstalt für Straßenwesen	Radfahren erfolgreich kommunizieren Strategien für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit Burkhard Stork, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Beitrag 1	Unterschiedliche Nutzergruppen und ihre Anforderungen an das Netz Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik	Der Umgang mit großen Radverkehrsmengen – das Beispiel Amsterdam Geert de Jong, Stadt Amsterdam	Potenzielle Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit Ulrike Hacke, Institut Wohnen und Umwelt	Gemeinsam für den Fuß- und Radverkehr werben – die AGFS Christine Fuchs, Vorstand der AGFS
Beitrag 2	Nahmobilität 2.0 – ein neuer Konzeptionsatz der AGFS Franz Linder, Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität / P3 Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln	Wettbewerb Radschnellwege NRW – Ziele, Qualitätsstandards, Inhalte Ulrich Malburg, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr Nordrhein-Westfalen	Radverkehrssicherheit aus Sicht der Kraftfahrzeugtechnik Thomas Unger, Allgemeiner Deutscher Automobilclub e. V.	Radfahren für den Klimaschutz – das Projekt Stadtradeln André Munro, Klima-Bündnis
Beitrag 3	Chancen des Radverkehrs zur Lärmreduzierung, Luftreinhaltung und zum Klimaschutz Simone Raskob, Stadt Essen	Innovative radverkehrsfördernde Infrastrukturen – am Beispiel der Stadt Lund Anna Karlsson, Stadt Lund	Objektive Sicherheit versus subjektives Sicherheitsgefühl Prof. Dr. Carmen Hagemeyer, Technische Universität Dresden	Erfolgsfaktor Kommunikation: Verkehrssozialisierung und Bewusstseinskampagnen Karl Reiter, Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research
16.00–16.30 Uhr	Kaffeepause			
Beitrag 4	Die neuen Hinweise zum Fahrradparken – Hintergründe und Perspektiven Uwe Petry, Planungsbüro VAR Darmstadt	Aufhebung der Benutzungspflicht und die Auswirkungen auf Baulastträgerschaft und Finanzierung Armin Netter, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen	Der Einfluss polizeilicher Überwachungsmaßnahmen auf das Unfallgeschehen mit Radfahrbeteiligung – Möglichkeiten und Grenzen Leitender Polizeidirektor Udo Weiss, Direktion Verkehr Polizei Münster	VeRa – Verknüpfte Routenplaner und Informationsdienste für Fahrradfahrer Reiner Dölger, Ministerium des Innern für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz
Beitrag 5	Die Berücksichtigung der Belange von Radfahrern bei Wohnbauprojekten am Beispiel der Stadt Wien Michael Szeiler, Rosinak & Partner Wien	Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur in Kommunen Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz	Wirksame Verkehrssicherheitsmaßnahmen – das Beispiel Münster Jörg Ortlepp, Unfallforschung der Versicherer	„Ich trag’ Helm“ – Aktion zur Erhöhung der Helmtragequote Daniel Schüle, Deutsche Verkehrswacht e. V.
18.30–22.00 Uhr	Abendveranstaltung Anschließend Diskussion in den einzelnen Foren			

Der Deutsche Fahrradpreis – best for bike 2013

Auszeichnung der fahrradfreundlichsten Entscheidung 2013 in den Kategorien Alltagsmobilität und Tourismus/Freizeit sowie der fahrradfreundlichsten Persönlichkeit 2013 durch Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; Christine Fuchs, Vorstand der AGFS

Anschließend Beisammensein der Konferenzteilnehmer mit Umrunk und Buffet

Dienstag, 14. Mai 2013

9.00–10.45 Uhr	Foren			
	Forum 5	Forum 6	Forum 7	Forum 8
	Mit dem Rad auf Tour Chancen und Herausforderungen des Radtourismus	Elektromobil in der Stadt Potenziale von Pedelecs im Alltags- und Wirtschaftsverkehr	Richtig verbunden: Radverkehr und ÖPNV Inter- und Multimodalität als Trend	Wissen macht mobil Wege der Mobilitätsbildung für alle
Moderation	Iris Hegemann, Deutscher Tourismusverband e. V.	Michael Adler, Agentur tippingpoints	Arne Koerdt, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg	Dr. Katrin Dziekan, Umweltbundesamt
Beitrag 1	Radverkehrspolitik aus europäischer Sicht - das Beispiel der EuroVelo-Route 13 Michael Cramer, Mitglied des Europäischen Parlaments (MdEP)	Förderung von Pedelecs auf Alltagswegen – der Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg Burkhard Horn, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin	Faktoren für eine multimodale Verkehrsmittelwahl – das Projekt USEmobility Jolanta Skalska, Allianz pro Schiene	Mobilitätsbildung als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagement Theo Jansen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg
Beitrag 2	ADFC Radreiseanalyse und Radverkehrsanalyse – Welche Kennzahlen braucht man im Radtourismus? Raimund Jennert, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.	Einstellungsorientierte Akzeptanzanalyse zur Elektromobilität im Fahrradverkehr Dr. Dirk Wittowsky, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung	Verknüpfung Pedelecs und ÖPNV im ländlichen Raum – das Beispiel Mettingen Werner Linnenbrink, Regionalverkehr Münsterland	Fahradmobilität und Mobilitätsbildung für Familien im ländlichen Raum – Chancen und Grenzen Melanie Herget, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel
Beitrag 3	Radverkehr versus Naturschutz? Horst Becker, PSTS im Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW	„Ich ersetze ein Auto“ – ein Forschungsprojekt zu Elektro-Lastenrädern Johannes Gruber, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	Das Verkehrsunternehmen als Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes Martin Röhrleef, üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	Das Projekt Schülerradroutenplaner Jens Vogel, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
10.45–11.15 Uhr	Anschließend Diskussion in den einzelnen Foren			
10.45–11.15 Uhr	Kaffeepause			
11.15–13.00 Uhr	Abschlussplenum			
Moderation	Steffi Neu			
	Qualitäten schaffen und sichern – Radverkehrsförderung bei Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern Diskussionsrunde mit Vertretern der Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Städte und Kommunen, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und der kommunalen Spitzenverbände			
	Übergabe der Rückblickkampagne von der Modellstadt Berlin an interessierte Städte in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)			
	Verabschiedung durch Birgitta Worringen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Leiterin der Unterabteilung Verkehr, Forschung; Radverkehrsbeauftragte			
13.00–14.00 Uhr	Mittagsimbiss und Ausklang			
	Anschließend Radtour(en)/angebot der Stadt Münster			

Forum 1

Gut geplant und mitgedacht



Unterschiedliche Nutzergruppen und ihre Anforderungen an das Netz

Tilman Bracher,
Deutsches Institut für Urbanistik (Difu)

Radfahrer sind keine einheitliche Gruppe. Sie haben je nach Altersstufe und ihren Umständen der Verkehrssozialisation (z.B. Großstadt, Stadtrand, Dorf, Landschaft, Urlaubsort) ganz unterschiedliche Fertigkeiten und Fähigkeiten. Es gibt Schnelle und Langsame, Erfahrene und Anfänger, Einzelne und Gruppen, Sichere und Unsichere, Sportliche und Unsportliche, Radler mit Normalrädern, Radfahrer mit Tandem, Anhängerfahrzeugen und Transporträdern.

Der NRVP 2020 zielt auf die flächendeckende Förderung des Radverkehrs in Städten und ländlichen Räumen und auf die stärkere Nutzung neuer Fahrzeugtypen wie Pedelecs und Lastenfahrräder, die schneller und breiter sind.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sehen dies bereits vor. „Neben den Anforderungen des alltäglichen zielgerichteten Radverkehrs, der schnelle und direkte Wege, z.B. zur Arbeitsstätte oder Ausbildungsstätte bevorzugt, sind die Anforderungen einzelner Nutzergruppen besonders zu berücksichtigen.

Die geforderten Grundmaße für Radverkehrsanlagen sind so bemessen, dass das Begegnen und Nebeneinanderfahren bei geringer Verkehrsstärke funktioniert. Da bei höherer Radverkehrsstärke Zuschläge erforderlich sind, reichen die Regelmaße für Radverkehrsanlagen in den Kommunen, die zu den Aufsteigern gehören und insbesondere bei den Vorreitern nicht mehr aus – während die Fahrbahnen der Straßen natürlich breit genug sind.

Schnelle Fahrräder und mehrspurige Fahrradanhänger gehören inzwischen zum Straßenbild. Fahrradrickschas in Touristenstädten und Lastenfahrräder im Wirtschaftsverkehr sind mittlerweile keine Ausnahmen mehr. Vor den Kindergärten und auf den für Familientouren gerne genutzten Radwegen sieht man Anhänger für Kinder und in den deutschen Haushalten gibt es mehr als eine Million Pedelecs. Davon sind 5-15 Prozent schnelle Pedelecs, für die es weder ein Kapitel im Technischen Regelwerk noch in der Straßenverkehrsordnung gibt.

Gute Radwege mit ausreichend Platz, zügiger Führung und einem angenehmen Umfeld werden von allen gerne genutzt und sind sicher. Ansonsten fühlen sich geübte Radfahrerinnen und Radfahrer, die mehrspurige Fahrräder und Pedelecs führen, in der Regel auf der Fahrbahn besser aufgehoben als auf Radfahrstreifen und Radwegen. Kinder, Ältere und Ungeübte wünschen eher den „Schonraum“ abseits des Kraftfahrzeugverkehrs und von schnellen Zweirädern.

Da Radfahrerinnen und Radfahrer in weitgehend fertigen Städten und Landschaften unterwegs sind, lässt sich zusätzlicher Platz für neue Radwege oft kaum noch finden. Durch Umverteilung vorhandener Flächen, der Sperrung für den Kraftfahrzeugverkehr und die Reduzierung der Geschwindigkeiten gibt es aber gute Möglichkeiten, den Radverkehr effektiv zu fördern.

Nahmobilität 2.0 – Ein neuer Konzeptansatz der AGFS

Franz Linder,
Planerbüro Südstadt: Büro für urbane Mobilität / P3
Agentur für Kommunikation und Mobilität, Köln

Die heutigen infrastrukturellen und verkehrlichen Bedingungen werden den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen einer modernen Nahmobilität nur sehr bedingt gerecht werden. Mit Nahmobilität 2.0 hat die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) einen neuen Konzeptansatz entwickelt, der die Bedeutung und Funktion der Nahmobilität neu definiert und einen Perspektivenwechsel in der Ausgestaltung der Infrastruktur nahelegt.

Erklärtes Ziel von Nahmobilität 2.0 ist: Unsere Städte und Gemeinden zu hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen zu machen, die ein Optimum an Bewegungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bieten. Hierbei geht es um eine „neue“ Verkehrsinfrastruktur, die allein schon aufgrund ihrer einladenden Gestaltung und Raumangebote „bewegungsaktivierend“ ist. Die Zufußgehen und Radfahren selbstverständlich macht und damit Nahmobilität zur „Basismobilität“ aufwertet.

Hierzu muss im Einzelnen die Rolle und Funktion der klassischen Verkehrsmittel Bahn, Bus, Auto, Fahrrad und das Zufußgehen bezüglich ihrer Effizienz, ihres Energieverbrauchs, ihrer städtebaulichen und ökologischen Verträglichkeit, ihrer Bedeutung für Gesundheit und Soziales wie auch hinsichtlich der privaten und gesellschaftlichen Kostenverteilung neu überdacht und eine „Neudefinition des öffentlichen Raums“ vorgenommen werden, weil die Übernutzung der Verkehrsräume durch das Auto – insbesondere das expansive Parken – andere Nutzungen wie z.B. die Nahmobilität oder die Naherholung limitiert.

Die Nahmobilität hat als Basismobilität eine zentrale Bedeutung, weil körperaktives Radfahren und Zufußgehen eine elementare Bedeutung für Klimaschutz und bezahlbare Mobilität haben und unabdingbar für die Gesundheit sind. Es bedeutet in der Folge auch, dass eine zukunftsfähige Nahmobilität mit mehr Fußverkehr und massenhaftem sowie schnellerem Radverkehr zu neuen Überlegungen hinsichtlich des Netzes und der Ausgestaltung der Infrastruktur führen muss – insbesondere beim Radverkehr.

Die Umsetzung von Nahmobilität 2.0 erfolgt im Schulterschluss mit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, die zeitgleich den „Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität“ herausgegeben hat.

Chancen des Radverkehrs zur Lärminderung, Luftreinhaltung und zum Klimaschutz

Simone Raskob, Stadt Essen

Die Metropole Ruhr mit ihrer polyzentralen Struktur ist auch durch das hohe Verkehrsaufkommen und die stark ausgeprägte Verkehrsinfrastruktur vor große Herausforderungen gestellt. Die Stadt Essen liegt als Großstadt mitten

in der Metropole Ruhr und ist mit dieser stark verwoben und somit auch Teil der Umweltzone Ruhrgebiet.

Eine Haushaltsbefragung im Jahr 2011 ergab, dass 42 Prozent der Wege in Essen mit dem Pkw als Fahrer oder Fahrerinnen und 12 Prozent als Mitfahrer oder Mitfahrerinnen zurückgelegt werden. Das Fahrrad hat mit 5 Prozent einen geringen Anteil am Modal Split. Die starke Ausrichtung auf den Pkw spiegelt sich auch in der Lärm- und Luftbelastung wider mit über 30.000 Lärmbetroffenen über 70 db (A) L_{DEN} . [Anm. des Herausgebers: L_{DEN} ist der als sogenannter Tag-Abend-Nacht-Pegel (day/evening/night) bezeichnete Lärmindex, bei dem die Abend- und Nachtstunden mit entsprechenden dB-Zuschlägen gegenüber den Tagesstunden gewichtet werden.] einer grenzwertüberschreitenden Luftbelastung durch NO_2 von bis zu 37 Prozent im Jahr 2012 sowie verkehrsbedingten CO_2 -Emissionen von 2,46 Tonnen je Einwohner. Hinzu kommt ein großer Flächenbedarf im öffentlichen Raum durch ruhenden und fließenden Verkehr.

Die Strategien der Stadt Essen, diesen Problemen zu begegnen, reichen von Lärminderungs- und Luftreinhaltungsplänen und regionalen Netzwerken zur Mobilität bis hin zu integrierten Energie- und Klimakonzepten und weiteren übergeordneten Prozessen.

Seit 1995 ist die Stadt Mitglied der AGFS NRW und hat bereits viele Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs umgesetzt. Diese umfassen sowohl die baulichen Veränderungen im Straßensystem, Einrichtung von Fahrradstraßen oder Öffnungen von Einbahnstraßen als auch den Bau und die Vernetzung von Radtrassen bzw. Radrouten, die Einrichtung von Verleihsystemen und Radstationen. Über komfortable Radportale bietet die Stadt Essen Nutzerangebote im Internet an und macht diese über begleitende Öffentlichkeitsarbeit publik.

Mit dem Maßnahmenprogramm „ESSEN.Neue Wege zum Wasser“ werden in Verbindung mit dem Wegebau Potenziale zur Schaffung von Grün- und Wasserflächen im innerstädtischen Raum genutzt.

Zukünftig wird neben dem Ausbau des Routennetzes das Augenmerk auf dem radverkehrsgerechten Um- und Ausbau des Straßennetzes und auf zielgruppenspezifischen Projekten zur Änderung des Mobilitätsverhaltens liegen.

Ziel der Maßnahmen ist es, den Modal Split Anteil des Radverkehrs bis zum Jahr 2035 auf 25 Prozent zu steigern, die Belastung für die Bevölkerung zu verringern, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu steigern und damit langfristig zum Klimaschutz beizutragen.



Die neuen Hinweise zum Fahrradparken – Hintergründe und Perspektiven

Uwe Petry, Planungsbüro VAR Darmstadt

Die „Hinweise zum Fahrradparken“ von 2012, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, lösen das gleichnamige Papier aus dem Jahr 1995 ab.

Das Fahrrad hat sich zum Statussymbol entwickelt und benötigt am Start- und Zielort eine anspruchsgerechte Fahrradabstellanlage. Dies trifft insbesondere für hochwertige und elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs und E-Bikes) zu.

Hohe Sicherheitsanforderungen und eine leichte Zugänglichkeit am Wohnort sind für dauerhaftes Parken von hoher Bedeutung. Unterschieden wird zwischen langfristigem Parken am Arbeitsplatz (mit Überdachung als Standard) und kurzfristigem Parken an Einzelhandels- oder Dienstleistungsbereichen.

In den Hinweisen zum Fahrradparken 2012 wurden Bedarfskennwerte je Nutzungsgruppe neu gefasst. Als weitere Kriterien sind die Höhe des Radverkehrsanteils und die Nachfragegruppe (z.B. unterteilt in Kunden und Beschäftigte) bei der Bemessung zu berücksichtigen.

Als Standardform erfüllt jedoch weiterhin der Anlehnbügel mit fester Rahmenanschlussmöglichkeit die Ansprüche nach dem Stand der Technik. Zusätzlich sind lageabhängig

ein Querholm (für Kinderräder) und ein Unterlaufschutz (zur Einhaltung der Barrierefreiheit) zu beachten.

Platzsparende Systeme wie Doppelstockparker und vertikales Parken sowie Triple-Decks sind zudem vor allem in urbanen Regionen gefragt.

Mit der Steigerung des Radverkehrs ist auch die Freihaltung der Gehwegbereiche von „wild“ geparkten Rädern zu einer Herausforderung geworden; hier kommt verstärkt die Umwidmung von Kfz-Stellplätzen in Betracht. Die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen, flankiert von Querungstellen des Fußverkehrs an Knotenpunkten, kann ebenso genutzt werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Einhausungen für einen beschränkten Nutzerkreis ermöglichen es auch, der stark steigenden Anzahl von Sonderformen des Fahrrads wie Lasten-, Liege- und Dreiräder oder auch für Fahrradanhänger entsprechend sichere Abstellräume herzustellen. Die Nachfrage nach diesen speziellen Abstellmöglichkeiten wird in Zukunft weiter steigen.

Fahrradfreundliche Wohnbauten am Beispiel der Stadt Wien

Michael Szeiler, Rosinak & Partner Wien

Die Stadt Wien hat derzeit 1,7 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner und wächst jährlich um ca. 25.000 Personen. Zur Bewältigung des Verkehrs hat Wien ambitionierte Ziele. Der Modal-Split des Umweltverbundes beträgt bereits jetzt 71 Prozent und soll in Zukunft weiter steigen. Traditionell ist Wien eine Stadt des öffentlichen Verkehrs; erst in der jüngeren Zeit setzt die Stadt verstärkt auf das Fahrrad. Der Radverkehrsanteil soll bis zum Jahr 2015 von derzeit 6 Prozent auf 10 Prozent gesteigert werden. Das soll unter anderem mit dem Radjahr 2013 gelingen. Höhepunkt der Öffentlichkeitsarbeit ist in diesem Jahr die Radwoche rund um die Velo-city Konferenz im Juni 2013 in Wien.

Um den Radverkehrsanteil zu steigern, wird in Wien verstärkt auch auf Vorzeigeprojekte im themenbezogenen Wohnbau mit dem Schwerpunkt Mobilität gesetzt. In den 90er-Jahren wurde eine autofreie Mustersiedlung errichtet, initiiert von Christoph Chorherr, einem grünen Gemeinderat. Diesem Projekt folgten zwei fahrradfreundliche



Vorzeigeprojekte, Bike City und Bike & Swim, die ebenfalls auf seine Initiative zurückgehen. Beide Wohnhausanlagen sind besonders fahrradfreundlich ausgestattet und das Projekt Bike & Swim bietet zusätzlich ein Schwimmbad auf dem Dach. Neben der Erreichbarkeit der Anlagen mit dem Fahrrad wurde insbesondere auf die Ausstattung mit einer Vielzahl außergewöhnlicher und komfortabler Abstellmöglichkeiten geachtet. Große Aufzüge ermöglichen einen einfachen Radtransport zu Fahrradräumen in den Obergeschossen bzw. zu Fahrradnischen, in denen die Fahrräder unmittelbar neben den Wohnungen abgestellt werden. Spezielle Schmutzfangmatten verhindern hierbei eine starke Verschmutzung durch die durch den Hausflur transportierten Räder. Die Pkw-Stellplätze in Tiefgaragen sind nur etwa halb so viele wie in herkömmlichen Wohnhausanlagen.

Die Projekte Bike City und Bike & Swim zeigen, dass sich eine fahrradfreundliche Ausstattung sehr positiv auf das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner auswirkt. Aus den Erfahrungen mit den beiden Projekten lassen sich Schlussfolgerungen für künftige Wohnprojekte ziehen, vor allem hinsichtlich der Art und Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten.

Diskussionsergebnis

Das Fahrrad gewinnt als Verkehrsmittel für den Alltag immer mehr an Bedeutung und gehört vielerorts bereits zum

„Lifestyle“. Als umweltfreundliches Verkehrsmittel trägt es zusätzlich zum Klimaschutz und zu einer lebenswerten Stadt bei.

Der zunehmende Radverkehrsanteil in den Städten und die aktive Förderung des Radverkehrs bieten große Chancen den weiteren Herausforderungen, wie der Lärm- und Schadstoffbelastung sowie dem Klimawandel, zu begegnen. Mit steigenden Radverkehrsmengen sind aber auch zunehmende Herausforderungen verbunden. Neben der Infrastruktur für den fließenden Radverkehr sind vor allem komfortable und sichere Abstellanlagen, auch für die steigende Zahl außergewöhnlicher Fahrräder wie Lastenfahrräder, Anhänger oder Pedelecs zunehmend bedeutend.

Die Einrichtung von Abstellanlagen wurde bisher vielerorts noch nicht ausreichend betrachtet und bietet noch viel Ausbaubedarf. Hierzu ist eine Kombination aus Bemühungen privater und öffentlicher Hand erforderlich. Neben den Hinweisen für die Gestaltung von Fahrradabstellanlagen der FGSV werden auch gesetzliche Vorgaben bzw. Normen für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen gewünscht. Hierzu gehört z.B. auch die Möglichkeit, Kfz-Parkflächen zu Fahrradabstellflächen umwandeln zu können.

In den Innenstädten sind vor allem dezentrale Abstellanlagen für den Radverkehr von großer Bedeutung. In Wohngebieten bzw. Wohnanlagen und an Arbeitsorten werden leicht zugängliche Fahrradkeller und Abstellanlagen in Wohnungs- bzw. Büronähe benötigt. Die Wohnbauprojekte Bike City und Bike&Swim in Wien zeigen, wie dies verwirklicht werden kann. Die Verfügbarkeit qualitativ guter Möglichkeiten zum Abstellen des Rades an der Wohnung fördert zugleich auch die Nutzung des Rades im Alltag und erhöht somit auch den Radverkehrsanteil am Modal Split. Diese Chancen sollten zukünftig stärker in den Blickpunkt der Entscheider rücken.

**Moderation: Carsten Hansen,
Deutscher Städte- und Gemeindebund e.V. (DStGB)**

Forum 2

Radfahren leicht gemacht

Radfahren leicht gemacht – Fortentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur am Beispiel der Stadt Schüttorf

Dr. Holger Kloth, Grafschaft Bentheim

Die Stadt Schüttorf in der Grafschaft Bentheim betreibt schon seit vielen Jahren eine aktive Förderung des Radverkehrs. Die vorhandene Infrastruktur wurde bereits in den vergangenen Jahrzehnten eingerichtet und ist nach dem heutigen Stand nicht mehr zeitgemäß. Besonders die vorhandenen sehr schmalen Hochbordradwege geraten in den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Zudem entstehen insbesondere in den Knotenpunkten Konfliktsituationen.

Die Bürgerinnen und Bürger fühlen sich jedoch bei Nutzung dieser Wege sicherer als bei Nutzung der Fahrbahn. Um diese Problemstellungen aktiv anzugehen und den Radverkehr zeitgemäß zu fördern, hat die Stadt Schüttorf in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft ein Konzept für die zukünftige Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt erarbeitet.

Durch gemeinsame Exkursionen und Workshops wurden für 17 Situationen auf dem Stadtgebiet Lösungen für eine zukünftige Führung des Radverkehrs gemeinsam erarbeitet, stets mit der Prämisse den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Neben der Einrichtung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen wurden insbesondere die Knotenpunkte betrachtet, da zuvor 60 Prozent der Unfälle im Knotenbereich stattfanden.

Eine besonders innovative Lösung befindet sich gerade in der Umsetzung. Eine Fahrradstraße soll eingerichtet werden, die an einem Knoten mit einer Kreisstraße bevorrechtigt werden soll. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit der Kreisstraße auf Tempo-30 reduziert. So konnte in gemeinsamer Arbeit mit der Bürgerschaft eine erhebliche objektive Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden und zudem auch die Akzeptanz und das subjektive Sicherheitsgefühl für die Nutzung der Fahrbahn gesteigert werden.

Wettbewerb Radschnellwege NRW – Ziele, Qualitätsstandards, Inhalte

Ulrich Malburg, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (MBWSV)

Nordrhein-Westfalen besitzt 14.000 Kilometer einheitlich ausgeschildertes Radverkehrsnetz und ist damit das Fahrradland Nr. 1 in Deutschland. Zusätzlich werden zukünftig 1.000 Kilometer attraktiver Radwege auf stillgelegten Bahnstrecken zur Verfügung stehen. Diese weisen nur geringe Steigungen auf und stellen dank zahlreicher Brücken und Tunnel eine sichere Alternative zu stark befahrenen Straßen dar und bieten somit ein hohes Potenzial zur Einrichtung von Radschnellwegen. Die Trasse der Rheinischen Bahn hat beispielsweise das Ruhrgebiet zur Erarbeitung eines Radschnellwegs inspiriert.

Im Rahmen des Aktionsplans der Landesregierung NRW zur Förderung der Nahmobilität ist das Thema Radschnellwege ein zentraler Baustein. Ein erster Schritt ist dabei die Auslobung eines Planungswettbewerbes für Radschnell-





wege, damit die übergeordneten Ziele der Förderung der Nahmobilität, insbesondere des Radverkehrs, die Förderung des Alltagsverkehrs über mittlere Distanzen, die Anregung zur Diskussion des Themas in Kommunen, der Schaffung vorbildlicher Projekte und der Förderung kommunaler Kooperationen verfolgt werden.

Konkretes Ziel ist es, fünf Konzepte für Radschnellwege in NRW zu finden, deren Planungen durch eine finanzielle Förderung des Landes umgesetzt werden können.

Hierzu wurden in einem ersten Schritt mit Experten aus Planungsbüros, Kommunen, Verbänden, Bezirksregierungen, des Landesbetriebes Straßenbau und des Verkehrsministeriums Kriterien für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen erarbeitet. Dazu gehören insbesondere:

- wünschenswerte Mindestlänge von fünf Kilometern
- weitestgehende Bevorrechtigung / planfreie Führung an Knotenpunkten
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- steigungsarm
- innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst

Radschnellwege sind keine eigene Führungsform, sondern Radschnellverbindungen. Markant ist die Breite von mindestens drei Metern im Einrichtungsverkehr und mindestens vier Metern im Zweirichtungsverkehr. Die Führungsform kann je nach örtlicher Gegebenheit variieren, von straßenbe-

gleitenden Ein- und Zweirichtungsradwegen über eigenständig geführte Zweirichtungsradwege, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen bis hin zu Tempo 30-Zonen bzw. -Straßen.

Lund – the bicycle city

Anna Karlsson, Stadt Lund

Die Stadt Lund ist eine 1000 Jahre alte Stadt mit einem mittelalterlichen Zentrum. Die Kommune arbeitet seit vielen Jahren am Aufbau eines nachhaltigen Verkehrssystems. Aus diesem Grund wird der Umweltverbund vor Ort stark gefördert und erhält Priorität vor dem motorisierten Verkehr. Mittlerweile ist der Radverkehr die dominante Verkehrsart in der Stadt, mit einem Anteil von ungefähr 43 Prozent an den Wegen im Binnenverkehr (15 Prozent Fußverkehr, 10 Prozent ÖPNV und 26 Prozent MIV).

Um das Ziel zu erreichen, die fahrradfreundlichste Stadt Schwedens zu werden, hat die Kommune eine Strategie zur Förderung und Qualitätssicherung im nachhaltigen Verkehr entwickelt. In der Strategie „LundaMaTs“ sind die Ziele und Visionen für die kommende Entwicklung des Radverkehrs verankert. Das Wichtige dabei ist, dass alle Institutionen innerhalb der Verwaltung in den Prozess eingebunden sind und jeder Beschäftigte die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer in sein Aufgabenfeld einbindet. Die Frage, wie Infrastruktur sicher und komfortabel gestaltet werden kann, bildet dabei die gemeinsame Basis. In jedem Planungsschritt wird diese eingebunden und so ein sicheres, komfortables und direktes Infrastrukturnetz geschaffen. Die Grundsätze zur Infrastrukturgestaltung sind die separate Führung von Rad- und Fußverkehr, um beiden genug Raum zu geben, die Priorisierung des Radverkehrs an Knoten durch den „roten Teppich“ oder eine Erhöhung der Fahrbahn, eine gezielte Beleuchtung von Radwegen, Anforderungssampeln für den Radverkehr, die Beseitigung von Angsträumen (hierzu gehört vor allem die helle und sichere Gestaltung von Tunneln für Radfahrende), sowie die Schaffung attraktiver Abstellmöglichkeiten und Bike und Ride Einrichtungen.

Der Erfolg der Maßnahmen ist bereits ablesbar. Seit 2004 konnte der Radverkehrsanteil um ein Prozent gesteigert werden und 191.000 Kilometer werden täglich mit dem Fahrrad in Lund zurückgelegt.

Aufhebung der Benutzungspflicht und die Auswirkungen auf die Baulastträgerschaft und Finanzierung

**Armin Netter,
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen**

Bereits in der StVO - Novelle 1997 ist die Radwegebenutzungspflicht vom Gesetzgeber abgeschafft und damit auf Ergebnisse der Unfallforschung, die das Fahren auf Radwegen im Seitenraum als tendenziell gefährlicher einstuft als die Fahrbahnnutzung, reagiert worden. Radwege sind seitdem nur noch bei Gebotsbeschilderung zu nutzen, die nur noch unter engen Voraussetzungen zulässig ist. Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 zur Radwegebenutzungspflicht ist die Frage nach der Zulässigkeit der Anordnung in vielen Kommunen wieder zu einer akuten Frage geworden. Laut Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 16.04.2012 darf die Benutzungspflicht auch bei Wegen mit Unterschreitung der vorgegebenen Mindestbreite angeordnet werden, sofern die Gefahrenlage auf der Fahrbahn dies notwendig macht.

Paragraf 5 Fernstraßengesetz regelt die Verteilung der Baulast. Die längsgeteilte Baulast spielt dabei für Kommunen eine Rolle, bei denen die Baulast für die Ortsdurchfahrten nicht bei der Kommune liegt. Radwege werden der Fahrbahn zugeordnet und liegen deshalb in der Baulast des Landes. Gemeinsame Geh- und Radwege liegen dort ebenfalls in der Baulast des Landes. Einzig reine Gehwege liegen in der Baulast der Kommune.

Die Aufhebung der Benutzungspflicht und die damit verbundene Umbeschilderung hat also nur bei den gemeinsamen Geh- und Radwegen an Ortsdurchfahrten Auswirkungen auf die Baulastträgerschaft, da aus diesen nach der Umbeschilderung rechtlich ein Gehweg wird. Die Baulast verbleibt jedoch zunächst beim Fahrbahnbaulastträger. Es besteht allerdings, um die Unterhaltskosten und die Sicherungspflicht zu minimieren, ein Anspruch auf Übernahme der Baulast durch die Gemeinde. Dieser Anspruch ist notfalls auch aufsichtlich durchsetzbar. Bei dieser Umbeschilderung widerspricht also eine zeitlang die verkehrsrechtliche Lage der straßenrechtlichen Anordnung, was einen rechtswidrigen Zustand darstellt. Bei gesetzlich gebundenen Baulast- und Verwaltungsträgern sollte dies möglichst zeitnah behoben werden. Hier besteht

Handlungsbedarf. Von Seiten des Straßenbaulastträgers wird in diesen Fällen gemeinsam mit den Kommunen eine für beide Seiten akzeptable Lösung gesucht.

Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur in den Kommunen

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft PGV-Alrutz

Ausgangslage für die Kurzexpertise im Auftrag des BMVBS zur Abschätzung des Mittelbedarfes der Kommunen war folgende Empfehlung des von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer einberufenen Expertengremiums zur Weiterentwicklung des NRVP: „Grundlegendes Element der Radverkehrsförderung sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen. Der NRVP 2020 soll zur Abschätzung des Finanzbedarfs und als Argumentationsgrundlage für die Bereitstellung der erforderlichen Mittel im Bereich Radverkehr die nötige Datenbasis schaffen, den Mittelbedarf quantifizieren und Orientierungswerte (Euro je Einwohner und Jahr) benennen.“

Die Städte und Gemeinden sind für die Förderung des Radverkehrs „als System“ die wichtigsten Akteure mit einem umfassenden Aufgabenbereich, der von der Schaffung dichter Radverkehrsnetze entsprechend dem Stand der Technik über die Infrastruktur zum Fahrradparken, der Bereitstellung von Serviceangeboten (z.B. Fahrradstationen) bis zum Marketing und zur Öffentlichkeitsarbeit reicht.

Im Rahmen der Studie wurden Daten aus eigenen Gutachten und weiterer verfügbarer Literatur untersucht. Aufgrund der begrenzten Datenbasis kann daher in den Ergebnissen nicht nach Stadtgrößen unterschieden werden. Zudem gibt es Unsicherheiten bei den Kostangaben der Kommunen, da einige keine nach Verkehrsarten differenzierten Kosten vorliegen haben. Dennoch können auf diesen Grundlagen Aussagen zu Bedarfen getroffen werden.

Für Kommunen, die als „Einsteiger“ oder „Aufsteiger“ ihr Niveau verbessern wollen, sind dabei für eine breit angelegte Radverkehrsförderung je nach Ausgangslage Kosten von rund 8-18 €/EW/Jahr als Orientierungswert anzusetzen. Aber auch sogenannte „Vorreiter“ müssen in vergleichbarer Größenordnung investieren, um das erreichte Niveau zu halten und zu verbessern. Hier gewinnt der Erneuerungs-



bedarf einer oft in die Jahre gekommenen Infrastruktur ein erhebliches Gewicht. Ohnehin entfällt der weitaus höchste Mittelbedarf auf die Verdichtung und Verbesserung bzw. die Erhaltung der Radverkehrsnetze.

Diese Orientierungswerte liegen deutlich über dem, was die meisten Städte und Gemeinden in Deutschland nach eigenen Angaben tatsächlich für den Radverkehr ausgeben. Hier bewegt sich das Niveau zumeist in Größenordnungen von jährlich 1 bis 5 €/EW. Dagegen wenden niederländische Städte einer Erhebung zufolge durchschnittlich zwischen 12 und 22 €/EW/Jahr auf. Diese Mittel sind gut angelegt. Da die Radverkehrsinfrastruktur vergleichsweise kostengünstig ist, können die Kommunen mit dem Aufbau hochwertiger Radverkehrsnetze und mit weiteren Angeboten zur Radverkehrsförderung die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bevölkerung kosteneffizient sicherstellen. Hinzu kommen Nutzen auf anderen Ebenen, wie z. B. geringere Folgekosten im Umwelt- und Gesundheitsbereich.

Diskussionsergebnis

Eine entscheidende Frage bei der Einrichtung einer komfortablen Radverkehrsinfrastruktur ist das zur Verfügung stehende Budget. Jedoch müssen Investitionen nicht immer sofort auch große Investitionssummen bedeuten.

Gerade bei größeren Kommunen können vor allem auch die Folgekosten für die Unterhaltung von Infrastruktur gering gehalten werden, da die Fahrbahnen ohnehin unterhalten werden müssen und somit eine Radinfrastruktur keinen erheblichen Mehraufwand verursacht.

Das Land Nordrhein-Westfalen z.B. unterstützt die Entwicklung innovativer Infrastrukturen, wie derzeit im Rahmen des Wettbewerbs Radschnellwege, in dessen Rahmen Machbarkeit und Konzeption für fünf Radschnellwege zu 80 Prozent gefördert werden. Eine Unterstützung für die spätere Umsetzung wird derzeit ebenfalls erarbeitet. Zusätzlich wird ein vom BMVBS gefördertes Modellprojekt zu Schutzstreifen durchgeführt, welches bei Erfolg möglicherweise den Schutzstreifen auch außerorts als Infrastrukturelement einsetzbar macht.

Neben den Investitionsmitteln sind für das zügige Voranbringen von Innovationen vor allem auch die Entscheider vor Ort von großer Bedeutung. Innovative Elemente, wie z.B. die Bevorrechtigung einer Fahrradstraße gegenüber einer Kreisstraße und die Reduktion des Tempolimits auf 30 km/h auf dieser, können nur dann umgesetzt werden, wenn Politik, Institutionen und alle relevanten Entscheidungsträger der Verwaltung vor Ort vom Nutzen des Projektes überzeugt sind. Wenn dies gelingt, kann auch gleichzeitig der notwendige höhere Mittelaufwand für den Radverkehr in der Gemeinde vor Ort gelingen.

Gleichzeitig sind der Aufbau und die Nutzung überregionaler Netzwerke wichtig, da von dort das Wissen und die Erfahrungen von Kommune zu Kommune und von Experten in die Kommunen hineingetragen werden.

Die Kräfte vor Ort zu nutzen und die Spielräume der Straßenverkehrsordnung auszunutzen, um eine gute Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen; dazu möchte auch das Land Nordrhein-Westfalen ermuntern, auch wenn Änderungen, z.B. die Prüfung der Radwegebenutzungspflicht, einen großen zeitlichen Aufwand erfordern. Investitionen in den Radverkehr lohnen sich in jedem Fall, eine individuelle klimaschonende Mobilität zu sichern und gesellschaftliche Kosten (Krankheitskosten etc.) zu reduzieren.

**Moderation: Axel Dörrie,
Landeshauptstadt Potsdam**

Forum 3

Sicher mit dem Rad ans Ziel

Potenzielle Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit

Ulrike Hacke, Institut Wohnen und Umwelt (IWU)

Das laufende Forschungsprojekt „Potenzielle Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit“ wird im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen gemeinsam von der Planungsgemeinschaft Verkehr Hannover und dem Institut Wohnen und Umwelt Darmstadt bearbeitet.

Elektrofahrräder, insbesondere Pedelecs 25, weisen seit einigen Jahren beständig wachsende Verkaufszahlen auf. Ihre zunehmende Verfügbarkeit kann den Radverkehr als umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilitätsform fördern. Gleichzeitig ist bislang wenig über die Auswirkungen der steigenden Nutzung von Elektrofahrrädern auf die Sicherheit im Straßenverkehr bekannt.

Vor diesem Hintergrund liefert das Forschungsprojekt neue Erkenntnisse, die zum einen mit Hilfe von etwa 380 anonymisierten Verfolgungsfahrten und zum anderen aus einer Befragung von über 340 Pedelec-Nutzerinnen und Nutzern gewonnen wurden.

Die mit Video- und GPS-Technik unterstützten Verfolgungsfahrten zufällig ausgewählter Pedelec-Nutzerinnen und Nutzer und eines Vergleichskollektivs von Personen mit konventionellen Fahrrädern dienen der Erhebung von Geschwindigkeitsverläufen mit beeinflussenden Merkmalen, Überholvorgängen anderer Radfahrerinnen und Radfahrer, Hinweisen zur Flächennutzung, kritischer Situationen sowie der Erhebung des Verhaltens an signalisierten Knotenpunkten bezogen auf die Anfahrtsphase und die gefahrenen Geschwindigkeiten. Diese Aspekte wurden jeweils in Beziehung zu soziodemographischen Merkmalen (Alter, Geschlecht) sowie dem Pedelec-Typ gesetzt.

Die schriftliche als auch online durchgeführte Nutzerbefragung beinhaltete u.a. Themen zur Nutzung und zum Verhalten beim Fahren mit dem Pedelec sowie Bewertungen zur Gefährlichkeit verschiedener vorgegebener Verkehrssituationen beim Fahren und Überholen mit dem Pedelec. So beurteilten bspw. die wenigsten Befragten das Fahren oder Überholen mit dem Pedelec 25 im Vergleich zum konventionellen Fahrrad als gefährlicher. Nach Ansicht der meisten

Befragten geht von den technischen Besonderheiten des Pedelecs relativ wenig Gefahrenpotenzial aus.

Es wurden ebenso Situationen zu erlebten Unfällen, Stürzen oder anderen gefährliche Situationen bezogen auf die letzten 12 Monate sowie Fragen zur Helmnutzung und Einstellung zur Helmpflicht integriert. Die Ergebnisse zeigen u.a., dass im Vergleich zum konventionellen Fahrrad beim Fahren mit Pedelecs häufiger ein Helm getragen wird.

Radverkehrssicherheit aus Sicht der Kraftfahrzeugtechnik

Thomas Unger, Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)

Die Senkung der Anzahl der Unfalltoten in Deutschland ist eine der zentralen Aufgaben, welche Industrie, Politik und Verbände zu bewältigen haben. Die EU hat eine weitere Verminderung der Zahl der Getöteten in Europa um 40 Prozent als Ziel bis 2020 ausgegeben.

Im Vergleich zu Pkw-Fahrenden sind Radfahrende ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Bei ihnen ist die Unfallprävention der Folgenminimierung voranzustellen. Maßnahmen der aktiven Fahrzeugsicherheit sind deshalb die entscheidenden Treiber eines Sicherheitsgewinnes.

Dennoch kann die Unfallfolgenminderung ebenfalls zu einer Verbesserung führen. So können einerseits passive Maßnahmen am Fahrzeug (aufstellende Haube, günstige Frontgestaltung) und kann andererseits das Tragen von Schutzhelmen die Verletzungsfolgen mindern.



Von Seiten des BMVBS wurde 2011 ein Verkehrssicherheitsprogramm ausgegeben, welches die Maßnahmen in Deutschland umreißen soll. Im Feld „Fahrzeugtechnik“ sollen aktive Sicherheitssysteme helfen, Unfälle und Verletzungen zu vermeiden.

Ein wichtiges Feld in der aktiven Sicherheit sind aktive Bremssysteme „advanced emergency braking systems“, die autonom Notbremsungen durchführen und so Kollisionen vermeiden oder abmildern können. Eine Warnfunktion im Vorfeld soll ebenso helfen, die Fahrenden zu informieren, um eine Bremsung oder ein Ausweichmanöver einzuleiten.

Einige Systeme implementieren eine „Fußgängererkennung“, um Fußgängerinnen und Fußgänger zu erfassen und die Aufprallgeschwindigkeit so weit wie möglich herabzusetzen, wodurch Verletzungen vermieden werden können.

Aus Sicht des ADAC ist die Erweiterung der Funktionen der aktiven Fußgänger - Schutzsysteme auf Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer eine wichtige und notwendige Weiterentwicklung der Sicherheitssysteme.

Zukünftig sollten Fahrzeuge mit Funktionen ausgestattet werden, die dabei helfen, Fahrradkollisionen zu vermeiden. Außerdem sollte eine Erhöhung der Ausrüstungsquoten erreicht werden.

Objektive Sicherheit versus subjektives Sicherheitsgefühl

**Prof. Dr. Carmen Hagemeyer,
Technische Universität Dresden (TUD)**

Die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer wollen sicher unterwegs sein und verhalten sich entsprechend. Sicher in diesem Sinne bedeutet, dass sie die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls für hinreichend gering halten. Allerdings gibt es Unterschiede zwischen Verhaltensweisen, die „subjektiv“, also im Erleben der Radfahrerinnen und Radfahrer sicher sind und Verhaltensweisen, die sich auch in Unfallstatistiken, Befragungen und Beobachtungen als sicher erweisen, also „objektiv“ sicher sind.

Besonders deutlich wird diese Diskrepanz an Radwegen, die bei der Mehrheit der Radfahrerinnen und Radfahrer

sehr beliebt sind und die für sicher gehalten werden, es aber nach Unfalluntersuchungen allenfalls unter wirklich guten Bedingungen sind. Die Führung auf der Fahrbahn, die innerorts sicherer ist, wird als unsicher erlebt, das Überholen der Kraftfahrzeuge als gefährlich und das teilweise zu beobachtende Hupen, Schneiden und dichte Auffahren als bedrohlich. Das Ausweichen auf den wahrgenommenen Schutzraum Gehweg zieht nicht nur Konflikte mit Fußgängern nach sich, sondern auch Unfälle mit Kraftfahrern. Auch das Wissen über „objektive“ Sicherheit von Radfahrern ist lückenhaft, was sich daran zeigt, dass Alleinunfälle zwar einen Großteil der Unfälle von Radfahrern ausmachen, aber selbst in der „objektiven“ Polizeistatistik deutlich unterrepräsentiert sind. Die Folge ist, dass nur wenige Maßnahmen ergriffen werden, um diese Unfälle zu verhüten. Verschiedene Mechanismen tragen zu solchen Fehlwahrnehmungen bei. So werden bspw. die Gefahren durch unsachgemäßen Gepäcktransport oder auch motorische Schwierigkeiten von den Einzelnen unterschätzt. Ebenso unbekannt auf institutioneller Ebene können Gefahren durch den Bau, wie Bordsteinkanten, oder aber auch unzureichende Unterhaltung der Radwege sein. So zeigen sich vielfältige Herausforderungen in der Unsicherheitskommunikation, der sich Verantwortliche stellen müssen.

Der Einfluss polizeilicher Überwachungsmaßnahmen auf das Unfallgeschehen mit Radfahrerbeteiligung – Möglichkeiten und Grenzen

**Leitender Polizeidirektor Udo Weiss,
Direktion Verkehr Polizei Münster**

Münster ist als Fahrradhauptstadt Deutschlands weltweit anerkannt. Was heute als „neue Revolution“ bezeichnet wird, begann in Münster bereits nach dem zweiten Weltkrieg. Erfreulich daran ist, dass dieser Fahrradboom in Münster weiter Bestand hat. Das Fahrrad ist in Münster das am meisten genutzte Verkehrsmittel mit einem nachgewiesenen Modal Split von 38 Prozent im Jahr 2007. Das Jahr 2011 dokumentierte eine faszinierende Entwicklung, als das Münster-Barometer der Universität Münster einen Anteil von 51 Prozent auswies.

Natürlich überfordert eine so rasante, kontinuierliche Steigerung die Infrastruktur und auch viele Verkehrsteilnehmende, so auch die Radfahrerinnen und Radfahrer.

Der Gesamtanteil der polizeilich registrierten Radfahrungsunfälle, bezogen auf alle Verkehrsunfälle, beträgt in Münster zwar nur 8 bis 9 Prozent, doch der Anteil der verletzten/getöteten Radfahrer, bezogen auf die Verkehrsunfälle mit Verletzten/Toten, liegt bei über 50 Prozent. Dabei ereignen sich 30 Prozent aller Radfahrungsunfälle ohne Beteiligung eines Kraftfahrzeuges. Wesentliche Unfallursachen von Radfahrern liegen u.a. im Alkoholkonsum (50 Prozent aller Blutentnahmen entfallen auf Radfahrer), der Benutzung einer falschen Fahrbahn oder auch im Nichtbeachten der Vorfahrt /Lichtzeichenanlage. Ausgehend von der staatlichen Verpflichtung zum Schutz von Leben und Gesundheit aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes stellt sich somit die Frage des „ob“ polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit im Themenfeld Radverkehr überhaupt nicht. Die Fragen können nur lauten „was“ und „wie“.



Polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit zeigt nur Wirkung, wenn sie - wie in Münster - auf der Basis einer Verbundstrategie entwickelt wird und die Umsetzung auf Kontinuität angelegt ist. Unverzichtbare Elemente dieser Verbundstrategie sind:

- Fortlaufende Analyse / Controlling
- zielgruppenorientierte Prävention (Education)
- konsequente Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit (Enforcement)
- bedarfsorientierte Verkehrsraumgestaltung (Engineering)
- interne wie externe Sicherheitskommunikation (Public Relation)
- kooperative (institutionalisierte) Zusammenarbeit (Ordnungspartnerschaft) (Networking)
- Nutzung von Anreizsystemen (Encouragement)

Evaluation der Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen – das Beispiel Münster

Jörg Ortlepp, Unfallforschung der Versicherer (UDV)

Die Unfallforschung der Versicherer hat 2007 in einem Modellprojekt das Gesamtunfallgeschehen in Münster untersucht, um einer seit Jahren dauerhaft schlechten Unfalllage auf den Grund zu gehen. Analysiert wurden alle 27.741 Unfälle der Jahre 2004 bis 2006. Durch ergänzende Verhaltensbeobachtungen konnten nicht nur Unfallschwerpunkte, sondern auch systematische Unfallursachen erkannt und Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden. Für alle unfallauffälligen Bereiche wurden durch die UDV konkrete, geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen. Darüber hinaus wurden gesamtstädtische Strategien und Empfehlungen erarbeitet. Dazu gehört unter anderem die Einrichtung eigener Abbiegephasen an Ampeln sowie keine Nachtabschaltung, eine Intensivierung der Überwachung zur Einhaltung der Verkehrsregeln und Geschwindigkeiten, eine Verdeutlichung der Radverkehrsführung u.a. über Grundstückszufahrten sowie gezielte Kommunikationsmaßnahmen zur Verbesserung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden.

Der Maßnahmenkatalog wurde von der Stadt Münster beschlossen und personelle und finanzielle Ressourcen zur Umsetzung bereitgestellt. Inzwischen wurde an einer Vielzahl der im Gutachten von 2008 aufgelisteten Unfallhäufungsstellen Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt. Zudem erfolgten stadtweit Maßnahmen im Rahmen der Radwegerevision und der Umstellung der Lichtsignalsteuerung. Kampagnen und gezielte Überwachungsmaßnahmen unterstützen diese infrastrukturellen Maßnahmen.

Mit Ende des Jahres 2012 liegen nun drei Dreijahreszeiträume vor, die sich miteinander vergleichen lassen. Obwohl viele Maßnahmen erst im Laufe der letzten zwei Jahre umgesetzt wurden, lässt sich erkennen, dass die Maßnahmen insgesamt bereits zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit geführt haben. Trotz Zunahme der Verkehrsunfälle, ereigneten sich stadtweit in den letzten drei Jahren mit minus sechs Prozent deutlich weniger Unfälle mit Personenschaden als im Vergleichszeitraum 2004-2006. An den Unfallhäufungsstellen selbst konnten diese Unfälle durch die umgesetzten Maßnahmen zum Teil sogar fast vollständig verhindert werden.

Auch wenn damit das selbst gesetzte Ziel der Ordnungspartnerschaft, die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden jährlich um 10 Prozent zu reduzieren, noch nicht erreicht wurde, kann das Ergebnis insgesamt aber als „Etappensieg“ angesehen werden. Die Ergebnisse zeigen jedoch auch, dass neben der Beseitigung von Unfallhäufungsstellen die Verkehrssicherheitsarbeit konsequent und dauerhaft auf hohem Niveau erfolgen muss, um stadtweit messbare positive Ergebnisse zu erzielen.

Diskussionsergebnis

Die Arbeit zur Förderung der Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern ist ein breites Feld und benötigt eine umfassende Verbundstrategie, wie u.a. das Beispiel der Stadt Münster zeigt. Mit Hilfe einer zielgruppenspezifischen Ansprache, die von Kindern, Jugendlichen und Erziehungsberechtigten bis hin zu Studierenden und auswärtigen Besuchern der Stadt reicht, und unterstützenden und engagierten Partnern aus den verschiedensten Bereichen (u.a. Polizei, Stadt, ADFC und Versicherungen) kann gezielt die Sicherheit von Radfahrenden erhöht werden. Hier liegt der Schwerpunkt auf einem mikroskopischen Ansatz, um die Besonderheiten der Städte, beispielsweise Universitätsstädte, in die Arbeit zu integrieren. Die Finanzierbarkeit steht hier jedoch besonders im Fokus der Betrachtung.

Kampagnenarbeit, wie Kino-Spots, bedarf einer gesicherten Finanzierung. Hier müssen lokale Partner und die Städte gezielt angesprochen und eingebunden sowie die Partnerschaft institutionalisiert werden. Grundsätzlich weisen Unfälle mit verletzten und getöteten Radfahrern erheblich höhere volkswirtschaftliche Kosten auf, als Investitionen in präventive Maßnahmen wie Kampagnenarbeit.

Über die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von infrastrukturellen Maßnahmen, wie Fahrradstraßen, kann keine generelle Aussage gemacht werden. Städte weisen ein eher flächendeckendes Unfallgeschehen mit einigen Risikobereichen auf. In der Stadt Münster beispielsweise können noch keine Auffälligkeiten durch die Einrichtung von Fahrradstraßen festgestellt werden. Wichtig für die Radverkehrsinfrastruktur in diesem Zusammenhang ist jedoch vor allem auch die Reduzierung auf Tempo 30 in Kernstadtbereichen. Aber auch Rücksicht den unterschiedlichen Verkehrsbeteiligten gegenüber muss beachtet und vermittelt werden, denn es gilt zu bedenken, dass Bürgerinnen und Bürger mal auf dem Rad, mal im Auto und auch zu Fuß unterwegs sind.

**Moderation: Markus Lerner,
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)**



Forum 4 Radfahren erfolgreich kommunizieren

Gemeinsam für den Radverkehr werben – die AGFS

Christine Fuchs, Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. ist 1993 aus dem Landes-Modellprogramm „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen“ hervorgegangen und hat sich über die Jahre stetig weiterentwickelt. Bis heute haben sich in der AGFS 55 Kommunen und 13 Landkreise organisiert. Das sind 11.055.384 oder 62 Prozent der Einwohner von Nordrhein-Westfalen. Die Tendenz ist steigend und es gibt laufend neue Bewerber für die Aufnahme.

Seit 20 Jahren steht die Förderung der Nahmobilität im Fokus der Arbeit. Darunter versteht die AGFS alle nichtmotorisierten Verkehrsarten, in erster Linie aber das Zufußgehen und das Fahrradfahren. Über die Belange des Fuß- und Radverkehrs hinaus plädiert der Verein für das Leitbild „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ und konnte im Laufe der Jahre mit zahlreichen Projekten entscheidende Impulse setzen. Dazu zählt u.a. das Konzept „Radverkehr als System“, das mittlerweile als Standard in der Radverkehrsförderung gilt sowie die 2012 vorgestellte Förderphilosophie „Nahmobilität 2.0“, die derzeit komplexeste ihrer Art. In Sachen moderner und innovativer Verkehrspolitik, Infrastrukturplanung und Kommunikation nimmt die AGFS damit derzeit eine Vorreiterrolle ein.

Nahmobilitätsförderung beginnt auf kommunaler Ebene. Mit Öffentlichkeitsarbeit möchte die AGFS die Nahmobilität bei Politikern und Planern ins Blickfeld rücken und sie von den Vorzügen des Fuß- und Radverkehrs überzeugen. Die Mittel für eine effektive Öffentlichkeitsarbeit sind neben Fachbroschüren als praktische Arbeitshilfen zur Infrastrukturplanung insbesondere Kampagnen, wie „Ich bin die Energie“, die sich gezielt an Bürgerinnen und Bürger richten. Der persönliche Nutzen der Nahmobilität für jeden einzelnen wird durch die Kampagnen aufgezeigt und sie sollen überzeugen, Alltagswege häufiger zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Um ihre Ziele zu erreichen und die Nahmobilität zu fördern, pflegt die AGFS Verbindungen, nutzt Synergien und sucht Unterstützung auf allen Ebenen der Gesellschaft.

STADTRADELN – Radeln für ein gutes Klima

André Muno, Klima-Bündnis

Positive, aktivierende Kommunikationskampagnen sind neben Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur in Kommunen von großer Bedeutung, um die Bevölkerung zur vermehrten Nutzung des Fahrrads im Alltag zu sensibilisieren und die Vorteile nachhaltiger Mobilität für den Einzelnen zu vermitteln. Zusätzlich ist es von immenser Bedeutung, die Entscheider vor Ort für die Radverkehrsförderung zu gewinnen und den gesellschaftlichen Nutzen aufzuzeigen, damit die Themen Fahrradnutzung sowie Radverkehrsplanung verstärkt in die kommunalen Parlamente einfließen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrende dann angestoßen bzw. umgesetzt werden. An dieser Stelle setzt die Kampagne „STADTRADELN“ an.

Das Klima-Bündnis als weltweit größtes Netzwerk von Städten, Gemeinden und Landkreisen zum Schutz des Weltklimas hat die zum Klimaschutz und zur Radverkehrsförderung dienende Kampagne nach Nürnberger Vorbild weiterentwickelt. Bundesweit können alle Städte, Gemeinden und Landkreise die Kampagne an 21 zusammenhängenden Tagen im Aktionszeitraum 1. Mai bis 30. September durchführen. In diesem Zeitraum sind die Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker aufgerufen, Wege mit dem Fahrrad statt dem Auto zurückzulegen und diese Kilometer zu notieren. Die Anmeldung erfolgt in Teams. Zum Abschluss der Kampa-





gne werden die aktivsten Radfahrerinnen, Radfahrer und Teams vor Ort sowie die fahrradaktivsten Kommunen und Kommunalparlamente in Deutschland ausgezeichnet.

Die Kampagne ist für die teilnehmenden Kommunen leicht umsetzbar, da z. B. alle Vorlagen zur Öffentlichkeitsarbeit (Flyer, Musterpressemitteilungen etc.) auf der Kampagnen-Website heruntergeladen werden können. Auch die Online-Infrastruktur zur Teamregistrierung und Auswertung der Radkilometer wird vom Klima-Bündnis zur Verfügung gestellt. Da eine neuerlich Förderung durch das BMVBS nicht mehr möglich war, fallen 2013 Teilnahmegebühren an, die zwischen 100 und 3.000 € pro Kommune liegen. Durch eine landesweite Unterstützung können bayerische sowie hessische Kommunen weiterhin kostenfrei teilnehmen. 2013 beteiligen sich bislang rund 200 Kommunen.

Erfolgsfaktor Kommunikation! Verkehrssozialisierung und Bewusstseinskampagnen

Karl Reiter, Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research (FGM-AMOR)

In Ländern wie den Niederlanden ist das Fahrrad ein selbstverständlicher Teil der Verkehrssozialisierung. Um dies zu erreichen, benötigt es neben einer komfortablen Infrastruktur auch sehr viel Überzeugungs- und Bildungsarbeit, so wie das Essen mit Messer und Gabel selbstverständlich zur Esskultur gehört, aber auch zunächst erlernt werden muss. Um das Fahrrad als Teil in die Mobilitätskultur zu integrieren ist ein ganzheitlicher Ansatz notwendig.

Kampagnen zur Bewusstseinsbildung können hierzu auf verschiedenen Ebenen das Mittel der Wahl darstellen. Um möglichst früh mit der Sozialisation zu beginnen, können

z.B. Eltern in Geburtsvorbereitungskursen bereits lernen, wie ein Baby sicher mit dem Rad transportiert werden kann und Kinder später in Kindergarten und Schule, z.B. durch das Üben dieser Wege mit Laufrad oder Fahrrad an die selbstverständliche Nutzung dieser Fahrzeuge herangeführt werden.

Radfahren sollte ein Teil der lebenslangen Verkehrssozialisierung werden und die Kommunen können dazu beitragen, dass dies gelingt. Über stetige Information und wiederholte Kampagnen können Stakeholder, Multiplikatoren und Bürgerinnen und Bürger für diese Art der Mobilität begeistert werden. Zielgruppen hierfür können neben Kindern und Familien z.B. auch die Politik oder Einkäufer sein, die über Kampagnen wie Bike & Buy oder „Mit dem Rad zum Einkauf“ angesprochen werden können.

Erfolgreiche Kampagnen sollten in jedem Fall den Nutzen des Fahrrads für den Einzelnen herausstellen und einen Anreiz bieten, um die anfängliche Hemmschwelle zu überwinden. Die Verstetigung bzw. stetige Wiederholung von Kampagnen ist wichtig, damit das Fahrrad zukünftig tatsächlich selbstverständlicher Teil der Mobilitätskultur jedes Einzelnen wird.

VeRa – Verknüpfte Routenplaner und Informationsdienste für Fahrradfahrer

Reiner Dölger, Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz

Im Verkehr erhält das Schlagwort der Informationsgesellschaft immer größere Bedeutung. Autos sind selbstver-



ständig mit Navigationssystemen ausgestattet und für den ÖPNV sowie diverse weitere Verkehrsmittel gibt es stetig neue mobile Dienste, die die Nutzung erleichtern und die Nutzerzahlen steigern.

Auch im Fahrradbereich gibt es ein Potenzial, mit qualitativ guten Informationsdiensten den Komfort, die Sicherheit und letztlich die „Nachfrage“ des Fahrradfahrens zu stimulieren. Verschiedene Online-Plattformen bzw. Routenplaner für den Radverkehr gibt es bereits, jedoch sind diese bisher oftmals auf ein Einzugsgebiet (Bundesland, Region) begrenzt oder konzentriert.

Im Projekt VeRa werden Radroutenplaner aus acht Bundesländern (gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) zusammengeführt, die Auskunftssysteme harmonisiert und die Daten zur Radwegeinfrastruktur qualitativ gesichert. Hierzu haben sich Akteure der öffentlichen Hand, die gemeinsam den Radverkehr fördern möchten, zu gemeinsamen Prinzipien bekannt.

Das VeRa-System erlaubt es dem Nutzer, für seinen Fahrtwunsch einen oder mehrere passende Radroutenplaner aufzurufen, ohne dass er sich Gedanken über die räumliche Abdeckung einzelner Systeme machen muss. Hierzu wird ein System (Radroutenplaner Deutschland) aufgebaut, das alle Adressen kennt und bei Abfragen die Systeme koppelt. Dies ermöglicht eine offene Gestaltung des Systems, in das stetig weitere Regionen aufgenommen werden können, um das System deutschlandweit auszubauen. Eine Betaversion des Planers ist bereits für fünf Bundesländer in Betrieb.



Neben dem weiteren Ausbau des Routenplaners für den Radverkehr selbst ist in Zukunft auch die Integration weiterer Verkehrsmittel, wie CarSharing oder ÖPNV, in die Planer vorstellbar und z.T. auch schon realisiert.

„Ich trag‘ Helm“ – Aktion zur Erhöhung der Helmtragequote

Daniel Schüle, Deutsche Verkehrswacht e.V.

Die Diskussion um die Steigerung der Sicherheit im Radverkehr durch das Tragen von Fahrradhelmen wird bereits seit vielen Jahren geführt. Dabei steht es außer Frage, dass das Tragen eines Helms das Verletzungsrisiko im Falle eines Unfalls reduziert, jedoch nicht, ob es Sinn macht dies durch eine verpflichtende Regelung zu erzwingen. Die Aktion „Ich trag Helm“ verfolgt den Ansatz, die Radfahrerinnen und Radfahrer aller Altersgruppen zu motivieren sich freiwillig durch das Tragen eines Helms zu schützen. Sie wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert und von der Deutschen Verkehrswacht umgesetzt. Die Basis bildet die Aufforderung des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms, Initiativen zu entwickeln und auszuweiten, um die Helmtragequote insgesamt deutlich zu erhöhen.

Die Aktion wurde 2011 gestartet und wird modular umgesetzt, um eine größtmögliche Verbreitung der Botschaft zu erreichen. Ein Internetportal, Filme auf Youtube, Informationsbroschüren für unterschiedliche Altersgruppen, Aktionsmaterialien und Artikeldienste zur Pressearbeit

bilden den medialen Aktionsrahmen. Starke Elemente der personalen Kommunikation sowie Messeauftritte bilden die Basis der Verbreitung. Im jüngsten Modul konzentrierte sich die integrierte Kampagne voll auf die modischen Aspekte des Fahrradhelm-Tragens im Sinne eines positiven Imagewandels, der Fashion und Styling bewusst zum Thema macht. Hierzu wurden unter anderem Werbeplakate genutzt, auf denen Menschen verschiedenen Alters und verschiedener Zielgruppen mit Sprüchen wie „Für Mode zerbrech ich mir nicht den Kopf“ für das Tragen eines Helms warben. Hierdurch wie auch durch die Nutzung verschiedener Kommunikationsmedien wird ein breites Spektrum von Zielgruppen angesprochen und erreicht.

Diskussionsergebnis

Gute Kommunikation ist für den Radverkehr ebenso bedeutend wie die richtige Infrastruktur. Den Nutzen des Radfahrens für jeden Einzelnen positiv zu kommunizieren und verschiedenen Zielgruppen Spaß am Radfahren zu vermitteln, sollte dabei stets das Ziel sein. Dabei können über gemeinsame Kurse Eltern und Kinder verschiedener sozialer Gruppen angesprochen oder über einen Wettbewerb wie das Stadtradeln die Gesamtbevölkerung einer Stadt motiviert werden, mit Spaß Alltagswege mit dem Rad zurückzulegen.

Zahlreiche Institutionen, Organisationen sowie die öffentliche Hand haben sich dieser Aufgabe angenommen und entwickeln neue Konzepte, um verschiedenste Zielgruppen anzusprechen und das Radfahren komfortabel zu gestalten. Wichtig ist dabei, die Entscheidungsträger in den Gemeinden als Unterstützer zu gewinnen, wie dies derzeit bei der AGFS NRW schwerpunktmäßig geschieht. Die Zusammen-



arbeit in derartigen Netzwerken stärkt zudem die Motivation des einzelnen, etwas zu tun.

Derzeit gibt es eine Vielzahl von Kampagnen zur Radverkehrsförderung in Deutschland, deren Finanzierung nicht immer gesichert ist bzw. nicht immer durch die öffentliche Hand gesichert werden kann. Hierzu wird es in Zukunft bedeutend sein, andere Geldgeber (z.B. Fahrradwirtschaft, Gesundheitswirtschaft) für diese gute Sache zu gewinnen. Auch die Schaffung einer Dachmarke zur Bündelung kleiner Initiativen kann möglicherweise Vorteile bringen.

Ein positives Bild des Radverkehrs zu zeichnen und den Komfort im Radverkehr zu erhöhen (z.B. über bequemes Routing) sollte Aufgabe und Ziel aller Entscheidungsträger und Akteure sein, damit auch große Teile der Bevölkerung davon überzeugt werden können, dass Radfahren sicher, schnell und gesund ist und das Rad zu einem selbstverständlichen Teil des Mobilitätsportfolios wird.

**Moderation: Burkhard Stork,
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)**

Forum 5

Mit dem Rad auf Tour

Radverkehrspolitik aus europäischer Sicht – das Beispiel der EuroVelo-Route 13

Michael Cramer,
Europäisches Parlament (MdEP)

Die Förderung des Radverkehrs und der Nahmobilität hat auf europäischer Ebene eine große Bedeutung. Radverkehr bietet ein großes Potenzial zur Entlastung anderer Infrastrukturen und leistet einen großen Beitrag zum Klimaschutz und zur Gesundheitsförderung. Stetig leben mehr Menschen in Europa in Städten und der Verkehr in den Städten ist verantwortlich für 40 Prozent aller CO₂-Emissionen und 70 Prozent aller klimaschädlichen Gase. Gleichzeitig sind 90 Prozent aller Autofahrten in den Städten kürzer als sechs Kilometer. Das Fahrrad bietet also ein großes Verlagerungspotenzial.

Doch nicht nur für den Alltagsverkehr ist das Fahrrad eine gute Alternative, sondern auch im Tourismusverkehr bildet es ein großes Potenzial. Der Tourismus ist in Europa der drittgrößte wirtschaftliche Aktivitätsraum und bietet vor allem für strukturschwache Gebiete große Chancen.

Die EU fördert den Radtourismus unter anderem durch die Entwicklung des europäischen Radwegenetzes EuroVelo. Eine dieser europäischen Radrouten ist der „Europa-Radweg Eiserner Vorhang“ (Iron Curtain Trail), ein Radweg entlang des ehemaligen eisernen Vorhangs. Eine Entschließung des Europäischen Parlaments vom 8.9.2005 zu den neuen Perspektiven und neuen Herausforderungen für einen nachhaltigen europäischen Fremdenverkehr sagt: „Der Iron Curtain Trail sollte als Beispiel für sanfte Mobilität und als Symbol für die Wiedervereinigung Europas gefördert werden.“ Vorbild dafür Berliner-Mauer-Radweg, der entlang der ehemaligen Berliner Mauer verläuft und auf diese Weise Geschichte, Politik, Natur und Kultur erfahrbar macht. Mit der EuroVelo 13 wird diese Idee auf die europäische Ebene übertragen. 20 Länder, darunter 15 EU-Staaten, sind an dem Projekt beteiligt und der Verlauf erstreckt sich über 10.000 km von der Barentssee an der ehemaligen Westgrenze der früheren Warschauer Pakt Staaten entlang bis zum Schwarzen Meer. Viele geschichtsträchtige Orte werden bewusst in die Route integriert, wie z.B. Teile des ehemaligen Grenzstreifens, Denkmäler, Museen und ehemalige Wachtürme. Auf diese Weise wird dem Reisenden

die Geschichte näher gebracht. Der ehemalige Grenzstreifen konnte zudem aufgrund der jahrzehntelangen Isolation ein einzigartiges Biotop ausbilden, das seit 2002 unter der Schirmherrschaft von Michail Gorbatschow, dem Präsidenten von „Green Cross International“, steht.

Besonders für abgelegene Regionen bietet diese Art der Auseinandersetzung mit der europäischen Geschichte ein großes Potenzial für den Tourismus und über die gemeinsame Arbeit kann zudem eine europäische Identität gefördert werden.

ADFC Radreiseanalyse und Radverkehrsanalyse – Welche Kennzahlen braucht man im Radtourismus?

Raimund Jennert,
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

Auf der Internationalen Tourismusbörse (ITB) wird seit zehn Jahren jährlich die Radreiseanalyse des ADFC vorgestellt, die dieser seither in jedem Jahr erneut erstellt. Für viele Anbieter und Regionen ist der Termin mittlerweile ein Standardtermin und die Ergebnisse werden in jedem Jahr wieder mit Spannung erwartet.

Wer ist Spitzenreiter der beliebtesten deutschen Radfernwege, wer Favorit der beliebtesten deutschen Radreiseregionen? Welche Radfernwege sind im Ausland beliebt, welche Radreiseziele werden für die Saison 2013 geplant? Welche Rolle spielen Elektrofahrräder im Fahrradtourismus? Wie informieren sich die Radler vor und während ihrer Radreise? Welche Rolle spielen Smartphones und GPS-Geräte zur Orientierung bei der Radtour? Wie beschafft sich der Radurlauber die GPS-Daten für die Tour? All diese Daten sind für die Akteure von großer Bedeutung, um ihr Angebot entsprechend auf die Bedürfnisse der Radtouristen ausrichten zu können.

Neben diesen Marktforschungsdaten stehen den Tourismusorganisationen, die Radrouten betreiben, für die Planung und Bewertung von Produkten natürlich noch andere klassische Marktforschungsquellen zur Verfügung. Die Spezialisierung auf das Fahrrad als Thema ist jedoch noch recht selten. So haben Regionen immer schon zur Selbsthilfe gegriffen und auf ihren „Radrouten“ selbst Befragungen und Zählungen organisiert. Mit der Realisierung des Projektes



„Radverkehrsanalyse Brandenburg“ im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans konnte nun aber ein standardisiertes Instrumentarium für die Analyse touristischer Verkehrsströme erarbeitet werden. Die Radverkehrsanalyse bietet eine Methodik, Aussagen zur Bedeutung des Radverkehrs – insbesondere für den ländlich geprägten Raum – zu gewinnen. Der Ansatz wurde in der Modellregion Brandenburg entwickelt und findet seither in verschiedenen Bundesländern und auf zahlreichen Radfernwegen, aber auch auf Alltagsrouten Anwendung. Durch den Einsatz von mehr als 60 automatischen Radzählgeräten, die die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer an den Messpunkten permanent und automatisch erfassen und die Befragung von mehr als 50.000 Radfahrern an den Radwegen konnten „Radverkehrskennzahlen“ ermittelt werden (Stand Oktober 2012).

Diese Daten bieten eine gute Basis, um die Nutzung der Routen zeit- und streckenabhängig darstellen zu können und so das Angebot vor Ort gezielt abzustimmen. Auch die Verknüpfung der touristischen Routen mit der Nutzung für den Alltagsverkehr lässt sich darüber nachvollziehen und Angebote an die Bedürfnisse gezielt anpassen.

Diskussionsergebnis

Für den Radtourismus ist eine gute Datengrundlage über die Wünsche und Bedürfnisse der Radtouristen bedeutend, da die Angebote gezielt darauf abgestimmt werden können. Eine Vor-Ort Erhebung, wie die im Rahmen der Radverkehrsanalyse Brandenburg, trägt dazu bei, dass gezielt in den Regionen Angebote modifiziert werden können. So

kann darüber z.B. gezielt zwischen Tagesausflüglern und Tourenfahrern unterschieden und für verschiedene Nutzergruppen deren Verhalten, von der Anreise bis hin zu den täglichen durchschnittlichen Ausgaben vor Ort, analysiert werden. Dies ermöglicht den Regionen auf Spezifika in der Nutzerstruktur gezielt zu reagieren.

Die derzeit vorhandenen Analysen bilden bereits eine sehr gute Datengrundlage für die Anbieter und Regionen. Vollerorts werden die Möglichkeiten der Radverkehrsanalyse heute schon genutzt.

Der Radtourismus bietet auch für Regionen mit einer zunächst touristisch weniger attraktiven Ausstattung Chancen. Wichtig ist, dass die fahrradtouristischen Angebote vor Ort auf die unterschiedlichen Fahrrad-Zielgruppen abgestimmt werden und diese hinreichend kommuniziert werden. Neben Info- und Kartenmaterial, ist ein professionelles Online-Marketing – insbesondere für kurzfristige buchbare Angebote unerlässlich.

Projekte wie der „Iron Curtain Trail“ tragen zusätzlich dazu bei, den Radtourismus auch in bisher weniger bekannten Regionen zu einem wirtschaftlichen Potenzial zu machen. Über die gezielte Verknüpfung von Geschichte mit dieser Form des sanften Tourismus wird das Potenzial vor Ort ausgeschöpft und gleichzeitig ein Beitrag zur Bildung und zur gemeinsamen Entwicklung Europas geleistet.

**Moderation: Iris Hegemann,
Deutscher Tourismusverband e. V. (DTV)**

Forum 6

Elektromobil in der Stadt

Förderung von Pedelecs auf Alltagswegen – der „Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg“

Burkhard Horn, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Die Zahl der Besitzerinnen und Besitzer von Elektrofahrzeugen in Deutschland hat sich seit 2009 beinahe verdreifacht. Als neues Verkehrsmittel bietet das Elektrofahrzeug im Vergleich zum Fahrrad höhere Potenziale zur Überbrückung größerer Entfernungen z.B. im Pendlerverkehr. In Tourismusgebieten gibt es bereits seit längerem Konzepte zu deren Nutzung, für den Alltag fehlen jedoch häufig noch die Voraussetzungen, wie z.B. sichere Abstellmöglichkeiten, um neue Verhaltensoptionen zu fördern.

Ausgehend von der These, dass Elektroräder ein erheblich verkehrliches und umweltseitiges Entlastungspotenzial insbesondere im mono-, aber auch intermodalen Pendlerverkehr auf Stadt-Umland-Relationen eröffnen können, wurde vom Verkehrsressort des Landes Berlin in enger Kooperation mit dem Verkehrsressort des Landes Brandenburg der „Pedelec-Korridor Berlin-Brandenburg“ als Demonstrationsprojekt entwickelt. Ziel ist es, die Verlagerungspotenziale durch Elektroräder im Pendlerverkehr insbesondere als Substitut für Pkw-Fahrten zu entwickeln und zu untersuchen.

Für die Untersuchung wurde ein Landesgrenzen überschreitender Korridor-Raum festgelegt. Auf der Brandenburger Seite ist die „Garagendichte“ weitaus höher als in

Berlin. Ein sicheres Abstellen des Elektrorads am Wohnort, das bequeme Laden des Akkus und der barrierefreie Einsatz im Alltag sind damit häufig gegeben.

Das entscheidende, die Nutzung von Elektrorädern einschränkende Hemmnis, wird bei dem häufigen Fehlen geeigneter Abstellmöglichkeiten am Arbeitsort gesehen. Schwerpunkt des Projekts ist daher der beispielhafte Aufbau dieser Infrastruktur über eine gezielte Ansprache von Arbeitgebern in Verbindung mit attraktiven, auf 2-3 Monate befristeten Leasingangeboten für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Auf den Erfahrungen aus Projekten des betrieblichen Mobilitätsmanagements soll aufgebaut werden.

Parallel hierzu werden die Radverkehrsanlagen im Korridor-Raum gezielt auf ihre Schwächen im Hinblick auf die besonderen Bedürfnisse des Verkehrs mit Elektrorädern untersucht und durch bauliche Maßnahmen aufgehoben. Zudem werden beispielhaft für Elektroräder geeignete Abstellanlagen an S- und Regionalbahn-Haltestellen installiert.

Aufgabe der sozialwissenschaftlich ausgerichteten Begleitforschung ist es, Veränderungen und Dauerhaftigkeit in der Verkehrsmittelwahl sowie wesentliche Rahmenbedingungen in Längsschnittanalysen zu untersuchen.

Einstellungsorientierte Akzeptanzanalyse zur Elektromobilität im Fahrradverkehr

Dr. Dirk Wittowsky, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS)

Vor dem Hintergrund massiver Veränderungen und Trendentwicklungen ist die Mobilität der Zukunft auf neue Impulse angewiesen. Umweltbelastungen, Klimawandel, überlastete Verkehrssysteme sowie die Verknappung und Verteuerung fossiler Energieträger führt zu einer intensiven Diskussion über innovative und nachhaltige Mobilitätskonzepte.

Im Bereich der Entwicklung von E-Fahrzeugen hat sich der anfänglich kritisch betrachtete Trend der zweirädrigen Elektromobilität seit einigen Jahren zu einem großen Markt für die Fahrradindustrie entwickelt. Als ergänzender



Baustein der urbanen Mobilität können Elektrofahrräder vielfältig eingesetzt werden und eine Änderung des Mobilitätsbewusstseins sowie des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmenden forcieren.

Bisher wurden Nichtnutzerinnen und Nichtnutzer von Elektrofahrrädern und die von ihnen wahrgenommenen Nutzungshemmnisse bzw. die Unterschiede zu den Nutzern in der Forschung nur marginal betrachtet. Diese Forschungslücke wurde im Rahmen der „Einstellungsorientierten Akzeptanzanalyse zur Elektromobilität im Fahrradverkehr“ mit Hilfe eines mehrstufigen Erhebungskonzepts in Form einer Online-Befragung mit über 2.500 Probanden sowie einer Expertenbefragung mit elf Personen verkleinert.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich vor allem die Anschaffungskosten, die Reichweite sowie fehlende Park- und Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum als Barrieren für die Anschaffung und Nutzung von Elektrofahrrädern zeigen. Die Befragung zeigt zudem auch, dass das Fahren mit dem Elektrofahrrad sowohl zum Freizeitspaß wie auch zur Alltagsmobilität von Elektrofahrradtestern deutlich positiver beurteilt wird als von Nicht-Testern. Dies zeigt, dass den Nichtnutzern das Elektrofahrrad durch Probefahrten und Marketingaktionen als alternatives Verkehrsmittel näher gebracht werden kann. Elektrofahrräder sind ein richtiger und wichtiger Schritt für eine systematische Umstrukturierung des Verkehrssystems und für die Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsbewusstseins.

„Ich ersetze ein Auto“ – ein Forschungsprojekt zu Elektro-Lastenrädern

**Dipl.-Geogr. Johannes Gruber,
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)**

Der Wirtschaftsverkehr trägt zu einem Fünftel der verkehrlichen Emissionen in Städten bei. In der Elektromobilität sowie in der Verlagerung auf andere Verkehrsmittel werden Potenziale zur Emissionsvermeidung gesehen. Eine niedrigschwellige Lösung ist der Einsatz von Fahrrädern in der Citylogistik, für den das wachsende Angebot an leistungsfähigen Elektro-Lastenrädern bzw. Lasten-Pedelecs bislang wenig genutzte Potenziale für gewerbliche und kommunale Akteure erschließt.



Der Markt für städtische Kurierdienstleistungen erfährt derzeit eine Steigerung in der Nachfrage. Derzeit werden dort zu einem hohen Anteil Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor eingesetzt, deren Ladekapazitäten in der Regel im Verhältnis zur Sendungsgröße unnötig groß sind. Die kleinteilige Güterstruktur und die konzentrierte Nachfrage auf kurzen, urbanen, häufig verkehrlich stark belasteten Relationen machen diesen Markt zu einer geeigneten Plattform, um die Fähigkeiten von Elektro-Lastenrädern zu testen und sie gleichzeitig auch für weitere gewerbliche und private Zielgruppen sichtbar zu machen.

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums führt das DLR-Institut für Verkehrsforschung seit 2012 daher das Projekt „Ich ersetze ein Auto“ durch. Ziel ist es, zu bewerten, welcher Anteil der verbrennungsmotorisch beförderten Sendungen auf Elektro-Lastenräder verlagert werden könnte und welche Anforderungen dafür aus Nutzersicht zu berücksichtigen sind. Zum Einsatz im Tagesgeschäft bei acht Kurierdienstleistern kommen in diesem zweijährigen Projekt 40 Fahrzeuge der Marke „iBullitt“ des Herstellers Urban-e zum Einsatz. Diese zweirädrigen Pedelecs in „Long-John“-Bauweise bieten bei elektrischen Reichweiten von ca. 90 Kilometern eine Zuladung von bis zu 100 Kilogramm.

Mithilfe einer Kurierbefragung sowie den Auftragsdaten der am Projekt beteiligten Praxispartner konnten Annahmen getroffen werden, um den Eintritt dieses neuen Transportmittels in den Wettbewerb um Kurieraufträge abbilden zu können. Erste Ergebnisse deuten auf ein generell hohes

Potenzial von Elektro-Lastenrädern für einen nachhaltigen Einsatz in der Citylogistik hin. Um dieses Potenzial allerdings vollständig realisieren zu können, müssen auch die Kuriere als individuelle Entscheidungsträger von Transportmittel- und Auftragswahl berücksichtigt werden. Ihr soziodemografischer Hintergrund, berufliche Praktiken sowie persönliche Einstellungen haben hierauf einen wesentlichen Einfluss.

Diskussionsergebnis

Zu den zukünftigen Marktanteilen von Pedelecs gibt es unterschiedliche Einschätzungen, die von 15 Prozent am Gesamtfahrradmarkt bis hin zu einer Prognose, dass im Jahr 2030 sogar jedes zweite verkaufte Rad ein Pedelec sein wird, reichen. In jedem Fall wird das Pedelec aber ein Verkehrsmittel sein, das in Zukunft große Potenziale zur Verlagerung bietet und besondere Berücksichtigung in vielen Bereichen des Verkehrsgeschehens finden sollte. Dazu ist nicht zwingend eine besondere Infrastruktur notwendig; gut ausgebaute Radwegeverbindungen sind auch mit dem Pedelec gut nutzbar.

Besondere Ansprüche werden hingegen an die Abstellanlagen sowie an die Verknüpfung mit dem ÖPNV gestellt. Um das Pedelec Pendlern als Alternative zum Auto attraktiv zu machen, müssen sichere witterungsgeschützte Abstellmöglichkeiten an der Bahnhaltestelle oder am Arbeitsplatz

vorhanden sein sowie die Mitnahme im ÖPNV vielerorts deutlich erleichtert werden.

Bei vielen Menschen bestehen noch Vorurteile gegenüber der Nutzung eines Pedelecs. Hier müssen Strategien ansetzen, die überzeugen. Ein gezieltes Marketing über Testfahrten und attraktive Leasingangebote können dabei helfen, Pendler, die bisher das Auto nutzen, von den Vorzügen des Pedelecs zu überzeugen.

Über den privaten Nutzer hinaus eröffnet die Elektromobilität im Fahrradbereich über Lastenräder auch den Zugang zum Wirtschaftsverkehr. Die Citylogistik ist dabei nur ein Bereich; auch größere Logistikanbieter sowie Service-dienstleister (Pizzaservices etc.) nutzen bereits Lastenräder. Untersuchungen werden herausfinden, wo die Vorzüge und die Grenzen dieses Einsatzes liegen.

Es zeigt sich also, dass das Pedelec im privaten und wirtschaftlichen Bereich große Potenziale eröffnet, die noch lange nicht ausgeschöpft sind. Über die Integration von Elektrolastenrädern in den öffentlichen Fahrradverleih kann ein weiterer Schritt gegangen werden, um auch im privaten Sektor Transportfahrten mit dem Fahrrad möglich zu machen.

Moderation: Michael Adler,
Agentur tippingpoints



Forum 7 Richtig verbunden – Radverkehr und ÖPNV

Faktoren für eine multimodale Verkehrsmittelwahl – das Projekt USEmobility

Jolanta Skalska, Allianz pro Schiene e.V.

Mobilität beginnt im Kopf – und da ist viel in Bewegung. Das von der EU geförderte Forschungsprojekt „USEmobility – Understanding Social behaviour for Eco-friendly multimodal mobility“ hat die Gründe analysiert, die hinter der individuellen Verkehrsmittelwahl stehen. USEmobility befragte Bürgerinnen und Bürger in sechs Europäischen Ländern (Österreich, Belgien, Kroatien, Deutschland, Ungarn und den Niederlanden), die ihren persönlichen Mobilitätsmix in den letzten fünf Jahren verändert haben. Dabei stand die regionale und lokale Mobilität im Fokus. Insgesamt wurden im Jahr 2011 über 10.000 „Wechselnutzer“, die entweder komplett von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umgestiegen sind oder innerhalb ihres Mobilitätsmixes die Gewichtung verändert haben, zu den Hintergründen ihres Mobilitätsverhaltens befragt. Die Antworten brachten interessante und neue Einsichten zur Frage, welche Gründe die Menschen dazu bewegen, stärker auf umweltschonende Verkehrsträger zu setzen.

Multimodalität ist für den größten Teil der Wechselnutzer bereits gelebte Praxis (z. B. Kombination von Pkw und ÖV oder Fahrrad und ÖV). Bei der Verkehrsmittelwahl liegt weniger ein klassisches Entweder-Oder vor, als vielmehr zunehmend ein dynamisches Sowohl-Als-Auch. Eine fehlende Pkw-Verfügbarkeit ist keineswegs der häufigste Auslöser für einen Wechsel zum öffentlichen Verkehr. Wichtiger Auslöser für Veränderungen im Mobilitätsmix sind Veränderungen in der persönlichen Lebenssituation (Umzug, ein neuer Job, Geburt von Kindern usw.). Die Mobilitätspragmatiker stellen in den betrachteten Ländern das bedeutendste Wechsler-Segment, gefolgt von den Anhängern des öffentlichen Verkehrs sowie denen, die Wert auf Nachhaltigkeit legen und/oder Fahrrad-affin sind. Hier können Politik und Unternehmen ansetzen: Die große Offenheit für öffentlichen Verkehr und Multimodalität ist eine große Chance, die individuellen Wahlentscheidungen der Menschen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu beeinflussen.

Die stärksten Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl sind Erreichbarkeit, Kosten, Reisezeit, Wartezeiten, Umsteighäufigkeit und Angebotsdichte. Der Einfluss der so

genannten „weichen“ Faktoren (hierunter haben Flexibilität, Planungsaufwand, einfacher Zugang zu Informationen sowie Umweltfreundlichkeit die höchste Relevanz) ist weniger stark ausgeprägt, aber immer noch beträchtlich.

USEmobility hat auf Grundlage dieser Untersuchung strategische Empfehlungen für die Politik, die Europäische Kommission, Verkehrsunternehmen, sowie für Verbände und Organisationen entwickelt. Diese beinhalten u.a. Handlungsansätze für die Politik, die die Nutzung des ÖV begünstigen wie ÖV-orientierte Stadt- und Raumplanungsstrategien, integrierte Mobilitätskonzepte mit klaren Politikzielen oder auch eine klare und stabile Finanzierung. Handlungsansätze für Verkehrsunternehmen bieten harte und weiche Faktoren wie durchgehende Tickets und intermodale Verknüpfung von Mobilitätsangeboten.



Verknüpfung Pedelecs und ÖPNV im ländlichen Raum – Das Beispiel Mettingen

Werner Linnenbrink,
Regionalverkehr Münsterland (RVM)

Der demographische Wandel führt an vielen Orten in Deutschland zu einschneidenden Veränderungen und notwendigen Anpassungen für den ÖPNV; so auch im Verkehrsraum des Verkehrsunternehmens Regionalverkehr Münsterland. Durch die Abnahme der Bevölkerung, die Reduzierung der Anzahl der unter 18-Jährigen um 19 Prozent bis zum Jahr 2025 und einer Zunahme der Seniorenzahlen um 30 Prozent bis 2025 verliert der ÖPNV seine klassische Bündelungsfunktion. Ohne Gegenmaßnahmen würde dies eine Wechselwirkung aus reduziertem Angebot und sinkenden Fahrgastzahlen bedingen.

Um frühzeitig gegenzusteuern, wurde in Mettingen (12.000 Einwohner) im Rahmen des Kreisentwicklungsprogramms mit Förderung durch das Land Nordrhein-Westfalen Anfang 2012 ein Konzept aus 3 Teilbausteinen in Betrieb genommen.

Der erste Baustein besteht aus einer Fahrplanerweiterung zum 30-Minuten-Takt auf der SchnellBus-Relation Recke – Mettingen – Westerkappeln – Osnabrück. Nach dem Motto „Angebot schafft Nachfrage“ bildet sie die Grundlage für die weiteren Bausteine. Als zweite Maßnahme wurde eine Mobilitätsstation im Ortskern eingerichtet, die neben einer persönlichen Beratung die Möglichkeit zum Verleih von Pedelecs und anderen elektrobetriebenen Zwei- und Dreirädern auch für den Tourismus bietet. Diese zentrale Anlaufstelle wird durch verschiedene dezentrale Pedelec-Abstellmöglichkeiten für RVM-Abo-Kunden ergänzt.

Der dritte Baustein umfasst die Einführung eines Tickets als Flatrate. Der bisherige Preis wurde um 25 Prozent reduziert. Zusätzlich bestand im Jahr 2012 für alle Abo-Kunden die Möglichkeit sich für den Zeitraum von 6 Monaten kostenlos ein Pedelec zu leihen. Ziel ist die Etablierung multimodaler Wegeketten und die Erweiterung der Haltestelleneinzugsbereiche.

Für das insgesamt 3-jährige Konzept kann für das erste Jahr eine erfolgreiche Zwischenbilanz gezogen werden. In den Jahren 2013 und 2014 sind weitere Anreizmaßnahmen geplant, um durch eine Vernetzung zwischen Fahrrad und ÖPNV Erfahrungen einer multimodalen und innovativen Angebotsgestaltung zu sammeln.



Verkehrsunternehmen als Motor eines zukunftsorientierten Mobilitätsverbundes

Martin Röhrleef,
üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG

Derzeit bringen Wertewandel (junge Erwachsene fahren weniger Auto als vorige Generationen), Angebotsinnovationen (Smartphone etc.) und Online-Dienste den Mobilitätsmarkt in Bewegung. Für die ÖPNV-Branche ergeben sich hieraus neue Chancen für eine Stärkung der eigenen Position im Mobilitätsmarkt der Zukunft, die genutzt werden müssen.

Neue Verkehrs-Dienstleistungen wie Car-Sharing, Bike-Sharing, aber auch Elektrofahrzeuge mit ihrer begrenzten Reichweite können sich vor allem in Ergänzung zu einem leistungsfähigen ÖPNV entwickeln, sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum. Die klare Botschaft an Politik und Öffentlichkeit lautet also: Wer die Multimodalität und neue Sharing-Systeme fördern will, braucht als Basis einen guten ÖPNV als Ausgangspunkt für die vernetzten, multimodalen Verkehrssysteme der Zukunft.

Die gleiche Botschaft zielt aber auch nach innen: Für Unternehmen und Verbände geht es darum, die strategischen Chancen dieses historischen Wandlungsprozesses zu nutzen und sich zu den führenden Akteuren dieser Vernetzung zu machen. Einerseits sollten sie mit einem attraktiven ÖPNV Angebot für das notwendige Primärsystem sorgen und andererseits die Rückgratfunktion auch organisatorisch ausfüllen, indem sie sich gegenüber dem Kunden zum umfassenden Mobilitätsanbieter machen.

Vor diesem Hintergrund brachte die über Hannoverse Verkehrsbetriebe AG bereits im Jahr 2004 als erstes ÖPNV-Unternehmen unter dem Namen HANNOVERmobil ein integriertes „Mobilitätspaket“ auf den Markt, welches ÖPNV und CarSharing als Kern beinhaltet, jedoch durch weitere Angebote wie einem Fahrradbaustein abgerundet wurde. In anderen Städten wie bspw. Stuttgart, Münster oder auch Düsseldorf folgten weitere multimodale Angebote diesem Beispiel. Aufgrund aktueller Entwicklungen, wie neuer technischer Möglichkeiten, einem pragmatischerem Umgang mit dem Auto sowie der Entwicklung der Elektromobilität, wird das „Mobilitätspaket“ nun breiter aufgesetzt. Im Rahmen des von der Bundesregierung geförderten Programms „Schaufenster Elektromobilität“ wird das Angebot zurzeit gemeinsam mit den Partnern Volkswagen AG und Cantamen/Stadtmobil Hannover zu einer umfassenden integrierten Mobilitätsplattform für die Metropolregion Hannover – Braunschweig – Wolfsburg – Göttingen entwickelt, um dort zukünftig Qualitäten im multimodalen Verkehrsgeschehen zu schaffen.

Diskussionsergebnis

Es gibt derzeit in Deutschland einen nachweisbaren Wechsel im Mobilitätsverhalten. Der eigene Autobesitz verliert an Bedeutung während die Nachfrage nach multimodalen Angeboten steigt. Um den Wechsel zu nachhaltigen Verkehrsmitteln bei den Nutzerinnen und Nutzern zu fördern,

müssen Angebot und Infrastruktur stimmen und die Verkehrsunternehmen Anreize zur Nutzung schaffen.

Die ÖPNV-Anbieter sind zukünftig stark gefordert, sich als Mobilitätsdienstleister zu verstehen und ein Angebot verschiedener Verkehrsmittel aus einer Hand zu fördern. Die Befragung USEmobility zeigt, dass vor allem bei pragmatischen Mobilitätsnutzern die Bereitschaft zum Wechsel sehr hoch ist, wenn das Angebot stimmt.

Das Angebot von Pedelecs als Ergänzung zum ÖPNV in Metzingen zeigt, dass den Herausforderungen, die an den ÖPNV besonders im ländlichen Raum gestellt werden, ebenfalls mit multimodalen Angeboten begegnet werden kann. Nachdem zum Beginn des Projektes 50 Pedelecs zur Verfügung standen, mussten aufgrund der großen Nachfrage sogar noch weitere nachbestellt werden und es ist vorgesehen, das Angebot in Zukunft möglicherweise noch zu erweitern.

Multimobilität ist bereits sowohl in urbanen als auch ländlichen Gebieten zu einem gesellschaftlichen Trend geworden und die Akteure und Leistungsträger sind aufgerufen, diesen Trend zu nutzen und die entsprechenden Angebote verstärkt auszubauen. Hierbei spielt auch der Radverkehr eine wichtige Rolle.

Moderation: Arne Koerdt, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg



Forum 8

Wissen macht mobil

Mobilitätsbildung als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements

Theo Jansen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

Als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements bietet die Mobilitätsbildung für Kommunen und Mobilitätsdienstleister die Chance, die Verkehrsnachfrage zur Förderung des Umweltverbundes zu beeinflussen. Die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg unterstützt daher die Kommunen, Verkehrsunternehmen und Schulen der Region beim Aufbau einer nachhaltigen Mobilitätsbildung als Teil des kommunalen Mobilitätsmanagements.

Die Mobilitätsbildung in Deutschland orientiert sich an den KMK-Empfehlungen der Kultusministerkonferenz vom 10.05.2012: Das Hauptziel der Mobilitätsbildung ist die Hinführung zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen, dem daraus resultierenden Verkehr und seinen Auswirkungen auf Sicherheit, Gesundheit und Umwelt der Menschen. Mobilitätsbildung ist somit ein Beitrag zur Bildung für nachhaltige Entwicklung.

Eine moderne Mobilitätserziehung bezieht die Kinder als Experten in eigener Sache für ihren Stadtteil bzw. Ortsteil mit ein. Kinder erlernen so Strategien zur aktiven Veränderung der derzeitigen Situation, z.B. durch Beteiligung an Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen in Städten und Gemeinden (politische Partizipation). Dies ist eine wichtige Option für die Zukunft. Es ist notwendig die Bürgerinnen und Bürger stärker als bisher mitzunehmen, wenn man Veränderungen gerade in so einem sensiblen Bereich wie dem Verkehr erreichen möchte bzw. umsetzen muss (z.B. durch Umweltgesetzgebung).

Dieser Bildungsauftrag bietet gerade für die Kommune die Chance, das Verkehrsverhalten nachhaltig zu beeinflussen und für die Mobilitätsdienstleister eine frühzeitige Kundengewinnung bzw. -bindung zu betreiben. Es bietet sich an, auf kommunaler Ebene die Zusammenarbeit zwischen Polizei, Mobilitätsdienstleistern sowie Ordnungs- und Planungsbereichen der Kommunalverwaltung mit den Schulen zu institutionalisieren. Dies kommt aber nicht von alleine, sondern bedarf der Koordination durch die Kommunalverwaltung im Sinne des kommunalen



Mobilitätsmanagements. Für die Schulen sind schuleigene Mobilitätskonzepte zu entwickeln (schulisches Mobilitätsmanagement).

Die VRS GmbH hat zur Unterstützung der Kommunen die Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement/Verkehrssicherheit eingerichtet. Ein wesentliches Handlungsfeld ist die Schulberatung. Ziel ist, die Schulen auf kommunaler Ebene durch die Kooperation mit den Planungsbereichen der Kommunalverwaltung und den Mobilitätsdienstleistern vor Ort zu vernetzen. Die Angebote beziehen die Kinder als Experten mit ein. Im methodisch-didaktischen Bereich bieten die Angebote des VRS ein modernes Verständnis von Lernen und Unterricht. Mit Praxisbezug, Handlungsorientierung und mit Blick auf die Erfahrungswelt der Schüler erwerben die jungen Menschen eine Mobilitätskompetenz.

In einer mit der Bezirksregierung Köln (Schulaufsicht) organisierten „Fachgruppe“ treffen sich regelmäßig Lehrer, Vertreter von Kommunalverwaltungen und Mobilitätsdienstleister zum Informations- und Erfahrungsaustausch.

Fahrradmobilität und Mobilitätsbildung für Familien in ländlichen Räumen

Melanie Herget, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ)

Der aktuelle Diskurs über zukunftsfähige Mobilitätssysteme beleuchtet fast ausschließlich urbane Kontexte. Doch was bedeutet „zukunftsfähige Mobilität“, wenn man im ländlichen Raum wohnt, insbesondere wenn man Kinder

hat? Wie könnte, wie müsste der Alltag in solchen Mehrpersonenhaushalten ohne PKW bewältigt werden?

Im Rahmen der vorgestellten Untersuchung zeigte eine Sekundäranalyse der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ (n = 25.000 Haushalte), inwieweit sich das aktuelle Verkehrsverhalten, insbesondere die Fahrradnutzung, von Müttern und Vätern in ländlichen Räumen von a) Müttern und Vätern in städtischen Räumen und b) von Männern und Frauen aus Paarhaushalten ohne Kinder unterscheidet.

Darüber hinaus wurden leitfadengestützte, problemzentrierte Interviews mit Müttern und Vätern in zwei ländlichen Regionen (Landkreis Emsland, Landkreis Ludwigslust; n = 28 Personen) durchgeführt. Dabei zeigte sich: Insgesamt spielt das Thema Sicherheit bei der Verkehrsmittelwahl der Familien eine sehr große Rolle, mit verschiedenen Schwerpunkten je nach Alter der Kinder.

Im Emsland ist das Fahrrad für viele Eltern ein häufig genutztes Verkehrsmittel, insbesondere für Einkaufswege und den Weg zu Schule und Kindergarten. Vor allem Mütter sind hier davon überzeugt, dass Radfahren gut für ihre Kinder ist, und versuchen, als gutes Vorbild öfter das Rad zu nutzen. Ganz anders im Landkreis Ludwigslust: Dort wird kritisiert, dass es kaum Radwege gibt und daher das Radfahren auf den vielbefahrenen, engen Landstraßen zu gefährlich ist. Gegen das Fahrrad sprechen aus Sicht dieser Eltern die zum Teil sehr weiten Entfernungen, die Witterungsabhängigkeit und die geringeren Transportmöglichkeiten. Auch die mangelnde Straßenbeleuchtung wird als Grund dafür genannt, lieber mit dem Auto zu fahren. Während der quantitative Zugang Hinweise liefert für Häufigkeiten und typische Verteilungen im Verkehrsverhalten, werden über den qualitativen Zugang die zugrunde liegenden persönlichen Überzeugungen, Prioritäten und Aushandlungsprozesse aufgedeckt.

Um die Menschen im ländlichen Raum zu erreichen, ist es wichtig, ein Veränderungsbedürfnis aufzubauen. Dies kann u.a. durch eine stärkere Vermittlung von Langzeitfolgen und Gesundheitsrisiken, einer Aufbereitung von Entwicklungs- und Lernpotenzialen von Kindern oder auch durch Zukunftswerkstätten zum Thema postfossiler Mobilität erreicht werden. Um Veränderungsmöglichkeiten für das eigene Mobilitätsverhalten aufzuzeigen, können Veranstal-

tungen dienen, die positive Erfahrungen mit dem Fahrradfahren vermitteln (wie bspw. Sternfahrten) oder auch das gemeinsame Erstellen von Fahrradplänen sowie das Bereithalten von Radroutenvorschlägen zu traditionellen, beliebten Events.

Sicher und attraktiv mit dem Rad unterwegs zur Schule – das Schülerradroutennetz für die Region Frankfurt RheinMain

Jens Vogel, Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm)

Im „Projekt Schülerradroutennetz Region Frankfurt RheinMain“, gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, werden durch die ivm bis 2015 Schulradwegpläne für alle weiterführenden Schulen der Region Frankfurt RheinMain erarbeitet. Dies erfolgt gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern im Rahmen von Projekttagen und auf Grundlage der bestehenden Infrastruktur. Regionsweite, öffentlichkeitswirksame Aktionen und Wettbewerbe zwischen den Schulen sollen zudem projektbegleitend der Bekanntheit des Schülerradroutennetzes sowie der tatsächlichen Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel auf dem Schulweg Anschlag verleihen.

Neben der Schaffung eines für Schülerinnen und Schülern geeigneten, sicheren Radroutennetzes wird damit vor allem das Ziel verfolgt, diese generell für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad zu interessieren, sie dadurch zu mehr Bewegung und einem gesünderen Lebensstil auch in der Freizeit anzuregen sowie dadurch einen selbstbe-



wussten Umgang mit Mobilitätsoptionen zu fördern. Das Projekt ist damit Baustein der regionalen Strategie der ivm zum schulischen Mobilitätsmanagement.

Bei der Erstellung des Schülerradrouthenetzes arbeiten Schülerinnen und Schüler zunächst unter fachlicher und pädagogischer Anleitung, bevor der Netzentwurf sowie die Hinweise auf besondere Gefahrenstellen gemeinsam mit Schulen, Schüler- und Elternvertretern, Polizei, Straßenverkehrsbehörden, Schulämtern sowie weiteren Akteuren abgestimmt wird. Anschließend erfolgt die Übernahme in den von der ivm im Auftrag des Landes Hessen betriebenen, internetbasierten Schülerradrouthenplaner Hessen. Damit ist es möglich, eine geeignete, individuelle Route von zu Hause bis zur Schule zu finden. Die zentrale, digitale Zusammenführung der Schülerradrouthen auf einer vorhandenen und bewährten Plattform stellt dabei einen dauerhaften Betrieb sowie die effiziente Aktualisierung der vorhandenen Daten sicher. Dies bildet die Grundlage für eine zukünftige regelmäßige Information der Schülerinnen und Schüler über dieses Mobilitätsangebot. Durch die Nutzung des Radrouthenplaners fungieren Schülerinnen und Schüler zudem als Multiplikatoren gegenüber ihren Eltern, Freunden und Bekannten.

Diskussionsergebnis

Im Mittelpunkt einer „Mobilitätsbildung für alle“ steht ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement, in dem neben Kindern und Jugendlichen und deren Eltern beispielsweise auch Seniorinnen und Senioren im Mittelpunkt der Betrachtung stehen. Eine besondere Herausfor-

derung stellen jedoch Gruppen da, die als nicht so einfach erreichbar gelten wie bspw. Migrantinnen und Migranten oder auch bildungsfernere Personen. Erste Ansätze, diese Gruppen zu erreichen, können bereits benannt werden (wie Radfahrkurse für Migrantinnen), doch fehlt es oft an weiterer grundlegender Forschungsarbeit sowie an der Finanzierbarkeit solcher Projekte. Mobilitätsbildung ist geprägt von vielen engagierten Akteuren, Initiativen und Einzelprojekten, doch oftmals fehlt ein Konzept bzw. eine Strategie, um diese effizient zu gestalten.

So stellt sich die Frage, wie jenseits der Schriftsprache zum Radfahren motiviert werden kann, als ein weiterer Zugang zu verschiedenen Zielgruppen. Das Radfahren „erfahrbar“ machen und die Menschen durch das „Ausprobieren“ an das Radfahren heranzuführen, kann hierbei ein wichtiger Motivator sein. Zu beachten ist jedoch immer die zielgruppenspezifische Ansprache. Ein Beispiel dafür sind Busschulen für Senioren oder vor allem aktuell Kurse für Seniorinnen und Senioren zur sicheren Nutzung von Pedelecs, in denen aktiv das Radfahren belebt wird.

Als ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt konnte die Integration der Mobilitätsbildung in die Lehrerausbildung bzw. Fahrlehrerausbildung identifiziert werden und somit auch die Frage, wie man didaktisch gute Beispiele allen zugänglich machen kann. Wichtig erscheint hier zudem, eine Mobilitätskompetenz bei den Entscheidern herbeizuführen. Institutionen wie bspw. die Fahrradakademie bieten Kurse für Entscheidungsträger an. Eine Konferenz wie dieser Nationale Radverkehrskongress oder kommunalpolitische Foren in den Kommunen als Informationsplattform für kommunale Entscheider und Politiker für eine Umweltpolitik, die „Wissen mobil macht“, wären wünschenswert.

Eine erfolgreiche „Mobilitätsbildung für alle“ benötigt Akteure. So können „Radenthusiasten“, die sich schon aus Eigeninteresse mit dem Thema beschäftigen, Vereine wie der ADFC oder VCD, Institutionen aus dem Gesundheitsbereich wie Kranken- und Unfallkassen, aber auch Initiativen wie das Bündnis für Familien, Verbände sowie Stiftungen zu einer erfolgreichen umfassenden Mobilitätsbildung beitragen.

**Moderation: Dr. Katrin Dziekan,
Umweltbundesamt (UBA)**



„Ideenwand“ für Einsteigerkommunen

Der Radverkehr ist in vielen Städten und Gemeinden in Deutschland sichtbar auf einem guten Weg: Radfahren ist „in“, macht Spaß und wird zunehmend auch in die Alltagsmobilität integriert. Dabei sind die Ausgangslagen regional sehr unterschiedlich: In manchen Städten boomt das Radfahren, dort gibt es oft schon langjährige Erfahrungen in der Radverkehrsförderung. In vielen anderen Städten und Gemeinden steckt diese noch in den „Kinderschuhen“.

Beim 3. Nationalen Radverkehrskongress widmete sich eine „Ideenwand“ den sogenannten „Einsteigern“, d.h. Kommunen, die noch am Anfang der Radverkehrsförderung stehen. Unter dem Motto: „Kommunen starten durch im Radverkehr - so geht's richtig los“ konnten Kommunen, die sich selbst als „Einsteiger“ verstehen, ihre Wünsche und Bedarfe für die Verbesserung des Radverkehrs vor Ort äußern. Außerdem waren die Kongressteilnehmerinnen und -teilnehmer als Experten und Ideengeber aufgerufen, den Einsteigern Tipps und Empfehlungen für die ersten Schritte in der Radverkehrsförderung zu geben.

An den zwei Kongresstagen wurden Vorschläge und Wünsche zu mehr als 15 Handlungsfeldern gesammelt. Im Ergebnis überwogen die Empfehlungen an die „Einsteigerkommunen“, die vor allem für die Schaffung eines positiven Fahrradklimas, die geeignete Vernetzung der lokalen Akteure und für eine gute Kommunikationsarbeit nach innen und außen plädierten.



Für ein positives Fahrradklima könne gesorgt werden, indem die Vorteile des Radfahrens und der Spaß am Radfahren kommuniziert werden. Die Politikerinnen und Politiker sowie lokale Entscheidungsträger vor Ort sollten das Thema mittragen, z.B. indem die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister durch die Nutzung des Fahrrads als Vorbilder vorangehen. Zu Beginn der Radverkehrsförderung sollte eine integrierte und vorausschauende Radverkehrsstrategie mit Bestandsaufnahme, Zielen und Maßnahmen entwickelt und in diesem Zuge die finanziellen Mittel für die Radverkehrsförderung vor Ort erhöht werden. Bedarfe von Lasten- und Elektrofahrrädern oder die Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen sollten von Anfang an planerisch berücksichtigt werden.

Lokale Netzwerke und die Gewinnung von Verbündeten wurden als wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung genannt. Insbesondere Partnerschaften zwischen Einsteiger- und Aufsteiger- oder Vorreiterkommunen könnten einen hilfreichen Erfahrungsaustausch befördern. Der Radverkehr müsse durch viele unterschiedliche Akteure wie z.B. Bürgerinnen und Bürger, zivilgesellschaftliche Akteure und Träger öffentlicher Belange, gemeinschaftlich gefördert werden – wie dies im Titel des Nationalen Radverkehrsplans 2020 „Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ zum Ausdruck kommt. Weitere Empfehlungen wurden zu den Themen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Infrastruktur abgegeben. So wurde den Einsteigern zur Umsetzung kostengünstiger, aber sehr effizienter Maßnahmen, wie z.B. Radfahrstreifen und Schutzstreifen, geraten.

Der Deutsche Fahrradpreis 2013

Ehrung der „Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit“ und der „Fahrradfreundlichsten Entscheidung“ des Jahres - Moderation: Steffi Neu

Der bundesweite Wettbewerb „Deutscher Fahrradpreis“ ist die renommierteste deutsche Auszeichnung zum Thema Radverkehr, die erstmals im Jahr 2000 vergeben wurde. Der Deutsche Fahrradpreis ist ein Gemeinschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) und dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Der Verbund Service und Fahrrad e.V. (VSF) engagiert sich seit Jahren als Hauptsponsor.

Der Deutsche Fahrradpreis wurde feierlich auf der Abendveranstaltung des Nationalen Radverkehrskongresses am 13. Mai 2013 in Münster verliehen. Gewürdigt wurden die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ und die „Fahrradfreundlichste Entscheidung“ für das Jahr 2013. Ausgezeichnet und mit jeweils 5.000 Euro Preisgeld bedacht wurden das „Fahrradkonzert im Rahmen der Musikfestspiele Potsdam Sanssouci“ in der Kategorie „Freizeit/Tourismus“ sowie die Stadt Soest für die fahrradfreundliche „Markierung eines Schutzstreifens in der Jakobstraße“ in der Kategorie „Alltagsmobilität“. Aus 111 Bewerbungen hat die Jury des Deutschen Fahrradpreises diese Siegerprojekte ausgewählt sowie jeweils zwei weitere interessante Radverkehrsprojekte auf den Plätzen 2 und 3 nominiert.

Die Auszeichnung der fahrradfreundlichsten Entscheidung in der Kategorie „Freizeit/Tourismus“ wurde durch Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, überreicht. Die Idee der Initiatoren des „Fahrradkonzerts“, Radfahren und klassische Musik auf attraktiven Fahrradrouten in und um Potsdam zusammen zu bringen, habe die Auswahljury zu Recht überzeugt. Mit die-



sem innovativen Veranstaltungsformat werden passionierte Konzertbesucherinnen und -besucher für das Fahrradfahren und Radfahren für die klassische Musik begeistert. Der Preis für die fahrradfreundlichste Entscheidung in der Kategorie „Alltagsmobilität“ wurde durch Gunther Adler, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, an die Stadt Soest vergeben. Mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand konnte dort ein deutlicher Sicherheits- und Komfortgewinn für die Radfahrenden erzielt werden – ein nachahmenswertes Beispiel für andere Städte und Kommunen.

Michaela May: Die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2013“

Der Preis für die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ wurde dieses Jahr an die Schauspielerin Michaela May verliehen. Die Laudatorin Christine Fuchs, Vorstand der AGFS, betonte, dass mit diesem Preis Frau Mays Rolle als meinungsbildende Persönlichkeit sowie ihr persönliches und öffentliches Engagement für das Radfahren gewürdigt werde. Das Fahrrad ist für Michaela May ein ständiger Begleiter, nicht nur im Alltag und in der Freizeit, sondern auch während der Dreharbeiten entscheidet sich die Schauspielerin für das Fahrrad.

Den Fotowettbewerb „Mein Fahrrad und ich“ gewannen Lambert Elkemann bei den Amateur-Fotografen, und Till Gläser bei den Profi-Fotografen, die jeweils mit einem Trekkingrad belohnt wurden.

Begleitet wurde die Abendveranstaltung durch das Spontantheater „Frizzles“ aus Köln.



Die Fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2013 in der Kategorie „Freizeit/Tourismus“

Sieger/innen und Nominierte:

Platz 1: Fahrradkonzert im Rahmen der Musikfestspiele Potsdam Sanssouci

Träger/innen: Musikfestspiele Sanssouci und Nikolaisaal Potsdam GmbH, Förderverein der Musikfestspiele Potsdam Sanssouci e.V.

Platz 2: Interaktive Rundroutingfunktion für Radfahrer

Träger/innen: Schleswig-Holstein Binnenland Tourismus (SHBT), Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein GmbH

Platz 3: Brückenradweg Bayern-Böhmen – „Ein Radweg, der Brücken baut“

Träger/innen: Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge

Die Fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2013 in der Kategorie „Alltagsmobilität“

Sieger/innen und Nominierte:

Platz 1: Markierung Jakobstraße in Soest

Träger/innen: Kommunale Betriebe Soest, Abteilung Straßen

Platz 2: Schleichwege durch die Stadt – Eine Navigationshilfe zur Verbesserung der innerstädtischen Wegweisung für den Radverkehr

Träger/innen: Stadt Wuppertal, Ressort Umweltschutz

Platz 3: Fahrradtiefgaragen in den Mehrfamilienhäusern der autofreien Siedlung Köln-Nippes

Träger/innen: Bouwfonds Immobilienentwicklung GmbH, Niederlassung Kontrola Köln, Nachbarn60 e.V.



Diskussionsrunde: Qualitäten schaffen und sichern

Radverkehrsförderung bei Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern

Diskussionsrunde mit Vertretern der Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Städte und Kommunen, des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und der kommunalen Spitzenverbände

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

- Sebastian Bührmann, Leiter der Fahrradakademie im Difu
- Dr. Norbert Korallus, Mitglied Kommunale Koordinierungsgruppe Radverkehr und Fachdienstleiter im Fachdienst Verkehrsplanung der Stadt Oldenburg
- Lothar Mittag, Mitglied des Präsidiums AGFS NRW und Bürgermeister von Rhede
- Günter Riemer, Vorstandsmitglied AGFK Baden-Württemberg und Bürgermeister von Kirchheim unter Teck
- Bernd Sievers, Ministerium für Landesentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern
- Birgitta Worringen, Leiterin der Unterabteilung Verkehr, Forschung in der Grundsatzabteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Radverkehrsbeauftragte des BMVBS
- Marlene Wüstner, Vorsitzende der AGFK Bayern und Referentin für Recht, Ordnung und Umweltschutz der Stadt Erlangen

Moderation: Steffi Neu

Steffi Neu: Frau Worringen, Maßnahmen, Erfahrungen und Forderungen von Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern im Radverkehr. Wie viel Bewegung ist im Moment zwischen Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern?

Birgitta Worringen: Es ist viel in Bewegung und das Bundesverkehrsministerium begrüßt diese Entwicklung sehr. Viele Kommunen und Regionen haben unterschiedliche Voraussetzungen, was zum Beispiel die Einstellung der Politik oder die topographischen Bedingungen betrifft. Der heutige Kongress soll Mut machen und Netzwerke vergrößern, so dass Einsteiger zu Vorreitern werden.

Einsteiger und hügeliges Land, Frau Wüstner, da sprechen wir ganz klar von Bayern. Ihre Arbeitsgemeinschaft ist vor einem Jahr gegründet worden und mittlerweile sind 38 Kommunen Mitglieder. Wie zufrieden sind Sie damit bislang?

Marlene Wüstner: Die Entwicklung ist hervorragend. Das Thema Radverkehr ist in Bayern ein sehr wichtiges Thema, trotz der bewegten Topografie, die aufgrund von Pedelecs und vieler sportlicher Radler kein größeres Problem darstellt. Bisher sind 38 Kommunen und Landkreise dabei und sieben Städte, Gemeinden und Landkreise wollen sich in Zukunft anschließen. Also ganz klar eine Erfolgsgeschichte in Bayern.

Herr Riemer, die AGFK in Baden-Württemberg besteht seit drei Jahren. Sehen Sie sich eher als Einsteiger, Aufsteiger oder Vorreiter?

Günter Riemer: Das liegt in der Betrachtungsweise. Wir haben sowohl Einsteiger und Aufsteiger als auch Vorreiter. Alles in allem verzeichnen wir eine positive Entwicklung. Das Land Baden-Württemberg hat vor einigen Jahren die Initiative „ProRad“ gegründet, aus der dann auch die Arbeitsgemeinschaft entstanden ist, und bei der die Landespolitik, Wirtschaft und Polizei am Tisch sitzen.



Das sind Strukturen, die notwendig sind, und über die wir später nochmal sprechen werden. Herr Mittag, 20 Jahre AGFS in Nordrhein-Westfalen. Was ist in diesen Jahren passiert?

Lothar Mittag: Wir haben alle einmal angefangen. Das Entscheidende jedoch ist, dass man Begonnenes weiterführt. In den 20 Jahren haben wir einiges verändert oder ergänzt, so ist beispielsweise der Fußverkehr dazugekommen, der in der Verkehrsplanung auch ein Schattendasein hatte.

Herr Sievers, Mecklenburg-Vorpommern ist ein Fahrradland. Besuchen deshalb besonders viele Touristinnen und Touristen Ihr Land?

Bernd Sievers: Die Situation in Mecklenburg-Vorpommern ist sehr heterogen, so ist der Raum Rostock eher ungünstig für den Radverkehr; die MID-Studie besagt jedoch, dass wir ein Fahrradland sind und laut ADFC-Umfrage wechseln wir uns in der Betitelung der beliebtesten Fahrradregion mit Bayern ab. Im Tourismus waren wir immer schon stark, aber im Bereich Fahrradtourismus hat unsere Arbeit und die Topographie die Entwicklung begünstigt.

Herr Dr. Korallus, die Kommunale Koordinierungsgruppe Radverkehr gibt es seit 4 Jahren. Wie unterstützen Sie die Kommunen und wie hat sich Ihre Arbeit innerhalb der vier Jahre entwickelt?

Dr. Norbert Korallus: Die Kommunale Koordinierungsgruppe Radverkehr ist ein informelles Gremium, das die Kommunale Spitzenverbände bei radverkehrsrelevanten Themen berät. Vor Ort sind wir nur mittelbar unterstützend, wie bspw. bei der Erörterung rechtlicher Regelungen. Der Erfolg der Radverkehrsförderung obliegt lokalen Strukturen und Förderungen. Was sich im Wesentlichen geändert hat, ist die viel größere Selbstverständlichkeit im Bezug auf das Thema Radverkehr.

Herr Bührmann, inwieweit haben Sie den Eindruck, dass Radverkehrsförderung auf der politischen Agenda steht und in den Köpfen der Menschen angekommen ist?

Sebastian Bührmann: Wir sind mit der Fahrradakademie bundesweit unterwegs. Einerseits gibt es viele Städte, die zu den Aufsteigern zählen und tolle Arbeit, trotz geringer

finanzieller Mittel, leisten. Andererseits gibt es wiederum viele Kommunen, die noch Nachholbedarf haben, in denen die Motivation noch sehr gering ist und das Verkehrsmittel Fahrrad dementsprechend nicht als gleichberechtigte Verkehrsart gesehen wird. National gibt es aber sehr viele gute Beispiele, von denen andere Kommunen lernen können. Zudem versuchen wir in der Fahrradakademie, ein Bewusstsein zu schaffen.

Eine Hilfestellung und ein Bekenntnis ist sicherlich auch der neue Nationale Radverkehrsplan 2020. Frau Worringen, wie unterstützt der Bund eine Kommune, die in die Radverkehrsförderung einsteigen will?

Birgitta Worringen: Der Nationale Radverkehrsplan 2020 wurde den Veränderungen und Entwicklungen der Radverkehrslandschaft angepasst. Zudem legen wir einen stärkeren Fokus auf die unterschiedlichen Ausgangslagen der Kommunen. Ein weiteres Element ist die Betonung des ländlichen Raumes, weil gerade dort der Radverkehr weniger präsent ist. Weiterhin wurde das Thema Elektromobilität neu in den Radverkehrsplan aufgenommen. Allerdings ist der Bund nicht für die kommunale Radverkehrsförderung vor Ort zuständig. Er nimmt vielmehr die Rolle als Impulsgeber, Moderator und Koordinator im Radverkehr wahr. Eine gute Arbeits- und Vernetzungsgrundlage bieten wir durch Konferenzen wie diese, den Nationalen Radverkehrsplan, die Fahrradakademie sowie das Fahrradportal im Internet und viele weitere innovative Modellprojekte.

Alle Kongressteilnehmer hatten die Möglichkeit, an der „Ideenwand“ Tipps und Ideen für Einsteigerkommunen abzugeben. Aber auch die Einsteiger konnten Fragen stellen. Herr Bührmann, was hat sich in den zwei Kongrestagen angesammelt?

Sebastian Bührmann: Auffallend ist, dass wir von Einsteigern selbst relativ wenig Anregungen bekommen haben, was möglicherweise daran liegen könnte, dass dieser Kongress von Einsteigern nicht so intensiv genutzt wird wie von Aufsteigern und Vorreitern. Wir haben aber eine große Bandbreite an Empfehlungen von anderen für Einsteiger bekommen. Wesentliche Punkte sind: Bewusstsein schaffen, Kommunikation fördern, Kooperation etablieren und stärken. Vorschläge dazu waren: Politiker aufs Fahrrad, Exkursionen anbieten, in denen das Potenzial und die

Chancen vor Ort erläutert werden. Die Polizei und die Straßenverkehrsbehörde sind eine wichtige Zielgruppe, die es für den Radverkehr einzubinden gilt, aber auch Bürgerbeteiligung und Marketing sind wichtig. Weitere wesentliche Bestandteile sind die Erarbeitung einer integrierten Radverkehrsstrategie. Ein weiterer genannter Punkt ist zudem die Vernetzung zwischen Einsteigern, Aufsteigern und Vorreitern zu fördern.

Herr Dr. Korallus, ist Vernetzung auch ein Thema bei den Kommunalen Spitzenverbänden?

Dr. Norbert Korallus: Das Entscheidende für die Radverkehrsförderung ist, dass sich die Akteure vor Ort engagieren und die Vernetzung untereinander sowie die Zielsetzung mitgetragen wird, unabhängig von anderen Faktoren wie die Topographie und finanzielle Ausstattung der Kommunen.

Eine Frage der Zielsetzung, der Akteure, des an einem Strangziehens. Frau Wüstner, wie haben Sie das bisher gemacht? Welche Bedürfnisse hatten Sie als Einsteiger?

Marlene Wüstner: Das Wichtigste war, dass die Initiative von den Kommunen kam und wir Unterstützung aus NRW hatten. Diese Unterstützung und Vernetzung ist enorm wichtig. So ist es besser, wenn Kommunen etwas selbst entwickeln, möglichst noch in Kooperation mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Lothar Mittag: Wir kamen völlig unbürokratisch miteinander ins Gespräch. Man muss aber noch mal deutlich machen, dass es begrüßenswert ist, dass der Bund den Radverkehr mit seinen gesamten Funktionen über den Freizeitbereich hinaus unterstützt. Die Arbeitsgemeinschaften der Länder müssen in die weitere Entwicklung eingebunden werden, denn viel Know-how liegt bei den Kommunen.

Bernd Sievers: Wichtig ist, dass der Bund die Kommunen und Länger beteiligt und Lasten und Aufgaben verteilt. Die finanzielle Unterstützung des Bundes macht es den Ländern einfacher, manche Projekte gemeinsam zu schultern.

Herr Riemer, Sie haben Städte wie Freiburg und Tübingen als Mitglieder in der AGFK Baden-Württemberg, die ja schon Vorreiterstädte sind. Was machen Sie, um weiterzukommen?

Günter Riemer: Im Jahr 2013 haben wir das Schwerpunktthema Gesundheit, 2014 das Thema Umwelt- und Klimaschutz, dann das Thema Sicherheit und danach das Thema Lebensqualität. Im Rahmen dieses Programms betreiben wir Kommunikationsarbeit, indem wir Kommunen besuchen und sie bitten, sich zu engagieren. Ein für mich wichtiges Thema ist das der Schulradwegepläne, das als Musterprojekt in der Stadt Bietigheim-Bissingen stattfindet.

Wie sieht denn eine optimale Organisation für den Radverkehr auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene aus?

Günter Riemer: Wichtig sind Angebote und Regelungen aus einer Hand. Die Zuständigkeiten sind viel zu komplex, so müsste es einen bestimmten Ansprechpartner bei der Kommune und beim Land geben.

Bernd Sievers: Die Radverkehrsförderung ist in Mecklenburg-Vorpommern in der Abteilung Landesentwicklung und somit bewusst getrennt vom Radwegebau untergebracht. Unsere Aufgabe ist es, den Kommunen die Instrumentarien, also Informationen, bereitzustellen und Forschung zu betreiben, wo offene Fragen sind. Wir setzen uns bei größeren Planungen in einer interministeriellen Arbeitsgruppe zusammen. Wir entwickeln unsere zukünftigen Vorhaben und die Ministerien werden ihren Beitrag leisten und an einem Strang ziehen.

Birgitta Worringen: Radverkehr ist ein Querschnittsthema. Als Radverkehrsbeauftragte habe ich mir vorgenommen, dass wir als nächstes auf Bundesebene eine interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr schaffen, um die Koordinierung zwischen den Bundesressorts zu intensivieren. Darüber hinaus werden wir ein „Einsteigerpaket“ für Kommunen entwickeln, die am Anfang der Radverkehrsförderung stehen.

Lothar Mittag: Ich richte meine Bitte an den Bund, auch die Arbeitsgemeinschaften der Länder weiter einzubinden und zusammen ein solches Einsteigerpaket zu erarbeiten. Wir sind, was die Entwicklungen angeht, schon sehr weit, zudem gibt es den Aktionsplan des Landes NRW bis hin zu der Tatsache, dass in diesem Jahr der Radschnellwegewettbewerb stattfindet und in allen Bezirksregierungen des Landes NRW ein Radschnellweg gefördert werden soll. Wir sollten zusammenarbeiten, da es noch viele gibt, die den Sinn und die Wertigkeit des Radverkehrs noch nicht erkannt haben.

Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln
13.–14. Mai 2013 in Münster



Die Wünsche und Anregungen der Kommunen und der Länder finden ja auch Niederschlag in den Jahresprogrammen der Fahrradakademie. Was sind deren Wünsche?

Sebastian Bührmann: Unsere Seminare richten sich vermehrt an Einsteigerkommunen, die verkehrssicher und rechtssicher planen wollen. Das Thema Sicherheit ist ein sehr nachgefragtes Thema, aber wir platzieren auch andere wichtige Themen. Wir möchten für das Thema begeistern und es gilt aufzuzeigen, dass auch Marketing und Kommunikation sowie Kooperation wesentliche Elemente sind.

Unterschiedliche Regionen besitzen unterschiedliche Qualitätsstandards. Wie können wir es schaffen, dass es in Deutschland einen einheitlichen Qualitätsstandard gibt?

Dr. Norbert Korallus: Das ist schwierig. Es ist ja so, dass wir ein sehr heterogenes Land sind. Ich glaube aber, dass man immer auf die lokalspezifischen Merkmale Rücksicht nehmen muss, also man kann nicht davon ausgehen, dass die Qualität einer Stadt A derselben entspricht wie in der Stadt B. Zudem gibt es ja auch unterschiedliche Mobilitätskulturen. Die Zielsetzungen müssen in jedem Ort wachsen. Hier muss man sich daran orientieren, was man an Lebensqualität und ökonomischer positiver Entwicklung erreichen kann.

Lothar Mittag: Zu den Qualitätsstandards: Wir haben in Deutschland bereits genug DIN-Normen, ein Qualitätsstandard für alle entspricht nicht einer sinnvollen Lösungsstrategie. Wir müssen uns auf jede Kommune einlassen und dazu benötigen wir eine Menge Flexibilität, Kreativität und Offenheit für Lösungsvarianten.

Herr Bührmann, Erfolg kommt durch Arbeit und Arbeit wird erledigt durch Personal. Wie groß sehen Sie die Wahrscheinlichkeit, dass die Kommunen eigene Radverkehrsbeauftragte einsetzen?

Sebastian Bührmann: In vielen Städten mit politischer Unterstützung ist Personal verfügbar, was aber in keinem Verhältnis zur Bedeutung des Radverkehrs steht. Die verfügbaren Mittel müssen dort, vor dem Hintergrund einer Prioritätensetzung, anders eingesetzt werden.

Herr Riemer, wie ist das bei Ihnen in Baden-Württemberg?

Günter Riemer: Wir haben einen Radverkehrsbeauftragten. Bei uns bearbeitet ein interdisziplinäres Team ein fortlaufendes Verkehrskonzept. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist das ehrenamtliche Engagement der Bürger. So gibt es beispielsweise eine Agenda-Gruppe sowie die Initiative „FahRad“, die sich mit Radverkehrsthemen beschäftigen.

Frau Wüstner, wie ist das bei Ihnen in Bayern? Das ehrenamtliche Engagement, was spielt das bei Ihnen für eine Rolle?

Marlene Wüstner: Ehrenamtliches Engagement spielt bei uns auch eine große Rolle. Die meisten Städte haben einen Fahrradbeauftragten als Ansprechpartner. Die Erfahrungen, die wir aus zwei Jahren Arbeit haben, sollten wir auf Bundesebene einbinden und dann, unter Einbindung derer vor Ort, gemeinsam etwas auf den Weg bringen.

Herzlichen Dank an die Runde, dass Sie sich die Zeit genommen haben, von Ihren Erfahrungen zu berichten.

„Rücksicht im Straßenverkehr“ Übergabe der Kampagne

von der Modellstadt Berlin an die Städte Bonn und Trier in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Nach Abschluss der erfolgreichen einjährigen Pilotphase in den Modellstädten Berlin und Freiburg wurde aufgrund der sehr positiven Erfahrungen die Rücksichtskampagne im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses für andere Städte zur Nutzung freigegeben. Bonn und Trier nahmen im Beisein aller Projektpartner als erste Städte die Kampagne „symbolisch“ aus den Händen Berlins in Empfang. Damit wurde der Startschuss für alle interessierten Städte und Gemeinden in Deutschland gegeben, die Kampagne ebenfalls für mehr Rücksicht im Straßenverkehr vor Ort umzusetzen.

Ziele der von Berlin initiierten Kampagne sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Reduzierung von Konflikt- und Gefahrensituationen im Straßenverkehr sowie eine Verbesserung des Verkehrsklimas.

Die Kommunikationskampagne fordert Rücksicht nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern nutzt stattdessen spielerisch die Mittel der Werbung, um auf „Rücksicht im Straßenverkehr“ hinzuweisen und dafür zu werben. Dass diese Kampa-



gne auf alle Städte übertragbar und individuell anpassbar ist, war von Anfang an eine der Grundideen in der Konzeption. Das spart Geld und Ressourcen und bündelt die Kräfte. Neben dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung haben auch der Gesamtverband der Versicherungswirtschaft, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung sowie weitere lokale Partner die Kampagne unterstützt.

Das Handbuch zur Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ stellt Ziele, Erfahrungen und Produkte der Kampagne inhaltlich dar und bietet konkrete Tools für die Städte an. Die Beratung und Koordination der bundesweiten Kampagne erfolgt durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, bei dem sich interessierte Kommunen melden können.



Verabschiedung

Birgitta Worrigen

Leiterin der Unterabteilung Verkehr, Forschung in der Grundsatzabteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Radverkehrsbeauftragte des BMVBS

Sehr geehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer, liebe Radverkehrsleute,

wir haben an diesen zwei intensiven Kongresstagen Gelegenheit gehabt, die ganze Bandbreite der Radverkehrsförderung und Radverkehrspolitik gemeinsam mit Ihnen in acht hochinteressanten Fachforen zu diskutieren. Wir haben Neues gehört zu Radverkehrsprojekten aus dem Inland und dem benachbarten Ausland, wie z.B. im Bereich Radverkehrsplanung und -infrastruktur, Elektromobilität, Mobilitätsbildung und Vernetzung, auch zum Fahrradtourismus. Wir haben aktuelle Rechtsfragen und Kommunikationsstrategien erörtert und uns über neue Erkenntnisse z.B. im Bereich Radverkehrssicherheit informieren können. Insbesondere der Impulsvortrag von Ms Kenton im Eröffnungsplenum zur Radverkehrsstrategie der Metropole New York war aus meiner Sicht ermutigend und inspirierend.

Ein gelungener Kongresshöhepunkt war gestern Abend die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises. Ich habe mich sehr gefreut, dass dies im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses dieses Jahr möglich war.

Ich glaube, dass diese zwei Tage für uns alle sehr interessant, informativ und bereichernd waren; bestehende Kontakte konnten vertieft, neue Kontakte geknüpft werden. Dies war insbesondere möglich, weil Sie so zahlreich nach Münster gekommen sind. Wie ich gehört habe, lag die Teilnehmerzahl bei rd. 700 Personen; damit haben wir die schon erfreulichen Teilnehmergezahlen der Vorgängerkongresse in Berlin im Jahr 2009 und in Nürnberg im Jahr 2011 noch steigern können. Dies macht deutlich, dass das Thema Radverkehr immer mehr Interessenten bekommt, die hoffentlich zu Fürsprechern und Mitstreitern werden und als Multiplikatoren für den Radverkehr vor Ort werben. Hierfür danke ich Ihnen allen sehr. Vor allem aber möchte ich an dieser Stelle auch den Moderatoren und Referenten in den Fachforen sowie den Teilnehmern der heutigen Diskussionsrunde danken, die mit erheblichem persönlichen Engagement und großem Fachwissen ihren Beitrag zum



Gelingen des 3. Nationalen Radverkehrskongresses geleistet haben.

Mit der symbolhaften Übergabe der Rücksichtkampagne von der Modellstadt Berlin an die Städte Trier und Bonn haben wir das Paradebeispiel einer engagierten Kommunikationskampagne erlebt, die aufgrund ihres Erfolges und einer durchdachten Projektkonzeption die Übertragung und Nutzung durch andere interessierte Städte ermöglicht. Dem DVR wünsche ich daher, dass er bei der bundesweiten Koordinierung künftig viel zu tun haben wird.

Mein besonderer Dank gilt selbstverständlich insbesondere auch Frau Steffi Neu, die uns an diesen zwei Tagen mit großem Geschick und Professionalität durch den Kongress geführt hat - uns ist dabei keine Sekunde langweilig geworden.

Mit Nordrhein-Westfalen und der Stadt Münster waren wir zu Gast bei zwei klassischen „Vorreitern“ der Radverkehrsförderung, denen ich an dieser Stelle für ihre Gastfreundschaft und Unterstützung bei der Organisation und Vorbereitung des Kongresses herzlich danken möchte.

Im Ergebnis wünsche ich Ihnen allen und auch uns, dass wir die an den beiden Kongresstagen gewonnenen Einblicke und Erkenntnisse in unsere tägliche Arbeit mitnehmen und die Förderung des Radverkehrs in unseren jeweiligen Wirkungsfeldern weiter betreiben und mit Erfolg umsetzen.

Ich freue mich auf den weiteren fachlichen Dialog mit Ihnen und auf den 4. Nationalen Radverkehrskongress im Jahre 2015.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine gute Heimreise.

Interessante Links im Internet

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Deutschland – www.adac.de

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club – www.adfc.de

Bundesanstalt für Straßenwesen – www.bast.de

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung – www.bbsr.bund.de

Bundesministerium für Gesundheit – www.bmg.bund.de

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit – www.bmu.de

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – www.bmvbs.de

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie – www.bmwi.bund.de

Der Deutsche Fahrradpreis „best for bike“ – www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Deutsche Verkehrswacht – www.deutsche-verkehrswacht.de

Deutscher Landkreistag – www.landkreistag.de

Deutscher Städtetag – www.staedtetag.de

Deutscher Städte- und Gemeindebund – www.dstgb.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat – www.dvr.de

Deutsches Institut für Urbanistik – www.difu.de

Die Bundesregierung – www.bundesregierung.de

Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ – www.ruecksicht-im-strassenverkehr.de

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen – www.mbwsv.nrw.de

Mobilität in Deutschland – www.mobilitaet-in-deutschland.de

Nationale Stadtentwicklungspolitik – www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

Nationaler Radverkehrsplan – www.nationaler-radverkehrsplan.de

Stadt Münster – www.muenster.de

Umweltbundesamt – www.uba.de

Unfallforschung der Versicherer – www.udv.de

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
www.bmvbs.de

Stand

August 2013

Druck

Referat Z22
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Redaktion und Gestaltung

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de

Foto-/Bildnachweis

Titel (links oben): © iStockphoto/double_p/Paul Piebinga
Sonstige Aufnahmen: Deckbar Photographie

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

