



4. Nationaler Radverkehrskongress

verbinden – verknüpfen – vernetzen

18.–19. Mai 2015 in Potsdam / Schiffbauergasse

Dokumentation



4. Nationaler Radverkehrskongress

verbinden – verknüpfen – vernetzen

18.–19. Mai 2015 in Potsdam / Schiffbauergasse

Dokumentation

Inhaltsverzeichnis

Eröffnung des 4. Nationalen Radverkehrskongresses Rainer Bomba Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.....	3
Grußwort Kathrin Schneider Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg	5
Grußwort Jann Jakobs Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam.....	6
Cycling in London – a smart way of transport Impulsvortrag von Lilli Matson Leiterin der Abteilungen Strategie und Planung, Landverkehr	7
London: Radverkehr und öffentlicher Verkehr aus einer Hand Interview Lilli Matson im Gespräch mit Moderatorin Jessy Wellmer	10
Impressionen und Stimmungen	13
Programm des 4. Nationalen Radverkehrskongresses.....	14
Forum 1 Multimodalität – Mehrwerte durch Verknüpfung der Verkehrsmittel	16
Forum 2 Rad und Raum – Funktion und Gestaltung.....	21
Forum 3 Win-Win-Situationen – Neue Einsatzbereiche im Radverkehr – Das Fahrrad in der Wirtschaft.....	27
Forum 4 Marketing – Neue Zielgruppen gewinnen – Motive – Anreize – Hemmnisse.....	35
Forum 5 Netzwerke – Akteure einbinden – Akteure verbinden	41
Forum 6 Infrastruktur – Intelligent und vernetzt weiter entwickeln	45
Forum 7 Tourismus – Radreisen stärken	49
Forum 8 Digitale Medien – Potenziale neuer Instrumente.....	52
verbinden – verknüpfen – vernetzen – 4 Thesen.....	55
Grußwort Norbert Barthle MdB Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	57
Der Deutsche Fahrradpreis 2015	58
Radverkehr in der Zukunft: verbunden – vernetzt – verknüpft? Interview und Podiumsgespräch	60
Gründungsakt „AGFK des Landes Brandenburg“	66
Kongressbegleitende Ausstellung.....	68
Verabschiedung Norbert Barthle MdB Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur	69
Links im Internet	70

Eröffnung des 4. Nationalen Radverkehrskongresses

Rainer Bomba

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen zum 4. Nationalen Radverkehrskongress in Potsdam.

Gerne überbringe ich Ihnen heute die Grüße der Bundesregierung. Ich freue mich, dass der 4. Nationale Radverkehrskongress hier in der Landeshauptstadt Potsdam stattfindet. Potsdam ist nicht nur eine Perle Deutschlands – Potsdam hat sich auch zu einer Fahrradstadt entwickelt.

(Rad-)Verkehr im Wandel

Der Verkehr in Deutschland befindet sich im Wandel: Wir verändern unsere Antriebe weg vom Diesel- und Benzinmotor hin zum Elektromotor. Automatisiertes und autonomes Fahren sind auf dem Vormarsch. Zunehmend wird der Verkehr digital, und die Vernetzung von Wohnen, Mobilität und Stadtentwicklung spielt eine immer größere Rolle. Das Fahrrad gewinnt in diesem Zusammenhang zunehmend an Bedeutung. Betrachtet man die diesbezügliche Entwicklung der letzten Jahre in den 16 Bundesländern, so wird auch hier ein stetiger Aufwärtstrend sichtbar. Während im Bereich der Elektromobilität und Elektrifizierung

des Individualverkehrs in den letzten Jahren viel geleistet wurde, ist die Zahl gemeldeter elektrisch angetriebener Kraftfahrzeuge noch ausbaubar. In Bezug auf das Fahrrad wurde der Durchbruch hingegen fast unbemerkt von der Öffentlichkeit in den letzten Jahren geschafft: im Jahr 2014 wurden 480.000 Elektrofahrräder in Deutschland verkauft. In Deutschland fahren 72 Mio. Fahrräder – in über 80 % der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad vorhanden. In 2014 wurden in Deutschland 4,1 Mio. Fahrräder verkauft, darunter auch viele Pedelecs. Die Umsätze in diesem Bereich sind im vergangenen Jahr im zweistelligen Bereich um 17 % gestiegen. In Deutschland fahren bereits 2,1 Mio. Pedelecs und E-Bikes auf den Straßen und belegen die hohe Bedeutung des Radverkehrs in unserem Land.

Der Bund fördert Fahrradmobilität

Radverkehr macht individuell mobil. Jeder, der in Berlin unterwegs ist und die Möglichkeit hat, mit dem Fahrrad zu fahren, weiß, dass man in der Innenstadt mit dem Fahrrad vielfach schneller unterwegs ist, als mit dem Auto. Wir schonen die Umwelt und das Klima und fördern zugleich die Gesundheit. Das Fahrrad spart Kosten und ist sehr flexibel. Daher fördert der Bund den Radverkehr und wird die Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen im nächsten Haushalt noch einmal aufstocken. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 ist das Strategiepapier der Bundesregierung und wird nun sukzessive umgesetzt.



Der neueste Projektauftrag für das Jahr 2016 sieht die Themen Elektromobilität und Rad und Raum als Förderschwerpunkte vor.

Schaffung sicherer Infrastruktur

Wichtig für die Förderung des Radverkehrs ist vor allem die Bereitstellung sicherer Infrastruktur. Dies umfasst nicht nur den Neubau, sondern auch den Erhalt und die Wartung vorhandener Radverkehrsinfrastruktur. Die Mittel für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen wurden zwischen 2013 und 2015 um 30 Mio. Euro erhöht. Im Haushalt 2015 haben wir 89 Mio. Euro für den Radwegebau eingestellt. Im nächsten Jahr werden es voraussichtlich rund 100 Mio. Euro sein. Innovative Projekte werden in diesem Jahr mit 3,2 Mio. Euro gefördert. Der Radverkehr spielt in den Haushalten eine immer größere Rolle.



einen neuen Rekord aufgestellt, den wir hoffen, beim 5. Kongress weiter ausbauen zu können. Unter dem Motto „verbinden – verknüpfen – vernetzen“ widmet sich der Kongress dem Radverkehr als Querschnittsaufgabe verschiedener Akteure und Handlungsfelder in einer modernen Verkehrspolitik. Es geht um Vernetzung im Radverkehr, um Inter- und Multimodalität, um Vernetzung der Akteure und um die Frage, wie Radverkehr noch besser in die Stadtplanung integriert werden kann. Viele Städte und Gemeinden haben diesbezüglich schon Bemerkenswertes geleistet. Allerdings gibt es in Deutschland noch viel Potenzial. Hier müssen wir gemeinsam anpacken. Potsdam ist dafür ein hervorragendes Beispiel, hier hat sich in den letzten Jahren sehr viel getan.

Hiermit eröffne ich den Kongress und wünsche Ihnen interessante Tage in Potsdam.

Vielen Dank.

Der Kongress im Trend der Radverkehrsentwicklung

Der 4. Nationale Radverkehrskongress lädt zum Austausch ein. Diese Einladung haben erfreulicherweise über 650 Teilnehmerinnen und Teilnehmer angenommen und

Grußwort

Kathrin Schneider

Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen im Radfahrland Brandenburg! Brandenburg hat sich in den letzten 25 Jahren zum Fahrradland entwickelt. 7.000 km (über-)regionale touristische Radwege führen u. a. an unseren Flüssen und Seen entlang. Aber auch im Alltagsverkehr sind wir auf einem guten Weg: Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei 13 %. Wir streben nach attraktiven Innenstädten und der Stadt der kurzen Wege. Wir möchten die unterschiedlichen Funktionen in den Städten miteinander verknüpfen und so noch mehr Nutzerinnen und Nutzer auf das Fahrrad bringen. Unser Ziel ist es, bis 2020 einen Radverkehrsanteil im Modal Split von 16 % zu erreichen.

Unser Infrastrukturnetz umfasst zusätzlich zum touristischen Radwegenetz 2.000 km Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen. Dieses Infrastrukturnetz ist nur attraktiv, wenn es instand gehalten wird. Daher werden wir 50 % unserer finanziellen Mittel des Radwegebaus für seine Wartung einsetzen. Da die Kommunen in Brandenburg flächenmäßig vergleichsweise groß sind, konzentrieren sich Angebote oftmals in ihren Kernbereichen. Wir müssen daher radverkehrsfreundliche Verbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsort, zwischen Bildungs- und Versorgungseinrichtungen schaffen. Im Rahmen der ländlichen Entwicklung fördert Brandenburg auch den Radtourismus, denn vom Ausbau der land- und forstwirtschaftlichen Wege profitiert ebenfalls der Radverkehr. Im Januar haben wir einen „Stadt-Umland-Wettbewerb“ initiiert, der das Thema Mobilität als einen Schwerpunkt hat.

Zusätzlich zu den (über-)regionalen Radrouten verlaufen 17 der 51 deutschlandweiten Routen durch Brandenburg. 25 % unserer Gäste fahren Rad. Radtourismus erwirtschaftet 850 Mio. Euro Umsatz pro Jahr und ist damit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die Ankündigung des Wirtschaftsministers, in dieser Legislaturperiode ca. 40 Mio. Euro für den Erhalt von Radverkehrsinfrastruktur einzusetzen, freut uns sehr.

Das Thema Radverkehr und ÖPNV wird intensiv diskutiert. In Brandenburg gibt es 23.000 Fahrradstellplätze an

Bike & Ride-Plätzen. Dieses Angebot werden wir durch Förderung des ÖPNV weiter ausbauen. Zudem wollen wir die Zahl öffentlicher Mieträder erhöhen. Das Fahrradverleihkonzept der Bundesgartenschau im Havelland, an verschiedenen Stationen hochwertige (Elektro-)Fahrräder auszugeben und dezentral wieder anzunehmen, soll Vorbild sein. Im Schienenverkehr wird in diesem Jahr erstmalig auf ausgewählten Strecken ein neu konzipierter Fahrradwagen zum Einsatz kommen, der speziell für die Mitnahme größerer Mengen von Fahrrädern konzipiert wurde.



Wir werden uns zukünftig intensiv mit der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie in Alltag und Freizeit befassen und alle, die mit der Förderung des Radverkehrs befasst sind, einbeziehen. Wir freuen uns auf die Gründung der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Brandenburg“ mit vier Landkreisen, drei kreisfreien und sechs kreisangehörigen Städten als Gründungsmitglieder. Diese Arbeitsgemeinschaft wird zukünftig einen wertvollen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs in Brandenburg leisten, indem sie die Kommunikation der Belange des Radverkehrs über Gemeindegrenzen hinaus verbessert.

Ich wünsche Ihnen schöne Tage in Potsdam, einen interessanten Austausch in den unterschiedlichen Foren, viele neue Erkenntnisse und Lösungswege für alles das, was die Fahrradcommunity interessiert, und natürlich viel Spaß. Fahren Sie ruhig ein bisschen weiter. Es ist schön hier im Land Brandenburg. Kommen Sie wieder – natürlich mit dem Fahrrad!

Grußwort

Jann Jakobs
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Potsdam

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlich willkommen in der Landeshauptstadt Potsdam. Ich freue mich, dass Sie gekommen sind, um sich der Radverkehrsförderung zu widmen. Die Landeshauptstadt Potsdam zeichnet sich als fahrradfreundliche Stadt mit großer historischer Tradition aus. Potsdam ist eine wachsende Stadt mit vielen Herausforderungen. Eine dieser Herausforderungen ist die Verkehrsentwicklung. Wir sind umgeben von viel Wasser und denkmalgeschützter Landschaft und besitzen nur zwei innerstädtische Havelbrücken. Wir müssen den Kfz-Verkehr, die Luftschadstoffe und die Staufähigkeit auf den Straßen reduzieren. Nur, wenn der Kfz-Verkehr nicht zunimmt, können wir bei gleichzeitigem Wachstum unserer Stadt die Lebensqualität halten bzw. erhöhen. Dies soll mit einer Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs erreicht werden, da dieser bei vergleichsweise geringem Flächenverbrauch und geringen Finanzmitteln einen sehr effektiven Beitrag leisten kann.

Als strategische Grundlage unserer Arbeit dienen das Radverkehrskonzept und die -strategie, die wir seit 2008 kontinuierlich zur Steigerung des Radverkehrsanteils verfolgen. Zählungen an den innerstädtischen Havelbrücken zeigen, dass die Zahl der Rad Fahrenden seit dem Jahre 2000 um 71 % zugenommen hat, bei gleichzeitiger Zunahme der Einwohnerzahl um 27 %. Wir wollen das Radroutennetz und die -infrastruktur verbessern. Die sog. prioritären Radrouten sollen kontinuierlich ausgebaut und qualifiziert werden, Radverkehrsanlagen werden regelmäßig gereinigt, Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer geöffnet und Fahrradparkplätze ausgebaut. Unser Ziel ist ein fahrradfreundliches Klima. Unter dem Slogan „Fahrrad in Potsdam“ werben wir für mehr Radverkehr. Wir erstellen Broschüren, Fahrradstadtpläne und Flyer und führen öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen mit Fahrradbezug durch. Wir fördern den Radtourismus, indem wir das radtouristische Wegenetz ausbauen und mit einem Leitsystem ausstatten.

Zwischen 2009 und 2014 standen in Potsdam für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen insgesamt 7,4 Mio. Euro bzw. durchschnittlich 1,2 Mio. Euro pro Jahr bzw. 7,73

Euro pro Einwohner an Haushalts- und Fördermitteln zur Verfügung. In der mittelfristigen Finanzplanung der Landeshauptstadt sind für die Jahre 2015 bis 2019 jährlich 1,75 Mio. Euro bzw. 10,94 Euro pro Einwohner zur Förderung des Radverkehrs vorgesehen.



Seit 2010 hat die Landeshauptstadt einen Radverkehrsbeauftragten, mit dem Verkehrsplanungen abgestimmt werden. Die Zahl der Rad Fahrenden in Potsdam wuchs in den vergangenen Jahren kontinuierlich. Potsdam hat beim Fahrradklimatest des ADFC 2014 deutschlandweit den vierten Platz in der Städteklasse 100.000 bis 200.000 Einwohnerinnen und Einwohner belegt. Wir bauen derzeit eine Fahrradstation mit 550 Fahrradstellplätzen und -service im Parkhaus am Hauptbahnhof. Durch Ausbau des Leitsystems und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes werden wir u. a. die Vernetzung zwischen den Stadtteilen und -quartieren sowie in die Nachbarkommunen fördern. Verkehrssicherheit bleibt ein wichtiges Thema: Radfahren muss sicher sein und erfordert ein strategisches Vorgehen.

Ich hoffe, dass der 4. Nationale Radverkehrskongress in Potsdam neue Impulse für die Radverkehrsförderung auslöst und hilft, innovative Strategien zu entwickeln. Ein solcher Kongress birgt für uns als ausrichtende Stadt die Chance, unsere Radverkehrslobby zu stärken und vieles von dem, was hier diskutiert wird, in den nächsten Jahren umzusetzen.

Cycling in London – a smart way of transport

Impulsvortrag von Lilli Matson

Leiterin der Abteilungen Strategie und Planung,
Landverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist eine Ehre für mich, auf Ihrem Kongress zu Ihnen sprechen zu können. Auch ich werde hier sicherlich vieles über erfolgreiche Radverkehrsförderung lernen. Gerne berichte ich Ihnen über unsere Aktivitäten zur Radverkehrsförderung in London und hoffe, Sie gewinnen hieraus Inspiration.



Ich leite die Abteilung Strategie und Planung, Landverkehr bei Transport for London, die dem Oberbürgermeister der Stadt London angeschlossen ist.

Die Bewohner Londons legen täglich 13. Mio. Wege zurück. Wir als TfL sind zuständig für die Verkehrsmittel Untergrundbahn, Bus, Taxi, Bootsverkehr, für die Instandhaltung der Straßen inklusive Fußgänger- und Radverkehrsanlagen, sowie für die Belange der Verkehrssicherheit. Radverkehr ist integrierter Bestandteil dessen. Ich möchte Ihnen heute den Mehrwert vorstellen, den Radverkehrsförderung für uns hat. London hat 8,5 Mio. Einwohner mit steigender Tendenz. Für das Jahr 2030 wird ein Bevölkerungswachstum auf 10 Mio. Menschen prognostiziert, was bildlich gesprochen einem Bevölkerungswachstum von zwei Busladungen Menschen täglich entspricht. Diese Entwicklung birgt eine große Herausforderung für die städtische Mobilität.

TfL wurde im Jahr 2001 gegründet. Im Laufe der Zeit wuchs das Bewusstsein für das Thema nachhaltige Mobilität. Der Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs am Modal Split nehmen kontinuierlich zu. Nichtsdestotrotz ist der Kfz-Verkehrsanteil enorm. In den letzten 10 Jahren ist der ÖPNV-Anteil auf 11 % gestiegen – ein Verlagerungseffekt vom Kfz-Anteil. Diese Verlagerung wurde sukzessive durch politische Rahmenbedingungen erzielt. Als ich meine Tätigkeit im Jahr 2006 aufnahm, veröffentlichten wir mit dem Dokument "Transport 2025" die Vision Londons der kommenden Jahre. Als Boris Johnson im Jahr 2008 zum Oberbürgermeister Londons gewählt wurde, forderte er eine neue Verkehrsstrategie, die daraufhin im Jahr 2010 veröffentlicht wurde. Die Ergebnisse der damit initiierten Förderung des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrs sehen wir in London heute: Der öffentliche Raum ist attraktiver und der motorisierte Individualverkehr nahm zu Gunsten nachhaltiger Mobilitätsalternativen ab.



Im Jahr 2013 veröffentlichte Oberbürgermeister Boris Johnson seine Vision für den Radverkehr. Er ernannte zur richtigen Zeit einen Radverkehrsbeauftragten, Andrew Gilligan, wodurch die Radverkehrsförderung neuen Schub erhielt. Seit dem Jahr 2001 verdoppelte sich der Radverkehrsanteil in London. Diese Entwicklung und der Stellenwert, den der Oberbürgermeister dem Radverkehr einräumte, förderte auch innerhalb von TfL die Wahrnehmung der Wichtigkeit des Radverkehrs als alltägliches Verkehrsmittel. Diese Entwicklung möchte der Oberbürgermeister mit dem Ziel einer deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils bis zum Jahr 2026 weiter fördern.

Eine weitere Vision ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Straßen, um die Unfallzahlen bis zum Jahr 2020 um 40 % zu senken. Dies alles sind für uns realistische Ziele.

Die gesteigerte Wahrnehmung des Radverkehrs innerhalb von TfL ist vor allem der Tatsache zu verdanken, dass der Oberbürgermeister das Thema nachhaltige Mobilität zu seinem Thema erklärt hat und es authentisch vertritt. Radverkehr ist nicht nur gesund und gut für die Umwelt. Das Fahrrad sichert auch in einer ständig wachsenden Metropole die allgemeine Mobilität. Hiervon müssen wir die Geber nationaler Fördermittel überzeugen. Radverkehr ist Imageträger und Identitätsstifter. Fragt man weltweit ansässige Unternehmen, wie z. B. Google oder Amazon, warum sie sich in London niederlassen möchten, so antworten sie: weil wir gezielt in nachhaltige Mobilität/Radverkehr investieren. Sie haben erkannt, dass diese Mobilität einen Standortfaktor darstellt, der eine Stadt für Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber UND Arbeitnehmerinnen und -nehmer attraktiv macht. Wenn die lokale Wirtschaft und das Wachstum der Stadt gefördert werden sollen, müssen nachhaltige Mobilitätsangebote gefördert werden.



Zahlreiche unserer Forschungsergebnisse belegen, dass viele Menschen, die Rad fahren könnten, noch nicht Rad fahren. An dieser Veränderung des Mobilitätsverhaltens müssen wir kontinuierlich arbeiten. Ein Dreh- und Angelpunkt für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist Sicherheit: Menschen fühlen sich unsicher, ungeübt oder gesundheitlich nicht dazu in der Lage. Diese Erkenntnis nutzen wir, um mit einem geeigneten Maßnahmenpaket das Gefühl von Sicherheit zu schaffen und die Vision einer Erhöhung des Radverkehrsanteils zu realisieren.

Unser Aktionsprogramm umfasst verschiedene Schlüsselkomponenten. Das sogenannte „Untergrundbahnnetz für den Radverkehr“ soll die Nutzung des Fahrrades so einfach und komfortabel gestalten wie die Nutzung der Untergrundbahn. Weiterhin arbeiten wir an der Erhöhung der Verkehrssicherheit mit einem eigenen Verkehrssicherheitsprogramm. Wir möchten Menschen, die noch nie Rad gefahren sind, dazu motivieren, in London Rad zu fahren. Wir achten ebenfalls darauf, dass Investitionen in den Radverkehr nicht zu Lasten anderer nachhaltiger Verkehrsmittel, wie z. B. den Fußverkehr, gehen. In diesen Maßnahmenkatalog werden jährlich ca. 120 Mio. Pfund investiert.

Aktuell investieren wir in Radverkehrsinfrastruktur, die sogenannten cycle superhighways, weil Infrastruktur auch unter dem Aspekt der Sicherheit wichtig für die Menschen ist. Diese qualitativ sehr hochwertigen Radverkehrsverbindungen führen radial in das Zentrum von London. Sie leiten den Radverkehr in Anlehnung an neun europäische Städte, die wir besucht haben, getrennt von anderen Verkehrsarten. Zwei dieser Routen werden aktuell in Ost-West-Richtung vorbei an Westminster und am Buckingham Palace gebaut. Zusammen mit einer weiteren Verbindung in Nord-Süd-Richtung erschließen sie kreuzförmig das Zentrum und werden durch weitere Routen ergänzt. Das Netz auf Nebenstraßen, den sogenannten „quietways“, wird weniger baulich gesichert, als vielmehr durch die Führung auf Nebenstraßen und durch spezielle Durchlässe für den Rad- und Fußverkehr sowie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Ziel ist es, London mit einem engmaschigen Netz fahrradfreundlicher Verbindungen für den Alltags- und Freizeitradverkehr zu durchziehen. Unser Infrastruktur-Investitions-Programm haben wir „Klein-Niederlande“ (Mini Hollands program) genannt. Es konzentriert sich auf die drei Stadtteile „Kingston upon Thames“, „Enfield“ und „Waltham Forest“, die für ihren umfassenden Stadtbau nach niederländischem Vorbild 30 Mio. Pfund Förderung erhalten. Um die subjektiv empfundene Verkehrssicherheit zu erhöhen haben wir beispielsweise mit Wirkung ab dem 01.09.2015 Schwerlastverkehr ohne zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen im Zentrum von London verboten

Darüber hinaus haben wir Sicherheitsprogramme in Kooperation mit Logistikunternehmen erarbeitet.

In weiten Teilen des Zentrums haben wir die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gedrosselt. Radfahrtraining wird für Erwachsene wie für Kinder im Alter zwischen acht und 11 Jahren angeboten – ein Angebot, das allein im Jahr 2014 von 8.000 Kindern angenommen wurde. Wir initiieren Marketingmaßnahmen und arbeiten zur Förderung eines verantwortungsvollen Miteinanders im Straßenverkehr eng mit der Polizei zusammen. Unser Fahrradverleihsystem ist einer unserer größten Erfolge. Das System, das im Jahr 2010 mit 5.000 Rädern startete, umfasst heute 11.000 Räder an 9.000 Abstellanlagen. Es erfreut sich großer Beliebtheit und motivierte nachweislich etwa 50 % der Nutzerinnen und Nutzer, die zuvor nicht mit dem Rad gefahren sind, zum Radfahren. Aufgrund dieser positiven Bilanz planen wir die Ausweitung des Systems.

Wir fördern das Radfahren ebenfalls in Kooperation mit Ausbildungsstätten und Kommunen, z. B. durch das Angebot von Radfahrtraining oder kostenfreiem Fahrradparken. Es ist unser Ziel, dass alle Kinder am Ende ihrer Grundschulzeit, d. h. im Alter von ca. 11 Jahren, ein Fahrradtraining absolviert haben.

Die Olympischen Spiele haben, wie zahlreiche weitere Großveranstaltungen, den Spaßfaktor am Radfahren geför-

dert. TfL hat ebenfalls die Tour de France öffentlichkeitswirksam unterstützt. Mit „Ride London“ plant TfL derzeit eine Großveranstaltung mit ca. 50.000 Teilnehmern, die 160 km Rad auf der ehemaligen Route der Olympischen Spiele fahren.

Abschließend möchte ich zusammenfassen: Radfahren in London ist verbunden mit Wachstum und großer Spannung. Aber wir stehen noch am Anfang. Betrachtet man die Prognose der Bevölkerungsentwicklung, so wird offensichtlich, dass Wachstum umfangreichen Mehrwert für die Stadt und Herausforderungen mit sich bringt. Je weniger wir in nachhaltige Mobilität investieren, umso verheerender sind die Folgen für uns und unsere Umwelt. Im Gegensatz dazu gelten Städte, die kein Wachstum verzeichnen, als unattraktiv zum Wohnen.

Wir stellen als Transportunternehmen nachhaltige multimodale und intermodale Mobilität bereit. Radverkehr ist dabei unser integriertes zentrales Anliegen – nicht als abschließliche, aber als beste Mobilitätsoption.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



London: Radverkehr und öffentlicher Verkehr aus einer Hand

Interview

Lilli Matson im Gespräch mit Moderatorin Jessy Wellmer

Frau Matson, wie viel Überzeugungsarbeit mussten Sie in London in der Bürgerschaft leisten, um nachhaltige Mobilität so in den Köpfen zu verankern, wie es heute der Fall ist?

Lilli Matson: Ich denke, es war eine Mischung aus Führung seitens TfL und dem Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger, dass sie mitgestalten können. Die Bereitschaft zu Veränderungen wurde zusätzlich dadurch gefördert, dass die Bevölkerungszahlen, der Radverkehrsanteil und gleichzeitig auch die Unfallzahlen im Straßenverkehr stiegen. Dies war für Öffentlichkeit und Politik keine akzeptable Entwicklung. Folglich stieg der Druck, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Diese Energie nutzten wir, um der Wichtigkeit der Veränderung Nachdruck zu verleihen. Die Investitionsbereitschaft hat in London langsam und kontinuierlich zugenommen. Meiner Ansicht nach hilft es, einen starken politischen Willen sowie den Auftrag zu haben, die Dinge zu verändern. Als der neue Oberbürgermeister gewählt wurde, stieß er große Projekte an und war mit ihnen erfolgreich. So fand auch das durch ihn initiierte Radverleihsystem

großen Anklang und förderte die Lust auf weitere spannende Projekte.

Denken Sie, dass sich das Verhältnis zwischen Rad- und Autofahrenden signifikant verbessert hat? Oder wurde der Radverkehr durch Maßnahmen, wie z. B. die quietways, von den Autofahrern isoliert? Wie groß ist das Aggressionspotenzial zwischen Auto- und Rad Fahrenden heute?

Lilli Matson: Ich denke, das Verhältnis wurde besser, aber es ist noch nicht perfekt. Wir haben Radverkehr nicht als Selbstzweck, sondern als integrierten Bestandteil anderer verkehrlicher Maßnahmen gefördert. Beispielsweise haben wir im Jahr 2004 eine Innenstadtmaut, die sogenannte „congestion charge“ eingeführt, da das Verkehrsaufkommen und der Parkdruck in London kontinuierlich stiegen. Es war ein langer Prozess der Umgewöhnung und heute sind die Menschen dankbar, dass sie die Straße mit dem Radverkehr teilen. Dennoch herrscht nicht immer Harmonie. Wir bereiten derzeit eine Kampagne vor, die das Miteinander im Straßenverkehr und die Senkung des Aggressionspotenzials im Straßenverkehr thematisiert. Das ist Basis zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Motivation zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel gleichermaßen.



Im Rahmen des Deutschen Fahrradpreises werden auch Kampagnen ausgezeichnet, die für mehr Rücksicht im Straßenverkehr werben. Von welchen vergleichbaren Aktivitäten und Maßnahmen können Sie uns aus London berichten?

Lilli Matson: Es gibt so viele Ansatzpunkte und Maßnahmen in London. Aktuell gibt es beispielsweise einen Werbespot im Fernsehen mit einem Gedicht darüber, warum Menschen grundlos gegeneinander kämpfen. Dieser Spot zog weite Kreise.

Wir haben gehört, dass in London Lkw-Fahrerinnen und -fahrer Fahrradkurse belegen – wahrscheinlich, um sich besser in die Perspektive von Rad Fahrenden hinein versetzen zu können. Wie haben Sie diese Lkw-Fahrenden überzeugt, an den Fahrradkursen teilzunehmen?

Lilli Matson: Es gab zwei Wege zur Überzeugung. Erstens: Kein Lkw-Fahrender möchte einen anderen Menschen verletzen. Wir haben auf Grundlage der Unfallstatistik mit Radfahrerbeteiligung ermittelt, dass sich mehr als 50 % der Unfälle im Zusammenhang mit Abbiegevorgängen von Lastverkehren ereigneten. Die Lkw-Fahrenden haben selber ein Interesse daran, diese Unfälle zu vermeiden, sind emotional involviert und entsprechend engagiert bei der Erarbeitung von Lösungen. Des Weiteren gibt es das finanzielle Argument: Im Rahmen des Ausbaus unserer Verkehrswege verursachen wir als Beauftragende umfangreichen Baustellenverkehr – viele Lastverkehre sind wegen unserer Baumaßnahmen unterwegs auf den Straßen. Daher haben wir in unseren Verträgen mit den am Bau beteiligten Firmen fixiert, dass Fahrerinnen und -fahrer, die für unsere Projekte eingesetzt werden, ein Fahrradtraining absolviert haben müssen.



Sie haben davon gesprochen, dass das Wecken von Bereitschaft ein langwieriger Prozess ist, auch wenn viel Geld zur Verfügung steht. Welches waren die größten Schwierigkeiten und auch positiven Überraschungen, mit denen Sie im Rahmen Ihrer Aktivitäten konfrontiert wurden?



Lilli Matson: Am gravierendsten sind unerwartete Vorfälle, wie z. B. tödliche Unfälle von Rad Fahrenden, während man gleichzeitig für das Radfahren wirbt. Im November 2013 gab es eine schwierige Phase, in der aus unerklärlichen Gründen sechs Rad Fahrende innerhalb von zwei Wochen tödlich verunglückten. Das Wetter war durchschnittlich, die Lichtverhältnisse waren nicht besonders gut, da es ein ganz üblicher Winter war. Durchschnittlich ereigneten sich in den Vorjahren jährlich 12 Unfälle Rad Fahrender mit Todesfolge. Dieser November war schrecklich und die Politiker verzweifelten. Das war sicherlich ein Tiefpunkt. Andere Probleme haben ihren Ursprung oft in demokratischen Entscheidungen. Beispielsweise ist die Investitionsbereitschaft in Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bisweilen geringer als in Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs. In diesem Fall sind Argumente erforderlich, die die Wichtigkeit der Radverkehrsförderung untermauern.

Jessy Wellmer: Wie werden Multimodalität und Intermodalität konkret in London gefördert?

Lilli Matson: Diese Beziehung wird beispielsweise durch die Oyster Card, eine Chipkarte, gefördert, die zur Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel berechtigt egal ob Boot, Bus, Untergrundbahn etc. Leihräder und carsharing sind derzeit leider noch nicht in das Angebot integriert. Es wird aber daran gearbeitet. Des Weiteren nutzen wir unsere Kommunikationskanäle: Jede Besitzerin und jeder Besitzer

der Mobilitätskarte kennt TfL. Sucht er im Rahmen seiner Reiseplanung nach der besten Mobilitätsoption, so wird er auf unserer Website im Sinne der für sie bzw. ihn besten nachhaltigen Mobilitätsoption beraten.

Welche Ziele haben Sie sich in Bezug auf die Verbesserung des heute bereits hervorragend angenommenen Fahrradverleihsystems gesetzt? Wo sehen Sie Verbesserungspotenzial?

Lilli Matson: Besser geht es immer. Für TfL ist das Fahrradverleihsystem vergleichsweise teuer. Daher prüfen wir kontinuierlich sein Optimierungspotenzial hinsichtlich Finanzen und Effektivität. An Verkehrsknotenpunkten, wie z. B. Victoria Train Station oder Waterloo, Leihfahrräder in ausreichender Anzahl bereit zu stellen, ist eine echte Herausforderung.

Wo parken die Londonerinnen und Londoner ihre Räder?

Lilli Matson: Viele parken ihre Räder dort, wo sie es für möglich halten. Wir werden im Jahr 2016 18.000 zusätzliche Fahrradparkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum realisieren. Es wird ebenfalls an der rechtlichen Verankerung der Umwidmung von Kfz-Stellplätzen in Parkmöglichkeiten für den Radverkehr gearbeitet. Ebenso wollen wir das Angebot an Fahrradparkmöglichkeiten an Haltepunkten des Schienenverkehrs ausbauen.

Welche Schwierigkeiten gibt es bei der Bereitstellung zusätzlicher Parkmöglichkeiten für den Radverkehr?

Lilli Matson: Ein Problem ist, dass dem Radverkehr in Konkurrenz zu anderen Ansprüchen kaum Platz zugestanden wird. Schließlich gehören die Grundstückspreise in London weltweit zu den höchsten. Hinzu kommt die Angst der Menschen vor Diebstahl. Fahrraddiebstahl galt lange als Kavaliersdelikt. Seitdem ermittelt wurde, dass Fahrraddiebstahl oft in Zusammenhang mit gravierender Kriminalität steht, hat auch die Polizei ein verstärktes Interesse an der Bekämpfung des Fahrraddiebstahls und ist erfolgreich: Die Diebstahlrate ist rückläufig.

Sie haben uns umfangreiche und zeitlich intensive Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität und des Fahrradverkehrs vorgestellt. Befinden Sie sich mit der Umsetzung innerhalb Ihres eigenen Zeitplans?

Lilli Matson: Ja, absolut. Die Rahmenbedingungen nachhaltiger Mobilität, auch speziell für den Radverkehr, verbessern sich kontinuierlich. Die Verkehrssicherheit und auch der Radverkehrsanteil steigen. Dem jüngst zur Abstimmung gestellten Bau des neuen cycle superhighway wurde mit einer Mehrheit von 80 % seitens der Bevölkerung zugestimmt.



Denken Sie, dass das Londoner Konzept auf andere Großstädte übertragbar ist?

Lilli Matson: Ich denke, wir haben selbst viel von anderen Städten adaptiert, und das sollten alle Städte auch weiterhin untereinander tun. Ich lade alle ein, sich auf der Internetseite der TfL zu informieren und unsere Strategiepapiere, Dokumente und Argumente für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs für die eigenen Zwecke zu nutzen.

Wie groß ist der Unterschied zwischen den Aktivitäten zur Radverkehrsförderung in London und kleinen Städten in ländlichen Gebieten?

Lilli Matson: Es gibt Unterschiede aus verschiedenen Gründen: TfL ist in der glücklichen Situation, in London für den gesamten Verkehrsbereich zuständig zu sein. Diese Bündelung der Zuständigkeiten für Straßen und öffentlichen Verkehr in einer Institution gibt es in den anderen Städten nicht. Das macht es dort schwieriger. Gleichwohl ist in ganz Großbritannien ein steigender Radverkehrsanteil zu verzeichnen. Aber er ist außerhalb Londons noch nicht so hoch, wie in London selber.

Herzlichen Dank, Frau Matson, dass Sie gekommen sind. Die Einblicke in die Radverkehrsstrategie von London waren sehr interessant und inspirierend.

ZUM GLÜCK

Velo-Shuttle
4. Nationaler Radverkehrskongress
18.-19. Mai 2016 in Potsdam → Schiffbauergasse

4. Nationaler Radverkehrskongress

4. Nationaler Radverkehrskongress

Die Saga geht weiter:
Dank Helm
Gilt in jeder Galaxie. Und... d.

Rundministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

verbinden – verknüpfen – vernetzen
18.–19. Mai 2015

4. Nationaler Radverkehrskongress

LAND BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Programm des 4. Nationalen Radverkehrskongresses

Programm des 4. Nationalen Radverkehrskongresses 2015 in Potsdam

Montag, 18. Mai 2015

12.30 Uhr
ERÖFFNUNGSPLENUM
Moderation
Jessy Wellmer

Eröffnung durch Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur;
Kathrin Schneider, Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg; Jann Jakobs, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam

13.00 Uhr
KEYNOTE Cycling in London - a smart way of transport, Lilli Matson, Transport for London

14.15-15.45 Uhr
FOREN (Anschließende Diskussion in den einzelnen Foren)

Forum 1 (Simultanübersetzung Deutsch/Englisch)
Multimodalität
Mehrwerte durch Verknüpfung der Verkehrsmittel I

Moderation
Dr. Markus Brohm,
Deutscher Landkreistag

Beitrag 1
Bike and Ride in der Stadt Hamburg
Matthias Franz,
Freie und Hansestadt Hamburg

Beitrag 2
Schnell und flexibel aus der Bahn auf das MVG Rad
Gunnar Hepp,
Münchener Verkehrsgesellschaft mbH

Beitrag 3
Mobilitätsstationen -
zentrale Schnittstellen der Mobilität
Matthias Kassel, Stadt Offenburg

15.45-16.15 Uhr
Kaffeepause

Beitrag 4
Mehrwerte durch Verknüpfung der Verkehrsmittel II
Vom ÖV zum ÖTV - Individuelle Bedienformen
im ländlichen Raum am Beispiel Gelderland
Ineke Spaë, SOAB Breda BV

Beitrag 5
Bikes - a way to increase demand
for Public Transport?
Aske Wieth-Knudsen, Dänische Staatsbahnen

18.30 Uhr
ABENDVERANSTALTUNG

Grußwort Norbert Barthle MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
Verleihung Deutscher Fahrradpreis - best for bike 2015 Beisammensein der Konferenzteilnehmer mit Umtrunk und Buffet

20.00 Uhr
Beisammensein der Konferenzteilnehmer mit Umtrunk und Buffet

Forum 3 (Simultanübersetzung Deutsch/Englisch)
Win-Win-Situationen
Neue Einsatzbereiche des Radverkehrs

Carsten Hansen,
Deutscher Städte- und Gemeindebund
Are Cyclists good customers? - Building strategic
partnerships through the right data
Andreas Rohl, Gehl Architects, Stadt Kopenhagen

Luft - Klima - Rad -
frischer Wind in einem bekannten Thema
Prof. Dr. Mark Lawrence, Institute for Advanced
Sustainability Studies (IASS) e.V., Potsdam

Neue Wege der Wohnungs- und Immobilienwirt-
schaft - Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden
Norman Niehoff, Landeshauptstadt Potsdam

Forum 4 (Simultanübersetzung Deutsch/Englisch)
Marketing
Neue Zielgruppen gewinnen

Thomas Kiel,
Deutscher Stadtag
Cities from 8 to 80
Burkhard Stork, Allgemeiner
Deutscher Fahrrad-Club e. V.

Personalised Travel Planning - a shift from private
motor vehicle use towards cycling
Rafael Myncke, Stadt Antwerpen

Kampagnen für das Rad - Überzeugungskraft von
Bildern
Thomas Krag, Thomas Krag Mobility
Advice, Kopenhagen

Das Fahrrad in der Wirtschaft (# Lightning Talks)
Gewerbliche Fahrradnutzung - Einsatzformen,
Treiber und Hemmnisse; Johannes Gruber,
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
Auf das Lastenrad aus Effektivität und wirt-
schaftlicher Überzeugung; Lars Purkardthofer,
United Parcel Service Deutschland Inc. & Co. OHG

Betriebliches Mobilitätsmanagement: Bike and
Business; Stefan Pohl, Deutsche Gesellschaft
für Internationale Zusammenarbeit
bike + business Strategien 2020 -
Perspektive eines Flughafens; Georgios Kontos,
Regionalverband Frankfurt Rhein Main

Motive - Anreize - Hemmnisse (# Lightning Talks)
Pedelection - Mobilitätsmuster, Nutzungsmotive
und Verlagerungseffekte; Hinrich Helms, Institut
für Energie- und Umweltforschung Heidelberg
GmbH
Azubi E-Bike; Jessica Le Bris,
Universität Tübingen

Mobilitätsverhalten von Migrantinnen und
Migranten im Alltag; Dr. Dirk Witrowsky, Institut
für Landes- und Stadtentwicklungsforschung,
Dortmund
Perspektive der Älteren; Prof. Carmen
Hagemeyer, Technische Universität Dresden

Dienstag, 19. Mai 2015

Foren (Anschließend Diskussion in den einzelnen Foren)

Moderation	Forum 5 Netzwerke Akteure einbinden - Akteure verbinden	Forum 6 (Simultanübersetzung Deutsch/Englisch) Infrastruktur Intelligent und vernetzt weiterentwickeln	Forum 7 Tourismus Radreisen stärken	Forum 8 Digitale Medien Potenziale neuer Instrumente
Beitrag 1	Christine Fuchs, Arbeitsgemeinschaft Fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.	Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH	Dirk Wetzel, Tourismus Marketing Brandenburg GmbH	Reiner Dolger, Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz
Beitrag 2	Einbinden, Unterstützen, Vernetzen - Radkultur in der Fläche verankern Arne Koedt, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg	Mobility concept Eindhoven - cycling on level plus 1 Acrican Kok, ipv Delt creative engineers	StadtRadTourismus Dr. Ulrich Gries, Prêt-à-Vélo	BikePrint - cyclists' data as background for bicycle traffic planning Dick Bussche, NHTV Internationaal hoger onderwijs Breda
Beitrag 3	Cycling Embassy als Modell Dr. Bernhard Ensink, European Cyclists' Federation, Brüssel	Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen außerhalb Bernd Sievers, Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern	Bremen bike it! Mit dem Fahrrad die Stadt entdecken Jens Joost-Kruger, Standortmarketing der Wirtschaftsförderung Bremen	Multimodal unterwegs in Stadt und Land mit den Apps des VBB - ein Werkstattbericht Jurgen Roß, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
	Beteiligungsinstrument Onlinedialog Berlin - Sicher über die Kreuzung Burkhard Horn, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin	Mit System zum Erfolg - Radanhebungen in Köln und deren Nutzen für die Planung Jurgen Möllers, Stadt Köln	Entwicklung von Industriekulturrouten - Qualitätsmanagement Marc Henneberg, Regionalverband Ruhr	Das vernetzte Fahrrad - greifbare Mobilität der Zukunft Thomas Eckert, Deutsche Telekom AG

10:45 Uhr Kaffeepause

ABSCHLUSSPLENUM

Gründungsakt „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen des Landes Brandenburg“

INTERVIEW UND PODIUMSGESPRÄCH Radverkehr in Zukunft: verbunden - vernetzt - verknüpft?

Dr. Veit Steinle, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Katrin Lange, Staatssekretarin des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg; Prof. Dr. Stephan Rammler, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig; Reiner Nagel, Bundesstiftung Baukultur; Andrea Reidl, Journalistin

13:00 Uhr **VERABSCHIEDUNG**

Norbert Barthile MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

13:10 Uhr Mittagessen

FAHRRADEXKURSION

Start von drei alternativen geführten Routen
Dauer ca. 2 Stunden

www.nationaler-radverkehrskongress.de

Forum 1

Multimodalität

Bike & Ride in der Freien und Hansestadt Hamburg

Matthias Franz,
Freie und Hansestadt Hamburg



Die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr stellt ein vorrangiges Handlungsfeld der Radverkehrsstrategie für Hamburg dar und ist ein Baustein des Ziels, Hamburg zur Fahrradstadt zu entwickeln.

Die konsequente Verbesserung der Bike & Ride-Angebote erschließt dabei die Potenziale, die in der Verknüpfung der Verkehrsmittel für die zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität in der Freien und Hansestadt an der Elbe liegen.

Bereits heute gibt es etwa 16.000 Bike & Ride-Abstellplätze an den Schnellbahn-Haltestellen (S- und U-Bahn). Die Zahl und die Qualität der Abstellplätze genügt jedoch häufig nicht (mehr) den Anforderungen an ein modernes und nutzerfreundliches Produkt.

Anlässlich eines bürgerschaftlichen Ersuchens hat die P + R-Betriebsgesellschaft mbH deshalb unter Einbeziehung der Planungsgemeinschaft Verkehr und Dittert & Reumschüssel-Architekten im Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation ein gesamtstädtisches Bike & Ride-Entwicklungskonzept erarbeitet, das im Januar 2015 vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen wurde.

Ziel dieses Konzepts ist es, die qualitativen und quantitativen Anforderungen an ein zukunftsfähiges Angebot an Bike & Ride-Anlagen aufzuzeigen. Darüber hinaus wurde

ein pragmatisches Realisierungs- und Betreiberkonzept entwickelt (Umsetzung und Betrieb „aus einer Hand“).

Das Bike & Ride-Entwicklungskonzept enthält folgende Eckpunkte:

- Erhöhung der Zahl der Bike & Ride-Plätze an Schnellbahn-Haltestellen um ca. 12.000 auf dann ca. 28.000 (frei zugängliche Plätze und Mietplätze) bis 2025 oder schneller; Neubaubedarf: ca. 1.200 Plätze pro Jahr,
- Investitionen bis 2025 von ca. 30,7 Mio. Euro, d. h. ca. 3,1 Mio. Euro pro Jahr,
- Standard-Abstelltyp bei ausreichender Flächenverfügbarkeit: Anlehnhalter; bei beengten Flächen Doppelstockabstellplätze und Fahrradparkhäuser für höhere Stellplatzzahlen und bessere Flächenausnutzung
- Zielwert: 50 % der frei zugänglichen Bike & Ride-Abstellplätze mit Überdachung; 20 % aller Abstellplätze (nachfrageabhängig) als Mietplätze, vorrangig in Samelschließanlagen,
- Aufgabe der bisher zersplitterten Zuständigkeit bei Bike & Ride (Zuständigkeit der sieben Bezirke für öffentliche Abstellanlagen und Zuständigkeit der P+R-GmbH für Mietplätze) zu Gunsten eines vereinfachenden, einheitlichen Betreibermodells: Planung, Bau und Betrieb durch die P+R GmbH; hierzu schrittweise Übernahme der bezirklichen Bike & Ride-Anlagen durch die P+R GmbH,
- Standardisierung von Verfahren in Planungs- und Genehmigungsphase.

Für die Jahre 2015 und 2016 wurde ein erstes Bauprogramm aufgestellt. Die Maßnahmen an den einzelnen Schnellbahn-Haltestellen werden schrittweise konkretisiert und gemeinsam mit den relevanten Akteuren vor Ort abgestimmt.

Das Bike & Ride-Entwicklungskonzept soll laufend fortgeschrieben werden und neue Entwicklungen sowie Bedarfe im Bereich Bike & Ride berücksichtigen.

Schnell und flexibel aus der Bahn auf das MVG Rad

Gunnar Heipp,
Münchner Verkehrsgesellschaft mbH



Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) führt im Sommer 2015 ein öffentlich zugängliches Mietradsystem ein, welches eng mit dem ÖPNV-Netz verbunden ist.

Das System ist als kombiniertes System mit Stationen und zusätzlich der Möglichkeit der Freiabstellung konzipiert. 1.200 Räder und 125 Stationen sollen in einer ersten Ausbaustufe bis 2016 realisiert werden. Weitere Ausbaustufen sind in Überlegung. Marketing und Vertrieb sowie die Kundenschnittstelle führt die MVG direkt als Teil ihres Kerngeschäftes ÖPNV durch.

Das Design der Räder stammt vom renommierten Münchner Industrie-Designer Neumeister. Den Auftrag für die Lieferung und Montage der Radkomponenten hat die Firma nextbike aus München gewonnen.

Die MVG verfolgt mit dem Projekt mehrere Ziele: die Flexibilisierung des ÖPNV, Kundenbindung im ÖPNV und Neukundengewinnung sowie die Überwindung der weitgehenden Verbote, eigene Räder in den Verkehrsmitteln der MVG mitzunehmen.

Der Radverkehrsanteil ist in der „Radlhauptstadt München“ mit 17 % bei einem ÖPNV-Anteil von rund 30 % groß. Die Strategie der MVG, sich generell als der multimodale Mobilitätsanbieter für München aufzustellen, wird so unterstrichen.

Grundlage und künftiges Zugangsmedium ist die Mobilitäts-App der MVG, die von einer Web-App unter dem Namen „MVG multimobil“ zu einem neuen Portal mit carsharing, bikesharing und weiteren Dienstleistungen ausgebaut wird. Diese App wird eng mit der „Fahrinfo München“ der MVG verbunden und nutzt so das große Kundinnen- und Kundenpotenzial der MVG, um Bewohnerinnen und Bewohner zum Radfahren zu bewegen. Die MVG entwickelt das MVG Rad als hochwertiges Produkt, um so dauerhaft einen Mehrwert zu entwickeln und die Abhängigkeit vom eigenen Pkw zu reduzieren.

Die multimodale Aufstellung der MVG und die Vernetzung mit zahlreichen weiteren Partnern sollen so attraktive Angebote unterbreiten, die eine weitere Zunahme des Umweltverbundes in München ermöglichen.

Mobilitätsstationen – zentrale Schnittstellen der Mobilität

Mathias Kassel, Stadt Offenburg



Basierend auf dem Leitbild des integrierten Verkehrskonzeptes will die Stadt Offenburg (60.000 Einwohner, 45.000 Arbeitsplätze) ein zukunftsorientiertes Mobilitätsangebot entwickeln, das ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten fördert. Dabei soll durch eine Verknüpfung mit benachbarten Städten und Gemeinden ein multimodales öffentliches Verkehrssystem für die Region beispielhaft entwickelt werden. Städte wie Straßburg und Kehl wollen dieses Projekt in einer Partnerschaft mit Offenburg grenzüberschreitend voranbringen. Ebenso haben Städte und Gemeinden aus den benachbarten Schwarzwaldtälern Interesse signalisiert.

Eine Ausweitung über die Offenburger Stadtgrenzen hinaus würde Synergieeffekte hervorbringen und die Nahmobilität nicht nur innerhalb dieser Orte, sondern auch zwischen diesen stärken.

Mit Hilfe von Mobilitätsstationen soll die Möglichkeit gegeben werden, aus einem Angebot von verschiedenen Verkehrsmitteln das jeweils zweckmäßigste Fortbewegungsmittel für den individuellen Wegeabschnitt zu nutzen. Bei den Stationen handelt es sich um Schnittstellen, an denen lokal konzentriert verschiedene Verkehrsmittel auch mit Elektroantrieb (Fahrzeuge im carsharing, Fahrräder, Pedelecs, Lastenfahrräder) in Verbindung mit ÖV-Haltestellen zur Verfügung stehen. Hier wird somit eine breite Palette des öffentlichen Verkehrssystems angeboten. Dabei erfolgt der Auftritt der Stationen in den Wohngebieten und Gewerbegebieten in einem einheitlichen Design, aber dennoch flexibel den jeweils örtlichen Anforderungen gerecht werdend.

Die Offenburger Mobilitätsstationen bieten einen guten Ansatz zur Integration des carsharing in eine breitere Bevölkerungsschicht. Es existiert bereits ein Leihradsystem, das sukzessive in die Mobilitätsstationen integriert werden soll. Die öffentlichen Fahrradverleihsysteme sind optimaler Bestandteil eines multimodalen Ansatzes und erfüllen nahezu perfekt die individuellen Mobilitätsbedürfnisse im Nahverkehr. Daher stellen Leihräder ein wesentliches Angebotselement der Mobilitätsstationen dar. Dabei werden auch Pedelecs angeboten, die den Nutzenden durch die elektrische Unterstützung das Zurücklegen größerer Entfernungen als bisher in komfortabler Weise ermöglichen.

Um neue Nutzer- und Zielgruppen für die Mobilitätsstationen zu gewinnen, bedarf es einer kundenfreundlichen Ausgestaltung und Kommunikation des Mobilitätsangebots. Ein grundsätzlicher Ansatz ist dabei: „Je einfacher (der Zugang und die Bedienung), desto besser.“ Mit dem Start der ersten Ausbaustufe als Pilotphase führt die Stadt Offenburg im Zusammenhang mit eigener Mobilitätsmarke und eigenem Logo daher die „Einfach-mobil-Karte“ als Zugangsmedium zu den Fahrzeugen der Mobilitätsstationen ein. Die Nutzenden erhalten dadurch einen komfortablen und schnellen Zugriff auf das gesamte Angebot der Stationen, verbunden mit Tarifrabatten der jeweiligen Dienstleister. Es ist vorgesehen, die „Einfach-mobil-Karte“ suk-

zessive mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen und -systemen, etwa dem ÖPNV-Angebot oder dem Radhaus sowie Fahrradboxen, zu verknüpfen. Die Mobilitätskarte und die neue Marke verbinden damit unterschiedliche Systeme und Angebote und treten den Nutzenden als EIN multimodales Mobilitätsangebot gegenüber.

Die neue Mobilitätsmarke für das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs in Offenburg wird an allen Stationen der verschiedenen Verkehrsträger im Stadtgebiet sichtbar sein. Als weiterer konsequenter Schritt bietet die Stadt ein Online-Portal mit Smartphone-Version an, über das die Buchung der Fahrzeuge bei den jeweiligen Verkehrsträgern möglich ist.

E-Bikes statt Busse – E-Bikes ersetzen Teile des Öffentlichen Verkehrs in der Provinz Gelderland

Ineke Spapé, SOAB Breda BV.



Öffentlicher Verkehr steht in der Provinz Gelderland unter Druck, da sein Anteil am Modal Split mit 5 % sehr niedrig

ist. Die Kosten für den öffentlichen Verkehr sind hingegen sehr hoch. Der kontinuierlich wachsende Anteil an E-Bikes im Straßenverkehr eröffnet neue Chancen: bereits heute sind 10 % aller Fahrräder in den Niederlanden E-Bikes. Im Jahr 2013 waren 20 % aller verkauften Fahrräder E-Bikes. E-Bikes finden verstärkt Einsatz auf dem täglichen Weg zur Arbeitsstelle und zur Schule. Die Vorteile einer verstärkten E-Bike-Nutzung sind offensichtlich (Gesundheit, Freundlichkeit, verbessertes Verkehrsklima und verbessertes Lebensumfeld). E-Biking kann ebenfalls eine signifikante Veränderung mit großer Hebelwirkung in Bezug auf das öffentliche Verkehrsangebot erzielen, indem E-Bikes verstärkt unterstützend auf Verbindungen mit niedriger Busfrequenz eingesetzt werden.

Die Provinz Gelderland und die Region Arnheim-Nijmegen untersuchten, in wie weit E-Bikes Teile des öffentlichen Verkehrsangebotes im Fern- und Nahbereich ersetzen können. Des Weiteren interessierte sie, welche Anforderungen (potenzielle) E-Bike-Nutzende (Rad Fahrende, Kfz-Führende und Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Verkehrs) an das Angebot stellen.

Es wurde untersucht, welche Angebote an Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs bestehen sollten, um den Nutzern in Gelderland das E-Biking effizienter, sicherer und komfortabler zu ermöglichen. Bereits heute existiert ein qualitativ hochwertiges Angebot an cycle superhighways (vergleichbar Radschnellwegen). Eine Verbesserung der Fahrradparkmöglichkeiten im Bereich der Schnittstellen des Öffentlichen Verkehrs könnte die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von E-Bikes und Fahrrädern erhöhen und aufzeigen, an welchen Stellen Verbindungen des Öffentlichen Verkehrs nicht mehr effizient sind. Im Winter 2014 wurden 3.500 Fragebögen an 11 großen und kleineren Stationen verteilt. Ersten Umfrageergebnissen zufolge besteht ein Potenzial für E-Bikes, da die Befragten beispielsweise als einen Hauptgrund, den Weg vom Wohnort zur Station nicht mit dem E-Bike zurückzulegen, das Diebstahlrisiko nannten. Die Untersuchung gab ebenfalls Aufschluss bzgl. der Frage, ob E-Bikes das öffentliche Verkehrsangebot ersetzen können, welche Rahmenbedingungen erforderlich sind und ob das E-Bike ein gleichermaßen adäquates Verkehrsmittel im städtischen wie im ländlichen Siedlungsbereich ist.



Diskussionsergebnis

Das Angebot multimodaler Verkehrsmitteloptionen wächst stetig und befindet sich somit auf dem richtigen Weg. Dennoch erfordert es auch zukünftig einen noch intensiveren Ausbau und vernetztes Denken der Verkehrsmittelanbieter. Fragestellungen, wie z. B. ist die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr oder das Angebot alternativer Verkehrsmittel im Vor- und Nachtransport die beste Option, erfordern eine individuelle Betrachtung der jeweiligen Rahmenbedingungen.

Durch eine komfortable Verknüpfung der Verkehrsmittel können Umsteigepotenziale vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltige Verkehrsangebote mobilisiert werden. Darüber hinaus fördert die Integration multimodaler Angebote in vorhandene Systeme, wie z. B. Subventionen für Abonnierende von Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs, das Angebot multimodaler Umweltkarten oder Angebote wie z. B. „switch“ in Hamburg, die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsalternativen. Auch über Online-Portale, wie z. B. in Offenburg, können besonders attraktive

Sonderkonditionen für Nutzer nachhaltiger Mobilität angeboten werden.

Die oftmals zunächst in Pilotphasen eingeführten Angebote ermöglichen eine erste Angebot-Nachfrage-Evaluation und liefern Grundlagen für den gezielten Ausbau der Systeme und die Überzeugungsarbeit bei der Akquise neuer Partnerinnen und Partner. Der ganzheitliche Ansatz von Mobilitätsangeboten ist bei der Bewilligung öffentlicher Fördermittel von zunehmend wichtiger Bedeutung.

Moderation: Dr. Markus Brohm,
Deutscher Landkreistag



Forum 2 Rad und Raum

Rolle des Fahrrades in zukünftigen Mobilitätskonzepten

Steffen de Rudder, Bauhaus-Universität Weimar



In der Entwicklung der städtebaulichen Leitbilder befinden wir uns in einer Übergangsphase: Die Epoche der autogerechten Stadt, die über ein halbes Jahrhundert Gültigkeit besaß, neigt sich ihrem Ende zu. Sie wird ersetzt durch ein neues System, dessen Umriss noch nicht ganz klar sind.

Wenn es darum geht, den Radverkehr zu fördern, muss man sich dieser Dimension bewusst sein. Die Ablösung der autogerechten Stadt ist ein Epochenbruch, ein grundsätzlicher Systemwechsel, der mehr bedeutet als neue Radwege. Es geht um die Verknüpfung des Radverkehrs mit einer Vielzahl weiterer Verkehrsformen.

Soll Fahrradförderung erfolgreich sein, muss sie Element eines neuen Konzepts von Mobilität werden. Dessen Investitions- und Folgekosten sind möglicherweise geringer als die des alten Systems der Automobilität, seine Umsetzung aber stellt eine Herkulesaufgabe dar. Vorher gab es für nahezu jeden Mobilitätsfall die eine, stets gültige Lösung: das Auto. Dieses einfache und über lange Zeit gut funktionierende System wird nun ersetzt durch komplexe Mobilitätsketten aus variierenden Einzelsystemen.

Die Übergänge zwischen den Systemen müssen nicht nur organisiert und synchronisiert, sie müssen auch als städtische Orte baulich gestaltet werden. U-Bahnstationen und Bahnhöfe werden zu stark frequentierten Drehscheiben der Mobilität und können zu neuen Kristallisationspunkten einer polyzentralen Stadtentwicklung werden.

So entsteht mit dem Bild eines neuen Modells von Mobilität auch ein neues Modell von Stadt, das nicht mehr durch Suburbanisierung Verkehr erzeugt, sondern durch städtische Struktur- und Raumkonzepte neuen Verkehr vermeidet.

Radverkehrsförderung darf sich nicht auf das Fahrrad beschränken, sondern muss das ganze System neuer Mobilität mitdenken. Zu mehr Fahrradverkehr gehört mehr Fuß-, Bus- und Bahnverkehr, gehören Systeme des bike- und carsharing, neue Micromobile und städtebauliche Konzepte der Verkehrsvermeidung. In diesem Sinn wird Radverkehrsförderung zum Projekt eines mobilitätsgeleiteten Stadtumbaus.

Smart City Wien – Instrumente der Radverkehrsförderung

Thomas Berger, Stadt Wien

Wien zählt in Bereichen wie Lebensqualität, Infrastruktur und Innovation zu den erfolgreichsten Städten der Welt. Diesen Status gilt es für die Zukunft zu sichern. Die Stadt Wien steht vor spannenden Herausforderungen. Die Bevölkerung der Bundeshauptstadt wächst, der Großraum Wien wird in den nächsten 25 Jahren zur Drei-Millionen-Metropole expandieren. Um seinen Bewohnerinnen und Bewohnern glaubwürdige Perspektiven zu bieten, setzt die Stadt auf das Konzept der "Smart City", der intelligenten, zukunftsfähigen und chancenorientierten Stadt.



Parallel zur im Juni 2014 beschlossenen „Smart City Rahmenstrategie“ wurden der neue Stadtentwicklungsplan „STEP 2025“ beschlossen, der acht Schwerpunktthemen behandelt, die in den nächsten Jahren besonders im

Vordergrund stehen, um die Wachstumspotenziale Wiens zu realisieren. Der Bogen spannt sich dabei von der Weiterentwicklung der „Bestandsstadt“ über Fragen der Flächenmobilisierung und des Wirtschaftsstandortes bis hin zur Vernetzung in der Metropolregion, der Freiraumgestaltung oder dem Mobilitätssystem.

Das im Dezember 2014 beschlossene „Fachkonzept Mobilität“ beschreibt detailliert den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität in Wien. In den kommenden zehn Jahren sollen 50 Maßnahmenpakete umgesetzt werden, um ambitionierte Ziele, wie zum Beispiel umweltfreundlicher Verkehr (mehr Zufußgehen, mehr Radfahren, mehr öffentlicher Verkehr), das rücksichtsvolle Miteinander im Straßenverkehr oder 20 % weniger Energieverbrauch im Verkehrsbereich, zu erreichen. Das Fachkonzept soll ermöglichen, dass Staus verringert werden, dass das Öffentliche Verkehrssystem ausreichende Kapazitäten hat, dass das Radfahren für eine breite Mehrheit zur Selbstverständlichkeit wird und dass das Zufußgehen in der Stadt attraktiver und sicherer wird.

Ein weiterer politischer Schritt zur Förderung des Radfahrens ist der Grundsatzbeschluss Radverkehr, mit dem sich die Stadt Wien zur aktiven Förderung des Radverkehrs in Wien bekennt. Darin werden – aufbauend auf den Erfahrungen und den Erkenntnissen der letzten Jahre – Maßnahmen beschrieben, mit denen das Ziel von mindestens 10 % Radverkehrsanteil erreicht werden soll. Die Handlungsfelder reichen von Verkehrsinfrastruktur über Wohnbau und Bildung bis hin zu Sozialem. Der Beschluss ist ein politischer Auftrag an all jene, die in der Stadt Wien in diesen Bereichen tätig sind.

In den vergangenen zehn Jahren wurden in Wien zahlreiche Maßnahmen für attraktive Bedingungen zum Radfahren definiert. Mit dem Citybike wurde ein öffentliches Leihradsystem errichtet. Die Streckenlänge, auf denen Radfahren entgegen der Einbahnstraße möglich ist, hat sich mit 242 Kilometern mehr als verdoppelt. Radfahrstreifen und Radwege wurden in zahlreichen Straßen eingerichtet. Die Anzahl der Abstellanlagen stieg von rund 16.000 auf 37.000 an. Darüber hinaus gibt es seit drei Jahren große Anstrengungen im Bereich Marketing und Bewusstseinsbildung. Mit Erfolg: Der Anteil des Radverkehrs hat sich von rund 3 % auf 7 % mehr als verdoppelt.

Integration des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen – Umfang und Trend, Netz, Flächen, Sicht, Komfort

Prof. Dr.-Ing. Hartmut Topp,
imove TU Kaiserslautern



Nahmobilität liegt mit bis zu 50 % Wegeanteil im Binnenverkehr der Städte (Potsdam, Freiburg u. a.) im Trend. Nahmobilität ist Basismobilität und soll nach dem Aktionsplan Nordrhein-Westfalen 55 % deutschlandweit erreichen. Wachstumsfaktor der Nahmobilität ist das Fahrrad. Die Treiber sind Bewegung als Lifestyle und Elektro-Fahrräder. Mengen und Tempi des Radverkehrs erfordern neues Denken, insbesondere über die auto-orientierten Hauptverkehrsstraßen. Die Abkehr von einer auf das Auto zentrierten Stadtplanung findet viel Zustimmung. Städtische Hauptverkehrsstraßen sind Stadtraum, Lebensraum, Verkehrsraum (Verbindung, Erschließung, Nahmobilität), Wirtschaftsraum und Raum für Infrastruktur, Grün und Luftzirkulation. Hauptverkehrsstraßen sind Radhauptverbindungen (IR III) gemäß den Richtlinien für Netzgestaltung (RIN 2008).

Darüber gibt es noch die Radschnellverbindungen (IR II), die entweder auch an Hauptverkehrsstraßen verlaufen, oder aber vorzugsweise separate Radverkehrsanlagen in überörtlichen Verbindungen darstellen (Radschnellweg Ruhr, eRadschnellweg Göttingen, Cykelslangen Fisketorvet Kopenhagen).

Die Multifunktionalität von Hauptverkehrsstraßen kann beispielweise in Bezug auf Menge und Geschwindigkeit des Verkehrs, Querschnitt und Fläche des Straßenraums, städtebauliche Bemessung, z. B. Platz für Radverkehr auf der

Fahrbahn und Raum für Gebäude, verträglich gestaltet werden. Eine Initialzündung wäre Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmen oder zumindest dort, wo in größerem Umfang gewohnt wird.

Selten ist auf der Fahrbahn Fläche für eine Radverkehrsanlage verfügbar; Flächen müssen dem Kfz-Verkehr genommen werden (Beispiele Stuttgart, Karlsruhe u. a.). Dies führt je nach Verkehrsteilnehmerin und Verkehrsteilnehmer zu Ärger, insbesondere dann, wenn der Radverkehrsanteil zu nächst noch relativ gering ist. Planen für den Radverkehr bedeutet stets Planen im Sinne einer Angebotsplanung. Besonderes Augenmerk erfordert die Führung des Radverkehrs an Haltestellen des ÖPNV. Die aufgeweiteten Aufstellstreifen an Knotenpunkten signalisieren den Stellenwert des Radverkehrs sehr deutlich.

Großer Bedarf existiert in Deutschland in Bezug auf radverkehrsfreundliche Lichtsignalschaltungen, Grüne Wellen und die konsequente Auseinandersetzung mit illegal parkenden oder haltenden Kraftfahrzeugen. In Dänemark und den Niederlanden werden diese Themen bereits konsequent bearbeitet.

Das Beispiel der Stadt Pforzheim zeigt, wie eine zunächst autogerechte Hauptverkehrsstraße erfolgreich zu einem Stadtboulevard mit hoher Bedeutung für ÖPNV und Radverkehr umgebaut wurde.

Von der Bahnstrecke zu einem innerstädtischen Geh-, Rad- und Inlinerweg – Das Projekt Nordbahntrasse in Wuppertal

Rainer Widmann, Stadt Wuppertal

1999 fuhr der letzte Zug auf der Rheinischen Bahnstrecke, die von Düsseldorf nach Dortmund durch den Norden von Wuppertal verläuft. Bereits 1989 gab es in der Stadtverwaltung erste Überlegungen, diese Strecke als Freizeitweg zu nutzen. 2003 wurde ein Teilstück in das Radförderprogramm aufgenommen. Aufgrund fehlender Eigenmittel kam es aber nicht zur Umsetzung.

Die Projektidee wurde 2006 durch die Wuppertalbewegung e. V. (WB), einem Zusammenschluss engagierter Bürgerinnen und Bürger, wieder aufgegriffen.

Der Rat beschloss im Juni 2006, das Projekt „Nordbahntrasse“ zu unterstützen.



Ab 2007 wurden Förderanträge erarbeitet, und 2008 erhielt die Stadt erste Mittelzusagen seitens der Landesregierung NRW. Die WB konnte 2,5 Mio. Euro Spendengelder akquirieren, davon alleine 1 Mio. Euro von der Jackstädt-Stiftung, weshalb die Trasse heute den Namen „Jackstädtweg“ trägt. Die darüber hinaus fehlenden Gelder sollten in Form von Eigenleistungen von Vereinsmitgliedern der WB „erwirtschaftet“ werden. Zur Unterstützung stellte das Jobcenter rund 100 Arbeitskräfte des Wichernhaus e. V. und der Gesellschaft für Berufs- und Ausbildungsförderung bereit.

Am 5. Juni 2010 wurde ein erstes, 1,6 km langes, Teilstück eröffnet. Mit der Präzisierung der Planungen wurde deutlich, dass die über 135 Jahre alten Ingenieurbauwerke nicht im Rahmen der geschätzten Kosten und in Eigenleistungen zu sanieren sind. Arbeiten mussten an Fachfirmen vergeben werden, um das Projekt rechtzeitig Ende 2014 fertig zu stellen. Stadt und WB vertraten unterschiedliche Auffassungen über Art und Umfang der Bauausführung, woraufhin die Stadt im April 2011 die Bauleitung übernahm. Für die mit EU-Mitteln finanzierten Bereiche, d. h. die Hälfte der Strecke, war dies wegen der komplexen Fördermittelabrechnung und Vorfinanzierung ohnehin Voraussetzung.

Insgesamt wurden sechs Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2.005 m, 23 Brücken und 200 Stützmauern saniert. 9 km der Trasse wurden 4 m breit asphaltiert, mit einem 2 m breiten gepflasterten Gehweg. In einer Breite von 3 – 4 m wurden die weniger frequentierten Außenbereiche asphaltiert. 50 Zugänge und 12 Rastplätze wird es im Endausbau geben. Auf einer Strecke von 13 km und in den sechs Tunneln wurden 500 LED-Leuchten installiert und Brücken illuminiert. Ermöglicht wurde dies durch die Förderung in Höhe von 2 Mio. Euro seitens des Bundesforschungsministeriums, die für das von Stadt und WB erstellte Beleuchtungskonzept mit artenschutzgerechter Tunnelbeleuchtung bereitgestellt wurden.

Insgesamt waren beim Trassenbau 35 Firmen und 16 Büros für Planung und Gutachten beteiligt. 32 Mio. Euro wurden investiert, dazu erhielt die Stadt von Bund und Land 14,58 Mio. Euro. Aus Tourismusfördermitteln flossen weitere 7,17 Mio. Euro in das Projekt, davon rund 4 Mio. Euro seitens der EU, 2,5 Mio. Euro von der WB; der Rest erfolgte über geldwerte Leistungen des 2. Arbeitsmarktes. Vom Jobcenter wurde für die Finanzierung der Arbeitskräfte ein Betrag von über 10 Mio. Euro in das Projekt investiert.

Mit der Nordbahntrasse wurde erstmals ein nahezu kreuzungsfreier, 23 km langer Geh- und Radweg quer durch Wuppertal angelegt. Im direkten Einzugsbereich der Trasse leben rund 100.000 Menschen. Die Nähe zu zahlreichen Schulen mit rund 22.000 Schülern, Arbeitsplätzen und öffentlichen Einrichtungen eröffnet auch im Alltagsverkehr neue umweltfreundliche Mobilitätsoptionen. Parallel wurden im Umfeld in vielen Straßen Radfahrstreifen angelegt und rund 140 Einbahnstraßen in Gegenrichtung frei gegeben. Dadurch und durch den Ausbau der Nordbahn- und Sambatrasse wird beim Modal Split eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils erwartet. Ein erster Beleg dafür ist die ADFC-Auszeichnung für Wuppertal als „Aufholverstadt des Jahres 2014“.

Verknüpfte Planung von Anfang an: Radschnellwege und Landschaftsgestaltung

Stefan Bendiks, Artgineering, Rotterdam

Ungeachtet der breit gefächerten positiven Effekte des Radfahrens auf die Gesundheit der Bevölkerung, die Wettbewerbsfähigkeit und die Erhöhung der Lebensqualität in

Städten und Regionen, werden Radverkehrsinfrastruktur im Allgemeinen und Radschnellwege im Besonderen meist unter dem Aspekt der Verkehrstechnik betrachtet. Um den Mehrwert von Radfahren für die Umgebung zu optimieren ist jedoch ein integraler Ansatz erforderlich.



Arbeiten an Radverkehrsinfrastruktur bedeutet, Arbeiten an gesunden, nachhaltigen, zugänglichen, lebenswerten und attraktiven Städten. Um dies zu erreichen, darf Radinfrastruktur nicht losgelöst vom räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Umfeld betrachtet werden. Ebenso wichtig wie die Frage, wo neue Rad(-schnell)wege angelegt werden sollten, ist die Frage, wie diese in die (urbane) Landschaft eingepasst werden.

Der integrale Ansatz „Planen für Rad und Raum“ erfordert es, zusätzlich zur Verkehrstechnik weitere Aspekte in der Planung zu berücksichtigen. In den Niederlanden werden die fünf sogenannten CROW Kriterien – Zusammenhang, Geradlinigkeit, Attraktivität, (Verkehrs-)Sicherheit und Komfort – angewandt, um Radinfrastruktur zu planen und zu bewerten. Auf dieser Basis wurde in den letzten Jahrzehnten ein effizientes und leistungsfähiges Radwegenetz

in den Niederlanden aufgebaut. Diese fünf Kriterien genügen heute nicht mehr, um das ganze Potenzial des Radfahrens zu erschließen.

Für die Gestaltung der Radinfrastruktur von morgen ist es notwendig, diesen Rahmen zu erweitern und Kriterien hinzuzuziehen, die explizit auf die Beziehung zwischen Infrastruktur und Umgebung eingehen. Neben den fünf verkehrstechnischen Kriterien sind drei räumliche Potenziale wichtig: Erleben, räumliche Integration und sozio-ökonomischer Mehrwert der Radinfrastruktur. Durch die bewusste Anwendung dieser erweiterten Kriterien wird es möglich, Radverkehrsinfrastruktur noch besser in die Umgebung zu integrieren. So kann diese über die Aspekte reiner Verkehrsfunktion hinausgehend strukturierend und bereichernd auf die Landschaft als Ganzes wirken. Projekte aus dem internationalen Ausland zeigen, wie diese Entwurfskriterien erfolgreich, beispielsweise bei der Realisierung von Radschnellwegprojekten in englischen Landschaftsparks oder in Form von fahrradfreundlichen Biomalls als Schnittstellen zwischen Radschnellweg und Landwirtschaft, angewandt wurden.

Diskussionsergebnis

Die Entwicklung der Radverkehrspolitik und die Wahrnehmung des Stellenwertes des Fahrrades in Deutschland werden positiv eingeschätzt. Umfragen, wie z. B. der etablierte Fahrradklimatest des ADFC, der sich wachsender Beteiligung seitens der Kommunen erfreut, belegen dies. Sogenannte Aufholerstädte, wie z. B. Wuppertal, fördern Radverkehr erfolgreich – unabhängig der politischen Strömungen.



Nichtsdestotrotz muss der Stellenwert des Rad- und Fußgängerverkehrs noch weiter ausgebaut und aktiv mit innovativen Maßnahmen bei der Gestaltung der rad- und fußgängerfreundlichen Stadt gearbeitet werden. Dem Rad- und Fußverkehr sollte die sogenannte „Normalebene“ der Stadt vorbehalten sein, da sie maßgeblich zur Urbanität der Stadt beiträgt und die Gestaltung der Lebensräume mit hoher Aufenthaltsqualität ermöglicht.

Werbeslogans, wie z. B. „Freude am Fahren“ der Automobilindustrie, werden langfristig durch Slogans, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum thematisieren, abgelöst werden.



Schon heute belegen Statistiken, dass der Führerscheinbesitz an Wichtigkeit verliert. Städte, wie z. B. Wien berichten, dass sich das Alter der Jugendlichen, die die Führerscheinprüfung ablegen, von 18 bzw. 19 auf 23 bzw. 25 Jahre verschoben hat. Die Stadt führt das u. a. auf die vielfältigen innerstädtisch existierenden alternativen Mobilitätsangebote zurück, die den Besitz eines eigenen Kfz immer unwichtiger machen. Diese Entwicklung wirkt sich positiv auf das Verkehrsklima und das Verständnis der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer für die Belange zu Fuß Gehender und Rad Fahrender aus und sollte auch in den weniger dicht besiedelten Umlandgebieten verankert werden.

Der sich abzeichnende sogenannte „Epochenbruch“ wird durch die Vielzahl von Initiativen und Peergroups, die sich der Radverkehrsförderung widmen, beschleunigt. Der Druck, den die Öffentlichkeit aufbaut, indem sie beharrlich gute Rahmenbedingungen für den Radverkehr fordert, wächst.

Aber auch tatkräftiges bürgerschaftliches Engagement, wie z. B. das der Wuppertal-Bewegung, zeigt, wie Radverkehr erfolgreich gefördert werden kann. Zusätzlich zur Wichtigkeit des vernetzten Denkens und Handelns wird deutlich, dass Finanzmittel nicht zwingend der limitierende Faktor erfolgreicher Radverkehrsförderung sein müssen. Leuchtturmprojekte, wie z. B. die Nordbahntrasse in Wuppertal, wirken sich positiv imagebildend auf den Radverkehr in der Stadt aus. Die durch sie initiierte Aufmerksamkeit kann dann auch für Projekte kleineren Maßstabs genutzt werden.

Untersuchungen in den Niederlanden belegen, dass sich Radverkehrsförderung auch in finanzieller Hinsicht aufgrund des interdisziplinären Ansatzes immer auszahlt. Diese Sichtweise muss in verkehrspolitische Entscheidungen einfließen und helfen, die Wahrnehmung von (finanziellem) Aufwand und Nutzen bei der Gestaltung fußgänger- und radverkehrsfreundlichem öffentlichen Raum im Sinne der Nachhaltigkeit zu schärfen.

Professionelles Marketing trägt entscheidend zur Imagebildung sowie zur Wahrnehmungsänderung bei und fördert gleichzeitig die Bereitschaft zur Bereitstellung von Finanzmitteln.

Moderation: Prof. Oliver Schwedes,
Technische Universität Berlin



Forum 3

Win-Win-Situationen

Sind Rad Fahrende gute Kundinnen und Kunden? Bildung strategischer Partnerschaften auf entsprechender Datengrundlage

Andreas Røhl,
Gehl Architects, Stadt Kopenhagen (2007 – 2014)



Radverkehrsförderung ist nur dann nachhaltig und erfolgreich, wenn sie nicht isoliert und als Selbstzweck erfolgt. Die Basis hierfür ist eine fundierte Datengrundlage und ein integrierter Handlungsansatz. Radverkehrsförderung sollte ein Instrument zum Erreichen übergeordneter Ziele sein.

Zur Ermittlung einer entsprechenden Datengrundlage beauftragte die Stadt Kopenhagen eine Studie zum Kaufverhalten von Kundinnen und Kunden unterschiedlichen Mobilitätsverhaltens. Die Studie ermittelte Daten zu harten und weichen Faktoren des Einkaufsverhaltens der Kundschaft in der Kopenhagener Innenstadt und in den umliegenden Einkaufszentren, wie z. B. ihre Wünsche und Bedürfnisse, ihr Parkverhalten sowie den durch sie generierten Umsatz.

Die Daten wurden bezüglich Kosten und Mehrwerte der Radverkehrsförderung für die Zielgruppe Politik, Führungsebene in Verwaltungen, Wirtschaft und Gesundheitsorganisationen ermittelt und aufbereitet. Es wurden Durchschnittswerte in Bezug auf die unterschiedliche Auswirkungen der Mobilität per Fahrrad und Kfz abgeleitet, wie z. B. Zeit, Gesundheit, Luftverschmutzung, Lärmemission, Stau, und sowohl zueinander in Relation gesetzt als auch monetär in dänischen Kronen wiedergegeben. Darauf aufbauend wurden sie in einen synergetischen Zusammenhang gesetzt, in dem Radverkehrsförderung als integrierter

Bestandteil bei der Umsetzung politisch definierter Aufträge realisiert werden kann, wie z. B. „Green Growth“ in Kopenhagen. Es wurden Zusammenhänge mit bereits vorbelasteten Themenfelder hergestellt, wie z. B. zwischen dem Verhältnis Radverkehr und Einzelhandel in Bezug auf den ruhenden Verkehr.

Die ermittelten Ergebnisse bestätigten fundiert bereits bekannte Aussagen, wie z. B.

- der Anteil Rad fahrender Kundschaft ist in der Innenstadt am höchsten,
- Kfz Fahrende kaufen vorzugsweise in Einkaufszentren außerhalb der Innenstädte ein,
- Kfz Fahrende geben im Vergleich mit Kundschaft, die mit anderen Verkehrsmitteln anreist, in den Einkaufszentren pro Einkauf am meisten Geld aus,
- Rad fahrende und zu Fuß gehende Kundschaft erwirtschaftet (unter Einbeziehung von Einkaufszentren) 49 % des Gesamtumsatzes im Kopenhagener Einzelhandel,
- schlechte Fahrradabstellmöglichkeiten sind ein Hauptargument für Kundinnen und Kunden, nicht mit dem Rad einzukaufen.



Für den Einzelhandel war der hohe Anteil tatsächlich Rad fahrender Kundschaft und der hohe Anteil der durch sie generierten Umsätze ein wirksames Argument, um Serviceeinrichtung, wie z. B. Fahrradparkmöglichkeiten und Luftpumpenservice, anzubieten bzw. auszubauen.

Das Fazit der Stadt: Daten erzielen einen Effekt nicht aus sich heraus, sondern müssen in einen entsprechenden Kontext gesetzt werden. Synergieeffekte bergen große

Überzeugungskraft und helfen, Radverkehr erfolgreich zu fördern, wenn sie über die Medien verbreitet und in Maß und Darstellung entsprechend zielgruppenspezifisch aufbereitet werden. Der Schwerpunkt der Aussage ist je nach Adressatin bzw. Adressat individuell zu wählen, wie z. B. ökonomisch, ökologisch oder emotional. Die zu erwartende positiven Synergien geplanter Maßnahmen sollten stets aus verschiedenen Perspektiven dargestellt werden, denn sie helfen bei der Bildung strategischer Partnerschaften.

Luft – Klima – Rad – frischer Wind in einem bekannten Thema

Prof. Dr. Mark Lawrence, Institute for
Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS), Potsdam

Die positiven Auswirkungen des Radfahrens auf Gesundheit, Seele, Klima und Luftqualität sowie seine vergleichsweise geringen Kosten sind Thema zahlreicher Studien. Selten wird der Mehrwert eines gezielten Umstiegs vom Kfz auf das Fahrrad mit konkreten Zahlen belegt, quantifiziert und monetarisiert.

Eine wissenschaftliche Studie des IASS in Potsdam befasst sich differenziert mit den vorliegenden Daten und wertet sie vor allem im Hinblick darauf aus,

- welche Kfz-Fahrten mit welcher Art Kfz und über welche Länge durch Radfahrten ersetzt werden,
- wo die Stadt liegt,
- wie sich die zusätzlichen Radverkehrsanlagen auf den Kfz-Verkehrsfluss auswirken,
- wie dies die Emissionen beeinflusst und
- welche Konsequenzen sich daraus auf Luft und Klima ableiten lassen.

Die Studie hilft, abzuschätzen, welche Luftqualitätsziele mit Hilfe einer Steigerung des Radverkehrs erreicht werden könnten.

Für die mobilen Luftqualitätsmessungen nutzt das IASS das Fahrrad. Fahrradmessungen helfen, die örtliche und

zeitliche Variation der Aerosolpartikel zu bestimmen und den Einfluss von Grünflächen, Verkehr, Industrie und anderen „Hot Spots“ auf die Luftqualität zu definieren.



Bei den ersten Messungen „BÄRLIN 2014“ haben sich viele motivierte Radfahrerinnen und Radfahrer aus allen Sparten des Instituts beteiligt. Innerhalb von zwei Monaten wurden rund 1900 km mit Messungen aufgezeichnet und visualisiert.

Die ersten Ergebnisse waren nicht überraschend, so war z. B. im Stadtteil Tiergarten im Bereich des Bahnhofs und der Bushaltestellen sowie an großen Knotenpunkten die Menge der gemessenen Luftschadstoffe sehr hoch. Interessant war jedoch z. B. der quantitative Anstieg an Partikelkonzentrationen bei Rad Fahrenden hinter Bussen. Diese und weitere Ergebnisse werden in der Studie im kommenden Jahr detailliert ausgewertet und mit verschiedenen Aspekten in den Zusammenhang gestellt, wie z. B. der Bedeutung für den Autoverkehr, der räumlichen Auflösung von Modellen oder der Meteorologie in Städten.

Fazit: Vieles über die Auswirkungen von Verkehrsemissionen ist bekannt. Jedoch nur wenig über die konkreten Auswirkungen von fahrradfreundlichen und fahrradunterstützenden Maßnahmen.

Neue Wege der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft – Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden

Norman Niehoff, Landeshauptstadt Potsdam

Ort und Art der Fahrradparkmöglichkeiten sind entscheidende Faktoren für die Nutzung des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel. Wohnungsnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellanlagen tragen erheblich zu einer Verminderung von Zugangshemmnissen und damit zu einer erhöhten Nutzung des Fahrrades bei.



Etwa 8 Mio. (40 %) aller Mietwohnungen sind im Besitz von Wohnungsgenossenschaften, Kommunen oder kommunalen Wohnungsbauunternehmen, privatwirtschaftlichen Wohnungsbauunternehmen, anderen privatwirtschaftlichen Unternehmen, von Bund oder Ländern oder von Organisationen ohne Erwerbszweck. Die Verbesserung der Rahmenbedingungen an Wohnung im Eigentum von Wohnungsunternehmen birgt aufgrund ihres großen Multiplikationseffektes großes Potenzial zur Steigerung der Fahrradnutzung.

Von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen profitieren auch die Wohnungsbauunternehmen. Der Durchschnittspreis verkaufter Fahrräder in Deutschland stieg von 341 Euro im Jahr 2004 auf 520 Euro im Jahr 2013. Nutzer von E-Bikes und von hochwertigen konventionellen Fahrrädern haben einen erhöhten Anspruch an sichere Abstellmöglichkeiten und lassen dies in ihr Anforderungsprofil bei der Wohnungssuche einfließen. Untersuchungen belegen, dass der Besitz eines Kfz für junge Erwachsene in deutschen Großstädten an Bedeutung verliert. Diesem

Trend entsprechend werden das Fahrrad und gute Abstellmöglichkeiten für diese Gruppe Wohnungssuchender an Bedeutung gewinnen. Dies sollten Wohnungsbauunternehmen vor allem in Großstädten bei der Konzeption ihres Wohnungsangebotes berücksichtigen.

Im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) wurde im Auftrag der Landeshauptstadt Potsdam und in enger Zusammenarbeit mit der kommunalen Potsdamer Wohnungsbaugesellschaft ProPotsdam ein Leitfaden zur Planung von Fahrradabstellplätzen bei Wohngebäuden erstellt.

Der Leitfaden richtet sich an Wohnungsbauunternehmen und soll ihnen für unterschiedliche Aufgaben (Neubau, Bestandsentwicklung) und für unterschiedliche Gebäude- und Siedlungstypen Möglichkeiten der Integration von sicheren und gut nutzbaren Fahrradabstellplätzen aufzeigen. Dabei werden Beispiellösungen zusammenfassend für Wohngebäude in offener und in geschlossener Bauweise aufgezeigt. Bei Lösungen, die Besonderheiten eines dieser Siedlungstypen berücksichtigen, wird entsprechend differenziert.

Vor dem Hintergrund des auch für andere Wohnungsbauunternehmen typischen Wohnungsbestandes der ProPotsdam sowohl von Alt- als auch von Neubauten bildet der Leitfaden ein vielfältiges Spektrum an Erfahrungen und guten Beispielen ab. Er kann daher auch anderen Unternehmen zur Orientierung dienen und bundesweit Anwendung finden.

Gewerbliche Fahrradnutzung – Einsatzformen, Antrieb und Hemmnisse

Johannes Gruber, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Berlin

Das städtische Wirtschaftsverkehrsaufkommen wächst in Deutschland seit Jahren kontinuierlich an. Seine negativen Externalitäten (Stau, Emissionen, Lärm, sinkende Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität) und das Ziel der EU-Verkehrspolitik einer im Wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in großen städtischen Zentren bis 2030 setzen Kommunen und Unternehmen zunehmend unter Handlungsdruck. Der Wirtschaftsverkehr muss effizienter und umweltfreundlicher gestaltet werden. Einen Beitrag kann

hier verstärkte gewerbliche Fahrradnutzung, insbesondere der Einsatz von Lastenrädern, leisten. Derzeit werden Lastenräder im gewerblichen Bereich allerdings verglichen mit ihrem hohen Substitutionspotenzial noch selten eingesetzt. Die Ursachen sind bislang unklar und nur wenig erforscht. Das Institut für Verkehrsforschung kategorisiert die bestehenden Einsatzformen von Lastenrädern und beschreibt das breite Spektrum von Treibern und Hemmnissen bei der Lastenradnutzung im Wirtschaftsverkehr.



Die Ergebnisse basieren auf dem im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur laufenden Forschungsvorhaben „Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr“. Basis bildet die Kombination von Sekundärrecherche (Bestandsaufnahme von Demonstrationsprojekten und Initiativen) und qualitativen Gesprächen mit Expertinnen und Experten mit insgesamt 45 Unternehmen und Kennerinnen und Kennern der Branchen, welche in ihren Tätigkeitsprofilen Berührungspunkte mit den Belangen gewerblicher Fahrradnutzung aufweisen. Die Einsatzformen in der gewerblichen Anwendung von Fahrrädern und Lastenrädern sind vielfältig. Sechs wesentliche Marktsegmente innerhalb des Wirtschaftsverkehrs konnten identifiziert werden: Postdienstleistung, Kurierdienstleistung, Paketdienstleistung, Lieferservice, Werkverkehr und Personenwirtschaftsverkehr mit entsprechenden Spezifika dieser Marktsegmente.

Angelehnt an Forschungsbeiträge zur Adoption von Innovationen können die Einflussfaktoren auf die gewerbliche Fahrradnutzung in drei Gruppen eingeteilt werden: umfeldspezifische, unternehmensspezifische und fahrzeug-

spezifische Faktoren. Diese Faktoren beeinflussen die Lastenradnutzung sowohl positiv (Treiber) als auch negativ (Hemmnis) und lassen sich mit dem Ziel der Einführung von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr strukturieren.

Zu den umfeldspezifischen Merkmalen zählen regulative Rahmenbedingungen, sozialräumlicher Kontext sowie ökonomisches Umfeld. Die unternehmensspezifischen Faktoren befinden sich im Spannungsfeld von rationaler Abwägung und subjektiven Einstellungen: Flottenbezogene Entscheidungsprozesse spielen ebenso wie unternehmerische Strategien eine Rolle, einen Einfluss haben aber auch die subjektive Einstellung und das Wissen der Entscheider. In der dritten Gruppe stehen die Fahrzeugeigenschaften im Vordergrund, die von den Unternehmen als entscheidend in ihrer Bewertung des Lastenrads genannt wurden. Sie können unterteilt werden in den Grad der Eignung für die Transportaufgaben (Kompatibilität), den Vergleich des Lastenrads mit konventionellen Fahrzeugen (relativer Vorteil/Nachteil) sowie die Verfügbarkeit von Lastenrädern (Erprobbarkeit).

Auf das Lastenrad aus Effektivität und wirtschaftlicher Überzeugung

Lars Purkarthofer, United Parcel Service Deutschland Inc. Co. OHG (UPS), Neuss



Aufgrund ihrer großen Nutzungsvielfalt sind Stadtzentren in hohem Maße Ziel- und Ausgangspunkt für Lieferverkehre. Als Ausdruck der gewandelten Anforderungen des Marktes (kleinere Sendungsgrößen in kürzeren Zyklen über zunehmend größere Strecken) erbringen Kurier-, Express- und Paket- (KEP-)dienstleistende Unternehmen mit ihren zeitlich getakteten Transportangeboten einen

beständig wachsenden Anteil an den Belieferungs- und Abholungstransporten gerade in Innenstädten. UPS gestaltet täglich die Transport- und Geschäftsbeziehungen zwischen Millionen Unternehmen und Haushalten effizient und zukunftsfähig. Bei der Zustellung und Abholung von Waren bei der Kundschaft wird das Unternehmen zugleich mit den täglich wachsenden Herausforderungen für die Mobilität konfrontiert. Die sogenannte „Letzte Meile“ stellt einen kritischen Erfolgsfaktor für KEP-Dienste dar – dies gilt sowohl in rein betrieblicher Hinsicht als auch in Bezug auf die Wahrnehmung von Liefertreue und Service auf Seiten ihrer Kundschaft.



KEP-Dienste ermöglichen eine effiziente und nachhaltige Stadtlogistik. Durch den Einsatz neuester Technologien und alternativer Antriebe, ebenso wie durch die Weiterentwicklung betrieblicher Abläufe und Methoden, leisten Unternehmen einen Beitrag zur Verringerung negativer Einflussfaktoren im Stadtverkehr. Die Reduzierung der gefahrenen Kilometer und der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge bringt besonderen Nutzen für die Aufenthaltsqualität in Städten. Dabei können Lastenfahrräder eine wichtige

Rolle übernehmen, indem sie auf der „(aller-)letzten Meile“ konventionelle Fahrzeuge ersetzen. Die Nutzung von Fahrrädern zur Feinverteilung von Paketsendungen ist keine jüngere Entwicklung. Entsprechende Initiativen reichen Jahrzehnte zurück. Allerdings bietet heute die Elektromobilität neue Möglichkeiten im Hinblick auf Einsatzradius, Kapazität und somit Effektivität von Lastenrädern. Besonders vielversprechend sind zudem jüngste Ansätze in Zusammenarbeit mit der Freien und Hansestadt Hamburg. In einem zweijährigen Modellprojekt wird hier seit Februar 2015 erprobt, wie in weiten Teilen der Innenstadt Fahrzeuge tagsüber vollständig durch Lastenfahrräder ersetzt werden können. Neben den rein logistischen Prozessen ist dabei die Planungssicherheit in Bezug auf wichtige Rahmenbedingungen ein zentraler Faktor. Um Lastenräder erfolgreich in die bereits weitgehend optimierten Prozessketten der KEP-Dienstleistenden zu integrieren, bedarf es des Austauschs mit den Verantwortlichen der Kommunen. UPS blickt hier auf langjährige Erfahrungen zurück. Das Modellprojekt in Hamburg soll Aufschluss darüber geben, ob ein entsprechendes Konzept auch für größere Einzugsbereiche überzeugend ist und ob es auch für andere Logistikbereiche offen und anwendbar sein könnte.

KEP-Dienste sichern lebendige Innenstädte. Kommunale Entscheiderinnen und Entscheider ebenso wie ansässige Kundinnen und Kunden sehen KEP-Dienstleistungen folgerichtig als unverzichtbare und notwendige Grundversorgung des Stadtgebietes an. KEP-Dienste werden aber auch als Störfaktoren im täglichen Verkehr wahrgenommen. Ihr Nachhaltigkeitspotenzial und ihre Innovationsbereitschaft werden oft nicht ausreichend genutzt. Um die externen Effekte von konventionellen Flotten auf der „letzten Meile“ weiter zu vermindern, bedarf es eines Dialogs aller lokalen Stakeholder, um entsprechende Konzepte erfolgreich zu gestalten.

Betriebliches Mobilitätsmanagement: Bike and Business

**Stefan Pohl, Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit GmbH (GIZ), Bonn**

Die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH fördert im Rahmen des Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagements u. a. die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit erfolgreich.

Die Motivation ist für das Unternehmen vielfältig: Rad fahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind sowohl leistungsfähiger als auch belastbarer. Der Imagegewinn ist – intern wie extern – enorm. Parkraum ist effizienter zu bewirtschaften und bei Neu- bzw. Umbauten kann der nachzuweisende Parkraum reduziert werden. Dies ist für das Unternehmen auch wirtschaftlich abbildbar.



Grundlage für eine erfolgreiche innerbetriebliche Radverkehrsförderung ist die Einbindung aller (fahrradaffinen) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zielgerichtete Kommunikation ist hierbei von besonderer Bedeutung. So übernimmt beispielsweise eine zentrale, ehrenamtlich besetzte Ansprechstelle mit funktionsbezogener E-Mailadresse und Telefonnummer eine wichtige Schlüsselfunktion.

Zu Beginn seiner fahrradfreundlichen Unternehmensausrichtung hat die GIZ einzelne grundlegende Maßnahmen umgesetzt, wie z. B.

- Neu- und Ausbau sicherer und komfortabler Fahrradabstellanlagen,
- Einrichtung von Umkleiden und Duschmöglichkeiten,
- Einrichtung von Trocknungsmöglichkeiten für Kleidung und
- Anbringung von Aushängen zu den Themen des Radverkehrs.

In den darauf folgenden Jahren wurden weitere fahrradbezogene Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation realisiert, wie z. B.

- Saison bezogenen Umwandlung von Pkw- in Fahrradparkplätze,

- Einrichtung von Stromtankstellen für Pedelecs,
- Bereitstellung von Reparatursets,
- Angebot von Fahrradkarten zur Einsicht oder als Aushang,
- Initiierung einer Wegpatenschaft für Neueinsteiger als Wegbegleitung,
- Durchführung von Werbeaktionen, z. B. Getränkeaktion für Rad Fahrende am Morgen, Anbringen von Banderoles mit Informationen an Fahrrädern,
- Redaktion von Artikeln in der Betriebszeitschrift,
- Einrichtung eines Biker-Web im Intranet mit interessanten Links und Kontakten,
- Initiierung eines Biker-Stammtisches,
- Einbindung des Fahrrades in betriebsinterne Veranstaltungen, wie z. B. Umwelttage.

Darüber hinaus nimmt das Unternehmen regelmäßig an Aktionen und Zertifizierungen teil, um durch Wettbewerbe zusätzlich zu motivieren. Zusätzlich zu den Maßnahmen der innerbetrieblichen Radförderung fand ein Monitoring statt, das den Erfolg der Radverkehrsförderung in der GIZ unterstreicht: Im Jahr 2003 fuhren weniger als 5 % der Belegschaft mit dem Fahrrad zur Arbeit. Heute liegt der Anteil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit dem Rad zur Arbeit fahren bei ca. 15 % und in der Spitze bei mehr als 20 %.

bike + business Strategie 2020 am Beispiel des Frankfurter Flughafens

Georgios Kontos,
Regionalverband FrankfurtRheinMain

Im Kontext des Flughafen Frankfurt spielte Alltagsradverkehr bislang sowohl im regionalen Flächennutzungsplan als auch seitens der Stadt Frankfurt und der Betreiberin Fraport AG aus unterschiedlichen Gründen eine untergeordnete Rolle. Im Freizeitverkehr war der Stadtteil Flughafen in Form der Regionalparkrouten fester Bestandteil. Im Jahr 2020 sollen bis zu 90.000 Menschen in der Airport City arbeiten. Die daraus resultierenden zu erwartenden Wegebeziehungen und die aufkommenden Binnenverkehre haben das Thema Fahrradmobilität als Element intermodaler Verkehrsgestaltung nun verstärkt in den Fokus gerückt.

Im Rahmen der neuen Strategie „bike + business 2020 – Planung und Management in der Fläche“ wurde das Areal

am Frankfurter Flughafen Gateway Gardens als Pilotgebiet ausgewählt.



Im Jahr 2013 wurde der Arbeitskreis „Radanbindung des Frankfurter Flughafens an die Region FrankfurtRhein-Main“ gegründet. Ziel dieses Zusammenschlusses ist es, den Flughafen zu einem Ort zu machen, an dem sicher und komfortabel Rad gefahren werden kann. Der Radverkehrsanteil soll sich folglich von heute 3 % auf 10 % im Jahr 2020 erhöhen.

Zusätzlich zum Aufbau fahrradaffiner Strukturen und der Definition der Verantwortlichkeiten wurden folgende Meilensteine umgesetzt:

- Einrichtung einer Call A Bike-Station im Bereich Gateway Gardens seit August 2013,
- Erstellung eines Videos „Mit dem Rad vom Hauptbahnhof zum Flughafen Frankfurt in nur 30 Minuten“.

Zukünftig sollen weitere Bausteine zur Förderung des Radverkehrs in der Fläche umgesetzt werden, wie z. B.

- Durchführung einer bike + business-Zertifizierung von Gateway Gardens im Jahr 2016,
- Erstellung einer Karte für den Alltagsradverkehr für den Bereich Frankfurt Flughafen bis Ende 2015,
- Installation wegweisender Beschilderung für den Radverkehr von drei Routen zum Flughafen bis Ende 2015,
- Erstellung von Befahrungsvideos aus den neun Kommunen bis Ende 2015,
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie „Radschnellweg Frankfurt-Flughafen“ bis Ende 2015. Installation eines

Intermodalknotens mit E-Mobilitätshub auf Gateway Gardens bis Ende 2017,

- Expansion des Fahrradmietsystems mit bis zu vier weiteren Stationen bis Ende 2017,
- Implementierung einer Fahrradwerkstatt auf Gateway Gardens bis Ende 2016.

Diskussionsergebnis

Win-Win-Situationen sind anfangs zumeist nicht offensichtlich – sie erfordern Nachweise durch Evaluation und Kommunikation. Damit können verfestigte geglaubte Gewissheiten widerlegt werden. Das kann Offenheit für Änderungen im Angebot (z. B. Handel) und im Verhalten auslösen.

Transportdienstleistende bewegen sich in sensiblen und stark frequentierten innerstädtischen Bereichen. Für eine legale und reibungslose Logistik mit Fahrradunterstützung muss potenziellen Konfliktketten frühzeitig entgegen gewirkt werden. Regelüberschreitungen einzelner, wie z. B. unerlaubtes Halten und Parken im Straßenraum, sind per se und u. a. deshalb auszuschließen, da sie oftmals reaktive Regelüberschreitungen anderer zur Folge haben. Ziel muss es sein, die kommunalen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr so zu gestalten, dass eine adäquate effektive und effiziente Nutzung des Fahrrades in Konkurrenz zu konservativen Verkehrsmitteln möglich ist.



Rechtliche Grundlage hierzu bildet aus Sicht der Unternehmen die StVO. In ihr sollte die Nutzung des innerstädtischen öffentlichen Verkehrsraums bedarfsgerecht geregelt werden. Themen, wie z. B. Halten und Parken der

Logistikunternehmen in Innenstadtbereichen, Nutzung knapp bemessener innerstädtischer Logistikflächen durch verschiedene Transportdienstleistende, sind seitens der Unternehmen von großem Interesse. Die getroffenen Regelungen bieten Synergien für andere Bereiche, wie z. B. Elektromobilität und carsharing.

Verbesserte Rahmenbedingungen, die seitens der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber initiiert werden, sind immer ein Zugewinn für den Radverkehr. Unternehmen und Kommunen sollten daher noch intensiver zusammen arbeiten. Die Einbindung von Verbänden, wie z. B. Industrie- und Handelskammer als Vertreterin der ansässigen Unternehmen in kommunalen Arbeitskreisen zum Thema Radverkehr, ist hierzu zielführend. Eine unmittelbare Mitarbeit der Unternehmen ist oftmals aus Kapazitätsgründen nicht realistisch.

Zusätzlich zu Förderung von Spaß, Aufgeschlossenheit und Technikaffinität der Arbeitnehmenden liegt im Sinne der Radverkehrsförderung ein besonderes Augenmerk der Unternehmen auf der Ergonomie der Arbeitsmittel, so auch

auf dem Fahrrad. Aufgrund der sich häufig wiederholenden Tätigkeiten ist sie für die Gesundheitsprävention von großer Bedeutung. Aus datenschutzrechtlichen Gründen ist die Analyse der Wirkung von Veränderungen in der Ergonomie jedoch nicht vollumfänglich möglich und wird daher vorzugsweise im Rahmen von Studien behandelt und durch Gespräche mit den Arbeitnehmerinnen und -nehmern ergänzt.

Als weitere Komponente für eine erfolgreiche Nutzung des Fahrrades als Betriebsmittel ist neben der Akzeptanz durch Arbeitgebende und -nehmende auch seine regelmäßige Wartung ausschlaggebend. Diese muss innerbetrieblich eindeutig geregelt sein. Die Fahrradbranche arbeitet derzeit intensiv an einem Lastenheft, das Unternehmen fordern, in denen Werkssicherheit ein sensibles Thema darstellt.

Moderation: Carsten Hansen,
Deutscher Städte- und Gemeindebund



Forum 4 Marketing

Cities from 8 to 80

Burkhard Stork,
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Berlin



Cities from 8 to 80 ist der Ansatz einer weltweit tätigen Non-Profit-Organisation mit Basis in Toronto. Gründer und Vorsitzender der Idee ist Gil Penalosa. Penalosa war von 1998 – 2001 Commissioner of Parks, Sport and Recreation in Bogota, Kolumbien, und hat in unterschiedlichen Funktionen (u. a. für Gehl Architects, Kopenhagen) die Modernisierung von Städten weltweit begleitet.

Cities from 8 to 80 geht von der Grundidee aus, dass die selbständige Mobilität von 8-Jährigen genauso möglich sein muss, wie die von 80-Jährigen in einer Stadt und dass die Stadt für jede Bewohnerin und jeden Bewohner hervorragend funktioniert. „When it is great for an 8 year old Child and for an 80 year old senior – the city is great for everybody.“ (Gil Penalosa). Vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums und der weltweiten Verstädterung ist Cities from 8 to 80 für Penalosa der Maßstab für die Gestaltung der Stadt. Dies bezieht sich nicht nur auf den Radverkehr, sondern auch auf den Umgang mit Fußgängerinnen und Fußgängern sowie die Gestaltung hochwertiger Flächen und Parks in der Stadt.

Cities from 8 to 80 setzt auf die Erkenntnisse, die die Debatte in weiten Teilen der Welt in den letzten Jahren zunehmend prägen:

- Radverkehrsförderung ist kein Selbstzweck, sondern Teil nachhaltiger, menschengerechter, moderner Stadtentwicklung,

- Radverkehrsförderung kann sich nicht nur an eine Teilgruppe der Bevölkerung (v.a. mutige, gebildete Männer zwischen 25 und 50) richten, sondern muss alle Bevölkerungsgruppen einbeziehen,
- Haupthinderungsgrund für die Mehrheit der Bevölkerung vom Kfz zu „aktiver Mobilität“ zu wechseln, ist der Mangel an empfundener Sicherheit,
- Radverkehrsfördernde Radverkehrsinfrastruktur muss nicht nur objektiv sicher sein, sondern als sicher, komfortabel und einladend erlebt werden.

Personalisierte Wegeplanung: Wechsel von privater Automobilität zu mehr Radverkehr

Rafael Myncke, Stadt Antwerpen

Antwerpen ist die zweitgrößte Stadt Belgiens und besitzt den zweitgrößten Hafen Europas. Das hohe Verkehrsaufkommen in der Innenstadt und im Umland Antwerpens wirken sich negativ auf Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit aus. Aufgrund der jüngsten Entwicklungen erkannte die Stadt die Notwendigkeit, den Modal Split zugunsten nachhaltiger Mobilitätsangebote zu erhöhen.



Hierzu fördert sie das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs und baut das Radverkehrsnetz aus. Die darüber hinaus in den nächsten Jahren geplanten großen infrastrukturellen verkehrlichen Maßnahmen in und um Antwerpen werden die Erreichbarkeit von Stadt und Hafen verbessern.

Die Stadt hat die Wichtigkeit von Kommunikation im Rahmen dieses Umbruchs erkannt. Um die sich während der

Bauphase ergebenden temporären Hindernisse und Beeinträchtigungen zu bewältigen, entwickelte die Stadt gemeinsam mit ihren Partnerinnen und Partnern eine Gesamtstrategie, in der Kommunikation ein wichtiger Baustein ist. Darüber hinaus nutzt sie die Phase des Umbruchs, um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung auch langfristig nachhaltig zu verändern. Im Rahmen der durch die Europäische Kommission geförderten Projekte "PTP cycle – Personalised Travel Planning for Cycling" und "switch" (englisch "Wechsel") tritt sie mit der Bevölkerung in Dialog über ihr Mobilitätsverhalten.



"PTP" richtet sich an Arbeitnehmende, Haushalte und Universitäten und berät sie bzgl. ihrer individuellen täglichen Verkehrsmittel- und Wegewahl mit dem Fokus auf nachhaltige Mobilitätsoptionen.

"Switch" zeigt mittels erfolgreich durchgeführter Kampagnen im Bereich der Verhaltensänderung, dass es durchaus möglich ist, Menschen zum Umstieg vom Kfz auf aktive Fortbewegungsmittel (Gehen und Radfahren) für kurze Fahrten in der Stadt zu bewegen. Durch Werkzeuge, wie z. B. die „switch-toolbox“, werden interessierte Kommunen bzgl. der Kommunikation mit der Bevölkerung angeleitet. Die Box umfasst die Bausteine

- Templates zur Erstellung lokal relevanter Kampagnen zu persönlicher Reiseplanung,
- technische Unterstützung zur Umsetzung lokaler Pläne,
- Fallstudien von fünf Vorreiterstädten (u.a. Antwerpen),
- Beratung in der Medienarbeit,
- Evaluationskriterien und bezahlbare Maßnahmen, um Erfolg zu messen.

Die Resonanz ist positiv – erste Evaluationsergebnisse zeigen Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu mehr nachhaltiger Mobilität. Diese gilt es in den Folgejahren noch auszubauen bzw. zu festigen.

Kampagnen für das Rad – Überzeugungskraft von Bildern

Thomas Krag, Thomas Krag Mobility Advice, Kopenhagen

Information und Kampagnen sind Bestandteile der meisten Radverkehrskonzepte.

Es gibt jedoch nur wenige Erkenntnisse über den Erfolg kommunikativer Maßnahmen. Oftmals wird ein Konflikt zwischen Werbung für verkehrssicheres Radfahren und Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades offensichtlich. Beispielsweise wird das Tragen eines Fahrradhelmes kontrovers diskutiert. Um einen tieferen Einblick in die psychologische Funktionsweise erfolgreicher Werbung zu gewinnen, wurde eine Methode entwickelt, die auf einem elektronischen Fragebogen mit unterschiedlichen Hintergrundbildern basiert. Die Fragen wurden mittels einer visuellen Analogskala, die die subjektiven Einstellungen der Befragten misst, beantwortet. Die Skala ist eine Linie, deren Endpunkte extreme Zustände darstellen, wie z. B. "Ich mag nicht Fahrrad fahren" und "Ich genieße Fahrrad fahren".



Es wurde ermittelt, ob und in welchem Umfang offensichtliche oder verborgene Botschaften die Bereitschaft der Adressaten zum Rad fahren beeinflussen.

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer erhielt dieselben Fragen mit einem von sechs Hintergrundbildern. Neben den fachspezifischen Fragen zur Verkehrssicherheit, zu persönlichen Erfahrungen und zu übergeordneten Themen des Verkehrs, wurde auch Fragen zum Geschlecht, Alter, Wohnsitz und Familienstand gestellt.

Die Auswertung zeigte klar, dass das Hintergrundbild die Antwort auf die gestellte Frage beeinflusst.

Ein weiterer die Antwort beeinflussender Faktor war der Erfahrungshorizont der bzw. des Antwortenden: Je öfter die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein Verkehrsmittel nutzen, umso lieber nutzen sie es.

Die Ergebnisse dieses Messverfahrens helfen einen Zugang zur generellen Bereitschaft der Bevölkerung zum Radfahren zu erhalten und Erkenntnisse über die effektivste Methode der Radverkehrsförderung zu gewinnen. Darauf aufbauend können gezielt Empfehlungen auf Grundlage der Testergebnisse ausgesprochen und Kommunen bei der individuellen Förderung des Radverkehrs unterstützt werden.

Pedelection – Mobilitätsmuster, Nutzungsmotive und Verlagerungseffekte

Hinrich Helms (IFEU), Claudia Kämper (IFEU), Martina Lienhop (ITD), Heidelberg



Die vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit geförderte Studie „Pedelection – Verlagerungs- und Klimaeffekte durch Pedelec-Nutzung im Individualverkehr“ liefert auf Basis der systematischen

Untersuchung von Alltags-Nutzungsprofilen und den Nutzungsmotiven von Pedelecnutzerinnen und -nutzern Anhaltspunkte über die Verlagerungseffekte im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln. Aufbauend auf die ermittelten Verlagerungseffekte wird auch eine Umweltbewertung vorgenommen, bei der die Situationen vor und nach der Anschaffung des Pedelecs verglichen werden. Die Umweltbewertung folgt einem ökobilanziellen Ansatz, berücksichtigt also auch die Umweltwirkungen der Herstellung der benutzten Verkehrsmittel.

Im Rahmen eines Feldtests wurden dabei Energie- und GPS-Daten sowie Wegeprotokolle für einzelne Befragungswochen von 70 Probandinnen und Probanden aufgenommen und zusätzlich Wegeprotokolle von etwa 312 Online-Teilnehmenden erfasst. Die Ergebnisse zeigen, dass über alle Probandinnen und Probanden durch das Pedelec neben Fahrrad-Wegen vor allem Pkw-Wege (41 %) und Pkw-Kilometer (45 %) ersetzt wurden. Verlagerungen vom ÖPNV auf das Pedelec spielen dagegen eine untergeordnete Rolle. Differenziert man verschiedene Nutzertypen, zeigt sich ein besonders großes Verlagerungspotenzial vom Pkw auf das Pedelec für beruflich Pendelnde (62 % der Strecke) sowie Rad Fahrende auf Wegerelationen in Alltag (36 %) und Freizeit (15 %).

Die Verlagerung vom Pkw auf das Pedelec ist dabei mit einer deutlichen Reduktion der Klimawirkung verbunden. So beträgt die Klimabilanz des Pedelec pro gefahrenen Kilometer – inklusive anteiliger Herstellung der Fahrzeuge – nur etwa ein Zehntel der Klimawirkung eines Pkw. Die Klimawirkung des Pedelec ist dabei nicht nur dem Energieverbrauch, sondern auch der Batterie- und Fahrzeugherstellung geschuldet und liegt damit insgesamt pro gefahrenem Kilometer etwa 70 % höher als bei einem konventionellen Fahrrad. In der Gesamtbilanz über die im Feldtest gemessenen Verlagerungseffekte treten damit in Summe jedoch deutlich positive Klimaeffekte auf: Unter Berücksichtigung von durchschnittlichen Fahrzeugen stehen bei den Probandinnen und Probanden wöchentlich insgesamt 50 kg zusätzliche CO₂-Emissionen durch Verlagerung vom Fahrrad, 2.400 kg eingesparte CO₂-Emissionen durch Verlagerung vom Pkw gegenüber. Zukünftig ist mit einem deutlichen Anstieg der Pedelec-Flotte in Deutschland zu rechnen: Bei einem Marktanteil von 25 % könnten, bei gleichem Verlagerungsverhalten wie im Feldtest gemessen,

2030 jährlich über 1.100 Kilotonnen CO₂-Emissionen eingespart werden, was den gesamten jährlichen Emissionen von etwa 100.000 Bundesbürgerinnen und -bürgern entspricht – also einer Großstadt.



Die Motive für den Kauf eines Pedelecs sind dabei vom Typ der Nutzerin bzw. des Nutzers abhängig. Während Pendlerinnen und Pendler die geringe Anstrengung und den Komfort durch die Unterstützung schätzen, stehen bei denjenigen, die das Pedelec im Alltag nutzen, die gesteigerte Mobilität und zusätzliche Flexibilität im Vordergrund. Bei den Nutzerinnen und Nutzern im Freizeitverkehr spielen ebenfalls die mit der Unterstützung verbundenen Aspekte geringer Anstrengung und Einfachheit des Fahrens eine zentrale Rolle.

Das Azubi-E-Bike-Projekt – Mit dem Pedelec auf dem Weg zur Arbeit. Pedelecs für die Zielgruppe Jugendliche und junge Erwachsene im ländlichen Raum

Jessica Le Bris / Prof. Dr. Rainer Rothfuß,
Technische Universität München /
Eberhard Karls Universität Tübingen

Bereits vor einigen Jahren hat das Pedelec als technologische Innovation das Spektrum unserer Verkehrsmitteloptionen erweitert. Verschiedene empirische Studien haben festgestellt, dass Pedelecs zur Reduktion des Kfz-Verkehrs beitragen können. Sie bieten eine Vielzahl verschiedener Einsatzmöglichkeiten und ihre Nutzung ist altersübergreifend attraktiv, wie z. B. für die Zielgruppe der sogenannten „Silver Ager“. Der Zielgruppe Jugendliche und junge Erwachsene wurde bisher nur wenig Beachtung geschenkt.

Im Vordergrund der wissenschaftlichen Begleitforschung des Projekts stand die Analyse der Akzeptanz und des Potenzials von Pedelecs bei der Zielgruppe der jungen Auszubildenden und Erwachsenen in der Region Neckaralb.

Insgesamt haben 1.214 Personen an der Studie teilgenommen, davon 881 Auszubildende, Schülerinnen und Schüler sowie Praktikantinnen und Praktikanten bis zum Alter von 26 Jahren. Wie die Erhebungen zeigen, weist das Mobilitätsverhalten der Zielgruppe Auszubildende und junge Erwachsene eine stark ausgeprägte Autoorientierung auf und das Fahrrad spielt nur eine sehr geringe Rolle.

Im Rahmen des Projekts hatten die Auszubildenden die Möglichkeit, eine Woche lang ein Pedelec für ihren Weg zur Arbeit zu nutzen.

Die Möglichkeit des intensiven Ausprobierens wurde als überaus positiv bewertet. Zudem zeigen die statistischen Analysen, dass die Testerfahrung einen signifikanten Einfluss auf die Einstellung gegenüber Pedelecs ausübt. So wurde beispielsweise nach der Testerfahrung der Faktor „Spaß am Pedelec Fahren“ wesentlich höher bewertet als zuvor. Ebenso lassen sich signifikante Unterschiede in der Bedeutung von Ladesäulen feststellen: Nach der Nutzungserfahrung wurde ihnen wesentlich weniger Bedeutung für die weitere Verbreitung beigemessen.



Die Ergebnisse der Befragung liefern wertvolle Ansatzpunkte für eine pedelecorientierte Radverkehrsförderung. Im Mittelpunkt stehen dabei nicht nur Marketingaktivitäten, die ein modernes Image schaffen und die Vorteile von Pedelecs bewusst machen. Zentraler Aspekt ist vielmehr das Erleben und Ausprobieren der neuen Technik sowie

die Gestaltung von Sozialisierungsprozessen und die Entwicklung innovativer Finanzierungsmodelle.

Mobilitätsverhalten von Migrantinnen und Migranten im Alltag

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

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil in unserer Gesellschaft und Voraussetzung zur Teilnahme am öffentlichen Leben. Zur Befriedigung der unterschiedlichen Bedürfnisse, wie z. B. Freunde treffen, zur Arbeit gehen oder Einkaufen, ist die Raumüberwindung eine Selbstverständlichkeit. Dabei werden Entscheidungen zur Nutzung von Verkehrsmitteln oft durch Routinen geprägt. Überlagert werden diese Prozesse von demografischen Entwicklungen, geänderten Lebens- und Arbeitsmodellen sowie begrenzten Zeit- und Finanzbudgets, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen. Gerade in Zeiten von Klimawandel, Energie- und steigenden Mobilitätskosten müssen jedoch sowohl Infrastrukturen als auch Verhaltensweisen vermehrt nachhaltigen und ressourceneffizienten Ansprüchen gerecht werden.



Neben der Schrumpfung und Alterung infolge des demografischen Wandels kommt es in Deutschland zu einer zunehmenden Internationalisierung und Diversifizierung der Gesellschaft. Bereits ein Fünftel der Bevölkerung hat einen Migrationshintergrund. Ziel einer nachhaltigen Verkehrsplanung muss es vor allem sein, die Mobilitätsbedürfnisse aller Einwohnerinnen und Einwohner, einschließlich derjenigen mit Migrationshintergrund zu berücksichtigen.

Für eine vorausschauende und ressourceneffiziente Planung sind valide und aktuelle Mobilitätsdaten über Personen mit Migrationshintergrund eine notwendige Voraussetzung. Trotz des wachsenden Anteils der Bevölkerung mit Migrationshintergrund ist bislang nur wenig über das Mobilitätsverhalten in Abhängigkeit vom Migrationsstatus bekannt.

Um dieses Datendefizit zu minimieren und detaillierte Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten zu erlangen, wurden durch das ILS quantitative und qualitative Befragungen von Personen mit und ohne Migrationshintergrund durchgeführt. Vor allem bei der Wahl und der Einstellung zum Verkehrsmittel können signifikante Unterschiede ermittelt werden. Hier zeigt sich, dass Migrantinnen und Migranten das Fahrrad seltener nutzen. Dabei spielen auch geschlechts- und herkunftsspezifische Unterschiede eine Rolle. Eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt- und Infrastrukturplanung ist Grundvoraussetzung für eine vermehrte Fahrradnutzung der gesamten Bevölkerung. Um bei Migrantinnen und Migranten sowohl die Akzeptanz als auch die Verkehrssicherheit bei der Nutzung des Fahrrads zu erhöhen, werden als zusätzliche Maßnahmen vermehrt Fahrradkurse – mehrheitlich für Migrantinnen – angeboten. Insgesamt kann die Förderung der selbstbestimmten Mobilität einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe und zur Integration leisten.

Perspektive der Älteren

Prof. Dr. Carmen Hagemeister, TU Dresden, Fachrichtung Psychologie, Diagnostik und Intervention

Tiefeninterviews mit älteren Personen, die das Radfahren deutlich reduziert oder aufgegeben hatten, und die standardisierte Befragung von 314 älteren Radfahrern zeigen, dass ältere Radfahrer die Lust an der Bewegung und dem Aufenthalt in der Natur als wichtiger erleben als die praktischen Vorteile, die das Radfahren mit sich bringt. Rad zu fahren ist für ältere Radfahrer vor allem Lebensqualität und erst in zweiter Linie eine schnelle und preiswerte Möglichkeit, von A nach B zu gelangen. Personen, die das Radfahren aufgeben, erleben es als Verlust, als Zeichen, nun wirklich alt zu sein, auch wenn sie die praktischen Wege im Alltag auch ohne Rad erfolgreich bewältigen.

Die meisten älteren Rad Fahrenden fühlen sich körperlich kaum beeinträchtigt, weder allgemein noch beim Radfahren. Unter der Perspektive der Unfallverhütung bedeutet das, dass man annehmen kann, dass wenig Bereitschaft zur Kompensation typischer altersbedingter Schwierigkeiten besteht.

Wichtig bei der Betrachtung älterer Rad Fahrender ist es zu berücksichtigen, dass sie sehr verschieden sind in ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit, in ihrem sportlichen Ehrgeiz, in Lebensgewohnheiten, die sich auf ihre Mobilität und das Radfahren auswirken können. Den älteren Radfahrer oder die ältere Radfahrerin gibt es nicht.

Diskussionsergebnis



Marketing zur Förderung des Radverkehrs ist vielschichtig. Nicht immer sind separate Kampagnen die beste Wahl. Beispielsweise sollte Radverkehrsförderung für die Zielgruppe Seniorinnen und Senioren integriert und altersübergreifend in Maßnahmen der Radverkehrsförderung erfolgen. Die Sicherstellung der subjektiv empfundenen Sicherheit ist von grundlegender Bedeutung für alle am Verkehr Teilnehmenden. Von attraktiven und sicheren infrastrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr, wie z. B. ausreichende Breite der Radverkehrsanlagen, Sicherung an Querungsstellen, Erhöhung der Kontraste im

Straßenraum durch Markierung von Bordsteinkanten, profitieren alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Broschüren, wie z. B. „Senior Proof Design“ aus den Niederlanden, enthalten aus dem Anspruch heraus, Straßenräume seniorengerecht zu gestalten, Maßnahmen, die zum Wohle aller am Verkehr Teilnehmenden in die alltägliche Straßenraumgestaltung einfließen sollten.

Anders als in Deutschland werden dem Thema Sicherheit in Dänemark keine primären Radverkehrskampagnen gewidmet. Das Fahrrad mit potenzieller Unsicherheit in Kontext zu bringen, wird eher als kontraproduktiv eingeschätzt. Die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrades wird in Dänemark vielmehr durch die als Fahrrad (un-)freundlich empfundenen Witterungsverhältnisse und die persönliche Motivation beeinflusst.

Es herrscht Einigkeit, dass – unabhängig von der Wirkung separater Radverkehrskampagnen – Vorbilder Botschaften nachhaltig transportieren und zu einem positiven Image des Fahrrades beitragen können. In den Niederlanden haben beispielsweise Berichte in den Medien, dass Mitglieder des Königshauses Rad fahren, einen nachweislich positiven Effekt auf die Nutzung des Fahrrades.

Die Stadt Antwerpen nutzt zusätzlich die Dynamik, die sich aus einer intensiven Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen Stadt und Arbeitgebenden und -nehmenden entwickelt, für eine allgemeine gesellschaftliche Mobilitätsdiskussion. Von dieser profitiert auch der Fahrradverkehr als integrierter Bestandteil urbaner Mobilität.

Spezielle Kampagnen zur Förderung der Nutzung von Pedelecs werden als wenig zielführend angesehen. Sie werden als nachhaltige Verkehrsmittel mit hohem Innovationscharakter in Kampagnen für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsalternativen integriert. Große Bedeutung bei der Förderung der Nutzung von Pedelecs wird der Anpassung der Rahmenbedingungen konventioneller Radverkehrsinfrastruktur beigemessen: Die erfreulich große Akzeptanz von Pedelecs erfordert aufgrund der vergleichsweise schnellen Mobilität und des erhöhten Verkehrsaufkommens beispielsweise eine Anpassung der Mindestbreiten für Radverkehrsinfrastruktur.

**Moderation: Thomas Kiel,
Deutscher Städtetag, Berlin**

Forum 5

Netzwerke

Einbinden, Unterstützen, Vernetzen – Radkultur in der Fläche verankern

Arne Koerdt, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg



Das Land Baden-Württemberg möchte Pionierregion für nachhaltige Mobilität werden. Es begreift den Rad- und Fußverkehr als zentrale Säule und integralen Bestandteil eines modernen Verkehrssystems und fördert diesen Bereich daher systematisch.

Die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg ist sowohl geographisch als auch hinsichtlich der Agierenden und Themen breit ausgerichtet. Das Land hat das Ziel, eine Radkultur in der Fläche zu verankern. Ein Stimmungswandel in einem Autoland hin zu einer Kultur des Radfahrens entsteht nicht von heute auf morgen und nicht von selbst. Dazu bedarf es kommunikativer und struktureller Aktivitäten:

- Alle Einzelbausteine der Radverkehrsförderung haben ein kommunikatives und partizipatives Element.

- Lücken bei der Radverkehrsförderung werden identifiziert. Alle Akteure der Radverkehrsförderung – auch die, die sich bisher nicht als solche verstehen – werden in ihrer Sprache, mit ihren Themen und bei ihren Interessen „abgeholt“ und eingebunden. Es werden gezielt Orte des Austausches zwischen verschiedenen Fachdisziplinen geschaffen.
- Strukturen hinsichtlich Ansprechpartnerinnen und -partnern und Koordinatorinnen und Koordinatoren werden auf allen Ebenen aufgebaut. Es werden Anreiz- und Unterstützungsstrukturen für viele Felder der Radverkehrsförderung entwickelt.

Das „Gesamtkunstwerk“ ist das Zusammenwirken vieler Einzelbausteine aus unterschiedlichen Bereichen mit unterschiedlichen Akteuren, die miteinander vernetzt und verbunden werden.

Die Basis bilden projektunabhängige Netzwerke, wie die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW). Darüber hinaus werden die drei Leitprojekte RadSTRATEGIE, RadNETZ und RadKULTUR genutzt, um weitere Netzwerkstrukturen aufzubauen:

- Der laufende Prozess zur Erstellung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist darauf ausgelegt, neue Akteure einzubeziehen. Dies geschieht u. a. durch eine modellhafte Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern und ein fachlich breit aufgestelltes Gremium von Expertinnen und Experten unter Einbindung von sieben Ministerien. Im Ergebnis werden neue Aktivitäten in bisher nicht aktiv besetzten Verknüpfungsbereichen, wie Fahrrad und Gesundheit, Fahrrad und gesellschaftliche Teilhabe sowie an der Schnittstelle ÖV-Rad, generiert.
- Die Aufstellung und Realisierung eines Landesradverkehrsnetzes – des RadNETZ Baden-Württemberg – wird genutzt, um die Radverkehrsförderung in die Fläche zu bringen. Das 8.000 km lange Netz wird in zahlreichen Vor-Ort-Veranstaltungen in den Landkreisen abgestimmt, um eine hohe Identifikation zu erreichen. Über das RadNETZ werden einheitliche Standards und Musterlösungen im Land etabliert. Landkreise erhalten eine koordinierende Rolle.

- Identitätsstiftende gemeinsame Dachmarke aller Aktivitäten im Bereich Radverkehrsförderung ist die Kommunikationsinitiative RadKULTUR. Sie wird eng mit den Akteuren der Modellkommunen und der AGFK Baden-Württemberg abgestimmt und an die Bedürfnisse vor Ort angepasst. Sie soll die lokalen Netzwerke stärken.

Die Kommunen werden auch darüber hinaus auf verschiedenen Wegen eingebunden, aktiviert und unterstützt. Das Land versteht sich hier als Dienstleister der Kommunen. Insbesondere die Stadt- und Landkreise werden als entscheidende Koordinierungsebene gestärkt.

Cycling Embassy als Modell

Dr. Bernhard Ensink,
European Cyclists' Federation (ECF), Brüssel

Cycling Embassies (Botschaften) sind nationale Netzwerke von privaten, öffentlichen und gesellschaftlichen Organisationen. Sie unterstützen einander und agieren gemeinsam, um den Radverkehr im eigenen Land zu fördern und die Expertise und Erfahrung international zu kommunizieren, ins Ausland zu exportieren und die wirtschaftliche Zusammenarbeit im Bereich Radverkehr über Grenzen hinweg zu fördern.



Das Modell „Cycling Embassy“ wurde im Jahr 2009 in Dänemark entwickelt und im selben Jahr auf der internationalen Fahrradkonferenz Velo-city 2009 der European Cyclists' Federation in Brüssel präsentiert. In den Niederlanden wurde nach dem dänischen Beispiel 2010 die Dutch Cycling Embassy gegründet. Somit gibt es seit einigen Jahren in den seit Jahrzehnten als führende Radfahrnationen

geltenden Ländern Dänemark und den Niederlanden Cycling Embassies.



Mitglied der Embassies sind in der Regel beispielsweise Radfahrerverbände, Fachleute, Firmen, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsbetriebe. Sie arbeiten auf nationaler Ebene eng zusammen, um das Radfahren im eigenen Land zu stärken und die Botschaft „pro Rad“ über die Grenzen hinweg zu kommunizieren. Die Embassies organisieren Workshops und Exkursionen. Sie informieren, animieren und unterstützen auf internationaler Ebene über verschiedene Medien, wie z. B. Newsletter und Internetseiten. Darüber hinaus sind sie Mitglied der World Cycling Alliance, die weltweit den Austausch von Wissen und Know-how unterstützt sowie die Zusammenarbeit von Radfahrerverbänden und -organisationen vertieft.

Es gibt jedoch auch Unterschiede zwischen den beiden Organisationen: Ziel der dänischen Embassy ist primär die Kommunikation von Lösungen und Wissen. Sie finanziert sich über Mitgliedsbeiträge und Veranstaltungen. Das Straßendirektorat des Verkehrsministeriums ist rein informativ eingebunden. Im Gegensatz dazu nutzt die niederländische Embassy das privat-öffentliche Netzwerk als Vermittlungsplattform zwischen Angebot und Nachfrage und stimuliert so die wirtschaftlichen Interessen im Land. In der Gründungsphase unterstützte das Verkehrsministerium die Embassy mit 300.000 Euro.

Die Frage, ob das Modell der Embassy auch auf andere Länder, wie z. B. Deutschland übertragbar ist, kann prinzipiell bejaht werden. Länder, die ihre Expertise und Erfahrung zum Thema Radverkehr sowohl zum eigenen als auch zum Nutzen anderer international kommunizieren, haben

große Wirkung in der Öffentlichkeit. Deutschland fördert die einzelnen Komponenten des Radverkehrs Infrastruktur, Service, Kommunikation, systematisch und arbeitet daran, diese mit Wirtschaftlichkeit und personellem Engagement zusammenzubringen. Dies sind wichtige Voraussetzungen, um mit Hilfe des Modells Cycling Embassy den Wissens- und Erfahrungsaustausch und die wirtschaftliche Zusammenarbeit über (inter-)nationale Grenzen hinaus erfolgreich zu stimulieren.

Beteiligungsinstrument Onlinedialog Berlin – Sicher über die Kreuzung

Burkhard Horn, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin

Die Steigerung der Bedeutung des Radverkehrs im Berliner Verkehrsgeschehen ist erklärtes Ziel der Verkehrspolitik des Berliner Senats. Gleichzeitig bereitet die parallel zur zunehmenden Fahrradnutzung unbefriedigende Entwicklung der Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung Sorge und ist Anlass für verschiedene Aktivitäten des Senats von der Infrastruktur bis zur Kommunikation.

Unter www.radsicherheit.berlin.de stand vom 12.11. bis 10.12.2013 für Berlin ein Internetportal zum Dialog zwischen Planung und Rad Fahrenden zur Verfügung. Mit diesem Beteiligungsverfahren hatte jede BerlinerIn und jeder Berliner die Möglichkeit, Kreuzungen zu benennen, an denen es für den Radverkehr häufiger zu Konflikten beim Abbiegen kommt oder an denen sich Rad Fahrende durch abbiegende Fahrzeuge gefährdet fühlen. Unfälle in diesen Situationen haben in der Regel besonders schwere Folgen und stehen daher verstärkt im Fokus der Öffentlichkeit.

Innerhalb des Aktionszeitraumes von vier Wochen beteiligten sich rund 35.000 Besucherinnen und Besucher. Es wurden 260.000 Seitenaufrufe generiert. Mehr als 3.300 Teilnehmende registrierten sich. Das Verfahren setzte das Thema „Sicherheit im Radverkehr“ auch in den Berliner Medien weit nach vorn auf der Agenda.

Mehr als 60 % der Beiträge widmen sich unmittelbar oder mittelbar dem Schwerpunkt des Online-Dialogs, der Identifikation konfliktreicher Kreuzungs- und Einmündungsbereiche für Rad Fahrende. Die große Zahl der qualitativ hochwertigen Beiträge (mehr als 8.000 Vorschläge und

Kommentare) sowie die mehr als 22.500 Bewertungen dieser Beiträge bilden die Grundlage des komplexen Auswertungsprozesses und der weiteren Arbeiten.

Der große Vorteil des Online-Formats besteht darin, dass die Teilnehmenden sowohl konkret und digital räumlich verortet den Handlungsbedarf aufzeigen als auch Lösungsvorschläge unterbreiten können, die in Planungen einfließen und digital an die Akteure weitergegeben werden können. Allerdings erfordert der Umgang mit den Erwartungshaltungen der Mitwirkenden (wie auch von Presse und Politik) sowohl vorab eine klare Darstellung dessen, was mit der Beteiligung erreicht werden soll, wie auch eine kontinuierliche transparente Kommunikation der Umsetzung.

Eingebettet war das Beteiligungsverfahren in das Projekt „Maßnahmen für ein konfliktfreies Abbiegen – Leitfaden zur Reduzierung von Abbiegeunfällen zwischen Kfz und Radfahrern“, das im Rahmen des NRVP 2020 durch das BMVI gefördert wurde. Ziel war die Entwicklung eines Leitfadens, der unter dem Titel „Sicher geradeaus!“ rechtzeitig zum Nationalen Radverkehrskongress veröffentlicht wird.

Diskussionsergebnis



Radverkehrsförderung ist eine Querschnittsdisziplin. Der Aufbau von Netzwerken und Partnerschaften ist Voraussetzung für erfolgreiche Radverkehrsförderung. Kooperation und Kommunikation über die konventionellen inhaltlichen und administrativen Grenzen hinweg sind von großer Bedeutung. Neue Konzepte, die z. B. Partnerschaften in Wirtschaft und Einzelhandel suchen oder verstärkt mit der Bürgerschaft kommuniziert werden, sind erfolgreich. Dennoch sind Kommunen oftmals überlastet, da mehr

Netzwerke nicht immer auch eine Verbesserung der Vernetzung zwischen den einzelnen Netzwerken bedeuten. Limitierende Faktoren sind oftmals die personellen und finanziellen Ressourcen.

Die frühzeitige Einbindung aller am Planungsprozess zu Beteiligten fördert die Effizienz und Effektivität auf kommunaler Ebene. Der Aufbau langfristig wirksamer Partnerschaften und die Einrichtung von strukturierenden Prozessabläufen, wie z. B. „BYPAD“, helfen, ebenenübergreifend und ressourcenoptimiert zu arbeiten.

Radverkehrsförderung ist vor allem dann global wie kommunal erfolgreich, wenn sie als integrierter Bestandteil europaweiter Gesetzgebung sowohl in Wirtschaft und Industrie als auch auf (inter-)nationaler und kommunaler administrativer Ebene berücksichtigt wird. Dies ermöglicht auch die Einflussnahme auf vermeintlich radverkehrsferne Bereiche.

Von großer Bedeutung ist es, neue Partnerinnen und Partner für die Belange des Radverkehrs zu sensibilisieren und ihnen den Mehrwert integrierter Radverkehrsförderung für ihren Bereich zu vermitteln.

Sowohl thematisch übergreifende Partnerschaften, wie z. B. mit der Wohnungswirtschaft und dem Einzelhandel, als auch (inter-)nationale Partnerschaften, wie z. B. Städtetzwerke, sind über die klassischen Verknüpfungen hinaus von großer Bedeutung für die Radverkehrsförderung.

Die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Perspektiven helfen, Radverkehr zu stärken, indem er als selbstverständlicher integraler Bestandteil Berücksichtigung findet. Mit dieser Strategie der Integration kann Radverkehr auch in Ländern und Kommunen, in denen vergleichsweise geringe personelle und finanzielle Ressourcen für Radverkehrsbelange bereitgestellt werden, erfolgreich gefördert werden. Grundvoraussetzung ist stets die Wertschätzung, die dem Radverkehr entgegen gebracht wird, und die Bereitschaft zur Kooperation.

**Moderation: Christine Fuchs,
Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte- und Gemeinden und
Kreise in NRW e.V.**



Forum 6 Infrastruktur

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Eindhoven: Innovative Ansätze für Radverkehrsinfrastruktur

Adriaan Kok, ipv Delft – creative engineers



Brücken für den Radverkehr schließen die Lücke innerhalb eines Radverkehrsnetzes. Gut durchdachte Brückenbauwerke für den Radverkehr erhöhen den Radverkehrsanteil, die Verkehrssicherheit und die Qualität des öffentlichen Raumes.

Die Gemeinde Eindhoven entschied sich zum Bau des Hovenring nicht ausschließlich, um den Komfort des Radfahrens in Eindhoven zu erhöhen. Auch sollten der Verkehrsknotenpunkt hinsichtlich seines Verkehrsaufkommens entflochten und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Der Hovenring, erbaut im Jahr 2012, wurde zu einem Vorzeigeprojekt hervorragender Radverkehrsinfrastruktur. Aber in erster Linie ist der Hovenring ein gutes Beispiel für das, was erreicht werden kann, wenn Vertreterinnen und Vertreter der Stadt, Gestalterinnen und Gestalter, Ingenieurinnen und Ingenieure und alle anderen am Projekt Beteiligten eng zusammenarbeiten. Zusammen haben sie eine Brücke geschaffen, die für den Rad-, Fußgänger-, Kfz- und Öffentlichen Verkehr sowie alle im Umfeld wohnenden und arbeitenden Menschen von großem Mehrwert ist.

Die Gemeinde Eindhoven beauftragte das Büro ipv Delft, mögliche Lösungen zur Trennung des Rad- und Fußverkehrs zu entwickeln. Das Büro wog alle Möglichkeiten in Bezug auf Anordnung, Brückentragwerk und Rampenführung gegeneinander ab. Daraufhin beauftragte die Stadt

das niederländische Büro ebenfalls mit der Gestaltung des Hovenring.

Auf Anfrage des niederländischen Fachnetzwerks CROW schrieb das Büro eine Handreichung zum Thema Gestaltung von Brückenbauwerken für den Rad- und Fußverkehr. Aufgrund der internationalen Nachfrage steht diese inzwischen in gekürzter Fassung auch in englischer Sprache zur Verfügung.

Fazit: Ein gutes Brückenbauwerk im Standard-Design bringt nicht immer das beste Ergebnis für eine zu lösende Aufgabe. Oftmals ist eine individuelle Lösung sogar preiswerter als eine Standardlösung.

„NRVP-Projekt – Schutzstreifen außerorts“: Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und Attraktivität im Radverkehrsnetz

Bernd Sievers, Ministerium für Energie,
Infrastruktur und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern



Flächendeckend geschlossene, bedarfsgerechte und sichere Basisnetze sind für jedes Verkehrsmittel wesentlich. Aktuell sind gemeinsame Rad- und Gehwege das Standardelement zur Führung des Radverkehrs außerorts. 127.000 km der ortsverbindenden Straßen in Deutschland haben keinen Radweg und werden realistisch gesehen aus finanziellen und fachlichen Gründen zu einem weit überwiegenden

Teil auch keinen Radweg erhalten. Unterhalb der „Bauschwelle“ gibt es außerorts jedoch einen Bedarf bzw. Anspruch zur Sicherung des Radverkehrs sowie zur Verbesserung und Verdeutlichung der Radverkehrsführung. Markierungslösungen sind dort interessant, wo bauliche Lösungen nicht zwingend notwendig oder finanziell, baulich oder umweltrechtlich kaum zu realisieren sind. Keinesfalls sind Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortslagen ein dauerhafter Ersatz für erforderliche, bauliche Radverkehrsanlagen.

Aufgaben und Ziele des NRVP-Projekts „Schutzstreifen außerorts“ waren die Ermittlung der Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Akzeptanz und Verhalten der am Verkehr Teilnehmenden sowie eine Bewertung der Ergebnisse unter Einbeziehung des aktuellen Kenntnisstandes zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs. Daraus wurden Folgerungen für Anwendbarkeit, Einsatzbereiche und Ausbildung von Schutzstreifen außerorts gezogen sowie Empfehlungen für eine Weiterentwicklung verkehrsrechtlicher Bestimmungen und der technischen Regelwerke formuliert.

Das Projekt bezieht sich auf 15 Untersuchungsstrecken in sieben Gebietskörperschaften (Amt Dömitz-Malliß, Fontanestadt Neuruppin, Kreis Stormarn, Grafschaft Bentheim, Landkreis Northeim, Rhein-Erft-Kreis, Stadt Köln) der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen (sowie außerhalb des Projekts drei Strecken in Baden-Württemberg) im Zeitraum März 2012 bis Dezember 2015.

Die wesentlichen Streckenparameter sind

- Verkehrsstärken bis ca. 4.000 Kfz/Tag (Schwerverkehr bis 150 Kfz/Tag),
- Anordnung einer maximalen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h (im Bereich von Kuppen und Kurven 50 km/h) sowie
- Mindestfahrbahnbreite von 5,25 m (1,25 m breiter Schutzstreifen/2,75 m breite Kernfahrbahn).

In Teilprojekten erfolgte eine flächige Roteinfärbung. Im Projektzeitraum kam es auf den Untersuchungsstrecken zu

keinem Unfall, der in direktem Zusammenhang mit der Abmarkierung der Schutzstreifen gebracht werden kann.

Die Zustimmung war sowohl bei Kfz- als auch bei Rad Fahrenden überwiegend positiv.

Mit System zum Erfolg – Raderhebungen in Köln und deren Nutzen für die Planung

Dipl. Ing. Jürgen Möllers, Amt für Straßen und Verkehrstechnik Stadt Köln



Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr spielen systematische Erhebungen in der Radverkehrsplanung oftmals eine untergeordnete Rolle. Der NRVP 2020 fordert zum Abbau dieses Defizits entsprechende Anstrengungen auf allen administrativen Ebenen. In Köln begann eine kontinuierliche Erhebung radverkehrsbezogener Daten im Jahr 1994 im Rahmen der Evaluation des städtischen Bike & Ride-Konzepts.

Seitdem wurden Art und Umfang radverkehrsbezogener Erhebungen zur Analyse weiterer Fragestellungen immer weiter ausgebaut. Längst werden sowohl der ruhende als auch der fließende Radverkehr betrachtet. Zum Einsatz kommen – je nach Fragestellung – Dauererhebungen mittels automatisierter Zählstellen (auch im Mischverkehr), 14-Stunden- und Kurzzeiterhebungen (zwei Stunden), Vorher-Nachher-Messungen, Geschwindigkeitsmessungen des KFZ-Verkehrs oder auch Befragungen. In der Addition werden in Köln jährlich rund 250 Einzelerhebungen durchgeführt.

Die Stadt Köln versteht Erhebung des Radverkehrs als System und hat eine Systematik entwickelt, welche die genannten relevanten Kenngrößen im Sinne einer zeitgemäßen Radverkehrsförderung behandeln. Plausibilitätsprüfung und Vergleichbarkeit der Einzelmessungen der erfassten Daten sind gewährleistet. Die jahrelange Erfahrung bei der Erfassung und Interpretation radverkehrsrelevanter Daten erlaubt mittlerweile eine kontinuierliche und zuverlässige Plausibilitätsprüfung aller Messergebnisse. Darüber hinaus kann für Kurzzeiterhebungen auf ein speziell auf Köln geeichtes Hochrechnungsmodell zurückgegriffen werden. Alle Messergebnisse werden auf einen gemeinsamen Referenzwert (Oktoberwert) gebracht und sind somit untereinander vergleichbar. Der Einfluss exogener Faktoren, wie z. B. Witterungsverhältnisse am Erhebungstag, können eliminiert werden.



Diese systematische Vorgehensweise führt letztlich zu belastbaren und vergleichbaren Ergebnissen, die sowohl für die Planung als auch für die Öffentlichkeitsarbeit von großem Wert sind, und in ihrer Gesamtheit zu einem besseren Verständnis der Zusammenhänge im Radverkehr beitragen.



Die Erhebungsergebnisse sind unverzichtbar bei der Dimensionierung und Standortbestimmung des Fahrradparkens im öffentlichen Raum und der Schaffung von bedarfsgerechten Fahrradabstellplätzen zur Förderung von Bike & Ride. Die gewonnenen Daten liefern bei kostenintensiven Investitionen, wie z. B. hochwertigen Fahrradabstellanlagen, überdachte Rahmenhalter, Fahrradboxen und Radstationen, für die Entscheidungsfindung der Akteure Entscheidungshilfen.

Bei der Wahl der Führungsform des Radverkehrs und der Knotenpunktgestaltung spielen die erhobenen Daten und Prognosen des zukünftigen Radverkehrsaufkommens eine immer wichtigere Rolle. Für eine nachhaltige Flächenaufteilung des Straßenraums sind die gewonnenen Radverkehrsdaten in Köln mittlerweile unverzichtbare Kenngrößen geworden, um den zukünftigen Ansprüchen gerecht zu werden.

Für die Erstellung von Radverkehrskonzepten, wie z. B. dem Radverkehrskonzept Innenstadt oder dem Rad-schnellwegkonzept, sind statistische Daten unerlässlich. Da in Köln bereits auf eine Fülle von bestehenden Daten zurückgegriffen werden kann, verkürzen sich z. B. die Bearbeitungszeiträume wesentlich oder es kann bereits frühzeitig auf mögliche Hauptrouten und Bearbeitungsschwerpunkte eingegangen werden.

Die gewonnenen Daten sind für eine nachhaltige Förderung des ruhenden und des fließenden Radverkehrs sowohl hinsichtlich des Bedarfs als auch der Wirtschaftlichkeit unverzichtbare Planungsgrundlage. Eine transparente und kontinuierliche Veröffentlichung der Erhebungsergebnisse schafft sowohl bei den politischen Akteuren und

Entscheidungsträgern als auch bei betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, Radfahrerinnen und Radfahren ein hohes Verständnis für die grundlegenden Ziele der umgesetzten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Diskussionsergebnis

Frühestmögliche interdisziplinäre Zusammenarbeit von Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Fachrichtungen ist ein wichtiger Baustein zur Realisierung nachhaltiger guter Radverkehrsinfrastruktur. Die Beteiligung von Expertinnen und Experten, die ein Projekt mit unterschiedlichem Fokus begleiten, wirkt sich immer positiv auf Qualität, zeitlichen Baufortschritt und Kosten aus. Mit diesem Ansatz lassen sich auch außergewöhnliche Leuchtturmprojekte, wie z. B. der Hovenring in der Stadt Eindhoven, erfolgreich realisieren. Es empfiehlt sich, bauliche Mindeststandards kritisch zu hinterfragen und mit Augenmaß zu optimieren. Der Mehrwert, den eine Entscheidung für mehr Komfort und mehr subjektiv empfundene Sicherheit hat, trägt entscheidend zur Akzeptanz der Radverkehrsinfrastruktur bei.

Markierungslösungen, wie z. B. Schutz- und Radfahrstreifen, stellen gleichwertige und im Vergleich zu baulichen Radverkehrsanlagen kostengünstige Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs dar. Erfahrungen zeigen, dass auch auf schmalen Fahrbahnen außerorts Radverkehr

durch Schutzstreifen sehr gut gesichert wird. Die Neuaufteilung der Fahrbahn mit geringerer Breite der Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr sowie Demarkierung der Leitlinie wirken sich positiv auf das Verhalten aller am Verkehr Teilnehmenden aus und entschärfen Konfliktsituationen. Für die Auswahl des geeigneten Sicherungselementes ist die individuelle Analyse der Situation zu Beginn der Planung von grundlegender Bedeutung.

Markierungslösungen können oftmals integriert in straßenbauliche Maßnahmen finanziert und realisiert werden. Die Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnittes unter Einbeziehung der Seitenräume zu Gunsten des Radverkehrs wirkt sich nachweislich positiv auf den Modal Split aus. Mit Hilfe von Dauerzählstellen des Radverkehrs lassen sich belastbare Datengrundlagen in Bezug auf die Veränderung des Modal Split ermitteln. Wichtig ist es, den Arbeitsschritt der anschließenden systematisierten Auswertung der gewonnenen Daten in der Projektplanung und Auftragsvergabe zu berücksichtigen und personelle Ressourcen hierfür bereit zu stellen.

Moderation: Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Berlin



Forum 7 Tourismus

StadtRadTourismus

Dr. Ulrich Gries, Prêt à Vélo, Berlin



In Europas Metropolen entdecken neben Einheimischen auch Gäste das Fahrrad als ideales urbanes Verkehrsmittel neu. Noch vor wenigen Jahren war es kaum denkbar, dass Radfahren in Städten wie New York, Paris oder London attraktiv ist. „Sightseeing by bike“ galt in diesen Städten als undenkbar.

Eine große Rolle bei diesem Bewusstseinswandel haben u. a. Angebote des bikesharing gespielt. Ihnen ist das Mehr radtouristischer Infrastruktur und ihre Erkennbarkeit im öffentlichen Raum zu verdanken. Das zunehmende touristische Interesse zeigt sich ebenfalls in der wachsenden Vielfalt radtouristischer Angebote, wie z. B. E-Bike-Vermietung, geführte Radtouren, Velo-Taxen, digitale Medien, Smartphone-Apps, Karten oder Reiseführer. Ein Markt, der sich erst in den vergangenen zehn Jahren entwickelt und differenziert hat. Hinzu kommen radtouristische Infrastrukturen, wie z. B. beschilderte Themenrouten, spezielle Radwege etc.

Im internationalen Vergleich baut insbesondere London seine Infrastruktur für den urbanen Radverkehr in den kommenden Jahren stark aus. Verkehrsbelastete Innenstädte sollen entlastet und lebenswerter gestaltet werden. Gerade der touristischen Mobilität sollte dabei besondere Beachtung geschenkt werden, da sich Städte- und Kulturtouristen vorrangig und ganztagig in der Innenstadt bewegen. Anbieterinnen und Anbieter touristischer Dienstleistungen, wie z. B. Lifestyle- und designorientierte Hotels,

haben den aktuellen Trend erkannt und auf den vor allem bei jungen Kreativen vorherrschenden Wertewandel reagiert. So werden in einem neu eröffneten Berliner Hotel beispielsweise Zimmer angeboten, die neben Dusche, Fernseher und W-Lan auch über Fahrradmöbel inklusive Designer-Bike verfügen. Karten, Tourenvorschläge und Smartphone-Halter inklusive Apps sind zusätzlich an der Rezeption erhältlich.

Als konfliktträchtig erweisen sich allerdings radtouristische Spezialangebote, wie z. B. Bierbikes. Weiteres Konfliktpotenzial zwischen Einheimischen und Gästen wird z. B. bei der Nutzung von Fahrradabstellplätzen offensichtlich.

In den deutschen Städten muss ein Umdenken stattfinden. Das Potenzial des neuen urbanen Fahrradtourismus muss angemessen wahrgenommen werden. Städtetouristen sind als Zusatzbevölkerung zu betrachten, die besonders häufig innerstädtisch unterwegs ist. Radtouristische Angebote können helfen, besonders immissionsreichen motorisierten Individual- sowie Bus- und Schiffsverkehr zu reduzieren. Ein gut organisierter urbaner Radtourismus kann dazu beitragen, den Städtetourismus generell zu dekonzentrieren. Hierzu bedarf es vor allem einer soliden Infrastruktur.



Gäste, die per Rad unterwegs sind, haben in der Regel einen direkteren Kontakt zur Stadt und nehmen räumliche Strukturen besser wahr. Sie haben im Idealfall viele positive Erlebnisse. Voraussetzung dafür ist entsprechende (radtouristische) Infrastruktur, die ein sicheres Vorankommen ermöglicht.

Bremen bike it! Mit dem Fahrrad die Stadt entdecken

Jens Joost-Krüger,
Wirtschaftsförderung Bremen

Das Land Bremen hat vor eineinhalb Jahren mit dem Projekt Bremen bike it! begonnen, nach Wegen und Maßnahmen zu suchen, um die radverkehrlichen Qualitäten Bremens und Bremerhavens in das Marketing der beiden Städte zu integrieren. Zielgruppe der Angebote, Maßnahmen und Botschaften sind Gäste und Einheimische gleichermaßen. Kern der Botschaft ist: Das Fahrrad ist nicht nur ein hervorragendes Fortbewegungsmittel, das das Stadterlebnis stärkt und hilft, städtische Verkehrsprobleme zu lösen. Es ist ebenso ein Element des urbanen Lebensstils und wichtiger Faktor für die Verbesserung städtischer Lebensqualität.



In der Umsetzung bietet Bremen Bike it! praktische Hilfestellungen, die sich weniger an klassische Radreisende wenden, sondern alle zum Radfahren motivieren sollen, die das Rad als Möglichkeit, das Stadterlebnis zu erweitern, noch nicht entdeckt haben. Stadterlebnis-Radrunden, eine kostenfreie Rad-Navigations-App von Bike Citizens, die Zusammenarbeit mit Kultureinrichtungen und Großveranstaltungen sowie eigene fahrradaffine Veranstaltungen haben dazu geführt, dass Bremen bike it! heute Teil des Stadtauftritts ist. Radfahren in der Stadt macht Spaß und tut der Stadt gut.

Entwicklung von Industriekulturrouten – Qualitätsmanagement

Marc Hennenberg, Regionalverband Ruhr, Essen

Nach dem Präsentationsjahr der Internationalen Bauausstellung Emscher Park 1999 zeigte sich insbesondere der Emscher Park Radweg (EPR) in keinem guten Zustand. Das Ziel, den EPR regional als Erschließungsader des Emscher Landschaftsparks und der Standorte der Industriekultur zu bewerben und überregional radtouristisch zu entwickeln, konnte nicht realisiert werden.



Auf Wunsch des Umweltministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen übernahm der heutige Regionalverband Ruhr (RVR – damals noch KVR) Steuerungs- und Führungsverantwortung. Der fixierte Trägerschaftsvertrag umfasst zwei Aufgabenfelder: Das zentrale Routen- und Qualitätsmanagement und die Pflege, Unterhaltung und Verkehrssicherungspflicht.

Heute betreut der RVR im Rahmen des zentralen Routenmanagements rund 700 km Radwege. Auf 230 Streckenkilometern werden Leistungen zur Pflege, Unterhaltung und Verkehrssicherung ausgeführt.

Der Emscher Park Radweg und der Rundkurs Ruhrgebiet führen dabei als Hauptwege der "Route der Industriekultur per Rad" durch die industrielle Kulturlandschaft zwischen Duisburg und Hamm. Große Teile des Wegenetzes verlaufen auf ehemaligen Bahntrassen, attraktiven Ufer- und Waldwegen oder verkehrsarmen Straßen. Viele Ankerpunkte liegen direkt oder unmittelbar am Radweg. Reisende erleben auf dem Emscher Park Radweg das Herz des

ehemaligen Reviers: Die imponierenden Zeitzeugen der Industriekultur und die vielen miteinander vernetzten grünen Freiräume des Emscher Landschaftsparks. Die "Route der Industriekultur per Rad" führt den Radreisenden durch eine der spannendsten und vielseitigsten radtouristischen Regionen Europas. Auch der Alltagsverkehr gewinnt zunehmend für alle Bevölkerungsgruppen an Bedeutung.

In der 14-jährigen Managementtätigkeit haben sich Route und Netzwerke gleichermaßen entwickelt. Auch das Nutzerverhalten und die Frequentierung der Streckenabschnitte haben sich enorm gewandelt.

Konzeption, Koordination, Kommunikation, Grünflächenmanagement, Wegweisung, Marketing, Industriekultur und Regionalpark sind wichtige Instrumente, Partnerinnen bzw. Partner und Bausteine zur Förderung des Radverkehrs im Ballungsraum der Metropole Ruhr. In die Planungsprozesse sind 53 Kommunen einzubeziehen. Das Netz ist Bestandteil des Radverkehrsnetz NRW und mit drei Sternen durch den ADFC zertifiziert. Die Beschilderung und Ausstattung inklusive Verleihsystem und deren stetiger Kontrolle durch Paten ist ebenso von Bedeutung wie ein professionelles Grünflächenmanagement mit ständiger Optimierungsabfrage und der Beseitigung von Vandalismusschäden.

Diskussionsergebnis

Im Radtourismus zeichnen sich mehr und mehr Städtereisen ab. Von grundlegender Bedeutung dafür, dass auch die umgebende Region von diesem Trend profitieren kann, ist der individuelle Bezug, den die jeweilige Stadt zu ihrer Region hat. Eine Zunahme des Bewusstseins für Synergien und Mehrwerte grenzübergreifender Radverkehrsförderung ist zu verzeichnen. Um eine für alle Beteiligten zufriedenstellende Qualität des radtouristischen Angebotes sicher zu stellen, ist die Definition einheitlicher Qualitätsstandards hilfreich.

Untersuchungen zufolge motivieren qualitativ hochwertige und professionell vermarktete Themenrouten sowohl ortsunkundige Gäste als auch Einheimische zur Nutzung des Fahrrades für Ein- oder Mehrtagesausflüge.

Bei der Entwicklung eines hochwertigen touristischen Angebotes sind die Binnenkommunikation und die Interdisziplinarität von Arbeitskreisen für eine vertrauensbildende Gesprächsbasis von der ersten Projektidee bis zur Definition der Vertriebsmöglichkeiten von großer Wichtigkeit. Die Erwartungshaltung der an diesen Arbeitskreisen Teilnehmenden wird maßgeblich davon beeinflusst, wer mit welchem Tätigkeitsschwerpunkt zu den Arbeitskreisen einlädt. Zielgruppenspezifische Kommunikation, die ein Erreichen der für die Beteiligten wichtigen Ziele in Aussicht stellt, fördert die Bereitschaft zur Bildung touristischer Allianzen.

Die Kriterien, mit deren Hilfe der Erfolg eines radtouristischen Angebotes gemessen werden kann, sind unterschiedlich. Elemente eines Monitorings können sowohl technischer Natur, wie z. B. die Akzeptanz in Form von Aufrufzahlen einer App, als auch persönlicher Natur, wie z. B. die per Umfragen ermittelte Zufriedenheitsresonanz, sein. Darüber hinaus lässt sich der Erfolg eines neuen Angebotes daran ablesen, ob es auch von Partnerinnen und Partnern mit anderen thematischen Schwerpunkten bereitwillig in ihre Angebotsarchitektur aufgenommen wird.



Qualitätssicherung ist im Radtourismus vor allem mit Blick auf die Vielzahl vorhandener und neuer Radrouten von großer Bedeutung. Gute Radverkehrsinfrastruktur bewirkt zielgruppenübergreifend eine Zunahme des Radverkehrsanteils.

Moderation: Dirk Wetzel,
Tourismus Marketing Brandenburg GmbH

Forum 8

Digitale Medien

BikePrint – Nutzerbasierte Daten als Grundlage der Radverkehrsplanung

Dirk Bussche,
NHTV internationaal hoger onderwijs Breda



Erfolgreiche Radverkehrsförderung benötigt Informationen über die Nutzenden. Das zu betrachtende Spektrum der Nutzenden reicht von Rennrad Fahrern bis zur Grundschülerin bzw. zum Grundschüler und berücksichtigt ihre Anforderungen an die Radinfrastruktur.

BikePrint als interaktives Planungsinstrument liefert Radverkehrsplanern diese Informationen und unterstützt damit die Entscheidungsfindung sowie Umsetzung von Radverkehrsplanungen. BikePrint setzt GPS-Daten von Fahrradbewegungen in planungsrelevante Informationen um und gibt der Benutzerin bzw. dem Benutzer ein detailliertes Bild des aktuellen Radverkehrsaufkommens, der Netzqualität und des Fahrradpotenzials (Erreichbarkeit). Außerdem können mit BikePrint Effekte von konkreten Maßnahmen, z. B. Radschnellwegen, prognostiziert werden.

BikePrint liefert planungsrelevante Informationen auf den folgenden Gebieten:

- tatsächliche Fahrradgeschwindigkeit: Reisedauer inklusive Wartezeiten, und relative Geschwindigkeiten (Problempunkte),

- Karte zum Radverkehrsaufkommen für verschiedene Tageszeiten und Wochentage,
- unterschiedliche Routen aller Rad Fahrern, die einen bestimmten Wegabschnitt nutzen oder ein bestimmtes Ziel haben (selected link/zone),
- inoffizielle Wege und Pfade,
- Umwegfaktor zwischen der tatsächlich genutzten Route und der Luftlinie sowie kürzeste Route,
- Reisezeitisochronen, d.h. das tatsächlich innerhalb einer bestimmten Zeit erreichbare Gebiet,
- Fahrzeiten, Radverkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl im Laufe eines Tages, einer Woche und pro Entfernungsklasse,
- Radverkehrspotenzial zwischen Wohn- und Gewerbegebieten,
- Anzahl potenziell neuer Radfahrerinnen und Radfahrer als Folge von Änderungen in der Fahrradinfrastruktur.

Multimodal unterwegs in Stadt und Land mit den Apps des VBB – Ein Werkstattbericht

Jürgen Roß, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH



Die Steigerung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die Verbesserung inter- und multimodaler Angebote ist ein wesentliches Ziel auf nationaler und internationaler Ebene. Informationstechnologien und -dienste entwickeln sich rasant, das Mobilitäts- und Informationsverhalten der Kundinnen und Kunden verändert sich. Nutzen ist wichtiger als Besitzen: Entsprechend nehmen Inter- und

Multimodalität zu. In den Städten wird Mobilität ohne eigenen Pkw attraktiv. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist als Gesellschaft der beiden Bundesländer sowie der Kreise und Städte in Brandenburg u. a. für den einheitlichen VBB-Tarif, eine ganzheitliche Angebotsplanung und eine integrierte Fahrgastinformation verantwortlich. Webdienste und Apps der VBB-Fahrinfo-Familie spielen eine zentrale Rolle. Der VBB bietet Standard-Informationendienste für Internet und mobile Geräte. Dieses Angebot ist vor allem bei Auswärtigen und gelegentlich Nutzenden noch vergleichsweise wenig bekannt. Daher kooperiert der VBB mit Dritten auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene, um neue Kunden zu erreichen.



Ein innovatives Produkt der VBB-Fahrinfo-Familie ist die VBB-Livekarte, auf der bereits heute alle Verkehrsangebote im VBB ortsbezogen dargestellt werden, soweit sie in Echtzeit verfügbar sind. Diese Karte ist sowohl beim Ausbau der inter- und multimodalen Information als auch bei der Intensivierung derartiger Kooperationen von großer Bedeutung. Ergänzend sind die Projekte der „Mobilitätsagentur Potsdam und Potsdam-Mittelmark“ sowie „Open Mobility Berlin“ zu nennen, durch die wichtige Bausteine für die angestrebten inter- und multimodalen Dienste entstehen.

Zunächst sollen multimodale Angebote, wie z. B. carsharing, bikesharing, Verleihangebote, Taxis und Parken/P+R, auf einer erweiterten Livekarte dargestellt werden. In einem zweiten Schritt sind ein entsprechendes Routing sowie die Nutzung der intermodalen Mobilitätsplattform der VMZ Berlin aus „Open Mobility Berlin“ für ein „Single Sign On“ bis Ende 2015 geplant.

Das vernetzte Fahrrad – greifbare Mobilität der Zukunft

Thomas Eckert, Telekom Deutschland GmbH, Bonn

„Machine-to-Machine-Kommunikation“ bzw. „Internet of Things“ gewinnen zunehmend an Bedeutung. Die Deutsche Telekom ist bereits mit vielen Partnerinnen und Partnern auf diesem Markt vertreten und sieht darin großes Potenzial. Die Vernetzung wird Einzug in die alltäglichen Bereiche unseres Lebens halten. Das Thema wurde in der Automobilindustrie bereits vor vielen Jahren vorangetrieben und ist heute fester Bestandteil der vernetzten Welt. Themen, wie z. B. Smart-Home, Industrie 4.0, Smart Metering oder auch das Connected Bike, zeigen, in welche Richtung sich der Markt entwickelt.

Die Entwicklung des Connected Bike zeigt, wie die Industrie von der Konnektierung eines Rades profitieren kann. Die Zulieferfirma kann z. B. jederzeit die Software eines E-Bike-Motors oder -Akkus updaten. Das erstausrüstende Unternehmen schafft z. B. eine weitaus höhere und direktere Bindung der Kundschaft. Die Händlerin bzw. der Händler kann seiner Kundschaft Mehrwerte, wie z. B. eine Terminvereinbarung in einer App, anbieten. Auch die endabnehmende Kundschaft profitiert durch die Konnektierung, indem z. B. durch eine integrierte Diebstahlsicherung jedes Rad prinzipiell wieder auffindbar ist oder auch der Status von Verschleißteilen am Rad überprüft werden kann.



Das Connected Bike besteht aus drei Kernbestandteilen. Die Hardware wird in das Fahrrad eingebaut und kommuniziert über die verbaute Mobilfunkkarte mit einer

Cloud-Plattform, welche die Daten aufbereitet und an das Kundensmartphone bzw. die Systeme der Business-Partner liefert. Das System ist auf die verschiedenen Marktteilnehmerinnen und -teilnehmer skalierbar und kann auf die individuellen Bedürfnisse der Kundschaft angepasst werden. Es bietet eine Basis für viele Dienste, die die Telekom Deutschland GmbH gemeinsam mit Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern aus der Fahrradbranche erarbeitet und so als Wegbereiterin für die Industrie auf dem Weg zur Digitalisierung fungiert.

Diskussionsergebnis

Die vielfältigen Praxisberichte haben gezeigt, dass Multimodalität und Fahrrad durch den Einsatz digitaler Medien große Dynamik erhält.



Aus dem Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer abgeleitete Daten sind in der Mobilitätspolitik eine hilfreiche und attraktive Grundlage bei der Argumentation auf kommunaler und nationaler Ebene. Sie fördern eine Diskussionskultur mit integralem Blick auf Mobilitätsthemen: So können verkehrsmittelübergreifend auch scheinbar aussichtslose Verkehrsprobleme gelöst werden, indem z. B. Staus des motorisierten Individualverkehrs durch eine gezielte Förderung des Radverkehrs entschärft werden. Dabei spielen sowohl die Nutzung der digitalen Medien durch die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch die Auswertung der Daten ihres Verhaltens eine Rolle. Wichtig ist es, je nach Zielgruppe das Medium mit Bedacht zu wählen. Nicht jeder Gruppe von Nutzenden ist jedes Medium zugänglich.

Dieser Aspekt ist ebenfalls von großer Bedeutung, sofern die digitalen Medien zur Marktforschung und zur Untersu-

chung des Verhaltens der Nutzerinnen und Nutzer herangezogen werden. Die Konsequenz, die die Einschränkung des Kreises der Nutzenden hinsichtlich der Repräsentativität des Ergebnisses hat, muss berücksichtigt werden: Punktuelle Hochrechnungen geben keinen zuverlässigen Querschnitt des Verhaltens wieder. Die Rückschlüsse, die die Auswertung des Verhaltens ermöglicht, sind vielfältig. Sie ersetzen je nach Anwendungsbereich nicht die Ursachenforschung und Interpretation der Kausalitäten durch eine Planerin bzw. einen Planer. Zur Ursachenforschung eignet sich das Auslesen digitaler Daten daher nur bedingt.

Aktuelle Mobilitätsapplikationen integrieren multimodale Verkehrsmittelketten, indem sie beispielsweise den Vor- und Nachtransport zum öffentlichen Verkehr im Vergleich zum (motorisierten) Individualverkehr einbeziehen. Die Zusammenarbeit von lokalen und regionalen Anbietern und Verbünden gewinnt in diesem Kontext an Bedeutung.

Datenschutz ist ein wichtiges Thema: Im Bereich der Open Data gilt es beispielsweise, die Balance zwischen den Anforderungen des Datenschutzes und der erforderlichen Datenaktualität zu finden. Nach Einschätzung der Anbietenden ist eine vernetzte Sichtweise wichtig. Prinzipiell liegen die Informationen in der Hand der Nutzenden und ihre Weitergabe unterliegt ihrer Entscheidung.

Im Bereich des Energiemanagements liegt ebenfalls große Dynamik. Das sogenannte „Internet der Dinge“ stellt Stromzufuhr, -speicherung und -versorgung vor neue Herausforderungen. Energy-Harvesting bezeichnet in diesem Zusammenhang die Gewinnung kleiner Mengen von elektrischer Energie aus Quellen, wie z. B. Umgebungstemperaturen, Vibrationen oder Luftströmungen für mobile Geräte mit geringer Leistung. Ein weiterer relevanter Faktor für die Energie ist das Gewicht.

Prinzipiell appellieren die Entwickelnden an die Nutzenden, neuen Systemen gegenüber offen zu sein. Die Anwendung sowie die Rückmeldungen der Nutzenden an die Betreibenden bergen großes Potenzial zur Förderung integrierter Systeme und der Digitalisierung im Kontext der Multimodalität bzw. des Fahrrades.

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

verbinden – verknüpfen – vernetzen – 4 Thesen



Der 4. Nationale Radverkehrskongress betrachtet den Radverkehr als Querschnittsaufgabe verschiedener Akteure und Handlungsfelder einer modernen Mobilitätspolitik. Passend zum Motto des Kongresses "verbinden – verknüpfen – vernetzen" wurden vier kongressbegleitende Thesen aufgestellt und auf einer Thesenwand im Rahmen der Ausstellung präsentiert. Die am Kongress Teilnehmenden wurden während des gesamten Kongresses aufgerufen, ihre Meinung zu den Thesen mittels eines farblich definierten Punktesystems (grün, ich stimme zu – rot, ich stimme nicht zu) abzugeben und ggf. textlich näher zu erläutern.

Analog zu den vielseitigen Aufgabengebieten, in denen die am Kongress Teilnehmenden arbeiteten, wie z. B. Verkehr, Gesundheit, Umwelt, Stadtplanung, Sicherheit, Tourismus, war auch das sich im Verlauf des Kongresses an der Thesenwand abzeichnende Meinungsbild vielfältig. Gleichzeitig bot die Thesenwand als Treffpunkt unmittelbar Anlass für interessante Impulse und anregende Diskussionen mit und zwischen den Gästen.

These 1: Neue Konzepte des sharing (z. B. Leihfahrräder, Cargobikes, Anhänger) setzen sich als Trend noch stärker

durch und beeinflussen den Radverkehrsanteil in Städten und Gemeinden positiv.

Im Ergebnis überwog die Zustimmung zu dieser These eindeutig. Rund 80 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind der Überzeugung, dass Konzepte des sharing zukünftig einen hohen Stellenwert im Mobilitätsangebot einnehmen. Diese Konzepte bieten eine hohe Flexibilität im Mobilitätsangebot und werden dem sich verändernden Lebensstil damit in besonderer Weise gerecht. Grundvoraussetzung sind einfache und leicht zu bedienende Systeme.

These 2: Das Fahrrad wird in Zukunft eine zentrale Funktion im urbanen Wirtschaftsverkehr einnehmen und damit als Wirtschaftsfaktor an Bedeutung wesentlich gewinnen.

Auch These 2 stimmte mit ca. 75 % eine eindeutige Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu. Vorteile des Fahrrades gegenüber dem konventionellen Kfz-Lieferverkehr werden vor allem im Wirtschaftsverkehr gesehen, da das Fahrrad platzsparender, kosteneffizienter, flexibler und je nach Rahmenbedingungen zeitsparender ist. Darüber hinaus ist der Imagegewinn für das Unternehmen enorm.

These 3: Digitale Instrumente (z. B. Meldeplattformen, Apps, Zählsysteme) werden die Stadt- und Verkehrsplanung maßgeblich beeinflussen, so dass der Radverkehr in Planungen stärker berücksichtigt wird.

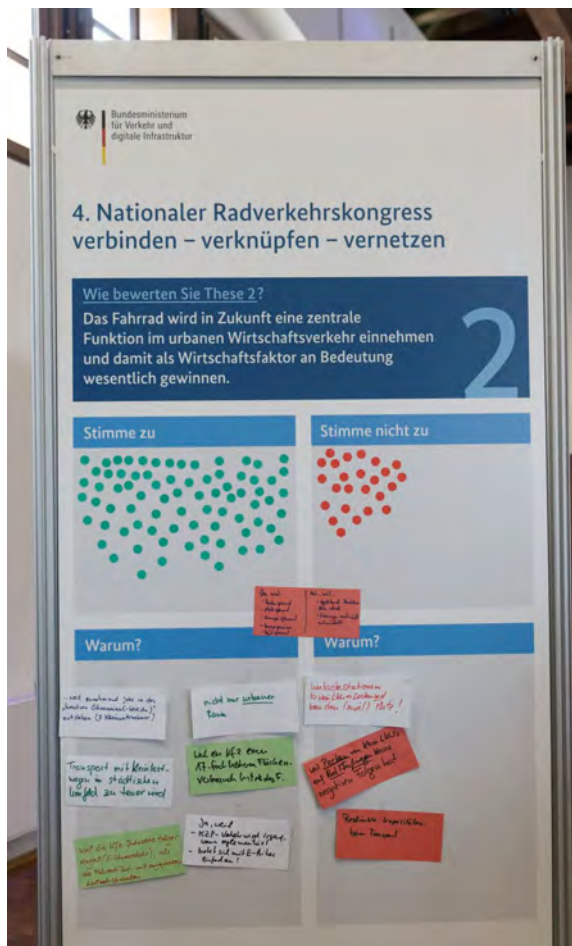
Rund 80 % der Teilnehmerinnen und Teilnehmer unterstützen die Aussage, dass die digitalen Instrumente an Einfluss gewinnen. Der Trend geht von ausschließlicher Information zu Interaktion. Datenerfassungen, wie z. B. Verkehrserhebungen, können zeitsparender und mit weniger Personalaufwand erfolgen.

Gegenstimmen befürchten, dass die digitalen Instrumente die Mobilitätskultur auf Kosten der Eigenständigkeit und Individualität negativ beeinflussen.



These 4: Pedelecs werden im Berufsverkehr die Rolle des herkömmlichen Fahrrads übernehmen.

Diese These wurde zwischen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern widersprüchlich diskutiert. Die Mehrheit von rund 60 % vertrat die Meinung, dass das Pedelec das konventionelle Fahrrad im Straßenbild nicht verdrängen wird, da die Infrastruktur noch nicht den Rahmenbedingungen, die das Pedelec fordert, entsprechen. Befürchtungen wurden beispielsweise in Bezug auf zu erwartende steigende Unfallzahlen aufgrund unterschiedlicher bzw. erhöhter Fahrgeschwindigkeiten geäußert.



Die Befürworter der These begründeten dies z. B. mit der demografischen Entwicklung der Bevölkerung, dem Zeitgewinn, dem erweiterten geografischen Aktionsradius und der Bequemlichkeit des Menschen.

Grußwort

Norbert Barthle MdB
Parlamentarischer Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Sehr geehrte Kongressteilnehmerinnen und Kongressteilnehmer,

ich freue mich, dass ich die Gelegenheit habe, Sie im Rahmen dieses 4. Nationalen Radverkehrskongresses hier in Potsdam begrüßen zu dürfen. Dies ist mein erster Radverkehrskongress als Parlamentarischer Staatssekretär, und ich bin in dieser Funktion heute sehr gerne hier.



Zuvor war ich im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jahrelang mit dem Verkehrsetat befasst. Vor diesem Erfahrungshintergrund habe ich mit Freude daran mitwirken dürfen, dass der Verkehrsetat in den letzten zwei Jahren umfangreicher geworden ist. Auch bei der Förderung des Radverkehrs.

So haben wir die Mittel für den Bau von Radverkehrsanlagen an Bundesfernstraßen um 30 Mio. Euro erhöht, so dass nunmehr fast 90 Mio. Euro für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an Bundesfernstraßen im Jahr 2015 zur Verfügung stehen.

Ich selbst bin ein sportbegeisterter Mensch und fahre mit meiner ganzen Familie liebend gerne Fahrrad. Auch zukünftig werde ich mich dafür einsetzen, dass die zur kontinuierlichen Förderung des Radverkehrs erforderlichen Finanzmittel seitens unseres Hauses zur Verfügung stehen. Dieses Ziel haben wir im Nationalen Radverkehrsplan 2020 festgeschrieben.

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan verpflichtet sich die Bundesregierung, sich für nachhaltige Mobilität in Deutschland und speziell für die Förderung des Radverkehrs einzusetzen. Der Bund hat vor allem die Rolle als Moderator, als Koordinator und als Impulsgeber. Daher ist auch dieser Kongress ein Instrument, mit dem wir insbesondere neue Impulse setzen, gute Beispiele verbreiten und die interdisziplinäre Kommunikation fördern wollen. Netzworkebildung verstehen wir als eine unserer wichtigen Aufgaben. Entsprechend steht mit dem Kongressmotto „verbinden – verknüpfen – vernetzen“ insbesondere der Querschnittscharakter des Radverkehrs im Fokus.

Ein wichtiger Schwerpunkt ist für mich darüber hinaus das Tragen eines Helms. Wir werben für dieses Thema derzeit mit „Darth Vader“, dem berühmtesten Helmträger des Universums. Ich glaube, das ist ein gutes Mittel, um auch vor allem jüngere Menschen für dieses Thema zu gewinnen. Gerne sage ich Ihnen, dass ich in meiner Freizeit als Präsident im Deutschen Verband für das Skilehrwesen tätig bin. Im Skisport ist es uns gelungen, das Helmtragen nicht aus einer Verpflichtung heraus zu fördern, sondern den Helm zu einem Accessoire zu machen, das man gerne trägt. So ist der Helm auf den Skipisten heute stets präsent. Dieses Ziel habe ich auch beim Radfahren: Der Helm muss ein beliebtes und ganz selbstverständliches Accessoire sein.

Ich freue mich nun auf die mit Spannung erwartete Verleihung des Deutschen Fahrradpreises 2015, viele weitere interessante Begegnungen mit Ihnen und einen erfolgreichen Kongress.

Der Deutsche Fahrradpreis 2015

Der Deutsche Fahrradpreis ist eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. Als Partner und Sponsoren des Wettbewerbs engagieren sich der Zweirad-Industrie-Verband e.V. und der Verbund Service und Fahrrad g.e.V. Mit der fahrradfreundlichsten Entscheidung werden Projekte und Maßnahmen ausgezeichnet, die den Radverkehr im Alltag, auf dem Weg zur Schule, zum Einkauf, zur Arbeit oder in der Freizeit fördern, vereinfachen oder unterstützen.

Prämiert wurde jeweils die fahrradfreundlichste Entscheidung in den drei Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation sowie die fahrradfreundlichste Persönlichkeit.

113 Bewerberinnen und Bewerber konkurrierten um die mit insgesamt 9.000 Euro dotierte Auszeichnung des Jahres 2015.

Die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2015 in der Kategorie Infrastruktur

Projekt „Nordbahntrasse Wuppertal“, Stadt Wuppertal und Wuppertalbewegung e.V.



In der Kategorie Infrastruktur überzeugten die Stadt Wuppertal und die Mitglieder der Wuppertalbewegung die Jury mit ihrer außergewöhnlichen Kooperation und dem ehrenamtlichen Engagement bei der Instandsetzung der stillgelegten Nordbahntrasse für den Radverkehr. Die Wuppertalbewegung wurde gemeinsam mit der Stadtverwaltung ausgezeichnet. Norbert Barthle, Parlamentarischer Staats-

sekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur übergab den Preis. „Mit dem Umbau der Nordbahntrasse wurde ein hochmoderner und komfortabler Radweg geschaffen, der in dem topografisch schwierigen Umfeld in Wuppertal ein neues Qualitätsniveau für den Alltags- und Freizeit-Radverkehr ermöglicht. Dank der beispiellosen bürgerschaftlichen Initiative und der Unterstützung der Stadt Wuppertal konnte dieses umfangreiche Infrastrukturprojekt realisiert werden.“

Platz 2 ging an das Radhaus Offenburg, Platz 3 an die Stadt Ingelheim.

Die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2015 in der Kategorie Service

Projekt „Fahrräder für Flüchtlinge“, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Landesverband Saarland e.V.



Mit dem Projekt „Fahrräder für Flüchtlinge“ konnte der ADFC Saarland die Kategorie Service für sich entscheiden. Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr in Nordrhein-Westfalen sagte in seiner Laudatio: „Der ADFC Saarland verhilft den Flüchtlingen nicht nur zu mehr Lebensqualität durch selbstständige Mobilität. Das Besondere an diesem Projekt ist, dass die Flüchtlinge aktiv eingebunden sind, ihre Fähigkeiten einbringen können und damit schnell Zugang zur Gesellschaft finden.“ Damit gab er auch die Meinung der Jury wieder, die das Projekt vor den kostenlosen Leihfahrrädern der Kolpingsfamilie Emsdetten (2. Platz) und der Fahrradfolierung von Mooxi-Bike (3. Platz) auf den ersten Platz wählte.

Die fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2015 in der Kategorie Kommunikation

Kampagne „Tu's aus Liebe!“,
Stadtplanungsamt Karlsruhe



Die Verkehrssicherheits-Kampagne „Tu's aus Liebe“ wurde als fahrradfreundlichste Kommunikationsmaßnahme ausgezeichnet. „Die Kampagne spricht ein ernstes Thema mit Humor an. Sie richtet sich an alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und trifft bei ihnen auf offene Ohren, weil niemand belehrt oder kritisiert wird. Stattdessen wird rücksichtsvolles Verhalten positiv verstärkt.“, lobte Katrin Lange, Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, die den Preis überreichte. Die Jury überzeugte außerdem das Engagement der Stadt, die mit der Kampagne gezielt an bestehende Maßnahmen anknüpft.

Auf Platz 2 folgte der VCD mit „Lasten auf die Räder“ und auf Platz 3 die „Miteinanderzone“ der Stadt Aschaffenburg.

Die fahrradfreundlichste Persönlichkeit des Jahres 2015

Boris Palmer, Oberbürgermeister der
Stadt Tübingen

Boris Palmer ist die fahrradfreundlichste Persönlichkeit 2015. Der Oberbürgermeister Tübingens hat nicht nur in seiner beruflichen Funktion viel für den Radverkehr getan. Er lebt seinen Bürgerinnen und Bürgern ein vorbildliches Mobilitätsverhalten vor. Palmer verzichtet auf einen Dienstwagen und fährt, wenn möglich, mit einem S-Pedelec zu seinen Terminen. „Beruflich habe ich keine ganz so

gute Bilanz. Privat versuche ich in allen Bereichen aktiv Treibhausgase zu vermeiden und verzichte auf das Auto, wo es geht.“, sagt er selbstkritisch. „Den Radverkehr zu fördern ist für mich selbstverständlich. Dafür mit dem Deutschen Fahrradpreis ausgezeichnet zu werden, ist etwas ganz Besonderes.“



Die fahrradfreundlichste Persönlichkeit ist eine meinungsbildende Person, die sich in der Öffentlichkeit zum Radfahren bekennt und damit das Image dieses Verkehrsmittels in besonderer Weise aufwertet.

Fotowettbewerb 2015

Unter dem Motto „Mein Fahrrad, meine Stadt“ fand zum vierten Mal der Fotowettbewerb statt. Ausgezeichnet werden die besten, witzigsten, schönsten, kunstvollsten, interessantesten Bilder von fahrradfreundlichen Städten, stadtfreundlichen Fahrrädern und Stadtrad Fahrenden. Den Fotowettbewerb 2015 gewannen der Hobbyfotograf Daniel Doerk und der Profifotograf Alex la Tona. Beide erhielten ein Pedelec, das die Sponsoren überreichten.



Radverkehr in der Zukunft: verbunden – vernetzt – verknüpft?

Interview und Podiumsgespräch

- Dr. Veit Steinle, Leiter der Abteilung Grundsatz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
- Katrin Lange, Staatssekretärin des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
- Prof. Dr. Stephan Rammler, Universitätsprofessor an der Hochschule für Bildende Künste Braunschweig
- Reiner Nagel, Vorstandsvorsitzender Bundesstiftung Baukultur
- Andrea Reidl, Journalistin

Moderation: Jessy Wellmer

Teil 1: Jessy Wellmer im Interview mit Prof. Dr. Stephan Rammler

Wir wollen einen Blick in die Zukunft werfen und auch das Stimmungsbild, das die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Kongresses an der Thesenwand formuliert haben, in diese Diskussion einfließen lassen.

Die erste These bezieht sich auf den Stellenwert, den Sharingkonzepte zukünftig haben werden. Wie schätzen Sie die Zukunftschancen solcher Konzepte ein?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Ich teile diese Einschätzung. „Sharing economy“ wird das Thema der Zukunft sein. Bikesharing wird in hoch verdichteten Siedlungsbereichen ökonomisches Erfolgsmodell werden, wenn es nicht nur intramodal als System in sich, sondern intermodal als Baustein in einer logistischen Kette optimiert wird. Dann liegen seine Potenziale meines Erachtens bei bis zu 30 % am Modal Split. Vernetzung ist von grundlegender Bedeutung, um es auch im ländlichen Raum zusammen mit dem Angebot des klassischen ÖPNV erfolgreich zu betreiben.



Ein gut aufeinander abgestimmter Zulieferverkehr ist für alle Komponenten des Systems der entscheidende Erfolgsfaktor.

Wie sehen Sie die jungen Leute als Zielgruppe für Sharingkonzepte?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Ich sehe in der jungen Generation eine der tragenden Gruppen. Eine weitere tragende Gruppe wird die der Älteren werden. In Bezug auf den oft zitierten Wertewandel als Triebkraft dieses Umdenkens bin ich anderer Meinung.



Diese Kraft ist meines Erachtens vielmehr eine Art neuer Pragmatismus als Mischung aus verschiedenen Motiven. Ein Faktor ist eine verbesserte Angebotsqualität in den urbanen Regionen als attraktive Alternative zum klassischen Pkw. Des Weiteren spielt der verschlechterte Funktionsraum für die Nutzung des Automobils eine Rolle. Hinzu kommen generell eingeschränkte finanzielle Spielräume zum Kauf eines privaten Pkw. Erst an vierter Stelle sehe ich einen Werte- bzw. Verhaltenswandel. Dieser ist getrieben

durch ökologische, moralische, normative Motive. Er wird vor allem von den neuen Möglichkeiten begünstigt, mit denen die neuen digitalen Medien Sharing economy erleichtern.

Die zweite These befasst sich mit dem Fahrrad im Wirtschaftsverkehr. Teilen Sie die Ansicht der Kongressteilnehmerinnen und -teilnehmer, dass die Kosteneffizienz das Hauptargument für das Fahrrad im Wirtschaftsverkehr darstellt?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Grundsätzlich stimme ich dem zu. Ähnliche Diskussionen werden im Bereich der Elektromobilität im Bereich Automobil geführt. Möglicherweise fördert der Wirtschaftsverkehr in den Städten die Elektromobilität insgesamt. Möglicherweise ist es attraktiver, die Kurierexpresspaketdienstleister per Fahrrad zu elektrifizieren als per Lastwagen. Neben dem geringeren Anschaffungspreis der Fahrräder im Vergleich zu einem Lastkraftwagen spricht auch der ökonomische Vorteil einer schnelleren Zulieferung für das elektrifizierte Fahrrad. Kostenintensive Staus werden aufgrund eines flexiblen, digital unterstützten Routings logistisch optimiert. Hinzu kommen die indirekten ökonomischen Vorteile des Fahrrades für Kommunen und Unternehmen, indem die Infrastrukturkosten für das Fahrrad im Vergleich geringer sind. Unter-

suchungen aus Kopenhagen belegen: Jeder gefahrene Kilometer per Rad bringt 16 Cent, jeder gefahrene Kilometer mit dem Kfz kostet 15 Cent. Der Einzelhandel profitiert davon, dass die Kundschaft, die per Rad kommt, öfter einkauft. Die politische Unterstützung dieser Entwicklung, z. B. durch infrastrukturelle Rahmenbedingungen, ist Voraussetzung für diese positive Entwicklung.

In welchen Wirtschaftsbereichen sehen Sie zusätzlich zur Logistikbranche das Fahrrad als Verkehrsmittel der Zukunft?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Meines Erachtens ist die Mischung der Verkehrsmittel je nach Rahmenbedingungen der Erfolgsfaktor. Weder mit dem Rad noch mit dem Kfz können alle Fahrten im urbanen oder ländlichen Raum optimal bewältigt werden. Intermodalität ist im Güterverkehr je nach Transportgut genauso sinnvoll wie im Personenverkehr. Das digitale Einkaufen, d. h. die Digitalisierung der Bestellvorgänge, bewirkt ein rasantes Wachstum im Bereich Expresspaketdienstleistungen in kleinen Mengen.



Die dritte These befasst sich mit den digitalen Instrumenten, d. h. Meldeplattformen, Apps, digitale Zählsysteme. Hier äußern einige Kongressteilnehmende Angst vor der überhand nehmenden Digitalisierung. Wie sehen Sie diese Entwicklung?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Meines Erachtens wird zu Recht Mobilität statt digitaler Kultur gefordert. Bei dem Streben nach einer effizienten Abwicklung der Verkehre und dem Bedarf ist die Frage nach dem Ursprung von Verkehr wichtig. Mobilität ist nicht nur der Weg von A nach B, sondern die Erreichbarkeit von Zielen. Das Verkehrsaufkommen wird maßgeblich beeinflusst von der Raum- und Siedlungspolitik. Die voranschreitende Digitalisierung lässt sich weder eindämmen noch kanalisieren. Wichtig ist, sie in verantwortungsvolle Bahnen zu lenken.

Im Bereich der Verknüpfung der Verkehrsträger unter Einbindung des Fahrrads können die digitalen Medien gute Dienste leisten. Gleichzeitig gilt es, verantwortungsvoll mit den Themen Big Data, lückenlose Erfassung von Daten, Datengenerierung, Ressourcen, Störungsanfälligkeit umzugehen. Die Optimierung von Flüssen eines einzelnen Verkehrsmittels muss stets im Kontext mit den übrigen Verkehrsmitteln gesehen werden. Sogenannte Rebound- und Wachstumseffekte müssen kontrolliert werden.



Die größte Zustimmung der Kongressteilnehmenden fand das Thema elektrisch unterstützter Fahrräder. Wo sehen Sie das größte Potenzial?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Die technologische Dynamik, die durch die Elektrifizierung des Fahrrades erzielt wird,

führt sowohl zu einer demografischen als auch geographischen Ausweitung der Nutzergruppen und bedeutet einen großen Benefit für das Thema Radkultur insgesamt. Mit den aufkommenden Bedenken, z. B. aufgrund der höheren Verkehrsgeschwindigkeit, muss aktiv umgegangen werden. Gerade für die ländlichen Regionen birgt das elektrifizierte Fahrrad großes Potenzial.

Im Bereich des Gesundheitswesens wird das sogenannte Self-Tracking zunehmend an Bedeutung gewinnen: Menschen, die nachweisen können, dass sie sich im Alltag viel bewegen, werden reduzierte Versicherungsbeiträge zahlen. Daher werden die Menschen sich ungeachtet der voranschreitenden Elektrifizierung auch zukünftig im Alltag weiterhin maximal bewegen wollen, um Geld zu sparen. Wenn die Elektrifizierung andererseits dazu beiträgt, dass ältere Menschen, die sich sonst gar nicht bewegen würden, wieder Rad fahren, so spricht das für die Elektrifizierung.

Teil 2: Erweiterte Diskussionsrunde:
Jessy Wellmer im Gespräch mit Dr. Veit Steinle, Staatssekretärin Katrin Lange, Prof. Dr. Stephan Rammler, Reiner Nagel und Andrea Reidl

Herr Dr. Steinle, das Bundesministerium hat den Nationalen Radverkehrsplan 2020, das Strategiepapier der Radverkehrsförderung, herausgegeben. Für welche Bereiche werden darin die größten Zukunftschancen prognostiziert?

Dr. Veit Steinle: Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 wollen wir den Radverkehr als ganzheitliches System fördern und die Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessern. Konkret sehen wir die Chancen des Radverkehrs in unterschiedlichen Bereichen, z. B. im Bereich des Wirtschaftsverkehrs. Das Fahrrad kann vor allem in der Logistikbranche zukünftig eine noch stärkere Rolle spielen. Durch den Einsatz von Pedelecs und neu entwickelten Sammel- und Verteilkonzepten können vermehrt Logistikaufgaben mit dem Fahrrad abwickelt werden.

Aber auch im Alltags- und Freizeitverkehr wird das Fahrrad – beispielsweise von Familien – selbstverständlicher und selbstbewusster genutzt. Diesen Trend wollen wir unterstützen.

Die voranschreitende Elektrifizierung des Fahrrades bringt vor allem ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wieder auf das Fahrrad. Wichtig ist, dass dieser Entwicklung in den neuen Wohnquartieren von Anfang an in Form entsprechender Serviceelemente, wie z. B. Fahrradabstellanlagen, Rechnung getragen wird. Gleiches gilt für komfortable Rahmenbedingungen an Verknüpfungspunkten der Verkehrsmittel, wie z. B. an Haltepunkten und Bahnhöfen.

Die Potenziale des Umweltverbundes werden noch längst nicht ausgeschöpft. Durch eine verbesserte Verknüpfung von Rad, Bus und Bahn könnten alle Verkehrsmittel profitieren.



Herr Nagel, welche städtebaulichen Entwicklungen waren und sind Ihrer Ansicht nach zuträglich und welche sind es nicht?

Reiner Nagel: Betrachtet man rückblickend die Entwicklung der letzten Jahre, so ist die Renaissance der Städte ein wichtiger Faktor. Das Leben in Städten wird erstrebenswert und attraktiver, der soziale Raum gewinnt an Bedeutung, die Nachfrage nach Nahraummobilität steigt. Diese Entwicklung wird gefördert durch die Verkehrspolitik, z. B. durch die Entwicklung und Akzeptanz neuer infrastruktureller Sicherungselemente für den Radverkehr als auch das Umdenken im Bereich Stellplatzverordnung.

Unter dem Oberbegriff „Shared policies“ lässt sich die Neuaufteilung der Flächen im Straßenraum zusammenfassen, von der auch der Radverkehr profitiert. Allerdings sind auch entgegengesetzte Trends zu beobachten: Im Wohnungsbau wurden im vergangenen Jahr in Deutschland

240.000 Wohnungen neu gebaut, davon aber mehr als 50 % in Form von Einfamilienhäusern außerhalb der Stadt.

Diese Entwicklung fördert aufgrund teilweise noch fehlender Radverkehrsinfrastruktur oder aufgrund der subjektiv als weit empfundenen räumlichen Distanz den Besitz eines privaten Kfz. Ebenso spricht die desintegrierte Handelsfunktion der Einkaufszentren auf der sogenannten grünen Wiese mit großen Stellplatzflächen für Kfz und unterrepräsentierten Fahrradparkmöglichkeiten für eine Nutzung des privaten Kfz.



Im Themenkomplex der Richt- und Regelgeschwindigkeit in den Städten müssen wir umdenken und die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren. Das würde neben dem Effekt der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Neuaufteilung des Straßenraumes ermöglichen. Der Straßenraum gewinnt dann an Attraktivität und so auch das Rad fahren und zu Fuß gehen.

Frau Lange, in Brandenburg steht der Radverkehr aufgrund des ländlich strukturierten Raumes vor ganz besonderen Herausforderungen. Wie fördern Sie den Radverkehr?

Katrin Lange: Unsere Herangehensweisen sind unterschiedlich. Im Berliner Umland existiert im dicht besiedelten Bereich ein sehr gut ausgebautes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs. Hier sind an den Verknüpfungspunkten, wie z. B. Bahnhöfen, komfortable Parkmöglichkeiten für den Radverkehr wichtig. Im ländlichen Raum bedient der öffentliche Verkehr überwiegend den Schulverkehr. Hier sind vor allem sichere Radverkehrsanlagen erforderlich, um das Radfahren vor allem für Kinder und Jugendliche, die mit dem Rad ihre sozialen Kontakte pflegen, sicher zu

gestalten. Hier wurden bereits Radverkehrsanlagen in umfangreichem Maße gebaut und müssen nun durch die Bau- lastträger instand gehalten werden. Um die Kommunen zu unterstützen haben wir verschiedene Förderprogramme initiiert und beispielweise einen Stadt-Umland-Wettbewerb ausgelobt, in dem integrierte Mobilitätskonzepte gefördert werden.

Frau Reidl, als freie Journalistin bilden Sie sich ihre eigene Meinung und begleiten die Entwicklung von außen in Ihrem Blog. Wie stehen Sie zu diesen Äußerungen? Wie erleben Sie diesen Kongress?

Andrea Reidl: Ich nehme ganz viele interessante Beispiele von diesem Kongress mit. Meines Erachtens wird in Deutschland Rad gefahren, weil man gerne Rad fährt und gut auf dem Rad vorankommt. Im internationalen Ausland wird Radverkehr viel größer gedacht, wie z. B. das Fahrradverleihsystem in Paris. In Deutschland wünsche ich mir mehr Mut in der Radverkehrsförderung.



Welche Trends beobachten Sie in Ihrem Blog derzeit?

Andrea Reidl: Das vernetzte Rad, das über eine Bedieneinheit sämtliche Funktionen am Rad steuert und Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln bereitstellt, wird kommen. Aber nicht alle Menschen sind technikaffin und wollen so fahren. Für eine andere fahrradaffine Gruppe sind technische Funktionalitäten wichtig, wie z. B. der unplattbare Reifen oder Innovationen im Bereich der Lichtanlagen.

Herr Prof. Dr. Rammler, worauf müssen sich Ihrer Einschätzung nach Kommunen in Bezug auf das Anforderungsprofil der Nutzer durch digitale Möglichkeiten einstellen?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Die zunehmende Digitalisierung muss meines Erachtens Teil des Groß-Denkens in der Radverkehrsförderung sein. Freies WLAN im öffentlichen Verkehrsraum gehört dazu. Hier, wie auch im Gesundheitswesen, wird die Digitalisierung ganz sicher an Bedeutung gewinnen.

Herr Dr. Steinle, wie plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Bereiche Digitales und Verkehr in der Radverkehrsförderung zukünftig zu verknüpfen?

Dr. Veit Steinle: Wir haben gesehen, dass Smartphones wesentlich zum Erfolg des Carsharing beigetragen haben. Im Radverkehr sehen wir natürlich ähnliche Potenziale. Durch Apps kann das Zusammenspiel der Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich optimiert werden, z. B. wenn Fahrradverleihstationen an Bahnhöfen als Mobilitätsvariante integriert werden. Beispielsweise haben wir in Westmecklenburg über drei Jahre die Verknüpfung von Elektrobussen und Pedelec erfolgreich gefördert.

Auch das elektronische Ticketing baut Nutzungshemmnisse ab. Mit Hilfe von Routing-Apps können die Bedürfnisse des Radfahrers bzw. der Radfahlerin deutlich leichter berücksichtigt werden – möchte man die schnellste oder die sicherste Route etc. Digitale Instrumente helfen auch dabei, mehr Daten über den Radverkehr zu sammeln, d. h. wir wissen dadurch, welche Strecken von Radfahrern bevorzugt und welche gemieden werden.

Aufgrund der demografischen Entwicklung und der geringen Siedlungsdichte im ländlichen Raum arbeiten wir gemeinsam mit Ländern und Kommunen an der Vernetzung.



Frau Lange, wie planen Sie, Radverkehr im ländlichen Raum mit Hilfe digitaler Instrumente zu fördern?

Katrin Lange: Die Breitbandinitiative des Bundes ist von grundlegender Bedeutung, um Dienste über Applikationen attraktiv anzubieten. In vielen Kommunen und an kleineren Bahnhöfen gibt es keine Fahrkartenschalter mehr. Ein attraktiver öffentlicher Verkehr erfordert attraktive digitale Dienste.



Herr Nagel, denken Sie, dass durch verbesserte Vernetzung und mehr Interaktion über soziale Medien der ländliche Raum für junge Menschen in Bezug auf Wohnen und Arbeiten an Attraktivität gewinnen kann? Wie sieht aus Ihrer Sicht der fahrradfreundliche urbane oder ländliche Siedlungsbereich der Zukunft aus?

Reiner Nagel: Insbesondere für die sogenannten „Digital Natives“ kann das einen entscheidenden Mehrwert darstellen. Ich weise aber darauf hin, dass Verlässlichkeit eine Schwachstelle der digitalen Welt darstellen kann. Selbst nach 150 Jahren erfolgreicher Radfahrgeschichte funktioniert das Fahrrad als Verkehrsmittel immer noch in Bezug auf unseren motorischen Bewegungsablauf. Das Smart Phone am Lenker ist nicht zwingend. Ich kann ebenso die gebaute Umwelt, die Städte und Gemeinden auf mich wirken lassen und genießen, dass ich direkten Einfluss habe. Diese Unmittelbarkeit möchte ich mir nicht durch Digitalisierung nehmen lassen. Meines Erachtens sollten wir Komplexität reduzieren und uns des eigentlichen Vorteils des Radfahrens, direkt mobil zu sein, wieder bewusst werden.

Die Zukunft ist draußen. Wir müssen die Städte von den Menschen aus denken und so die Qualität der gebauten Lebensräume auf uns wirken lassen.

Herr Dr. Steinle, wie sieht Ihre Vision für den Radverkehr aus?

Dr. Veit Steinle: Die Vernetzung ist meines Erachtens unsere Zukunftsaufgabe. Es geht nicht darum, Verkehrsmittel zu ersetzen, sondern sie intelligent dort zu nutzen, wo es sinnvoll ist. Die komfortable Vernetzung der Verkehrsmittel je nach Weg und Anlass ist dabei von großer Bedeutung für die Attraktivität des intermodalen Gesamtverkehrsangebotes. Die Jugend bewegt sich mit und nutzt das Verkehrsmittel, das sie nutzen möchte und das ihr zur Verfügung steht. Nutzen statt besitzen trifft auch auf den privaten Pkw zu.

Herr Prof. Dr. Rammler, wie sieht aus Ihrer Sicht ein Best-Case-/Worst-Case-Szenario für die Zukunft in Bezug auf den Radverkehr aus?

Prof. Dr. Stephan Rammler: Meines Erachtens wird sich Radverkehr unter reinen Marktbedingungen nicht wünschenswert entwickeln. Mehr als 150 Jahre wurde das automobilen System aus damals guten Gründen gefördert. Die Macht der Anfänge über die Zukunft ist groß. Ein Paradigmenwechsel erfordert entsprechende Push & Pull-Effekte. Radverkehrsförderung erfordert gezielte Anreize für mehr Radverkehr und weniger eine Anpassung des automobilen Systems auf die Belange des Radverkehrs. Diese Anreize müssen z. B. durch eine veränderte Verteilung der Ressourcen gesetzt werden. Des Weiteren müssen mögliche Verlagerungseffekte, sogenannte Rebound-Effekte, berücksichtigt und entsprechend gelenkt werden.

Ich bedanke mich herzlich bei den Diskutanten des Abschlusspodiums für diese interessante und engagierte Diskussion und dafür, dass sie sich die Zeit genommen haben, uns an ihren Perspektiven teilhaben zu lassen.



Gründungsakt „AGFK des Landes Brandenburg“

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB) wurde im Rahmen des 4. Nationalen Radverkehrskongresses am 19. Mai 2015 unter der Schirmherrschaft von Kathrin Schneider, Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, gegründet.

„Wir freuen uns über die neue Form der kommunalen Zusammenarbeit. Die Kommunen und Landkreise stehen oft vor ähnlichen Herausforderungen, die sie gemeinsam besser meistern können als allein. Wir hoffen auf neue Ideen und gute Praxisbeispiele wie Radverkehr noch attraktiver gemacht werden kann. So wie kaum ein anderer Verkehrsträger, trägt der Radverkehr zur Nachhaltigkeit bei. Gleichzeitig ist der Radtourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor im Land geworden. Dies weiter zu fördern, ist eines unserer wichtigsten Anliegen“, sagte Verkehrsstaatssekretärin Katrin Lange



Die 13 Gründungsmitglieder (Landkreis Dahme-Spreewald, Landkreis Märkisch-Oderland, Landkreis Potsdam-Mittelmark, Landkreis Teltow-Fläming sowie Stadt Brandenburg an der Havel, Stadt Frankfurt (Oder), Stadt Potsdam, Stadt Eberswalde, Stadt Luckenwalde, Stadt Neuruppin, Stadt Oranienburg, Stadt Perleberg und Stadt Treuenbrietzen) haben sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehr in den Brandenburger Kommunen zu fördern und wesentlich zu verbessern, denn er leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität sowie für Tourismus, Gesundheit, Umwelt und Wirtschaft in Brandenburg. Der Radverkehr soll integrierter Bestandteil kommunaler Verkehrspolitik und nachhaltiger Mobilität im Land Brandenburg werden.



„Diese Arbeitsgemeinschaft fußt auf einer Beschlussfassung des Landtages in Brandenburg: Wir wollen uns gemeinsam der Förderung des Radverkehrs noch fundierter annehmen als bisher. Diese Willensbekundung heißt auch,

dass wir bereit sind, sie tatkräftig umzusetzen und fort zu schreiben. Ich freue mich sehr, diesen Prozess von Anfang an mitgestalten zu dürfen.“ sagte Stephan Loge, Landrat des Landkreises Dahme-Spreewald. Die AGFK BB soll die Kommunen in Sachfragen unterstützen und konkrete Initiativen und Handlungsempfehlungen einbringen.



Die Vernetzung innerhalb der AGFK BB wird dazu beitragen, die Kommunen zu motivieren, mit eigenen Initiativen und gemeinsamen Aktionen der Mitglieder die Bedingungen für den Radverkehr in Brandenburg nachhaltig zu verbessern. Durch das Lernen von gegenseitigen Erfahrungen

und die Bündelung ihrer Kräfte im Rahmen einer engen Zusammenarbeit können die Kommunen mehr erreichen und so für eine bessere Lebensqualität der Bürger sorgen.



Die AGFK BB erhielt vom Land Brandenburg eine Anschubfinanzierung in Höhe von 136.000 Euro. Darüber sollen erste Projekte, wie z. B. zentrale Broschüren entwickelt werden, die von den Mitgliedskommunen vor Ort eingesetzt werden können.



Kongressbegleitende Ausstellung

Kongressbegleitend präsentierten folgende Ausrichter und Veranstalter ihre Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs:

- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- Umweltbundesamt,
- Land Brandenburg,
- Landeshauptstadt Potsdam

Bundesländer:

- Baden-Württemberg,
- Bayern,
- Berlin,
- Bremen,
- Hamburg,
- Niedersachsen,
- Nordrhein-Westfalen,
- Rheinland-Pfalz,
- Sachsen-Anhalt,

- Schleswig-Holstein,
- Thüringen

Verbände:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.,
- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH,
- Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.,
- Deutsche Verkehrswacht e. V.,
- Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.,
- fairkehr GmbH,
- Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit GmbH,
- Verbund Service und Fahrrad e. V.,
- Verkehrsclub Deutschland e. V.,
- Zweirad-Industrie-Verband e. V.



Verabschiedung

Norbert Barthle MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Sehr geehrte Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

zwei spannende Kongresstage liegen hinter uns. An diesen zwei Tagen wurde das Motto des 4. Nationalen Radverkehrskongresses „verbinden – vernetzen – verknüpfen“ in seiner gesamten Bandbreite diskutiert. Wir haben viel Neues über Radverkehrsprojekte aus dem Inland und Ausland gehört. Wir haben uns über Projekte aus der Forschung und der Praxis, über Erfolge und Erfahrungen ausgetauscht.



Mehr als 650 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben sich hier in der Schiffbauergasse in Potsdam eingefunden und so die Teilnehmerzahlen der vorangegangenen Kongresse nochmals übertroffen. Ich darf mich bei Ihnen ganz herzlich für Ihr Kommen und Ihr Mitwirken bedanken.

Erfahrungen aus Metropolen wie London, Paris, New York oder Kopenhagen sind sicherlich nicht eins zu eins vergleichbar mit deutschen Städten. Aber es sind oft eindrucksvolle Vorbilder der Radverkehrsförderung und ich hoffe, dass Sie aus den Berichten Inspiration und Motivation für Ihr tägliches Engagement zur Förderung des Radverkehrs mitnehmen können.

In den acht Foren wurde unter anderem die Wichtigkeit der Verknüpfung von Radverkehrspolitik und Raumplanung betont. Dies ist auch in der abschließenden Diskussion thematisiert und mit den Potenzialen, die technische Innovationen, wie die Digitalisierung und die Elektrifizierung für die Radverkehrsförderung bedeuten, verknüpft worden.

Ein Höhepunkt des gestrigen Abends war die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises 2015. Ich will an der Stelle noch einmal allen Gewinnern meinen herzlichen Glückwunsch aussprechen. Wer neue Ideen fördern will, der muss sich aus alten Denkstrukturen herausbewegen.

Ein weiteres Wort des Dankes richte ich an unsere Moderatorin, Frau Jessy Wellmer. Sie hat mit großem Geschick, großer Professionalität, Charme und Esprit durch die beiden Kongresstage geführt.

Ich richte meinen Dank auch an die Stadt Potsdam und das Land Brandenburg als professionelle und äußerst freundliche Gastgeber dieses Kongresses.

Der 5. Nationale Radverkehrskongress wird im Jahre 2017 stattfinden. Das Jahr 2017 ist auch ein besonderer Geburtstag für das Fahrrad: Die erste Laufmaschine, der Vorläufer des Fahrrades, wurde vor 200 Jahren in der Stadt Mannheim erfunden. Die Stadt Mannheim wird Ausrichterin des 5. Nationalen Radverkehrskongresses sein, und ich gratuliere dazu Herrn Bürgermeister Lothar Quast ganz herzlich.

Ich wünsche 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 hoffe, möglichst viele und noch mehr von Ihnen in Mannheim wiedersehen zu dürfen.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine gute Heimreise.

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, Bau und Reaktorsicherheit – www.bmub.bund.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – www.bmvi.de

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie – www.bmwi.de

Bundesstiftung Baukultur – www.bundesstiftung-baukultur.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.rueksicht-im-strassenverkehr.de

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

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg – www.mil.brandenburg.de

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

Nationale Stadtentwicklungspolitik – www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

Nationaler Radverkehrsplan – www.nationaler-radverkehrsplan.de

Nationaler Radverkehrskongress – www.nationaler-radverkehrskongress.de

Stadt Potsdam – www.potsdam.de

Umweltbundesamt – www.umweltbundesamt.de

Unfallforschung der Versicherer – www.udv.de

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
www.bmvi.de

Stand

Januar 2016

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat Z 32, Hausdruckerei

Redaktion und Gestaltung

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)
Deliusstraße 2
52064 Aachen
www.svk-kaulen.de

Foto-/Bildnachweis

Seite 55: © Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen
Seite 59 (unten rechts): © Alex la Tona
Sonstige Aufnahmen: © Deckbar Photographie

Nachdruck und Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

