

SOUND OF CYCLING

VELO-CITY
VIENNA 2013
KONFERENZ
MAGAZIN

URBAN CYCLING CULTURES





© istock.com

VORWORT



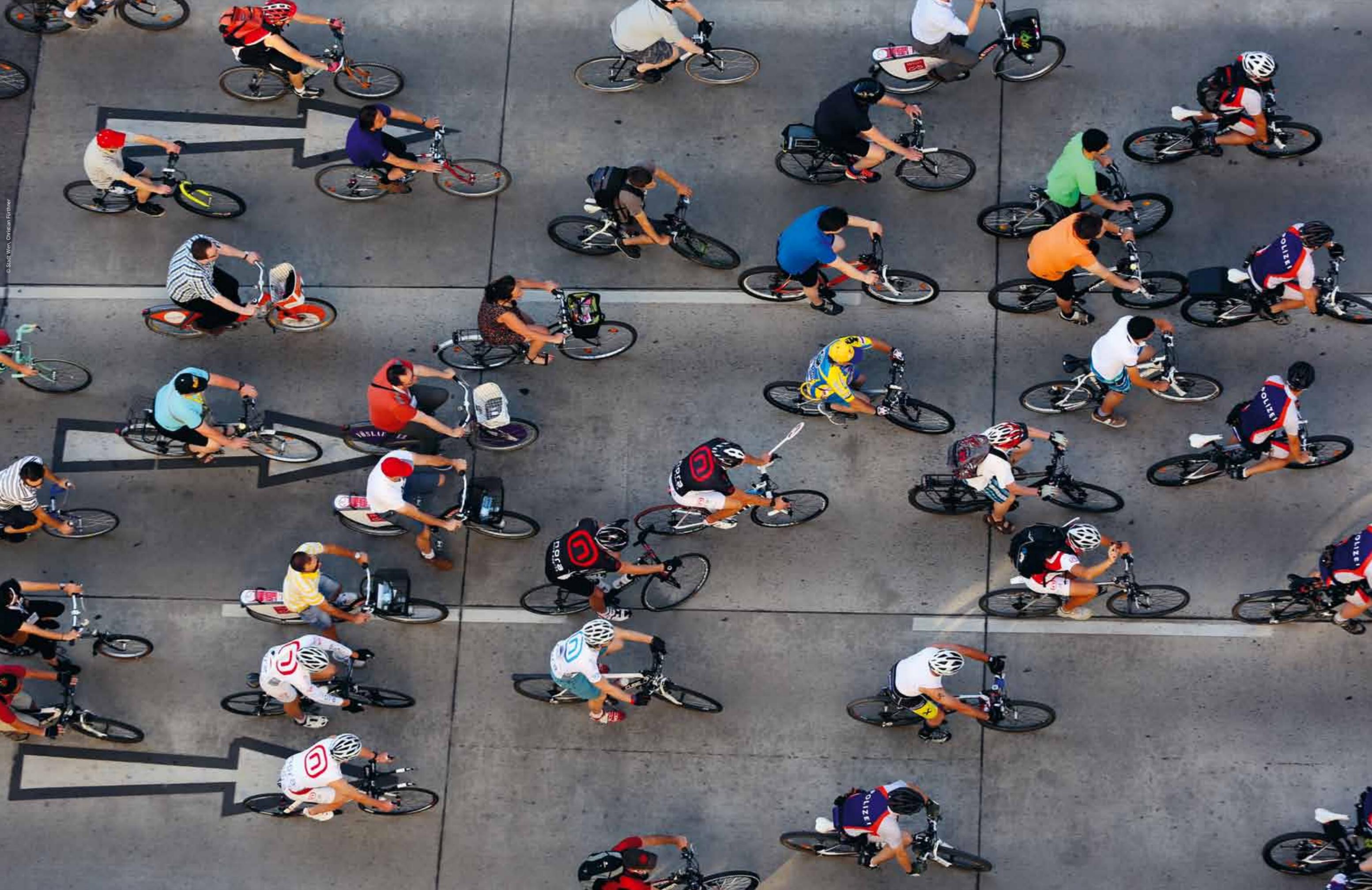
Fachkonferenzen wie die Velo-city sind eine gute Gelegenheit, um zwei für die Politik sehr wichtige Dinge zu tun: zum einen den Blick in die fernere Zukunft zu richten und neue Trends zu erkennen, zum anderen den Blick über den Tellerrand auf andere Städte und Länder zu lenken, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen wie etwa Wien. Die Velo-city war für Wien aber noch viel mehr. Die Konferenz hat dazu geführt, dass das Thema Fahrrad wohl das verkehrspolitische Thema ist, das in diesem Jahr am breitesten öffentlich diskutiert wird. Und die Velo-city hat die Radwoche ausgelöst, an der viele Tausend Wienerinnen und Wiener teilgenommen haben.

Die Velo-city 2013 ist ein tiefgründiger Wissensfundus, aus dem die Stadt Wien schöpfen kann.

Es gibt wohl kaum eine Wienerin, einen Wiener, die bzw. der nicht von der Radwoche gehört oder gelesen hat. Ein Höhepunkt war sicher der RadCorso, bei dem weit über 4.000 Menschen mitgeradelt sind und die Rundfahrt entlang der Wiener Ringstraße und über die Reichsbrücke genossen haben. Inhaltlich stellt die Velo-city 2013 für Wien einen tiefgründigen Wissensfundus dar, aus dem die Stadt nun für das Ziel, bis 2015 den Radanteil zu verdop-

peln, schöpfen kann. Erfreulich: Die ExpertInnen der Konferenz bestätigten den bisherigen Weg Wiens, die Fahrradinfrastruktur weiter zu verbessern und mit Kampagnen die Bewusstseinsbildung zu fördern. Diesen Weg wollen wir weitergehen und noch gezielter Menschen dazu motivieren, das Rad als Fortbewegungsmittel für sich zu entdecken. Eine Zielgruppe liegt mir dabei besonders am Herzen: Wenn wir es schaffen, dass immer mehr Kinder schon früh das Radfahren erlernen, dann müssen wir uns über den zukünftigen Radverkehrsanteil der Stadt keine Sorgen machen. Denn wer schon als Kind gerne Rad gefahren ist, der wird das auch im Erwachsenenalter tun. Die Velo-city 2013 in Wien war ein beachtlicher Erfolg. Sie war die größte Fahrradkonferenz, die jemals stattgefunden hat. In diesem Sinne ist die Velo-city für Wien ein Auftrag, noch mehr zu verbessern – nicht nur für den Radverkehr, sondern für alle Arten der umweltfreundlichen Mobilität.

Maria Vassilakou
*Vizebürgermeisterin der Stadt Wien
Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung*



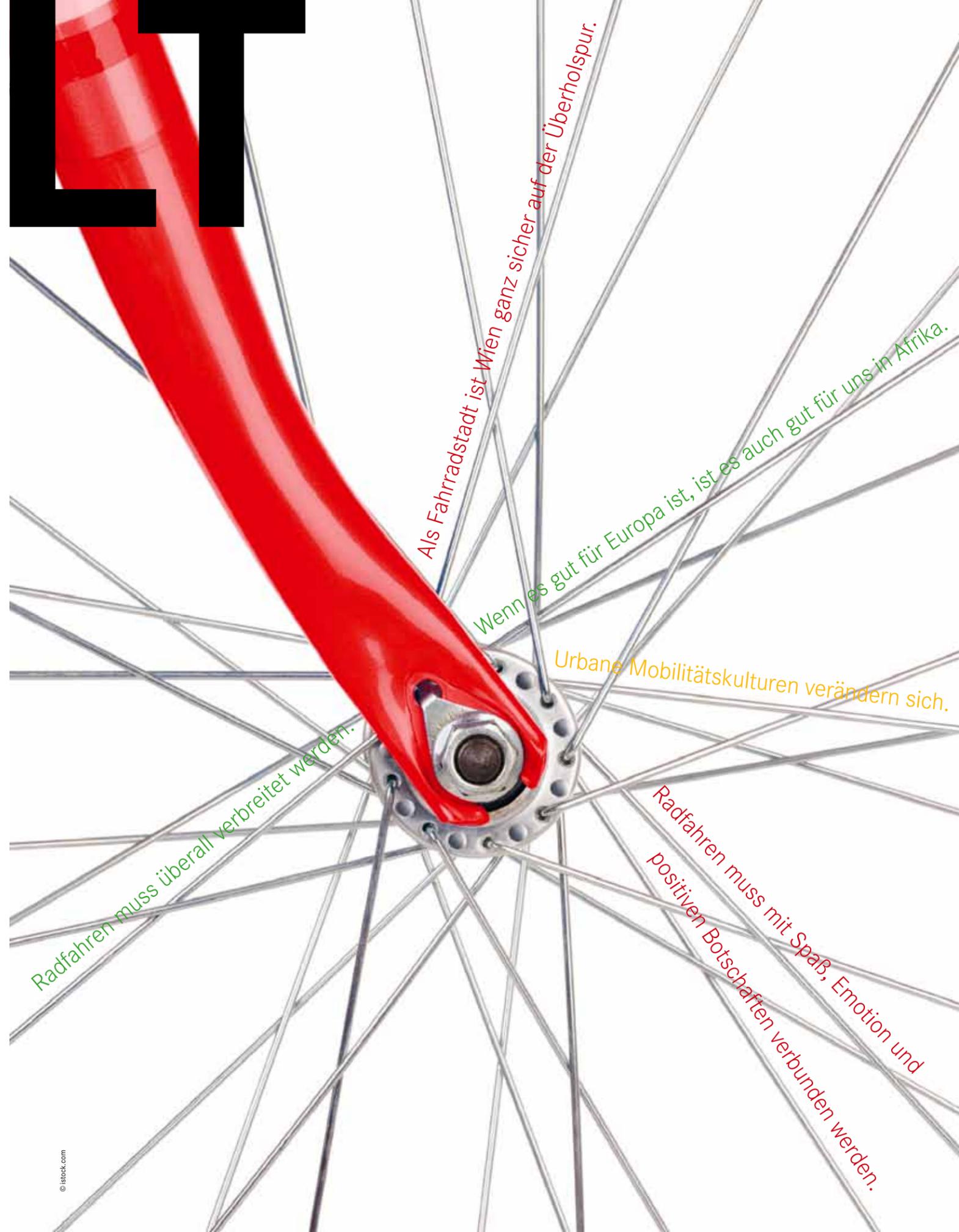
INHALT



Vorwort	3	Rock 'n' Roll Shkodra	74
Ein Prolog zur Velo-city 2013	8	Volunteers of Cycling Academy	76
Wie klingt Radfahren?	10	Der Supertrick von Cycle Chic	78
Planen wir menschengerechte statt autogerechte Städte!	14	Wien – eine Stadt auf der Überholspur	81
Die Velo-city Welt	18	Danzig denkt ganzheitlich	82
Radfahren in Zahlen	20	Cycling Economy 2.0	
Ärger im Paradies	22	Radfahren und Menschenrechte	86
Groningen will mehr	26	Radfahren – gut für Gesundheit und Wirtschaft	88
Von der Saat zum Wald.		Mein Arzt verschrieb mir Fahrradfahren!	92
Radkultur(r)evolution in Wien	28	Inspirierender Workshop des ECF-Netzwerks	
Es ist so weit: Wir haben uns getraut	30	Cities for Cyclists	94
Fahrrad und Öffis: Spitzenplatz für beide?	34	Österreichs ForscherInnen fördern das Netzwerk Scientists for Cycling	95

Moderne Städte bereiten sich auf die postfossile Ära vor. Nichts ist heute notwendiger als den Radverkehr zu stärken.

Smile!	37	E-Bikes	96
Wir nehmen, was wir kriegen können!	38	Das Gegenteil von gut ist gut gemeint	98
Moskaus Fahrradoffensive	41	Warum wir uns vor den falschen Dingen fürchten	102
Platz haben wir genug!	42	Frocks on Bikes – Radeln mit Stil	104
Wie bringt man PendlerInnen aufs Rad?	44	Sogar Bruce Willis fährt Rad!	106
San Francisco mal drei	46	Eine mächtige Stimme aus Uganda	108
Fahrradkampagnen mit Erfolgsgarantie!	48	Mein Fahrrad hat's gemütlich!	112
Versteckte Botschaften	53	Garagen jetzt auch für Drahtesel!	114
Öko-Helden, runter vom Sattel!	55	Adelaide ist bereit	116
Überzeugt und konvertiert	56	Fahrradspaß für alle: Wiener Radwoche	120
Radfahrer sind die besseren Kunden	60	Bike Yoga	122
Ein Leuchten am Himmel	62	Wie Sie Ihren neuen Radpartner finden	124
Peking – Königreich des Fahrrads 2.0	64	Interviews mit KonferenzbesucherInnen	125
Sonderfall Japan	66	Die Wiener Velo-city 2013 – ein Rückblick	128
Die feinste Wiener Fahrradselektion	71	Impressum	130
Verdoppeln wir das Radfahren in Europa!	72		



Als Fahrradstadt ist Wien ganz sicher auf der Überholspur.

Wenn es gut für Europa ist, ist es auch gut für uns in Afrika.

Urbane Mobilitätskulturen verändern sich.

Radfahren muss überall verbreitet werden.

Radfahren muss mit Spaß, Emotion und positiven Botschaften verbunden werden.



EIN PROLOG ZUR VELO-CITY 2013

Als ich vor mehr als zwei Jahren den Auftrag von Frau Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou bekam, die Bewerbung der Stadt Wien zur Ausrichtung der Velo-city-Konferenz 2013 vorzubereiten und im Falle eines Zuschlags organisatorisch umzusetzen, habe ich mir vorgenommen, die „beste Velo-city ever“ zu gestalten. Monate nach der Konferenz bin ich mir sicher, dieses Ziel jedenfalls in quantitativer Hinsicht erreicht zu haben, und viele persönliche Anschreiben geben mir mittlerweile die Gewissheit, auch qualitativ eine Benchmark für zukünftige Konferenzen gesetzt zu haben. Dies war mir natürlich nicht als Einzelperson möglich, sondern nur mit einem engagierten und innovativen Team, das die Bereiche Programmgestaltung (Andrea Weninger, Rosinak & Partner), Demonstrationsvorhaben (Michael Szeiler, Rosinak & Partner), nationale wie internationale Public Relations (Wolfgang Gerlich, Plan-Sinn), Expo und Events (Martin Friedl, Event Company) und Kongressorganisation (Tatijan Vukasinovic, Stadt Wien Marketing), hervorragend abgedeckt hat.

Einige Punkte sind mir in der Nachschau besonders wichtig gewesen, da sie ganz wesentlich zum Erfolg beigetragen haben. So waren die inhaltliche Programmgestaltung, die Auswahl und die Betreuung der Vortragenden, viele interaktive Konferenzformate und der hohe Level der präsentierten Inhalte wichtige Grundlagen für den Erfolg der Konferenz. Insbesondere das Format „Speed Dating“ war ein lebhafter und die Kommunikation fördernder Programmpart.

Dass es im Zuge des Cycling Visionaries Awards und der damit verbundenen Social-Sponsoring-Leistungen gelungen ist, vielen jungen und engagierten Personen aus der ganzen Welt den Kongressbesuch zu ermöglichen und somit die Konferenz bunter zu gestalten, freut mich besonders.

Der Versuch der Stadt Wien, VertreterInnen der Kreativwirtschaft, Kulturschaffende und WissenschaftlerInnen aus ganz Österreich mit dem Thema Fahrradfahren zu konfrontieren und in verschiedenen Formen zur Mitarbeit einzuladen, war ein wesentliches Bestreben und wurde aufgrund einer hohen Anzahl von TeilnehmerInnen und EinreicherInnen bzw. Aktivitäten auf qualitativ sehr gutem Niveau überdurchschnittlich erfüllt.

Die hohe Anzahl politischer Entscheidungsträger wie MinisterInnen, Regionspräsidenten, BürgermeisterInnen und VizebürgermeisterInnen ermöglichte es, einen Erfahrungsaustausch auf höchster Ebene stattfinden zu lassen, der auch in Form eines Memorandums nachhaltig festgehalten wurde.

Einer der wichtigsten Aspekte war ohne Zweifel, die internationale Konferenz mit vielen Side Events auch für die lokale Bevölkerung erlebbar zu machen. Durch das Fahrradpicknick, die Fahrradmodeschau „Velo-Style“, den mit 4.200 TeilnehmerInnen bei prachtvollem Wetter geführten RadCorso mit anschließender Kaiser-schmarrenparty, die Eröffnung der Designausstellung „Tour du Monde“ im Museum für angewandte Kunst, die Fahrradfilmnächte und den Familienradausflug in das neue Stadtentwicklungsgebiet aspern Die Seestadt Wiens, die Radarena vor dem Wiener Rathaus mit dem Zehn-Jahres-Fest von Citybike und durch ein internationales Radpoloturnier war es möglich, viele Wienerinnen und Wiener positiv mit dem Thema Fahrrad zu konfrontieren.

Mit etwa 1.400 TeilnehmerInnen, über 330 Vortragenden aus 47 Ländern, einem ausgebuchten Ausstellungsareal mit über 50 Ausstellern und mehr als 160 JournalistInnen wurden alle bisherigen Velo-city-Konferenzen übertroffen. Ein weiterer positiver Aspekt ist

die Tatsache, dass das vorgesehene Budget eingehalten und sogar leicht unterschritten werden konnte.

Die Zusammenarbeit mit der European Cyclists' Federation ECF, vertreten durch den Präsidenten Manfred Neun und die Verantwortlichen für die Velo-city Serie Bernhard Ensink und Raimund Stabauer, gestaltete sich problemlos und wechselseitig befruchtend. Insbesondere die beiden Formate Scientists for Cycling und Cities for Cyclists waren gut besuchte Pre-Conference-Aktivitäten.

In dem Ihnen nun vorliegenden umfassend gestalteten Konferenzmagazin sind einerseits wesentliche inhaltliche Erkenntnisse dargestellt und andererseits die vielfältigen Side Events bildlich und journalistisch aufbereitet.

Abschließend möchte ich allen TeilnehmerInnen für ihre aktive Mitarbeit danken, im Besonderen natürlich auch den Hauptsponsoren und KooperationspartnerInnen der Stadt Wien für die Zurverfügungstellung außerordentlicher Konferenzräume und eines entsprechenden Budgets sowie der ECF für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und Unterstützung. Den VeranstalterInnen der nächsten Velo-city Global 2014 in Adelaide wünsche ich alles Gute und eine erfolgreiche Konferenz.

Wolfgang Dvorak
Konferenzdirektor Velo-city Wien 2013



WIE RADFAHREN? KLINGT

Text: Frauke Behrendt

Oft loben wir das Radfahren als stille Verkehrsart. Allerdings steht diese Stille im Gegensatz zum Umgebungslärm einer Stadt, die vor allem durch das Dröhnen der Kraftfahrzeuge dominiert wird. Welche Schallstrategien gilt es hier zu entdecken? Wie kann das Radfahren in das zukünftige akustische Design städtischer Räume einfließen?

DER HORNSTER WURDE VON YANNICK READ UND DER ENVIRONMENTAL TRANSPORT ASSOCIATION ENTWICKELT, UM DEM RADFAHREN EINE MÄCHTIGE STIMME ZU VERLEIHEN.

Radfahren wird häufig „zum Schweigen gebracht“. Der Radverkehr wird oftmals vergessen, und seine NutzerInnen werden im wahrsten Sinne des Wortes an den Rand gedrängt. Wie still und schallgedämpft sollte das Radfahren denn sein? Wie politisch ist es, Lärm zu machen, seine Stimme zu erheben, „Laut zu geben“? Wie können wir Platz für das Radfahren fordern – nicht nur im physischen Sinne, sondern auch in Bezug auf die Klanglandschaft der Stadt? Was ist das Potenzial für Klänge an der Schnittstelle von RadfahrerInnen, mobilen Medien und Stadtgestaltung? Welche Bandbreite gibt es für das Sounddesign von E-Bikes? Wie können wir unsere Fantasie und unsere Ohren für das Potenzial der urbanen „Beschallung“ durch das Fahrrad und die Fahrradkulturen öffnen?

Zwei Schlüsselstrategien haben sich als Reaktion auf die „Realität des Radfahrens“ in der Stadt als relativ geräuscharmer Aktivität inmitten der Kakophonie der motorisierten modernen Klanglandschaft herausgebildet. Die eine ist die Strategie des „In-sich-Hineinhörens“: Der Radfahrer oder die Radfahlerin blockt (in unterschiedlichem Ausmaß) die Geräusche der Außenwelt ab und ergänzt das Fahrerlebnis mittels einer privaten Klangkulisse (oft über Kopfhörer). Das kann die Konsumation von Musik mittels mobiler Geräte sein (Bull, 2007), oder es handelt sich um Sonic Augmented Reality (Behrendt 2012) für Fahrrad-Apps, sozusagen eine Strategie des In-sich-Hineinhörens. Die andere Strategie ist das „Sich-Hörenlassen“, also den Klang des Radfahrens so zu gestalten, dass er zur Klanglandschaft der Stadt beiträgt und dem Radfahren eine hörbare Stimme verschafft.

Wie klingt denn Radfahren?

Wir leben in einer visuellen Kultur, und der Diskurs in unserer Arbeitswelt und in den von uns gebrauchten

Bildern neigt zu „Perspektiven“, „Sichtweisen“ und „Bildschirmdarstellungen“. Die Menschen sind aber multisensorisch: Wir nehmen die Welt nicht nur durch unsere Augen wahr, sondern auch, indem wir sie hören, riechen, schmecken und fühlen. Zudem spüren wir Bewegung, Gleichgewicht, unsere körperliche Befindlichkeit, Zeit und vieles mehr. Wir haben fünf Sinne und setzen alle davon beim Radfahren ein. Aber die Diskussionen über Fahrradkultur, Stadtplanung, Produktgestaltung, Verkehrsplanung, Medienwissenschaft, Soziologie und zahlreiche andere Bereiche, die mit dem Radfahren zu tun haben, konzentrieren sich fast ausschließlich auf die visuelle Komponente. Ich möchte Sie bitten, Ihre Aufmerksamkeit von der visuellen auf die akustische Kultur zu lenken. In der Wissenschaft wird dieser Bereich oft als „Sound Studies“ bezeichnet. Sound Studies „untersuchen [...] die verschiedenen Arten, wie die Menschen die Welt der Klänge wahrnehmen, und wie Klänge und Töne in Kultur, Geschichte, Institutionen, Design, Architektur und Technologien eingebettet sind“ (Bull, 2013).

Schließen Sie für einen Moment die Augen ...

... und stellen Sie sich den Klang des Radfahrens vor. Was fällt Ihnen dazu ein? Die Klanglandschaft (Schafer, 1977) des Radfahrens umfasst Hintergrundgeräusche, wie etwa das Surren der Räder, den Wind, die Atmung, den Herzschlag, aber auch andere Umgebungsgeräusche, etwa Verkehrslärm – sozusagen den „Grundton“ des Radfahrens in der Stadt überhaupt. Vordergründige Geräusche sind die Fahrradklingel oder eine Autohupe, gleichzeitig radeln wir an „Geräuschmarken“ vorbei, etwa an den Glocken des Big Ben in London.

Das lauteste Fahrrad der Welt

Fahradklingeln und Hupen sind funktionale Geräusche, die andere VerkehrsteilnehmerInnen über die

Frauke Behrendt

leitet das britische Forschungsprojekt „Smart e-bikes“. Als Senior Lecturer in Media Studies an der Universität von Brighton umfassen ihre Forschungsinteressen digitale Kulturen, Sound Studies, Mobilität, Interaktionsdesign, nachhaltige Entwicklung und Smart Cities.

(sonst fast lautlose) Präsenz von RadfahrerInnen informieren. Der „Hornster“ – der Welt lautestes Fahrrad – spitzt diese Idee extrem zu: Mit einem hoch leistungsfähigen Drucklufthorn passt sich der Hornster der Klangkultur einer dominanten Verkehrsart, nämlich der Lkws, entsprechend an und versetzt diese in den Kontext einer sonst ausgegrenzten Art der Fortbewegung – nämlich des Fahrrads. Der Hornster macht unsere urbane Klanglandschaft durch noch mehr unangenehmen „Lärm“ noch lauter; damit wird ein wichtiges politisches Argument vorgebracht und dem Radfahren eine kräftige Stimme verliehen.

Dies ist eine recht individuelle Art, dem Fahrrad eine eigene Stimme zu geben. Seit Langem besteht aber auch eine gewisse Tradition der Einnahme städtischer Straßen durch Fahrräder mithilfe von Klängen und Geräuschen. Critical Mass, Radkorsos und andere Fahrrad-Großveranstaltungen, Initiativen, Events und Demonstrationen haben schon oft Geräusche und Musik als Mittel eingesetzt, um die Straßen der Stadt für die Radfahrer zurückzuerobern.

Sterne (2005) argumentiert, dass „programmierte Musik im Freien einen Versuch darstellt, Raum [...] in Bezug auf soziale Schicht, Rasse und Alter zu kodifizieren“. Es werden Freiräume in ihrer Geräuschkulisse so gestaltet, dass junge oder wohnungslose Menschen sich dort nicht wohlfühlen. Diese Räume werden somit

lediglich für zahlendes Publikum und KonsumentInnen einladend gemacht. Nach diesem Konzept können wir Verkehrsgläusche als Methode zur Kodifizierung des öffentlichen Raums verstehen, häufig zwar weniger offensichtlich als Open-Air-Berieselungsmusik, aber darum nicht weniger intensiv. Klänge können bestimmte Verkehrsarten unterstützen (zum Beispiel Radiohören in einem hermetisch verschlossenen Auto) oder andere Verkehrsarten ausschließen (etwa Radfahren inmitten des Kfz-Verkehrs) und damit die Wirkung der Kodifizierung dieser Verkehrsarten in Bezug auf soziale Schicht, Geschlecht, Rasse und/oder Alter verstärken. Massenfahrten mit Fahrrädern, die Soundanlagen mitführen, sowie mit MusikerInnen auf dem Fahrrad und andere Arten der Klangentwicklung stellen diese Kodifizierungen in Frage und fordern auf akustische Weise Raum für das Fahrrad.

Sounddesign für E-Bikes

Anstatt Geräusche als zufälliges und oft unerwünschtes Nebenprodukt zu behandeln, setzen SounddesignerInnen und akustisches Interaktionsdesign (Behrendt und Lossius, 2009) Geräusche ein, um bessere Räume, Objekte, Events oder Interaktionen zu gestalten.

Die Kfz-Branche beschäftigt bereits seit Längerem zahlreiche Personen, die mit dem Sounddesign „geräuschloser“ elektrischer Fahrzeuge befasst sind. Hier kommt das Potenzial des Sounddesigns für Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (E-Bikes oder Pedelecs) ins Spiel, insbesondere wenn wir Flotten von E-Bikes betrachten. Die Batterien von E-Bikes könnten eingesetzt werden, um eine Vielzahl interessanter Klangstrategien zu verfolgen, vor allem in Verbindung mit den Smartphones der Radfahrenden.

Wir brauchen eine Diskussion zur Frage, wie Sounddesign die Sicherheit und die Lebensqualität verbessern kann. Dabei geht es nicht nur um Fahrräder und E-Bikes selbst, sondern auch um Stadträume und nachhaltige Mobilität. Wir müssen unsere Ohren öffnen. 🚲

Quellennachweise

Behrendt, F. (2012). „The Sound of Locative Media“. *Convergence*, 18 (3), 283-295. <http://con.sagepub.com/content/18/3/283.abstract>
Behrendt, F. & Lossius, T. (2011). *Sonic Interaction Design*. Bergen: BEK. <http://sid.bek.no/>, aufgerufen am 20.06.2013.
Behrendt, F. & Cairns, S. & Raffo, D. The smart e-bikes research project. www.smart-e-bikes.co.uk, aufgerufen am 20.06.2013.
Breathnach, D. The Hornster (Sunday Times Online), <http://vimeo.com/44650294>, aufgerufen am 20.06.2013.
Bull, M. (2013) *Sound Studies*. Oxon: Routledge.
Bull, M. (2007) *Sound Moves*. Oxon: Routledge.
ETA. The Hornster: World's loudest bicycle bell is noisier than Concorde. <https://www.eta.co.uk/2012/05/03/the-hornster-worlds-loudest-bicycle-bell-is-noisier-than-concorde/>, aufgerufen am 20.06.2013.
Schafer, R. M. (1993). *The Soundscape*. Rochester: Destiny Books.
Sterne, J. (2005) *Urban Media and the Politics of Sound Space*. Open, 9. <http://classic.skor.nl/2853/en/jonathan-sterne-urban-media-and-the-politics-of>

Soundsysteme auf Fahrrädern erobern die Stadt akustisch zurück – auch beim RadCorso während der Velo-city Wien.



© David Raffo



© Stadt Wien, Philipp Forstner



© Stadt Wien, Benedikt Czay



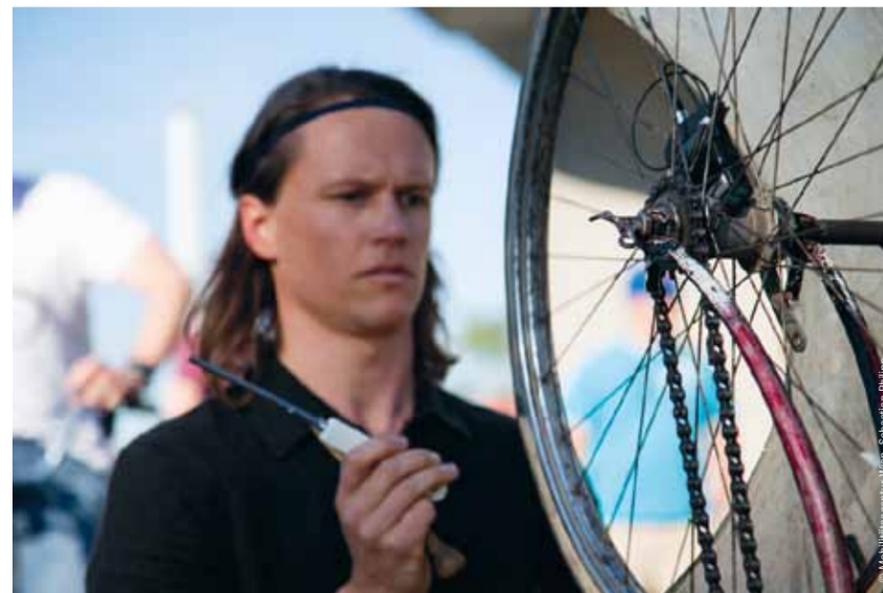
© Stadt Wien, Philipp Forstner



© Stadt Wien, Philipp Forstner



© Stadt Wien, Christian Filchner



© Mobilitätsagentur Wien, Sebastian Philipp



© Stadt Wien, Philipp Forstner



© Stadt Wien, Philipp Forstner



© Mobilitätsagentur Wien, Sebastian Philipp



Die Statue der Bavaria in München: Für die Münchner Radlhauptstadt-Kampagne fuhr auch die Patronin Bayerns mit dem Radl.

PLANEN WIR MENSCHENGERECHTE STATT AUTOGERECHTE STÄDTE!

Münchens Vizebürgermeister Hep Monatzeder wurde bei der Velo-city Konferenz in Wien mit dem Leadership Award for Cycling Promotion 2013 ausgezeichnet. **Hep Monatzeder** wurde damit von der Radbotschaft Dänemark für sein nachhaltiges Engagement, den urbanen Radverkehr zu fördern, geehrt. Das Interview führte **Andrea Weninger**.

Herr Monatzeder, Sie sind seit 1996 Dritter Bürgermeister von München und sind auch als DER „Fahrradbürgermeister“ bekannt. Welchen Stellenwert hat das Fahrrad in der Münchner Verkehrspolitik?

Hep Monatzeder: Das Fahrrad hat bei uns einen hohen Stellenwert, nicht nur, weil auch unser Oberbürgermeister bekennder Radfahrer ist, sondern auch, weil wir erkannt haben, dass am Fahrrad kein Weg vorbeiführt, wenn man die Verkehrssituation verbessern und die Umweltbelastung reduzieren will.

Wie hat sich dieser Stellenwert seit den 1990er-Jahren verändert?

Hep Monatzeder: Zu Beginn meiner Amtszeit war es noch viel schwieriger als heute, sich für den Radverkehr einzusetzen. Zwar muss ich auch heute immer noch stundenlang im Stadtrat debattieren, wenn Parkplätze in Fahrradabstellplätze umgewandelt werden sollen; insgesamt spürt man aber deutlich, dass inzwischen ein Bewusstseinswandel stattgefunden hat. Es ist sogar richtig hip geworden, mit dem Rad zu fahren, und auch der steigende Radverkehrsanteil und die sinkende Zahl von Führerscheinneulingen belegen, dass wir auf dem Weg zur „Verkehrswende“ inzwischen etwas Rückenwind haben.

Die Stadt München hat im Jahr 2009 einen Grundsatzbeschluss Radverkehr gefasst – mit dem Ziel einer weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils auf mindestens 17 % bis 2015. Welchen Beitrag leistete der Grundsatzbeschluss, die Radverkehrspolitik in München zu verändern?

Hep Monatzeder: Dieser Grundsatzbeschluss – der übrigens auch mit Ergebnissen der Münchner Velo-city Konferenz 2007 erarbeitet wurde – ist DIE Grundlage für die Radverkehrsförderung in München. Durch ihn hat sich beispielsweise unser jährliches Radverkehrsbudget verdreifacht, und es gibt jetzt in allen zuständigen

Referaten Stellen, die sich mit der Radverkehrsförderung beschäftigen und sich in gemeinsamen Arbeitskreisen austauschen. Außerdem enthält dieser Beschluss die Zielvorgaben, die wir uns selbst gesetzt haben. Nicht zuletzt wurde mit ihm auch die „Radlhauptstadt“-Kampagne als „weiche Maßnahme“ zur Radverkehrsförderung beschlossen. Im Jahr 2013 steht schließlich der Evaluationsbericht zu diesem Grundsatzbeschluss an. Ich kann jetzt schon verraten, dass wir unsere selbst gesteckten und durchaus ambitionierten Ziele zum Teil schon vorzeitig erreicht haben. Die angepeilten 17 % Radverkehrsanteil haben wir bereits 2011 erreicht, und nun streben wir 20 % bis 2015 an.

Die Stadt München hat vor einigen Jahren eine beispiellose und viel gelobte Radfahrkampagne unter dem Titel „Radlhauptstadt München“ lanciert. Wie hoch waren die Kosten der Kampagne und welche Wirkungen sind heute absehbar?

Hep Monatzeder: Über „viel gelobt“ muss ich schmunzeln, denn ich musste mir zu Beginn der Kampagne sehr viel Kritik anhören. Viele Münchnerinnen und Münchner und auch Kolleginnen und Kollegen waren hellauf empört, dass so viel Geld für „so etwas Überflüssiges“ ausgegeben werden soll. Man solle davon besser Radwege bauen. Besonders der „Radljoker“, der VerkehrsteilnehmerInnen auf humorvolle Art und Weise auf mehr gegenseitige Rücksichtnahme hinweisen sollte, wurde im Stadtrat und auch in der Presse total verrissen. Bis auf den „Radljoker“ haben wir aber alles umgesetzt und dafür seit 2010 jährlich eine Million Euro ausgegeben. Das Angebot der Kampagne kommt offensichtlich äußerst gut an: Bei der diesjährigen „Radlnacht“ am 8. Juni hatten wir wieder einen Rekord mit 8.000 Teilnehmern, bei den regelmäßig angebotenen kostenlosen Radsicherheits-Checks gibt es meist lange Schlangen, die Printmaterialien wie der kostenlose Radlstadtplan gehen weg wie warme Semmeln, die



„Radlfashion-Show“ und der Radflohmarkt haben jedes Mal einen enormen Zulauf. Auch die vor einem Jahr hinzugekommenen Neubürgeradltouren sind äußerst beliebt.

Welche Ausprägungen und Kulturen des Radfahrens beobachten Sie aktuell in München? Was leiten Sie daraus ab?

Hep Monatzeder: Auffallend ist die zunehmende Diversität der Räder: Ich sehe immer mehr Lastenräder,

„Auf dem Weg zu einer Verkehrswende haben wir inzwischen Rückenwind bekommen.“

Sporträder, teure Falträder oder „gepimpte“ Lifestyle-Bikes, die einem plastisch vor Augen führen, dass manches Rad nicht mehr nur ein Rad, sondern auch ein Lifestyle-Bekenntnis ist. Das zeigt, dass es „in“ geworden ist, sich umweltfreundlich fortzubewegen!

Welche verkehrspolitischen Probleme hat München in den kommenden Jahren zu bewältigen?

Hep Monatzeder: Unser Hauptproblem ist – ganz ehrlich gesagt – das Wachstum. Wirtschaftlich ist das natürlich höchst erfreulich, doch der daraus resultierende Zuzugsdruck stellt uns vor große Herausforderungen. Der öffentliche Personennahverkehr stößt auf vielen Strecken und vor allem in den Stoßzeiten schon jetzt merklich an seine Grenzen. Und so sehr wir auch bauen, wir haben immer einen Mangel auf dem Wohnungsmarkt und unsere letzten Bauflächen gehen in wenigen Jahren zur Neige. Und das Flächenproblem haben wir auch im Verkehr: Der Straßenraum ist weitestgehend überplant und verteilt. Änderungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sind deshalb in der Regel nur noch zulasten des motorisierten Verkehrs möglich, und jede Baumaßnahme bedeutet quasi eine „Operation am offenen Herzen“, da Umleitungen kaum möglich sind.

Welche Ziele und Maßnahmen gibt es, was hat München noch vor?

Hep Monatzeder: Vor allem wollen wir unseren Fokus erweitern und den Radverkehr mit dem Fußverkehr gemeinsam denken. Dies ist sehr wichtig, denn zunehmende Konflikte dieser beiden Verkehrsarten zeigen, dass bei der Planung bislang oft eine der beiden Verkehrsarten zulasten der anderen Verkehrsart benachteiligt wurde.

Die Stadt München hat 2007 die Velo-city Konferenz ausgetragen. 2013 war Wien Velo-city-Stadt. Was hat sich in München seither verändert und welche Wirkung hatte die Konferenz auf den Radverkehr, auf die Verwaltung?

Hep Monatzeder: Die Konferenz hatte eine große Impulswirkung! Ohne den durch die Konferenz angestoßenen Bewusstseinswandel wären wir vielleicht nicht oder erst sehr viel später zum Grundsatzbeschluss Radverkehr gekommen, der Grundlage der heutigen Radverkehrsförderung in München ist. Außerdem stelle ich erfreut fest, dass sich die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und mit externen Akteuren, wie dem ADFC oder der Green City e.V., auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung äußerst positiv entwickelt hat. Auch politisch geht seither manches einfacher!

Sie kennen Wien gut und haben die Stadt auch als Vortragender bei der Velo-city Konferenz besucht. Wie schätzen Sie die Ambitionen der Stadt Wien ein, auch Fahrradstadt zu werden?

Hep Monatzeder: Ich war total beeindruckt von der Wiener Velo-city Konferenz! Sie war einfach großartig organisiert und der Wille, wirklich etwas voranzubringen, ist offenkundig enorm! Das ist in meinen Augen auch das Allerwichtigste! Bei der Infrastruktur ist das Bemühen, dem Radverkehr mehr Rechte und mehr Platz einzuräumen, ebenfalls deutlich erkennbar, selbst wenn man die Infrastruktur an vielen Stellen noch verbessern könnte. Mein wichtigster Rat an Wien ist, beharrlich das Ziel der Radverkehrsverbesserung zu verfolgen, ohne sich dabei von überzogener Kritik beirren zu lassen.

Der Radverkehrsanteil beträgt in Wien 6 %, in München sind es 17 %. Wien hat traditionell gute Verbindungen zu Ihrer Stadt. Was muss Wien tun, um ähnliche Erfolge wie München verzeichnen zu können?

Hep Monatzeder: Wien soll wirklich guten Gewissens Wien bleiben, denn wir können uns auch viel Gutes von Wien abschauen: Das tolle Citybike-System, die „grüne Welle“ für RadlerInnen oder die Wohnhausanlage Bike City sind erfolgreiche Projekte. Um aber den Radverkehrsanteil auf Münchner Niveau zu bringen, empfehle ich, „harte“ und „weiche“ Maßnahmen zu verknüpfen: Das heißt, Infrastrukturausbau und Kampagne sollten einander ergänzen. Außerdem finde ich, dass sowohl München als auch Wien es den AutofahrerInnen ruhig noch etwas unbequemer machen dürfen: Statt einer autogerechten sollten wir eine menschengerechte Stadt planen! Für den Radwegebau würde ich den Wienern konkret empfehlen, die häufige Ausweisung von Zweirichtungswegen zu überdenken und Radinfrastruktur nach Möglichkeit von großen Straßen sowie engen Fußgängerräumen zu trennen. 🚲

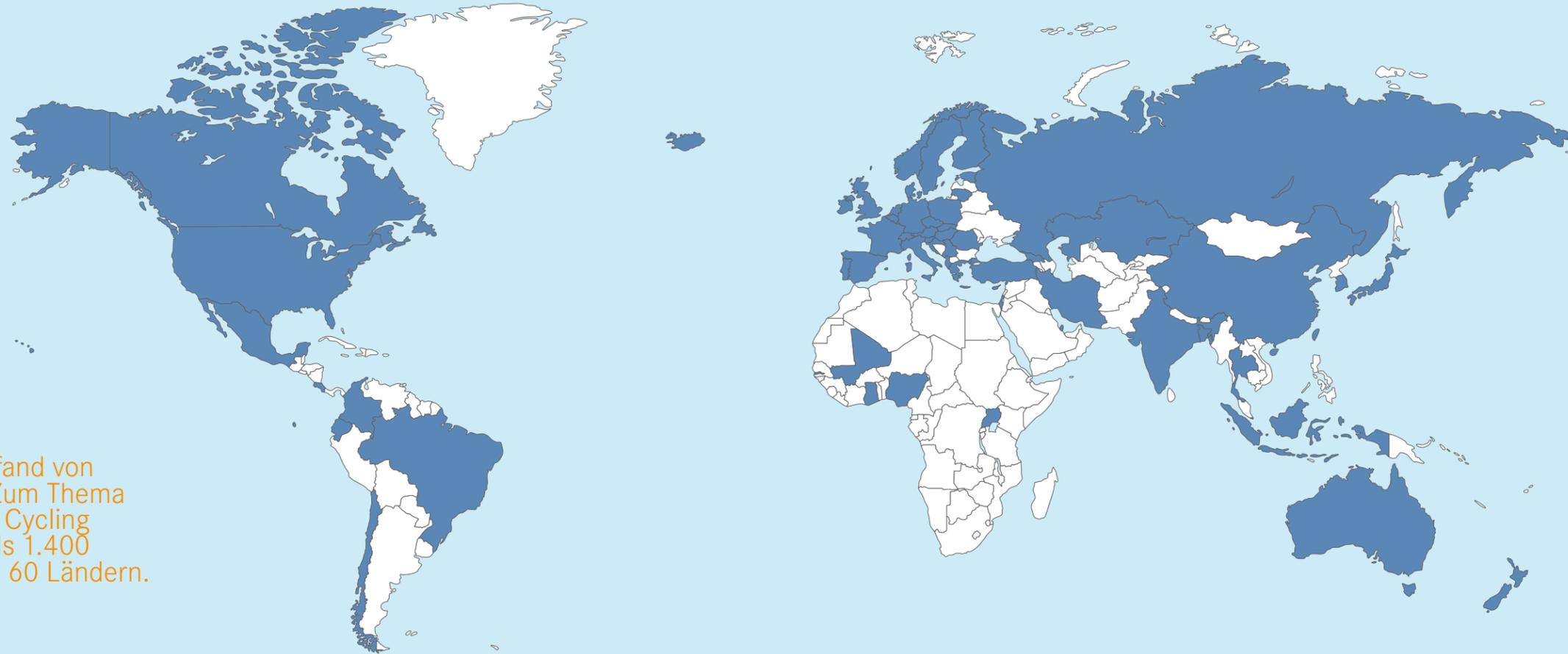


Alle Fotos: © Stadt Wien, Philipp Forstner

WIE VIEL KOSTET DER MÜNCHNER RADVERKEHR?

Die Ausgaben für Radinfrastruktur, Fahrradparken und Öffentlichkeitsarbeit sind gar nicht so leicht zu beziffern. Von 1992 bis 2012 hat die Stadt München allein aus der Radverkehrspauschale über 40 Millionen Euro in Radverkehrsmaßnahmen investiert. Radverkehrsmaßnahmen werden aber auch bei allen anstehenden Straßenbaumaßnahmen und Baugebieterschließungen integriert und berücksichtigt: Die tatsächlichen Aufwendungen für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur liegen insgesamt also deutlich höher, allerdings ist eine konkrete Bezifferung systembedingt nicht möglich. Seit dem Münchner Grundsatzbeschluss Radverkehr stehen jährlich 4,5 Millionen Euro aus der Nahmobilitäts-pauschale für den Radverkehr zur Verfügung. Deutschlands Bundesverkehrsminister hat allerdings im kürzlich erschienenen Nationalen Radverkehrsplan 15 Euro pro EinwohnerIn vorgeschlagen. Würde die Stadt München dieser Empfehlung folgen, könnte sie mit ihren 1,4 Millionen EinwohnerInnen 21 Millionen Euro für den Radverkehr ausgeben.

DIE VELO-CITY WELT

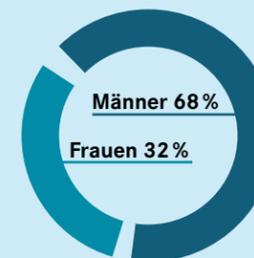


Die Velo-city Konferenz 2013 fand von 11. bis 14. Juni in Wien statt. Zum Thema „The Sound of Cycling. Urban Cycling Cultures“ diskutierten mehr als 1.400 TeilnehmerInnen aus mehr als 60 Ländern.

Staaten

Staat	Teilnehmer	Staat	Teilnehmer	Staat	Teilnehmer	Staat	Teilnehmer
Albanien	1	Taiwan	2	Mexiko	6	Finnland	25
Bangladesch	1	Chile	3	China	7	Italien	25
Zypern	1	Kolumbien	3	Luxemburg	7	USA	25
Estland	1	Kasachstan	3	Portugal	8	Schweden	29
Georgien	1	Uganda	3	Türkei	8	Norwegen	32
Indien	1	Brasilien	4	Irland	9	England	35
Iran	1	Griechenland	4	Nigeria	10	Frankreich	37
Südkorea	1	Island	4	Rumänien	11	Schweiz	38
Litauen	1	Serbien	4	Slowakei	12	Dänemark	43
Mali	1	Thailand	4	Slovenien	14	Niederlande	62
Qatar	1	Kroatien	5	Ungarn	19	Belgien	82
Costa Rica	2	Japan	5	Spanien	19	Deutschland	153
Ecuador	2	Neuseeland	5	Tschechien	20	Österreich	367
Gambia	2	Russland	5	Kanada	21		
Ghana	2	Singapur	5	Polen	21		
Indonesien	2	Israel	6	Australien	24		

Geschlecht



Beruf

PlanerInnen und BeraterInnen	16 %
NGOs	15 %
Verwaltung	14 %
Wissenschaftler	12 %
Fahrradindustrie	8 %
JournalistInnen	11 %
Marketing	6 %
Tourismus	5 %
sonstige *	13 %

* DesignerInnen, FahrradbotInnen, Upcyclists, SoftwareentwicklerInnen, Bike Punks, E-Bike PredigerInnen, KünstlerInnen ...

RADFAHREN IN ZAHL3N

Angestrebter Radverkehrsanteil am Modal Split in Brüssel 20 % bis 2020 (heute 4 %).
 Angestrebter Radverkehrsanteil am Modal Split in Budapest 10 % bis 2020 (heute 2 %).
 Angestrebter Radverkehrsanteil am Modal Split in Wien 10 % bis 2015 (heute 6 %).

Angestrebter Radverkehrsanteil am Modal Split in Deutschland 15 % bis 2020 (heute 10 %).
 Angestrebter Radverkehrsanteil am Modal Split in Nigeria 15 % bis 2016.
 Die ECF möchte den Radverkehrsanteil am Modal Split in der EU erhöhen auf 15 % bis 2020.

Öffentliches Fahrradverleihsystem in Bordeaux 139 Stationen und 1.455 Fahrräder
 Öffentliches Fahrradverleihsystem in Paris 1.751 Stationen und 23.000 Fahrräder
 Öffentliches Fahrradverleihsystem in Wien 110 Stationen und 2.705 Fahrräder
 Öffentliches Fahrradverleihsystem in Budapest 74 Stationen und 1.011 Fahrräder
 Öffentliches Fahrradverleihsystem in Novi Sad 7 Stationen und 100 Fahrräder

Im Jahr 2008 in Österreich verkaufte E-Bikes 2.000
 Im Jahr 2012 in Österreich verkaufte E-Bikes 45.000

Anzahl der Fahrräder pro 1.000 EinwohnerInnen in Wien 645
 Anzahl der Fahrräder pro 1.000 EinwohnerInnen in Amsterdam 810

Erste Critical Mass weltweit, in San Francisco 1992
 Erste Critical Mass in Wien 2006

Von 1994 bis 2010 hat der Radverkehr in Budapest zugenommen um +475 %

10 Fahrräder haben auf 1 Pkw-Parkplatz Platz.

In Dänemark bekommt man für 133 Mio. Euro 330 km Fahrrad-Schnellstraßen
 In Dänemark bekommt man für 133 Mio. Euro 120 km neue Radwege in Städten
 In Dänemark bekommt man für 133 Mio. Euro 10 km neue Autobahnen (vierspurig in ländlichen Gebieten)
 In Dänemark bekommt man für 133 Mio. Euro 6,5 km neue Schienenstrecken
 In Dänemark bekommt man für 133 Mio. Euro 0,7 km neue U-Bahn-Strecken

Die Erhöhung des Anteils der GelegenheitsradfahrerInnen in Österreich um bloß 1 % generiert 88 Mio. Euro für die lokale Wirtschaft.

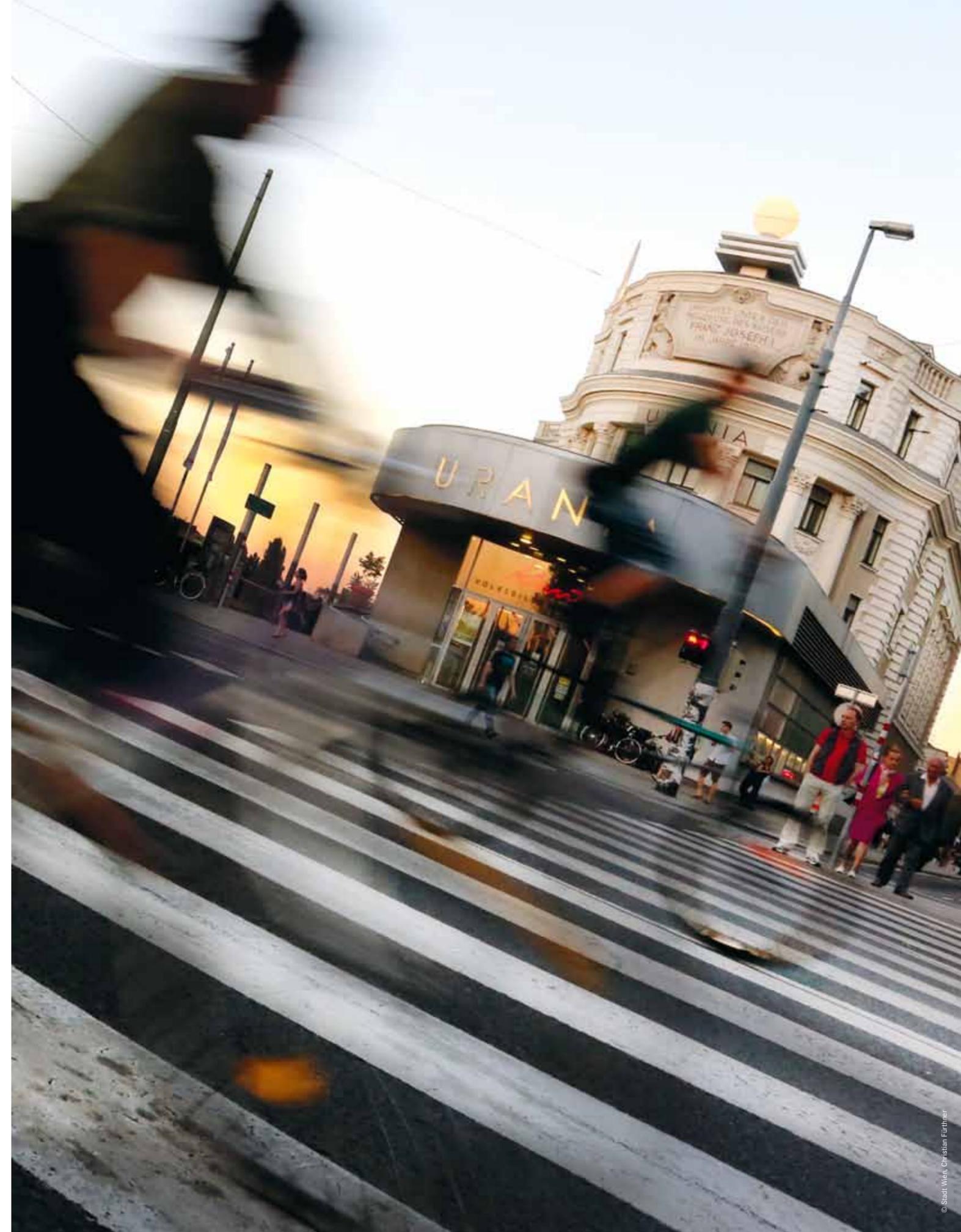
In Kopenhagen geben Rad fahrende KundInnen jährlich den Gegenwert von 2 Mrd. Euro in Einkaufsstraßen aus.

In der Schweiz gibt es 87.000 Radabstellplätze an Bahnhöfen.

Würden die AutofahrerInnen in Nigeria einen Tag pro Woche mit dem Rad anstelle des Autos fahren, könnten sie insgesamt 4,6 Mio. USD jährlich einsparen und den Treibstoffverbrauch im Land um 5 Mio. Liter senken.

25 % aller Warenlieferungen in der Stadt könnten per Fahrrad erfolgen.

Alle Angaben sind bei der Velo-city 2013 in Wien gehaltenen Präsentationen entnommen.



ÄRGER



AUCH MIT VIEL ERFAHRUNG MACHEN WIR MANCHMAL FEHLER. ZUM GLÜCK, DENN UNSERE FEHLER LEHREN UNS, WIE MAN ES BESSER MACHT. AUCH DIE DÄNEN UND DIE NIEDERLÄNDER MUSSTEN AUF DIE HARTE TOUR LERNEN, IHRE FAHRRADPOLITIK KONTINUIERLICH ZU VERBESSERN.

© istock.com

IM PARADIES

Niels Tørsløv, Leiter der Planungsabteilung der Stadt Kopenhagen, und **Herbert Tiemens**, Projektleiter des Fahrradprogramms der Bestuur Regio Utrecht, durchforsteten für uns ihre Archive nach Beispielen für „gute“ Fehler. Fehler, aus denen wir lernen können.

Manchmal machen wir Fehler, weil unsere (Verkehrs-)perspektive eingeschränkt ist und wir den größeren Zusammenhang nicht sehen. Andere Fehler sind eine Folge nicht vorhandener Koordination bei der Umsetzung von Lösungen. In einer Art interaktivem Wettkampf mit- und gegeneinander wie auch mit den KonferenzteilnehmerInnen der Velo-city in Wien sprachen Niels Tørsløv und Herbert Tiemens über die gravierendsten Fehler, die sich ihre beiden für ihre Fahrradkultur wohl-bekanntesten Städte geleistet haben.

Fehler Nr. 1: Verbreiterung der Radwege

Tørsløv eröffnete das Gefecht mit einer eleganten Radverkehrslösung. Auf einem Radweg in Kopenhagen waren bereits zu viele Radfahrende unterwegs. Nach umfassenden Diskussionen entschloss sich die Stadt, einen Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge zu entfernen und so den Radweg zu verbreitern. Um das Parkverbot für Autos zu verdeutlichen, wurden „intelligente“ Markierungen eingeführt, welche die schnelle von der langsameren Spur für Fahrräder trennten. Die Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit wollte diese Kennzeichnungen

„Mindestens 1.000 Fehler sind notwendig, um eine Fahrradkultur zu erschaffen, wie wir sie in Kopenhagen haben. Es hat Spaß gemacht, mit unseren Kollegen aus den Niederlanden ein kleines Gefecht zum Thema ‚Wer hat die besten Fehler gemacht‘ auszutragen! Das würde ich gern mal wiederholen!“

Niels Tørsløv

den RadlerInnen erklären und stellte daher ein großes Hinweisschild auf – und zwar auf dem langsameren Radfahrstreifen, was es für RadfahrerInnen gut sichtbar machte. Bald aber wurde es aus offensichtlichen Gründen (wohl von den RadlerInnen) auf die breiten Gehsteige verlegt.

Fehler Nr. 2: Barrieren auf dem Weg

Tiemens erwiderte, dass dieser Fehler ja leicht zu beheben sei. Anders in den Niederlanden: Dort werden

viele attraktive Radwege gestaltet, jedoch oft mit baulichen Barrieren versehen, um zu verhindern, dass sich Mopeds auf diesen Radwegen breitmachen. Manchmal ist es aber auch für RadfahrerInnen so mühsam, an diesen Hindernissen vorbeizukommen, dass sie den Radweg verlassen und stattdessen die Bereiche daneben nutzen. Eine nachhaltige Lösung für dieses Problem wäre ein europaweites Verbot für Mopeds auf Radwegen.

Fehler Nr. 3: Eine wunderschöne Brücke

Im revitalisierten Hafenbezirk von Kopenhagen wurde eine Brücke für FußgängerInnen und RadfahrerInnen errichtet. Da sie in einem Stadterneuerungsgebiet liegt, sollte die Brücke hohen Standards genügen. Schließlich wurde sie mit einer glatten Straßendecke und hohem ästhetischem Wert errichtet. Bald erwies sie sich als wertvolle Ergänzung des Radwegenetzes der dänischen Hauptstadt, da das Tagesaufkommen an Fahrrädern von erwarteten 4.500 auf über 11.000 stieg. Der große Fehler: Unangenehme Pflastersteine wurden auf dem Zufahrtskai verlegt, was den Übergang zu und von der Brücke holprig und inkonsistent macht.

Fehler Nr. 4: Rutschige Bordsteine

In Utrecht gab es dasselbe Problem. Zwischen der Universität und dem Hauptbahnhof wurde ein Busfahrstreifen errichtet. Um diesen dem historischen Umfeld anzugleichen, wurde er als Kombination einer Busspur samt Betonbelag und eines zusätzlichen Gehsteigs angelegt. Fahrräder wurden hier gänzlich vergessen. Sie müssen sich den Bürgersteig mit den FußgängerInnen teilen; eine kleine Steinmarkierung stellt die Trennungslinie dar. Zwischen der Busspur und dem Radweg wurde ein schöner Naturstein für die Bordkante verwendet. Dieses Material erwies sich jedoch als sehr rutschig, insbesondere im typischen holländischen Nieselregen. Das Design wurde trotz mehrerer schwerer Unfälle Jahr für Jahr aber nicht verändert; die Stadt raute bloß die Steinoberfläche auf, um die Bodenhaftung etwas zu verbessern.



Langsam fahrende RadlerInnen schauen nicht auf Verkehrszeichen, sondern interagieren einfach mit ihrem Umfeld (Fehler Nr. 6).



In den Niederlanden werden manchmal Barrieren aufgestellt, um zu verhindern, dass Mopeds auf die Radwege gelangen (Fehler Nr. 2).



Kopenhagen: Nur wenige RadfahrerInnen nutzen die Rechtsabbiegespur. Der Stau wurde länger (Fehler Nr. 8).

Fehler Nr. 5: Scharfe Kurven

Die Gestaltung eines Radwegs in Kopenhagen war für das Fahrverhalten von Fahrrädern ungeeignet. Ein klassischer Fehler: Die Kurvenradien waren sehr klein, obwohl genug Platz vorhanden ist, um die Radien entsprechend breit anzulegen.

Fehler Nr. 6: Haifischzähne

Ein fantastisches Ingenieurbeispiel aus den Niederlanden zeigt einen Teil eines Radwegs, der in beide Richtungen befahrbar ist, um die Zufahrt zu einem Fahrradparkplatz beim Bahnhof Driebergen-Zeist zu ermöglichen. Hier gelang dem Verkehrsplaner ein Verwirrspiel: Die querenden RadfahrerInnen müssen an Stellen Vorfahrt gewähren, wo der Radweg mit sogenannten „Haifischzähnen“ markiert ist. Das ist zwar clever gedacht, aber ganz unnötig. Langsam fahrende RadlerInnen schauen nicht auf Verkehrszeichen, sondern interagieren einfach mit ihrem Umfeld.

Fehler Nr. 7: Dunkle Tunnels

Noch in der Ära des Pkws wurde außerhalb von Utrecht ein neuer Uni-Campus geplant, obwohl die Studierenden meist in der Stadt selbst leben; also nutzen täglich 60 % aller BesucherInnen der Universität das Fahrrad für ihren Weg. Dies führt zu Staus entlang der Haupt- routen in der Altstadt sowie auch zu Zufahrtsproble-

men außerhalb der Stadt. Die Bundesstraßen sind nur durch dunkle Tunnels oder über Fußgängerbrücken zu queren. Bis heute wurde noch keine wirkliche Lösung für dieses Problem gefunden.

Fehler Nr. 8: Rechtsabbieger

Mancherorts ist der Radverkehr in Kopenhagen so dicht, dass es zu Rad-Staus an Verkehrsampeln kommt. Die Verkehrsbehörde entschloss sich, die Radwege an diesen neuralgischen Punkten in zwei Richtungen aufzuteilen – in einen Fahrstreifen für Rechtsabbieger und in einen für weiter geradeaus fahrende RadlerInnen. Leider wurde die Schlange der wartenden RadlerInnen noch länger, da nur wenige die Rechtsabbiegespur nutzten. Als dann der Rechtsabbieger wieder entfernt wurde, konnten 20 RadfahrerInnen zusätzlich die Kreuzung während einer Grünphase queren. Bei einem Verkehrsaufkommen von 2.000 Rädern in der morgendlichen Stoßzeit ist das sehr viel.

Fehler Nr. 9: Busspuren und Grünphasen

Nach der Einführung einer speziellen Busspur in Utrecht erwies sich eine Kreuzung mit dem Hauptradweg als sehr kompliziert. Während der Stoßzeiten kam es oft zu Staus, und RadlerInnen querten die Spur in der Zeit zwischen den Ampelphasen. Es dauerte 14 Jahre, bis die Verkehrsplanung mit dem Experiment einer zweiten

Grünphase begann. Dies führte zu einer Verbesserung bei der Querung dieser Kreuzung nicht nur für die RadfahrerInnen, sondern auch für die Busse.

Fehler Nr. 10: Gebaute Brücken in Kopenhagen ...

Als die Bryggebroen über den Kopenhagener Hafen im Jahr 2006 errichtet wurde, wurden die Bereiche auf beiden Seiten der Brücke nicht speziell gestaltet, was zu suboptimaler Zugänglichkeit der Brücke führte; 11.000 Personen müssen täglich ihre Fahrräder über zwei Treppen hinauftragen. Im Jahr 2014 soll endlich eine vernünftige Rampe gebaut werden. Wir fragen uns schon, wie dies wohl die Gesundheit der RadfahrerInnen beeinflussen wird.

... und vergessene in Houten

Wenigstens wurde in Kopenhagen eine Brücke gebaut – in Utrecht war das nämlich nicht so. Bei der Planung der weltberühmten Fahrradstadt Houten galten Radwege entlang von Brücken für Kfz als unnötig. Während RadlerInnen in Houten selbst immer die kürzeste Route

Umweg fünf Kilometer länger als der Weg für Pkws. Die niederländische Regierung möchte heute aufgrund des zu dichten Verkehrsaufkommens die Brücke für den Kfz-Verkehr verbreitern, jedoch nicht für RadlerInnen. Ihre Logik lässt die Schaffung eines Radwegs nicht zu, weil es diese Funktion derzeit ja hier nicht gibt. Auch in den Niederlanden sind solche engstirnigen Denkweisen noch nicht ausgerottet.

Fehler sind ein Beweis für ehrliche Bemühungen

Es ist erfreulich, dass Herbert Tiemens und Niels Tørsløv bei einer Konferenz wie der Velo-city die Gelegenheit wahrnahmen, Fehler zu präsentieren, die sie sonst nicht offen ansprechen können. Vom Informationsstandpunkt aus ist dies wahrscheinlich wirksamer, als bloß wiederholt die positiven Lösungen zu präsentieren, die in den Städten Dänemarks und der Niederlande umgesetzt worden sind. Wie lernen viel aus Fehlern, und wir lernen schnell aus jenen Fehlern, zu welchen wir von unseren BürgerInnen Feedback bekommen. Niels Tørsløv, der ja aus einer Pionierstadt der Fahrradförderung kommt, fühlt sich ganz besonders verpflichtet, die wichtigsten Fehler anzusprechen, die in Kopenhagen gemacht wurden. Und es gibt viel Gesprächsstoff. Die perfekte Stadt für RadfahrerInnen muss also erst gebaut werden. ☀

Die perfekte Fahrrad-Stadt muss erst geschaffen werden.

fahren können, ist das außerhalb der Stadt nicht der Fall. Dort ist der den RadfahrerInnen aufgezwungene

Text: Jaap Valkema



Die holländische Stadt Groningen will ihren Rad- und Fußverkehrsanteil bis 2030 von 50 % auf 65 % erhöhen. Ein ambitioniertes Unterfangen, denn schon jetzt sind so viele RadfahrerInnen unterwegs, dass es unausweichlich zu Problemen kommt.

In ihrem Song „Nine Million Bicycles“ singt Katie Melua über die neun Millionen Fahrräder in der chinesischen Hauptstadt Peking. Auf den ersten Blick scheint das viel, aber bei etwa 20 Millionen EinwohnerInnen kommt auf einen Bürger bzw. eine Bürgerin Pekings weniger als ein halbes Fahrrad. In Groningen ist das ganz anders: Seinen 200.000 EinwohnerInnen gehören mehr als 350.000 Fahrräder, das sind fast zwei Räder pro Person. Darauf ist die Stadt Groningen zwar sehr stolz, aber dieser Zustand bringt auch zunehmend „Probleme“ mit sich.

Fahrräder stehen in Groningen an erster Stelle
Das Stadtgebiet von Groningen ist flach und kompakt. 80 % der Bevölkerung leben innerhalb von drei Kilometern um das Stadtzentrum; in diesem Radius sind auch 90 % der Arbeitsplätze angesiedelt. Groningen ist zudem ein Universitätsstandort, etwa 30.000 Studierende leben in der Stadt selbst. Für die meisten von ihnen ist das Fahrrad das schnellste und leistbarste Fortbewegungsmittel.

Bereits 1977 setzte die Stadt ein ambitioniertes Verkehrskonzept um: Aufgrund der Maßnahmen ist es heute nicht möglich, das Stadtzentrum mit dem Auto zu durchqueren – Fahrrädern und öffentliche Verkehrsmitteln ist das Durchfahren allerdings gestattet. Mit

dem Rad durch das Stadtzentrum zu fahren ist also wesentlich schneller als mit dem Auto. Seit den 70er-Jahren wird in Groningen eine konsequente Verkehrspolitik verfolgt, das Fahrrad ist das Verkehrsmittel Nummer eins.

Groningen will aber mehr!

Aufgrund dieser Erfolgsfaktoren ist Radfahren in Groningen sehr beliebt. Manche Straßen haben ein dreimal so hohes tägliches Radverkehrsaufkommen wie Pkw-Aufkommen. Und die Nutzung von Fahrrädern nimmt jedes Jahr zu – im Gegensatz zum Autoverkehr! In den nächsten Jahren peilt die Stadt Groningen daher zwei wichtige Ziele an. Einerseits wollen wir, dass noch mehr Menschen mit dem Rad fahren: Im Jahr 2030 sollen zwei Drittel aller Wege in der Stadt mit dem Rad oder zu Fuß erledigt werden. Andererseits führt der durch die riesige Anzahl fahrender und geparkter Räder auf den öffentlichen Raum ausgeübte Druck zunehmend zu Problemen. Die zentrale Frage lautet: Wie gehen wir mit diesen beiden Zielsetzungen um? Wie schaffen wir es, dass der Radverkehr weitere Zuwächse verzeichnet, ohne aber andere VerkehrsteilnehmerInnen und BürgerInnen zu beeinträchtigen.

Widersprüchliche Ziele?

Groningen wird daher in Zukunft weitreichende

Entscheidungen treffen müssen und vielleicht sogar Beschlüsse fassen, die nicht alle RadfahrerInnen glücklich machen werden. Es könnte Stadtgebiete geben, in denen das Radfahren oder Parken von Rädern verboten sein wird; oder es wird alternative Radrouten statt der derzeitigen Hauptstrecken geben. Es gilt hier also zwei wichtige Fragen zu klären: Wie können wir die Errichtung neuer Radinfrastruktur anregen? Wie können Radabstellplätze verbessert und deren Zahl noch weiter erhöht werden? Die Stadt Groningen muss hier neue und ungewöhnliche Wege einschlagen, da die örtliche Radinfrastruktur bereits ausgezeichnet ist. In Groningen gibt es zahlreiche eigene Fahrbahnen, Wege und Brücke für RadfahrerInnen, Fahrräder haben Vorfahrt im Kreisverkehr und bei Ampeln. Die Radinfrastruktur kann aber noch zusätzlich gefördert werden, indem das Rad durch Verbesserungen zum schnellsten und sichersten Verkehrsmittel in der Stadt selbst bzw. die Nutzung des Fahrrads für Wege von der Umlandregion in die Stadt intensiviert wird.

Umgestaltung der Ringstraße

Groningens Ringstraße besteht bereits, ist aber nur für den motorisierten Verkehr ausgelegt. Die Ringstraße wird in Zukunft auch für RadfahrerInnen die schnellste Route sein, um das Stadtzentrum zu umfahren. Wenn RadfahrerInnen von der Ringstraße ins Stadtzentrum

wollen, führt die Radinfrastruktur sie direkt zu leicht zugänglichen und bequemen Radgaragen. Einige Garagen dieser Art gibt es bereits, eine zusätzliche wird noch direkt im Stadtzentrum errichtet. Weitere sind derzeit in Untersuchung.

EinpendlerInnen aufs Rad setzen

Um die Zahl der Rad fahrenden EinpendlerInnen nach Groningen zu erhöhen, muss auch die regionale Fahrradinfrastruktur aufgewertet werden; die wachsende Beliebtheit von E-Bikes trägt zu diesem Ziel bei. Diese regionalen Radrouten sollten direkt, bequem, mindestens 3,50 Meter breit und natürlich ausschließlich für Fahrräder ausgewiesen sein, zusätzlich müssen FahrradfahrerInnen an Kreuzungen bevorrangt werden. Zusammen mit der Provinz und der Region hat Groningen bereits drei regionale Fahrradschnellstraßen realisiert; vier weitere sind in Planung.

Das Beispiel Groningen lehrt uns, dass das Fahrrad gegenüber anderen Verkehrsmitteln bevorzugt werden muss, um eine Stadt zu einer echten Fahrradmetropole zu machen. Die Radverkehrsplanung muss stets nach Möglichkeiten suchen, das Radfahren einfacher und bequemer zu machen – eine schier unendliche Aufgabe. 🚲

VON DER SAAT ZUM WALD

RADKULTUR(R)EVOLUTION IN WIEN

Neue Fahrradkulturen in Wien – ein Text von **Alec Hager**, Sprecher der Radlobby Österreich, Experte für Radverkehr und Kenner der internationalen Facetten urbaner Radkulturen.

Fahrradkulturen waren nicht nur das Hauptthema der Velo-city Konferenz in Wien, sondern sind auch zentrale Topoi¹ in der laufenden Debatte, wie denn die Nutzung und der soziale Status des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel gesteigert werden können und warum dies funktionieren oder eben scheitern könnte. Das Radfahren gilt als fester Bestandteil urbanen Lebens in den hochgelobten, fast mythischen Fahrradstädten Amsterdam und Kopenhagen. Dort, wo das Fahrrad aber nicht so gut integriert ist, heißt es oft, es sei „nicht Teil der hiesigen Stadtkultur“. Aber was ist Fahrradkultur? Was ist Kultur überhaupt? Was bedeutet der Begriff „Kultur“?

Der Terminus „Alltagskultur“ bezeichnet die Normen einer bestimmten (lokalen) Gesellschaft zu einem bestimmten Zeitpunkt: Normalität eben. Ist es heute „normal“, in Wien mit dem Rad zur Arbeit zu fahren? Und war es das in jüngster Vergangenheit? Nein. Jahrzehntlang betrug der Anteil des Radverkehrs am Modal Split weniger als 2 %; deshalb galt der Radfahrer zu jener Zeit auf Wiens Straßen als „Sonderling“.

Aber Kulturen verändern sich, meist ganz unbemerkt. Mit dieser Sichtweise befasst sich der sozialwissenschaftliche Ansatz der Cultural Studies seit den 80er-Jahren. Danach werden kulturelle Inhalte als eine Reproduktion von Bedeutungen hergestellt – durch die täglichen Praktiken der Interaktion von Menschen: untereinander, mit ihrem Umfeld, den Medien, der Geschichte. Diese Interaktionen sind komplex, unterschiedlich und manchmal widersprüchlich, und sie können nicht als ein geschlossenes System beschrieben werden, insbesondere nicht in so stark von den Medien beeinflussten Zeiten wie heutzutage. Durch Inspiration und Adoption fügt die Reproduktion dem Alten stets etwas Neues hinzu; dieser ständige Prozess – und nichts anderes ist Kultur – führt zu Veränderungen.

So verändert sich auch Wien. Wie viele westliche Städte reproduziert, adoptiert und verändert unsere Stadt ihre Einstellung gegenüber dem Radfahren. Wiens moderne Fahrradkultur ist bunt, vielfältig und entwickelt sich schrittweise. Aber warum? Und wie ist das passiert?

Wie jeder Beitrag zur Oral History ist die Antwort subjektiv und selektiv, denn der Autor dieses Artikels hatte und hat immer noch das Vergnügen, Teil der beschriebenen fahrradkulturellen Prozesse zu sein. Die Metapher des alten Waldes, der von frischem Samenflug begrünt wird, soll beim Veranschaulichen helfen. Das Wäldchen der Wiener Fahrradkultur wurde aus vier betagten, tief verwurzelte Bäumen gebildet. Der älteste entstand aus dem Samenkorn der Radsportvereine, die 1883 mit dem Wiener Cyclisten Club ihren Anfang nahmen und heute zu einer sehr lebendigen Kultur des Freizeitradelns beitragen. Der zweite Baum ist die 1979 gegründete und bekannte Radlobby-Organisation ARGUS; der dritte sind die in Wien seit 20 Jahren existierenden RadbotInnen-Unternehmen. Der letzte Baum schließlich ergibt sich aus den zahlreichen Fahrrad- und Sportgeschäften, von denen die nötige „Hardware“ zur Verfügung gestellt wird. Immerhin besitzen fast alle Wiener und Wienerinnen ein Fahrrad, auch wenn die meisten es nur gelegentlich für einen Ausflug am Wochenende nutzen.

Diesen vier Stämmen der Wiener Fahrradkultur gesellte sich infolge der Reproduktion und Adoption von Ideen, die von außen durch die Medien zu uns gelangten, Nummer fünf hinzu. Der Name dieses Baums ist Critical Mass², und das späte Datum seiner Aussaat war das Frühjahr 2006. Wie auch anderswo (und 14 Jahre nach dem Beginn in San Francisco) begann diese Bewegung in Wien in kleinem Maßstab und konnte durch eine Handvoll Menschen und deren gezielte Begeisterung



Critical-Mass-Fahrt vor dem Parlament in Wien 2012

wachsen. Als monatliche Demonstration des Bekenntnisses zum und der Freude am Radfahren ist die Wiener Critical Mass vielleicht nicht dazu geeignet, die breite Masse von Menschen zu überzeugen, das Fahrrad zu ihrem Lieblingsverkehrsmittel zu machen. Allerdings hat sich überall gezeigt, dass die Gemeinschaft, die sich durch die Teilhabe an der Critical Mass entwickelt, und das kreative Netzwerk, das aus diesen monatlichen Treffen von RadfreundInnen entstanden ist, in vieler Hinsicht wichtig für das Entstehen einer Radfahrstadt sind. Kontinuierlich öffnen sich dadurch Türen zu neuen Inspirationsquellen der internationalen Fahrradwelt. Ein Jahr nach der ersten Critical-Mass-Fahrt in Wien brachte die lokale Kerngruppe das Bicycle Film Festival (BFF) von New York in die österreichische Hauptstadt, und mit diesen bisher unbekannt Bildern auf der Leinwand kamen auch viele neue Ideen. Wien war nun bereit für weitere Samenkörner, die den wachsenden Wald der Fahrradkultur bereichern sollten.

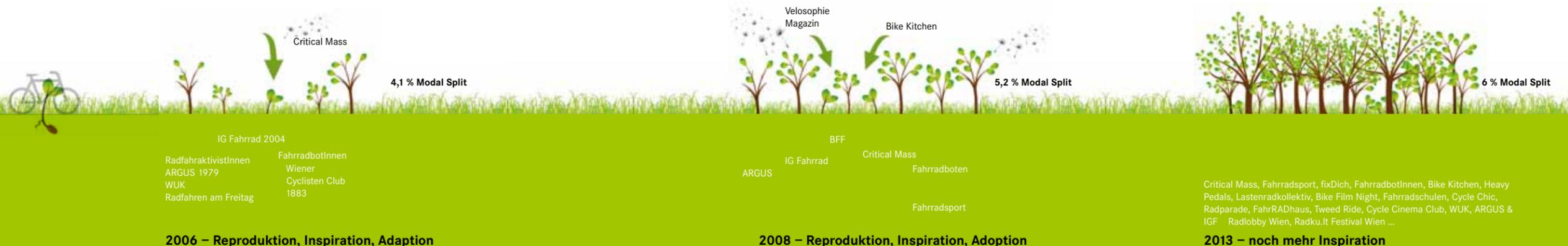
Das BFF war auch ein Katalysator für neue Allianzen und damit für die nächsten wichtigen Schritte in der (Re-)Produktion der Wiener Fahrradkultur. 2008 wurde die Vienna Bike Kitchen (Fahrrad-Selbsthilfewerkstatt und Treffpunkt) gegründet und die ersten Ausgaben von Velosophie veröffentlicht, einem Magazin für Fahrradkultur, das sich bald zu einer der am meisten verbreiteten Radzeitschriften im deutschsprachigen Raum entwi-

ckelte. Ein Jahr später kam mit der Gründung von Heavy Pedals das Lastenrad in die österreichische Hauptstadt. 2010 brachte die Fixie-Boutique FixDich Londoner Hipster Style nach Wien, das Wiener Lastenradkollektiv ermöglichte erstmals treibstofffreien Gütertransport für jedermann, die Radlobby IGF veranstaltete monatliche Gratis-Radfilmabende, und Radfahrerschulen boten ihre Dienste an, um die Menschen wieder aufs Rad zu bringen und ihnen die Fähigkeiten und das Selbstbewusstsein für den Stadtverkehr zurückzugeben. Cycle Chic mit seinen unzähligen Fotos fand 2011 eine Wiener Dependance, und im selben Jahr eroberten 8.000 Menschen bei der ersten Radparade die Wiener Ringstraße. Im Jahr 2012 schlossen sich die Rad-NGOs ARGUS und IGF zur Radlobby Wien zusammen; die Radagentur der Stadt Wien eröffnete das (temporäre) FahrRADhaus, und das ehemalige Bicycle Film Festival wurde zum Radku.It Festival Wien, um allen Aspekten der urbanen Wiener Radkultur(en) eine Bühne zu bieten.

Was also lange nur eine schütteres Wäldchen war, ist schnell zu einem großen, vielfältigen und fruchtbaren Wald herangewachsen, in dem Inspiration und Reproduktion hoffentlich weiter dazu beitragen, Radverkehr in die Normalität der Alltagskultur zu integrieren, bis das alltägliche Radfahren so verbreitet, normal und damit unauffällig sein wird wie ein vertrauter Baum im Urwald. 🌱

¹ Topos, Plural: Topoi. Altgriechisch für „Ort“, hier kulturwissenschaftlich „Vorstellungsbild“

² Als „Critical Mass“ werden spontane Massenfahrten mit dem Rad bezeichnet, die heute in mehr als 400 Städten weltweit stattfinden.



2006 – Reproduktion, Inspiration, Adaption

2008 – Reproduktion, Inspiration, Adoption

2013 – noch mehr Inspiration

ES IST SO WEIT WIR HABEN UNS

Dort, wo vor allem zu Fuß gegangen wird, finden sich kompakte urbane Strukturen. Zersiedelung ist typisch für jene Städte, in denen das Auto dominiert. Moderne Städte bemühen sich heute um ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, ohne einzelne zu bevorzugen. Das ergibt aber – außer von einem rein politischen Standpunkt aus gesehen – wenig Sinn.

Im Jahr 1997 entschloss sich die Stadt Vancouver zu einem radikalen verkehrspolitischen Schritt. Oberste Priorität hat für die Stadt seitdem das Zufußgehen, gefolgt vom Radfahren, von den öffentlichen Verkehrsmitteln und dann erst vom motorisierten Individualverkehr – mit dem Ziel erhöhter Lebensqualität, städtischer Verdichtung und geringerer Umweltbelastung. Vancouver gelang es, die Verkehrsplanung weg von einem rein technischen Ansatz und hin zu einem ganzheitlicheren und der Realität besser entsprechenden Ansatz zu lenken.

Der wahre Stadtverkehr ist intermodal

Die Bevorzugung bestimmter Verkehrsarten sollte Standard sein, ist aber für sich alleine nicht genug. Jede Verkehrsart hat ihr ideales und optimales Einsatzgebiet. Fahrräder eignen sich besser für kürzere Strecken in der Stadt, U-Bahn-Linien bestimmen Entwicklungskorridore effizienter als Busrouten. Dennoch ist der wahre Stadtverkehr intermodal. Und an der Schnittstelle der verschiedenen Verkehrsarten muss die philosophisch korrekte Lösung „Alles am richtigen Ort“ auch praktisch vermittelt werden – Tomáš Prousek vom Prager Integrierten Verkehrsverbund nannte dies in seinem Velo-city Vortrag auch „Eheberatung“ zwischen den Verkehrsarten.

Eine funktionierende Ehe

Bei der Velo-city 2013 in Wien beantwortete Prousek gemeinsam mit Roland Pfeiffer von der Stadt Bern und Thomas Hillebrand von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben die Frage, wie Fahrrad und öffentliche

Verkehrsmittel ihre wechselseitigen Beziehungen verbessern können. Seine Metapher von der Ehe ist vielleicht ein wenig altmodisch, aber passend. Wir wissen heute, dass aus vielfältigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gründen der Radverkehrsanteil immer weiter ansteigen wird. Andererseits ist der öffentliche Verkehr schon seit langer Zeit ein wesentlicher Bestandteil urbaner Mobilität. Beide sind also von Dauer, und eine Scheidung kommt nicht infrage. Aber wie kann sichergestellt werden, dass diese Ehe auch funktioniert?

Pfeiffer sprach über die besonderen Herausforderungen der Planung und Errichtung von Infrastrukturen für Fahrrad und Straßenbahn in der Schweizer Hauptstadt Bern, einer Stadt, in der 46 % der Haushalte kein Auto besitzen. Berns öffentlicher Verkehr macht 26 % aller Fahrten innerhalb der Stadt aus. Das engmaschige Straßenbahnnetz umfasst fünf Linien. Aufgrund der oft schmalen Straßen sind getrennte Radverkehrsanlagen meist nicht möglich, deshalb werden Räder und Straßenbahn auf denselben Fahrstreifen geführt. Wegen der zahlreichen Steigungen in Bern fahren die RadlerInnen (die einen überzeugenden Anteil von 12 % am Modal Split ausmachen) naturgemäß langsamer; somit wird der Geschwindigkeitsunterschied zwischen ihnen und der Straßenbahn im besten Fall zu einer Behinderung der Züge und schlimmstenfalls zu einer echten Gefahr für RadfahrerInnen. Das Gegenteil gilt bei Gefällesituationen, da RadlerInnen schneller unterwegs sind und es an den Haltestellen zu Konflikten kommen kann. Außerdem sehen sich Radfahrende in



Bern der allgegenwärtigen Gefahr von Gleisquerungen, Verkehrsorganisation oder Kreisverkehren ausgesetzt, die immer noch stark auf die Bedürfnisse von AutofahrerInnen, Straßenbahnen und Bussen ausgelegt sind.

Der Erfolg der in Bern gewählten Lösungen ist bislang durchwachsen. Die Stadt hat Fahrradspuren auf den Straßen um bzw. hinter den Straßenbahnhaltestellen gelegt, wo das Platzangebot ausreichend ist. An Kreisverkehren, wo Straßenbahnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vorrangig werden, können nun auch RadfahrerInnen gesichert „durchschlüpfen“. STRAIL, ein innovatives Konzept, bei dem Straßenbahngleise mit einer speziellen flexiblen Abdeckung ausgestattet werden, die das Gewicht von RadlerInnen trägt, ohne die Straßenbahnen zu behindern, ist zwar vielversprechend, aber bislang erst in der Testphase (und auch nur in Genf).

Bevorzugung und Kooperation

Vermutlich ist die beste Lösung jene, die Tomáš Prousek in Prag bewirbt und Thomas Hillebrand in Innsbruck zum Fixpunkt des lokalen Verkehrsmanagements gemacht hat – eine Kombination von Bevorzugung und Kooperation.

Trotz (oder wegen) eines bescheidenen Modal-Split-Anteils von 1 % werden Fahrräder in Prag heute in allen öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen, nicht nur in Bussen – d. h. auch in der U-Bahn, der Straßenbahn, der Eisenbahn, von Fähren und sogar Seilbahnen.





Die Bedürfnisse von RadfahrerInnen sind damit in die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs miteinkalkuliert. Damit wird signalisiert, dass der öffentliche Verkehr in der Tat bevorzugt wird, aber keine Exklusivität erhält. Prousek argumentiert für eine nuancierte Kosten-/Nutzen-Rechnung und Raumbedarfsanalyse. Obwohl Fahrräder zwei- bis dreimal so viel Platz in einem Zug oder U-Bahn-Waggon beanspruchen wie ein Mensch, benötigen sie nur ein Zehntel bis Fünftel des Pkw-Parkraums. Indem der Umstieg von intermodalen Autofahrten auf intermodale Radfahrten unterstützt wird, kann der öffentliche Verkehr die Anforderungen der Stadtentwicklung mittragen.

Man muss sich nur trauen

Wie Vancouver entschloss sich auch Innsbruck zum radikalen Schritt in der Verkehrspolitik. Das Radfahren wird von der Stadt nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr betrachtet. Statt sich jedoch auf einzelne Verkehrsarten zu konzentrieren, betrachtet Innsbruck Mobilität als sozialen Wert ähnlich wie Gesundheit, Freiheit und Chancengleichheit und verzichtet so auf reduktionistische Argumente für oder gegen bestimmte Verkehrsarten zugunsten eines ganzheitlichen Begriffs der Lebensqualität.

Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) unterstützen acht Radfahraktionen. Diese umfassen etwa Gratisfahrten für Fahrräder in Bus und Bim, ein öffentliches Bike-Share-System, Radfahrkurse, ein „Fahrrad am Arbeitsplatz“-Programm, das es Unternehmen ermöglicht, ihre Beschäftigten stärker für das Radfahren zu interessieren, Karten und Infofolder über Radfahren und öffentlichen Verkehr in Innsbruck sowie eine Kampagne, die kostenfreie Fahrrad-Checks sowie die

Gratisregistrierung von Fahrrädern anbietet. Diese Kombination von Radfahren und öffentlichem Verkehr und deren Bevorzugung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr führte zu einer Zunahme der Fahrgastzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel um über 20 % seit dem Jahr 2000 sowie zu einem Modal Split für den Radverkehr von 20 %, während die Anzahl der Pkws pro EinwohnerIn seit der Jahrtausendwende praktisch gleich geblieben ist.

Und wenn sie nicht gestorben sind ...

Daraus wird klar, dass es unsinnig ist, die verschiedenen Verkehrsarten auf gleicher Augenhöhe zu behandeln, anstatt bestimmte unter ihnen zu bevorzugen. Städte müssen ihr Bestes tun, um jede Verkehrsart an die ihr gemäße Stelle zu rücken, und jene Verkehrsarten bevorzugen, die mit den Zielen und Werten einer Stadt kompatibel sind. Dies fordert vor allem einen grundlegenden Paradigmenwechsel zugunsten von Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln, weg vom motorisierten Individualverkehr. Allerdings ist auch für AutofahrerInnen ein Silberstreifen am Horizont sichtbar – je höher der Anteil an FußgängerInnen, Radfahrenden und Passagieren in öffentlichen Verkehrsmitteln, desto weniger verstaubt werden die Straßen in Zukunft sein. Ebenso wichtig ist die Erkenntnis, dass alle Verkehrsarten einander grundsätzlich ergänzen; wenn sie miteinander in Konkurrenz treten, ist dies bloß die Folge ihres unangemessenen Einsatzes. Daher sollte es das Ziel der Verkehrsplanung sein, als Katalysator für Multi- und Intermodalität zu wirken, um die Stärken jeder Verkehrsart zu maximieren und so damit beizutragen, dass aus einer bloßen Zweckehe eine wahre Liebesbeziehung werden kann. 

NEUE RADFAHRPOLITIKEN ALS BESTANDTEIL MODERNER STADTENTWICKLUNG

Text: Claudia Nutz, Vorstand der Wien 3420 aspern Development AG



www.wien3420.at
www.aspern-seestadt.at

aspern Die Seestadt Wiens ist eines der größten Stadtentwicklungsvorhaben in Europa. Noch wichtiger als die zukünftige Nutzfläche, die – nur um ein Gefühl zu geben – 2,2 Millionen Quadratmeter beträgt, ist die Tatsache, dass aspern seine ureigene (Mobilitäts-) Vision hat und ambitioniert daran arbeitet, diese zu verwirklichen. In der Seestadt streben wir eine Reihe konkreter nachhaltiger Mobilitätslösungen an:

- » eine neue U-Bahn-Linie für das Stadtgebiet, und zwar von Anfang an;
- » eine geringere Anzahl von Parkplätzen in öffentlichen und privaten Bereichen;
- » Sammelgaragen im gesamten Projektgebiet mit gleicher Gehdistanz zu Garage und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs;
- » großzügige Radabstellplätze in Gebäuden;
- » breit angelegte Rad- und Gehwege;
- » einen Mobilitätsfonds;
- » ein Radverleihsystem;
- » eine Mobilitätskarte;
- » ein Car-Sharing-System und
- » den lokalen Zustelldienst „Hallo Dienstmann“.

Die Velo-city Konferenz in Wien bot uns in einem

eigens organisierten „City-Lab“ die Chance, internationale Fachleute zum Thema Radfahren kennenzulernen.

Die Wien 3420 aspern Development AG ist in der Lage, privaten Investoren und Projektentwicklern die Umsetzung fahrradfreundlicher Vorhaben vorzuschreiben. Wir organisieren den öffentlichen Raum zusammen mit staatlichen und kommunalen Behörden. Daher ist es für uns sehr wichtig zu wissen, wie wir das Richtige tun, und auch, wann der richtige Zeitpunkt dafür ist. Das City Lab bei der Velo-city Konferenz in Wien ließ viele Fragen offen. Während wir überzeugt sind, die richtigen Ziele zu verfolgen und gute Maßnahmen gewählt zu haben, besteht dennoch Unsicherheit, ob unser Maßnahmenpaket ausreichend sein wird, nachhaltige Mobilität zu fördern. Wir sind sehr interessiert, mögliche Umsetzungshürden zu erkennen und schwere Fehler zu vermeiden. Wenn Sie also Tipps, Hinweise oder Empfehlungen für uns haben, zögern Sie bitte nicht, uns zu kontaktieren. Die Velo-city in Wien war nicht die erste Gelegenheit für uns, über das Radfahren zu diskutieren, und wird sicher auch nicht die letzte gewesen sein.



FAHRRAD UND ÖFFIS: SPITZENPLATZ FÜR BEIDE?

Text: Andrea Weninger auf Grundlage der Fachartikel von Julian Baker, Alain Groff und Florian Mathys

Städte mit einem hohen Modal-Split-Anteil öffentlicher Verkehrsmittel streben nun auch entsprechend hohe Prozentsätze für den Radverkehr an. Kann eine Stadt in beiden Bereichen Spitzenreiterin sein? Und wenn ja, wie können Öffis und Fahrrad einander ideal ergänzen und eine erfolgreiche Alternative zum Auto bieten?

Öffentlicher Verkehr und Fahrräder werden gemeinhin als Gegner wahrgenommen, und tatsächlich ist das Fahrrad bei kurzen Entfernungen oft schneller und flexibler. Für RadfahrerInnen kann die Infrastruktur öffentlicher Verkehrsmittel wie etwa Straßenbahnschienen ein Problem oder sogar eine Gefahr darstellen. Nicht selten sind RadfahrerInnen wiederum bei Verkehrsunternehmen unbeliebt, insbesondere wenn sie den Verkehr „verlangsamen“, weil sie beispielsweise entlang von Gleiskörpern fahren. Während Tempo-

30-Zonen für RadfahrerInnen attraktiv sind, sind sie auf Bus- oder Straßenbahnstrecken eher unerwünscht. Dazu kommt, dass die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen und die Bequemlichkeit für Fahrgäste an Straßenbahnhaltestellen häufig nicht deckungsgleich mit den Anforderungen Radfahrender sind. In Zukunft müssen derartige Hindernisse und Blockaden aber überwunden werden, denn die multimodale Verkehrsmittelwahl ist bekanntlich auf dem Vormarsch. Die Menschen legen sich nicht mehr auf

nur ein einziges Verkehrsmittel fest, sondern steigen je nach Bedarf vom Auto auf Öffis oder das Fahrrad um. Deutsche Studien belegen, dass das Auto für junge Menschen heute weniger wichtig ist als noch vor zehn Jahren. Dies gilt insbesondere für junge Männer (Institut für Mobilitätsforschung 2011). Die Gründe für diesen Wandel sind sozioökonomischer Natur – gesunkenes Einkommen, geringere Bedeutung des Autos als Statussymbol, Zunahme der Stadtbevölkerung sowie generell bessere öffentliche Verkehrsdienstleistungen. Neue Kommunikationstechnologien ermöglichen außerdem eine neue Form sozialer Teilhabe. Gemeinsam oder für sich alleine tragen die Verkehrsmittel des Umweltverbands in hohem Maß zur Lebensqualität von Städten, zum Abbau von Verkehrsstaus und zur effizienten Nutzung des Stadtraums bei. Aber es scheint, dass diese Argumente nicht ernst genommen werden, solange kein eindeutiger finanzieller Anreiz für Veränderungen vorliegt.

Radfahren bringt's

Radiale Zubringerrouten, die von den Stadträndern ins Zentrum laufen, stellen eine logistische und finanzielle Herausforderung für den öffentlichen Verkehrsdienstleister dar. Die Anzahl der Fahrzeuge und die Intervalldichte dieser Linien müssen auf die bevölkerungsreichen innerstädtischen Gebiete ausgerichtet sein, in denen der öffentliche Verkehr oft fast schon aus den Nähten platzt. Sind öffentliche Verkehrsmittel in einer Stadt sehr beliebt, werden sie natürlich häufig auch nur für sehr kurze Fahrten (bis zur nächsten Station) genutzt. Umgekehrt sind Busse und Straßenbahnen in den Vorstädten manchmal fast leer unterwegs.

Eine gute Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad und intelligente intermodale Knotenpunkte können den Nutzungsdruck auf öffentliche Verkehrsmittel abfedern. Fahrgäste in den überfüllten Streckenabschnitten können für das letzte Stück ihrer Reise von Bus, Straßenbahn oder U-Bahn aufs Fahrrad umsteigen. Leichtere Erreichbarkeit und optimierte intermodale Knotenpunkte in den Vorstädten oder am Stadtrand (etwa bei Endstationen) erweitern die Einzugsgebiete von Haltestellen und füllen damit unausgelastete öffentliche Verkehrsmittel. Der Busbetreiber Postauto Schweiz erkannte das Potenzial des Fahrrads und investiert derzeit in ein Bike-Sharing-System, um den Druck auf den „letzten Kilometer“ in den Stadtzentren abzufedern. Wie in New York, wo erst kürzlich ein öffentliches Bike-Sharing-System erfolgreich gestartet wurde, gelten in der Schweiz Leihräder als neuer, hochgeschätzter Teil des öffentlichen Verkehrs – ebenso wie U-Bahnen, Busse, Straßenbahnen oder auch Taxis.

Sinnvoll gestaltete Fahrradabstellplätze an öffentlichen Verkehrsknotenpunkten sowie eine gute Erreichbarkeit für RadfahrerInnen wirken sich auch positiv hinsichtlich einer geringeren Kfz-Nutzung aus. 10–15 % der Personen, die Auto und Öffis gemeinsam nutzen, sind bereit, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen, wenn entsprechende Einrichtungen an den Bahnhöfen zur Verfügung gestellt werden (IG Velo Schweiz 2004). Die Schweizer Baunormen gestatten zum Beispiel eine Verringerung der gesetzlich vorgeschriebenen Kfz-Stellplätze im Fall guter örtlicher Bedingungen für Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel. Bessere Zufahrts- und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erweitern außerdem das

Julian Baker ist Projektleiter beim Schweizer Verkehrsplanungsunternehmen Kontextplan. **Alain Groff** leitet den Fachbereich Mobilität im Baseler Bau- und Verkehrsdepartement, wo auch **Florian Mathys** als Projektleiter tätig ist.

Einzugsgebiet einer Bus- oder Straßenbahnhaltestelle sechsmal mehr als eine gute Erreichbarkeit für FußgängerInnen.

Die Schweiz ist Weltmeisterin im Bahnverkehr

Die Schweiz kann auf eine traditionell gute Zusammenarbeit zwischen öffentlichem Verkehr und RadfahrerInnen verweisen. Deutsche und Schweizer Studien zeigen, dass etwa 30 % der Bahnreisenden Interesse am Radfahren haben; auch ist die Hälfte der Fahrgäste, die Zug und Rad gemeinsam nutzen (beispielsweise zum Pendeln), durchaus willens, für Radparkplätze zu bezahlen (IG Velo Schweiz 2004). Da Bahnhöfe als Einkaufs- und Dienstleistungszentren bzw. Umsteigeknotenpunkte eine wichtige urbane Funktion erfüllen, tragen gute Zugänglichkeiten und Radabstellplätze dazu bei, RadfahrerInnen als KundInnensegment zu erreichen. Eine effektive Mischung kostenpflichtiger und kostenfreier Abstellplätze ist hier gefragt, da viele RadfahrerInnen nicht bereit sind, insbesondere für kurzzeitiges Parken zu bezahlen.

Vor mehr als 20 Jahren ging die erste Velostation bei einem innerstädtischen Schweizer Bahnhof in Betrieb. Eine Velostation ist nicht nur eine Fahrradgarage, sondern auch ein Dienstleistungszentrum, das Fahrradreparaturen und -reinigung, Schließfächer, Bike Sharing etc. anbietet. Meist handelt es sich hier um Beschäftigungsprojekte zur Integration von Langzeitarbeitslosen oder benachteiligten Personen in den primären Arbeitsmarkt. Dies wird von den KundInnen geschätzt, die deshalb eher bereit sind, für ihren Parkplatz zu zahlen. In Basel bietet der große unterirdische Fahrradparkplatz beim Hauptbahnhof zusammen mit kleineren Abstellplätzen in der Umgebung insgesamt etwa 3.000 Fahrradstellplätze an. Das Eisenbahnunternehmen und der Kanton Basel haben vereinbart, diese Anzahl in den nächsten Jahren zu verdoppeln. Heute bestehen insgesamt etwa 30 Fahrradgaragen mit mehr als 10.000 Plätzen bei Schweizer Bahnhöfen. Nach Aussage der Schweizerischen Bundesbahnen gehören radfahrende Bahnreisende zu den treuesten KundInnen überhaupt. Daher legte das Unternehmen Zufahrtsprioritäten an Bahnhöfen fest, nach welchen Fahrräder höher rangieren als Autos (Schneller 2010).

Dazu kommt, dass immer mehr PendlerInnen das Fahrrad für einen Teil ihres täglichen Wegs vom und zum Arbeitsplatz nutzen, was zu größerer Nachfrage nach Abstellplätzen für Fahrräder an Bahnhöfen führt. In Summe verbinden etwa 10 % der Reisenden Fahrrad und Bahn. Bisläng gibt es 87.000 Gratisabstellplätze für Fahrräder an oder nahe Schweizer Bahnhöfen. Um diese Nachfrage zu befriedigen, werden die Schwei-

zerischen Bundesbahnen an kleinen bis mittelgroßen Bahnhöfen bis 2019 jährlich 2.500 überdachte Stellplätze für Fahrräder neu errichten.

Spitzenplatz für beide Verkehrsarten?

Die Stadt Basel hat sich zum Ziel gesetzt, in Europa eine Führungsrolle sowohl beim Radfahren als auch im öffentlichen Verkehr einzunehmen. Der Modal-Split-Anteil des Radfahrens beträgt derzeit 16 %, was Basel zur Nummer eins in der Schweiz macht. Der Basler Stadtrat fördert das Radfahren schon seit Langem mit großem Nachdruck. Im Einklang mit der Kantonsverfassung und auf Basis einer Volksabstimmung im Jahr 2010 verpflichtete sich die Stadt bindend, den motorisierten Verkehr bis 2020 um 10 % zu senken.

Der öffentliche Verkehr in Basel genießt traditionell große Beliebtheit mit über 96 % Kundenzufriedenheit. Mehr als die Hälfte der BaslerInnen sind InhaberInnen eines elektronischen Tickets für das Bus- und Straßennetz der Stadt und der Umgebung. Der Modal-Split-Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel in Basel beträgt respektable 27 %. Mit mehr als 50 % autofreien Haushalten und der geringsten Motorisierung aller Städte in der Schweiz (352 Autos auf 1.000 EinwohnerInnen) ist Basel auf einem guten Weg, jedoch geht die Zielsetzung des Kantons nicht dahin, den Verkehr von der Straßenbahn aufs Rad oder umgekehrt zu verlagern. Die Stadt hat in den letzten zwei Jahrzehnten die Fahrradinfrastruktur umfangreich ausgebaut und den Kfz-Verkehr beruhigt, um Komfort und Sicherheit der RadfahrerInnen zu erhöhen. Derzeit setzt die Stadt zwei unterschiedliche Radnetze um – eines ist für erfahrene AlltagsradlerInnen und PendlerInnen gedacht, das andere wurde für Freizeitaktivitäten, Kinder, ältere Menschen und weniger routinierte RadfahrerInnen optimiert. Dieses zweite Netz legt das Schwergewicht auf Sicherheit und ist vom schnellen motorisierten Verkehr getrennt. 63 % des Straßennetzes in der Stadt sind verkehrsberuhigt, und das Kantonsparlament beschloss kürzlich ein neues Verkehrskonzept für das Stadtzentrum sowie die Ausweitung der Tempo-30-Zonen in Wohngebieten. Kombinierte Bus- und Radspuren, Verkehrsampeln mit grüner Welle für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr sowie niedrigere Tarife für die Radmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln auf Bergstrecken sind ebenfalls vorhanden. Zusätzlich wird bald ein Bike-Sharing-System den öffentlichen Verkehr in Basel ergänzen.

Lösungen für die anstehenden Fragen liegen nicht nur in der Schaffung neuer Infrastruktur, sondern auch im gegenseitigen Verständnis für die besonderen Bedürfnisse von öffentlichem Verkehr einerseits und



Radverkehr und Öffis: Gegner oder Partner?



Fahrradstation am Bahnhof Solothurn



Olten: Bushaltestelle kombiniert mit einer großzügigen Radabstellanlage

RadfahrerInnen andererseits. Partnerschaften und Kooperationen zwischen Verkehrsdienstleistern bzw. ihren MitarbeiterInnen und Radlobbys können dazu beitragen, kulturelle Barrieren auszuräumen und die Erkenntnis zu vermitteln, dass BuslenkerInnen und Radfahrende, Fahrgäste in Straßenbahnen und FußgängerInnen tatsächlich an einem Strang ziehen – sie alle wollen ihre Stadt lebenswerter machen. Fragen wie „Wer übernimmt die Initiative? Was sind die Perspektiven? Wer bezahlt wofür?“ müssen jedoch noch in laufende Diskussionen einfließen. 🚲

Quellennachweise
 IG Velo Schweiz (2004). Leitfaden für die Planung und Umsetzung von Velostationen.
 Institut für Mobilitätsforschung (2011). Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher.
 Schneller, L. (2010). Vortrag „Veloparkierung am Bahnhof – Zwischenbilanz der SBB“, Konferenz „Mit Zug zum Velo, rollende Fachtagung zur Intermodalität, Velokonferenz Schweiz“.
 Schweizerische Bundesbahnen, Medienmitteilung (2013), http://www.sbb.ch/sbb-konzern/medien/medienmitteilungen-newsdetail.2013-4-2204_3.html, aufgerufen am 2.07.2013.

SMILE!

Eine einzige App macht das Leben einfacher.

„[SMILE] bietet mir personalisierte, zielgerichtete Mobilitätsangebote, die genau meinen Bedürfnissen entsprechen. Die App schlägt mir die besten Routen vor und vereinfacht das Kaufen und Bezahlen sämtlicher Verkehrsangebote. Mit nur einem Klick ist die Fahrt bezahlt; die Fahrkarten werden direkt an mein Smartphone gesendet.“

In intermodalen Verkehrsnetzen ist Integration gefragt, und dies gilt auch für eine Smartphone-App, welche die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für eine Reise vereinfacht. SMILE nennt sich selbst einen „persönlichen Mobilitätsassistenten“ und beruht auf einer ebenso einfachen wie innovativen Idee: Anstatt noch eine weitere Verkehrs-App auf den ohnedies schon überquellenden Markt zu bringen, werden bestehende Apps in einer einzigen Benutzerschnittstelle kombiniert.

Allzu oft konkurrieren verschiedene Verkehrsmittel ja miteinander anstatt zusammenzuarbeiten. Dabei hat jede der anderen irgendetwas voraus. Im optimalen Fall übt daher jede Verkehrsart ihre ureigenen Funktionen perfekt aus: Für intermodal Reisende liegt die Herausforderung dann darin, jede Fahrt zuerst auszuwählen, zu koordinieren und schließlich dafür zu bezahlen. SMILE ist zwar noch nicht kommerziell erhältlich, aber wenn es sein Versprechen in der Tat hält, könnte es das Reisen durch Österreich absolut einfach und bequem gestalten und die Wahrnehmung von Mobilität in der Öffentlichkeit verändern – weg vom Entweder-oder und hin zum Sowohl-als auch. Und das wäre dann die wahre Innovation.

Mehr Information finden Sie auf www.smile-einfach-mobil.at

WIR NEHMEN, WAS WIR KRIEGEN KÖNNEN!

Kann eine Stadt auch ohne separate Radinfrastruktur erfolgreich sein? Velo-city Programmdirektorin **Andrea Weninger** interviewte **Ulric Schollaert**, den Radfahrbeauftragten der Regionalbehörde von Brüssel.

Sharrows am Chaussée de Wavre. Kurzfristig (und vielleicht sogar längerfristig) kann man hier nichts für RadfahrerInnen tun. Die Sharrows haben ihre Achse in einem Abstand von 3,25 m von der Gehsteigkante und verhindern, dass RadlerInnen von plötzlich aufgehenden Autotüren verletzt werden. AutofahrerInnen gewinnen so ein besseres Verständnis dafür, warum RadfahrerInnen auf der Fahrbahn fahren. An dieser Stelle war es nicht möglich, andere Radfahranlagen zu installieren; sie hätten nach den geltenden Richtlinien zu wenig „legalen“ Platz für die Kfz-Fahrbahnen gelassen.

Andrea Weninger: In Brüssel ist das Radfahren auch ohne die Errichtung getrennter Radwege auf dem Vormarsch. Skeptische Stimmen könnten diese Entwicklung infrage stellen. Ulric, was tut sich derzeit in Brüssel in Bezug auf die Fahrradinfrastruktur?

Ulric Schollaert: Ich würde sagen, dass die Skeptiker den Tatsachen ins Auge blicken müssen. In den letzten zehn Jahren hat die Fahrradnutzung in Brüssel um 400 % zugenommen, obwohl wir in diesem Zeitraum die Anzahl der von der Fahrbahn getrennten Radverkehrsanlagen nicht besonders erhöht haben. Allerdings haben wir das Radfahren gegen die Einbahn generell erlaubt, und wir haben eine fünfspurige Einbahnstraße in eine vierspurige Straße mit beidseitigen richtungsgebundenen Radwegen umgewandelt. Das war die Rue de la Loi, die man aus den Nachrichten kennt, wenn über Brüssel als Angelpunkt all dieser EU-Beschlüsse gesprochen wird. Außerdem glaube ich, dass etliche kleinere Maßnahmen viel zum Radverkehr beigetragen haben.

Welche Maßnahmen sind konkret gemeint?

Zum Beispiel Bike-Boxen an über 400 Kreuzungen oder Radspuren bzw. kombinierte Bus- und Radfahrstreifen auf etwa 30 Kilometern unserer Hauptstraßen. Weiters verschiedene informative Markierungen und auch Sharrows, das sind Radmarkierungen, die den AutofahrerInnen signalisieren, dass Radfahren hier erwünscht ist.

Und die Kfz-Parkplätze? Warum nicht diese reduzieren und dafür mehr Radinfrastruktur bauen?

Ich habe nicht die geringste Ahnung! Ich würde gerne den Autos Platz wegnehmen und darauf Infrastruktur für Fahrräder errichten. Aber in Brüssel ist das undenkbar. In Brüssel ist es so, dass eine Regionalregierung darum bemüht ist, 19 Lokalbehörden im Zaum zu halten, die ihrerseits extrem unabhängig agieren. Die



Lokalbehörden betreiben 1.400 Straßenkilometer der Stadt, aber was noch wichtiger ist, sie haben auch Einspruchsrecht bei allem, was die Regionalbehörde auf ihren 300 Kilometern Hauptstraße tut. Der politische Kuhhandel ist außerdem typisch für Brüssel: Du gibst mir dies, ich geb' dir das. Oder: Wenn du mich einmal ins Gesicht schlägst, dann schlage ich zweimal zurück, wenn ich damit durchkomme! Das macht alle Verhandlungen enorm kompliziert.

Was sind Ihre Erfahrungen mit der Bevölkerung und den Lokalbehörden?

Jedes wichtige Projekt – außer reine Bodenmarkierungen – muss eine Konsultationsphase durchlaufen. Die Bevölkerung bemerkt natürlich jede Beschneidung von Parkplätzen und spricht sich nur selten dafür aus. Obwohl, es gibt auch Ausnahmen. Und dann gibt's auch noch die Bäume, die oft zwischen Parkplätzen gepflanzt wurden – und dann geht gar nichts mehr, weil sich die Ökofundis mit den Autobesitzern verbünden und sich beschweren. Willkommen in der realen Welt! Und die Idee der Vorbildstädte kann man vergessen, das funktioniert hier einfach nicht.

Kürzlich schlugen wir bei einem Projekt vor, die Parkplätze und neu gepflanzten Bäume links von der Fahrbahn neben einer Straßenbahnlinie unterzubringen, die entlang dem wichtigen Boulevard Général

„Viele Politikverantwortliche sind noch nie in Brüssel aufs Rad gestiegen, aber sie wissen trotzdem alles besser als wir!“

Jacques verläuft. Obwohl diese Lösung eine große Anzahl von Parkplätzen erhalten würde, sind wir uns nicht sicher, ob sie akzeptiert wird. Die Bevölkerung, die örtliche Polizei und die lokalen (Bezirks-)Behörden

sind in Aufruhr und wenden ein, dass Parkplätze links von der Fahrbahn gefährlich seien. Wenn dem so wäre, müssten wir sofort ein paar hundert andere Parkplätze dieser Art eliminieren, die bereits in der Stadt existieren! Das sind die Gründe, warum wir meinen, dass Radwege oder kombinierte Bus-/Radfahrstreifen sofort umgesetzt werden müssen, wann auch immer wir die Chance dazu bekommen.

PolitikerInnen glauben oft, dass nur getrennte Radinfrastruktur sicher ist. Wie sind die Erfahrungen in Brüssel?

Das ist wahr. Viele Politikverantwortliche sind noch nie in Brüssel aufs Rad gestiegen, aber sie wissen trotzdem alles besser als wir! Und sogar erfahrene Radfah-

„Die Idee der Vorbildstädte kann man vergessen, das funktioniert hier einfach nicht.“

rerInnen, die in die Politik gegangen sind, schelten uns unverblümt, weil wir unsere Arbeit angeblich nicht gut genug machen. Das oft geäußerte Prinzip „Brüssel soll perfekt für RadfahrerInnen im Alter von sieben bis 77 sein“ behindert manchmal den Fortschritt.

Warum?

Das dänisch-niederländische Modell setzt 100%ig auf Trennung. Aber sollen wir 20 Jahre warten, bis wir 20 Kilometer perfekte Radinfrastruktur bekommen, oder nehmen wir, was wir kriegen können, und nutzen das als Grundlage dessen, was realistisch möglich ist? Wir hätten den Modal-Split-Anteil sicher nicht von 1 % auf 4 % steigern können, wenn wir gewartet hätten, um Radwege bauen zu können, die auch für Siebenjährige geeignet sind. Übrigens radeln die meisten Erwachsenen, die heute in Brüssel mit dem Rad fahren, erst seit



Kreuzung Rue de la Loi: Pkws müssen rechts oder links abbiegen – nur RadfahrerInnen dürfen geradeaus fahren, und zwar in eine Fahrbahn, wo Radfahren gegen die Einbahn gestattet ist.



Bus-/Radspur kombiniert mit einem Radweg: RadfahrerInnen können es sich aussuchen, wo sie fahren wollen.

Kurzem. Sie haben also nicht als Siebenjährige begonnen, sondern als Erwachsene. Es ist natürlich leichter, Gewohnheiten zu ändern, wenn es um junge Menschen geht, aber Veränderungen sind in jedem Alter möglich.

Wie Wien hat auch Brüssel einen hohen Anteil (mehr als 30 %) öffentlicher Verkehrsmittel am Modal Split aufzuweisen. Was sind Ihre Erfahrungen hinsichtlich der Kooperation zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und RadfahrerInnen?

Der Busbetreiber in Brüssel forderte gemeinsam mit uns kombinierte Bus-/Radfahrstreifen und akzeptiert auch die gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen durch Straßenbahnen und Fahrräder, einfach weil wir gemeinsam mehr gegen die Autolobby ausrichten können.

Bei einem Besuch in Brüssel bemerkte ich die sogenannten „Sharrows“. Wo und warum werden diese eingesetzt?

Das sind eigentlich unsere „Markierungen der Schande“. Wir setzen sie ein, wenn wir nichts Besseres tun können. Das Gute daran ist, dass sie den Autos keinen Platz wegnehmen und deshalb praktisch überall anwendbar sind. Kein Politikverantwortlicher regt sich darüber auf. Und die zweite gute Sache ist, dass den AutofahrerInnen die Botschaft vermittelt wird: „Achtung, hier sind Leute, die Rad fahren“ bzw. „Personen radeln entlang dieser Pfeilmarkierungen, weil es für sie empfohlen wird – ich muss also vorsichtig fahren und Geduld zeigen.“ Es ist erstaunlich, wie gut diese Markierungen funktionieren! Wo erforderlich, setzen wir sie ein. In hügeligem Gelände sind sie gut für die Abwärtsstrecke geeignet, und vielleicht bleibt dann noch genug Platz übrig, um einen aufwärts führenden Radstreifen auf die Straße zu pinseln.

Sharrows sind aber nicht immer sinnvoll, zum Beispiel, wenn man sich einer Verkehrsampel nähert und sich Rückstau gebildet hat. Sie haben nur dann Sinn, wenn sie knapp hintereinander auf die Fahrbahn aufgebracht

werden, auf der Straße genug Platz bleibt und man neben den Autos radeln kann. Aber ich würde sie genauso empfehlen wie das Fahren gegen die Einbahn, wenn man in einem wirklich feindselig eingestellten politischen Umfeld arbeiten muss.

Kann ein Mix von verschiedenen Radinfrastrukturen die Zukunft sein, um den Radverkehrsanteil in den Städten weiter zu erhöhen?

Andere Städte können von Brüssel lernen, dass praktisch JEDE Stadt dazu beitragen kann, den Radanteil zu erhöhen, auch wenn sie bei null anfangen muss! Nicht auf dänisch-niederländische Art (auf Englisch „Danutch“ genannt), sondern ganz pragmatisch. Und auch mit schnellen Ergebnissen. Unsere Umfeldbedingungen hier sind hart: Das Klima passt nicht, das Gelände ist ungeeignet, die politische Struktur ist suboptimal, der Verkehr benachteiligt uns, sogar die Straßen sind nicht perfekt. Aber ich glaube, dass Fahren gegen die Einbahn und Straßenmarkierungen wie Bike Boxes, die Sharrows-Pfeile, Radwege und kombinierte Bus-/Radfahrstreifen oder die Umwandlung auch nur einer einzigen, wenn auch symbolträchtigen Straße zugunsten der Radfahrenden und auch das wachsende Radwegennetz eine Veränderung gebracht haben. Niemand kann sagen, dass ein Modell das beste und jedes andere wertlos ist. Und um die Frage zu beantworten: Klar, natürlich, man muss immer eine Mischung verschiedener Radinfrastrukturen anstreben!

Sie sind anlässlich der Velo-city Konferenz auch in Wien mit dem Rad gefahren. Was halten Sie von Wiens Fahrradinfrastruktur?

Am meisten haben mich die Wiener RadfahrerInnen beeindruckt! Ich war verblüfft, wie sie mich überholten und wusch – schon waren sie wieder weg! Die Regelungen für das Fahren gegen die Einbahn haben mich, der ich aus Brüssel komme, natürlich nicht beeindruckt. Und ich habe mehr als einmal gegen die Regeln verstoßen und lebe immer noch. Die

BRÜSSEL

In den letzten zehn Jahren stieg der Fahrradanteil am Modal Split in Brüssel mit seiner Bevölkerung von einer Million Menschen von 1 % auf 4 %. Brüssels lokal verwaltetes Straßennetz ist 1.400 Kilometer lang, 400 Kilometer Einbahnstraßen (von insgesamt 500 Kilometern Einbahnen) sind seit 2004/2005 für den Radverkehr in beide Richtungen offen. Getrennte Radverkehrsanlagen machen bloß etwa zehn Kilometer aus und befinden sich vor allem in den Vorstädten. Zusätzlich gibt es etwa 300 Kilometer Hauptverkehrsstraßen, 150 davon haben überhaupt keine Radinfrastruktur; auf 75 Kilometern gibt es Radwege, und 75 Kilometer haben kombinierte Bus-/Radfahrstreifen oder Radspuren (dies umfasst nicht die Sharrow-Markierungen). Außerdem wurde das Netz ausgewiesener Radrouten (230 Kilometer sind derzeit in Brüssel geplant) nur langsam vergrößert; die Stadt ist noch weit von einem echten Netzwerk entfernt, etwa 90 Kilometer werden heute bereits genutzt.

Donaukanal-Radwege haben mir gut gefallen. Meiner Meinung nach ist der technisch beeindruckendste Aspekt der Radinfrastruktur in Wien, dass fast alles vernetzt ist. Zum Beispiel gibt es Radverkehrsanlagen auf den meisten größeren Straßen, aber das kann auch mit dem baulichen Charakter Wiens zusammenhängen, mit diesen breiten Straßen, auf denen Radwege Platz

haben. Zumindest im Vergleich zu Brüssel habe ich das Gefühl, immer auf eine Radinfrastruktur zu stoßen, sobald ich in eine größere Straße einbiege. Aber nicht immer macht es mir Spaß, hier zu fahren, weil Konflikte mit den FußgängerInnen scheinbar sehr häufig vorkommen. Glücklicherweise hatte ich kein schnelles Rad!

MOSKAU FAHRRADOFFENSIVE



Als Fahrradstadt ist Moskau ein sehr ambitionierter Neueinsteiger. Erst kürzlich eröffnete Bürgermeister Sergej Sobjanin ein neues Bike-Share-System sowie zwei Radwege entlang der Moskwa. Ein Masterplan zum Fuß- und Radverkehr ist in Ausarbeitung und wird in einigen Monaten einen Rahmen bieten, um Moskaus Straßen lebenswerter zu gestalten. VertreterInnen des Planungsinstituts Mosgortransniiproject nahmen an der Velo-city Konferenz in Wien teil und sammelten viel Input und Ideen.

PLATZ HABEN WIR GENUG!

Philip Loy ist Radverkehrsexperte bei Project Centre in London. Er ist überzeugt, dass auf der Straße genügend Platz für jede Nutzung vorhanden ist, solange man bereit ist, dieser auch Priorität zu geben. Die Olympischen Spiele 2012 in London haben dies bewiesen.

Überall bekennen sich heutzutage politische EntscheidungsträgerInnen zur Förderung des Radfahrens als wegweisende und nachhaltige Mobilität und als Garant für eine höhere Lebensqualität. In vielen Ländern – wie zum Beispiel in Großbritannien – bestehen jedoch immer noch zahlreiche Hürden. Typische Begründungen, die für die unzureichende Förderung des Radfahrens angeführt werden, lauten etwa, es sei zu wenig Platz auf den Straßen bzw. eine Förderung des Radverkehrs hätte negative Auswirkungen auf die Verkehrsleistungen. Aber stimmt das denn?

Das Foto rechts oben zeigt eine weit verbreitete Form der Straßengestaltung. Der Bereich in der Mitte der Fahrbahn wurde schraffiert, da weiter vorne auf der Straße Abbiegestreifen für Kraftfahrzeuge sowie zwei nicht geregelte Fußgängerübergänge vorhanden sind. Sind die Rechtsabbiegebereiche aber wirklich notwendig? Ist dies überhaupt die beste Möglichkeit, FußgängerInnen bei Querungen zu unterstützen? Die Schraffierung ist eigentlich ein ineffizienter Verbrauch wertvollen Straßenraums, der besser für RadfahrerInnen genutzt werden könnte.

Bei Straßenarbeiten handelt es sich meist um Erhaltungsarbeiten, oft geht es aber auch um Notfälle, wenn etwa Wasserleitungen oder Kanalisationsrohre repariert werden müssen. In London wird derzeit beispielsweise eine neue Bahnlinie errichtet, was umfangreiche Bautätigkeiten – wenn auch vor allem unterirdisch – erforderlich macht. Für derartige Straßenbauarbeiten gibt es natürlich immer Vorrang – und dennoch funktioniert der Straßenverkehr währenddessen weiterhin. Würden wir vorschlagen, ähnlich viel Straßenraum den RadfahrerInnen zu widmen, bestünde mit Sicherheit

Skepsis, ob das verkehrstechnisch funktionieren könnte. Im Sommer 2012 waren die Augen der Welt auf London gerichtet. Eine der vielen Initiativen, die einen problemlosen Ablauf der Olympischen Spiele sicherstellen sollte, war die Schaffung von Fahrstreifen und Vorrangstreifen für olympische AthletInnen und FunktionärInnen. Diese Fahrstreifen verliefen durch ganz London und auch durch die zentralen, am ärgsten verstopften Stadtteile. Niemand stellte diese Maßnahme in Frage oder hielt sie gar für unnötig. Tatsächlich wurde dem „Bedarfsmanagement“ viel Aufmerksamkeit geschenkt: Die Menschen wurden über die besten alternativen Verkehrsmittel umfassend informiert.

Es war also möglich, Straßenraum für die Olympischen Spiele in Anspruch zu nehmen, und das im bestehenden Netz einer Stadt mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Außerdem war es möglich, zusätzliche Maßnahmen zu setzen, um den Erfolg dieser Vorkehrungen sicherzustellen, etwa Verkehrsinformationen und Bedarfsmanagement. Stellen wir uns doch vor, dass der Radverkehr den gleichen Stellenwert hätte wie die Olympischen Spiele! Ist es tatsächlich möglich, dass das Radfahren also im Straßennetz untergebracht wird? Und wenn ja, warum passiert dies nicht?

Das sogenannte Konzept der „Traffic Evaporation“ ist gut untersucht und zeigt, dass der Verkehr sich nicht wie eine Flüssigkeit in einem geschlossenen System verhält, wenn dem hohen Verkehrsaufkommen Straßenraum entzogen wird. Vielmehr „verschwindet“ der Verkehr, man könnte fast sagen, er „verdampft“. AutofahrerInnen agieren bewusst, sie suchen nach Alternativen – nicht nur in Form anderer Verkehrsmittel –, und manchmal lassen sie Fahrten auch ganz

ausfallen. Dieses Verhalten wird außerdem durch Bedarfsmanagement mittels Marketingkampagnen, Werbung und Informationen über alternative Verkehrsmittel unterstützt. Dies alles wurde sehr erfolgreich anlässlich der Olympischen Spiele 2012 erprobt.

Wenn man etwas wirklich will,
findet man auch einen Weg.

Erst kürzlich zeigten einige Studien, wie das Radfahren in Verkehrsmodellen – beispielsweise bei der Mikrosimulation – Eingang finden könnte. Dies könnte helfen, die Auswirkungen der Radinfrastruktur auf die Verkehrskapazität in einer Weise abzuschätzen, welche die wichtige Rolle des Radverkehrs hinsichtlich der Reduktion von Verkehrsstaus anerkennt.

Bedenkt man, dass das Radfahren eine Lösung sowohl gegen Verkehrsstaus als auch in finanzieller wie volksgesundheitlicher Hinsicht darstellt und außerdem noch eines der besten oder überhaupt das beste Kosten-/Nutzen-Verhältnis im Verkehrssektor aufweist, ist das Radfahren eine unvergleichbare Investition. Obwohl vielleicht nicht jeder davon überzeugt ist, könnte das Radfahren in der Tat die am ernstesten zu nehmende Verkehrsart von allen sein. 🚲



Alle Fotos: © Philip Loy



WIE BRINGT MAN PENDLER_INNEN AUFS RAD?

Auf Radschnellstraßen, sogenannten Rad-Highways, sollen PendlerInnen bequem, schnell und sicher unterwegs sein.

Im Jahr 2009 startete das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt in enger Zusammenarbeit mit dem Niederländischen Radfahrerverband das Programm „Fiets Filevrij“ (Staufreier Radverkehr). Subventionen für 18 Radschnellstraßen sowie Finanzmittel zur Entwicklung einer wirksamen Kommunikationsstrategie waren die Hauptelemente dieses Programms. Das Ministerium war vor allem an der Reduktion von Staus im nationalen Straßennetz interessiert: Radschnellstraßen sollten die AutofahrerInnen anregen, vom Pkw aufs Rad umzusteigen. „Fiets Filevrij“ umfasst daher zwei wesentliche Elemente:

- » die Entwicklung eines geeigneten Prozesses zur Planung und baulichen Umsetzung der Radschnellstraßen;
- » die Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie, um damit die AutofahrerInnen als potenzielle UmsteigerInnen zu erreichen.

Für Radschnellrouten ist die Qualität der Infrastruktur natürlich von besonderer Bedeutung. Hohes Engagement war daher gefragt, um die (finanziellen) Voraussetzungen für die Realisierung dieser Infrastruktur sicherzustellen.

Unterschiedliche Interessen bündeln

Radschnellstraßen (auch „Rad-Highways“ genannt) queren sowohl Gemeinde- als auch oft Regionsgrenzen. Die enge Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Regionen und Provinzen ist daher entscheidend für die Umsetzung, denn Gemeinden haben häufig widersprüchliche Interessen, und die Herstellung der erforderlichen Infrastruktur ist meist sehr teuer – mit Kosten zwischen zwei und 17 Millionen Euro. Angesichts dieser Herausforderungen ist es nicht überraschend, dass die Idee der Radschnellstraßen anfänglich Diskussionen auslöste. Im Programm „Fiets Filevrij“ war es daher besonders wichtig, nach Möglichkeit eine unabhängige Person zum Projektleiter bzw. zur Projektleiterin zu ernennen, der/die dann offen und ohne Interesse an spezifischen (Prestige-)Projekten mit den AkteurInnen ins Gespräch kommen konnte. Zu einem

möglichst frühen Zeitpunkt wurde eine Vereinbarung unterzeichnet, in der die endgültige Route, eventuelle Nebenprojekte, die nötigen Investitionen sowie die von den Partnern zu leistenden finanziellen Beiträge festgehalten waren.

Eine robuste Kommunikationsstruktur

Die Fahrradinfrastruktur ist üblicherweise nicht auf der „geistigen Landkarte“ von AutofahrerInnen. Da es aber das erklärte Ziel des Infrastrukturministeriums war, die Staus im nationalen Straßennetz abzubauen, müssen AutofahrerInnen angeregt werden, ihr Verhalten zu verändern. So wurde für alle Radschnellstraßen eine Kommunikationsstrategie entwickelt, um den Pkw-NutzerInnen die verbesserte Radinfrastruktur bekannt zu machen. Dies war eine konkrete Auflage des Infrastrukturministeriums.

Bei der zwischen Arnhem und Nijmegen verlaufenden Radschnellstraße „RijnWaalpad“ wurde die lokale Bevölkerung in traditioneller Weise informiert. AutofahrerInnen und Unternehmen entlang oder nahe der neuen Route wurden ebenfalls eingebunden, um das Verkehrsverhalten der Beschäftigten dahingehend zu beeinflussen, ihr Auto während der Stoßzeiten stehen zu lassen. Die Projektorganisation für den RijnWaalpad arbeitete eng mit „Offensief Bereikbaarheid“ (Erreichbarkeitsoffensive) zusammen, um auch ganz neue Kommunikationsprojekte zu entwickeln:

- » Die Beleuchtung für den RijnWaalpad wurde speziell für diese Radschnellverbindung gestaltet. Die Lichtmasten sind für AutofahrerInnen von der Autobahn aus sichtbar.
- » Eine App zeigt Personen, die hier zum ersten Mal unterwegs sind, wie sie die Radschnellstraße erreichen, und informiert sie umfassend. Außerdem sollen spielerische Elemente die NutzerInnen bei der Stange halten. Zum Beispiel erhalten RadfahrerInnen ein Abzeichen mit der Aufschrift „Ich bin ja nicht aus Zucker“, wenn sie fünf Mal durch den Regen geradelt sind.
- » Eine weitere Kampagne der Offensief Bereikbaar-



heid wird bei Projektumsetzung für die wichtigsten Industrieunternehmen entlang der Strecke gestartet. Sie umfasst etwa Informationen über die gesundheitlichen und finanziellen Vorteile des Radfahrens, wirbt für E-Bikes und unterstützt ArbeitnehmerInnen, um Steuervorteile im Zusammenhang mit dem Radfahren auszunutzen.

- » Die Infrastruktur des RijnWaalpad ist selbsterklärend gestaltet. Neu gewonnene RadlerInnen können der Route ganz einfach folgen, ähnlich wie auf Autobahnen.

Die Radschnellstraße RijnWaalpad wird zwei Städte mit jeweils mehr als 150.000 EinwohnerInnen verbinden und im Jahr 2014 eröffnet. Zur Infrastruktur zählen 20 Kilometer ausgewiesene Radwege und Radstraßen. Bei plangleichen Kreuzungen hat der RijnWaalpad Vorrang gegenüber dem übrigen Verkehr. Die Querung von Straßen mit starkem Kfz-Verkehr erfolgt mittels Tunnels und Brücken. Die Radschnellstraße wird über zwei weitere Gemeinden – Overbetuwe und Linge- waard – sowie über eine Autobahn im Eigentum der Rijkswaterstaat geführt, jenes Teils des Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt, der für Gestaltung, Bau, Betrieb und Wartung der Infrastruktur in den Niederlanden zuständig ist. Weitere relevante Planungsaspek-

te sind der zukünftige Landschaftspark Lingezege und große Wohngebiete. Es bestehen also starker räumlicher Druck sowie Interessenkonflikte zwischen den am RijnWaalpad beteiligten Institutionen.

Eine faire Aufteilung der Kosten

Auf Wunsch der vier involvierten Gemeinden wurde ein Projektleiter von der Stadtregion Arnhem-Nijmegen (ih-rerseits eine Kooperation von 20 Gemeinden) bestellt, um die Radschnellstraße zu koordinieren. Rückblickend war dies entscheidend, da der Projektleiter in der Lage war, Diskussionen mit den beteiligten Organisationen zu führen, ohne selbst in Projekte involviert zu sein. Eine besonders wichtige Vereinbarung betraf die finanzielle Seite: Arnhem und Nijmegen zogen die größten Vorteile aus der Radschnellstraße, während den beiden kleineren Gemeinden die höchsten Kosten entstanden. Die größeren Gemeinden erhielten daher eine 50%ige Subventionierung, während die kleineren Orte ihren Projektanteil zu 90 % erstattet bekamen. Die kleine Gemeinde Overbetuwe musste zwar dennoch mehr als 300.000 Euro investieren, stimmte jedoch aufgrund der günstigen Bedingungen zu. Der RijnWaalpad wird es in Zukunft möglich machen, in knapp 40 Minuten von Stadtzentrum zu Stadtzentrum zu radeln. 🚲

Sjors van Duren ist Raumplaner und arbeitet für die Stadtregion Arnhem-Nijmegen als Projektleiter für den RijnWaalpad. **Martijn teLintelo** ist leitender Berater der Gemeinde Nijmegen. **Wim Bot** ist als Berater für nationale und internationale Politik für den Niederländischen Radfahrerverband Fietsersbond tätig. www.fietsfilevrij.nl

Radschnellstraßen sind für PendlerInnen und RadfahrerInnen in den Vorstädten gedacht. Sie unterstützen die Strategie und die Ziele einer Stadt zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von PendlerInnen. Es geht vor allem darum, Verhaltensänderung durch gute Qualität zu schaffen. Qualität bedeutet hier Sichtbarkeit, eine bestimmte Breite der Infrastruktur, Beleuchtung und Leitsysteme, nur wenige Ampeln und geringe Steigungen – im Grunde steht es für schnelles, sicheres und bequemes Radfahren. Radschnellstraßen wurden in den Niederlanden, in Großbritannien, Australien, Deutschland, Schweden und Dänemark errichtet, unterscheiden sich aber stark in Bezug auf Aufgabe, Zielgruppen, Gestaltungs- und Qualitätsaspekte. Ob man diese Einrichtungen immer als Radschnellstraßen oder Super-Highways bezeichnen sollte, ist fraglich und steht von der Marketingperspektive aus auch mit der Ideologie des Radfahrens in Verbindung. Der Begriff „Schnellstraße“ (bzw. „Highway“ nach amerikanischem Zuschnitt) hat im Deutschen einen eher autoorientierten Beigeschmack. Ausdrücke wie „Schnellstraße“, „Überholspur“ oder „Langstrecken-Radweg“ müssen jedenfalls immer durch ihre tatsächlichen Merkmale und Qualitätskriterien definiert werden. Radschnellstraßen für PendlerInnen sind sicher neu und innovativ. Die Tatsache, dass so viele Städte diese Idee so schnell aufgreifen wollen, belegt klar, wie sehr urbane Mobilitätskulturen in Veränderung begriffen sind.

Text: Andrea Weninger



SAN FRANCISCO MAL DREI

Die San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA) wurde 1999 aufgrund eines Volksentscheids neu aufgebaut – mit dem Ziel, alle Verkehrsbelange (öffentlicher Verkehr, ruhender und fließender Verkehr, Straßengestaltung) in einer einzigen Behörde zu vereinen. Taxis wurden 2007 ebenfalls einbezogen, 2009 folgte noch die Verkehrspolizei. Die SFMTA arbeitet seither erfolgreich an einer umfassenden strategischen Verkehrspolitik für San Francisco.

Timothy Papandreou ist stellvertretender Leiter für Strategische Planung und Politik der SFMTA. Zusammen mit seinem interdisziplinären Team ist er verantwortlich für strategische Planung, Straßenverkehr sowie Management- und Bedarfsstrategien für Rad- und Fußverkehr, Taxis sowie den öffentlichen Verkehr.

San Franciscos Strategieplan 2013–2018 hat zum Ziel, den Modal Split von 39 % aller Wege im Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Gehen, Radfahren und Taxis) im Jahr 2010 auf ambitionierte 50 % im Jahr 2018 zu erhöhen. Gleichzeitig entwickelte die SFMTA eine Radfahrstrategie, mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil von 3,5 % auf über 9 % im Jahr 2018 zu steigern.

Die Vision: Radfahren als Teil des Alltags

Die Fahrradstrategie basiert auf vier übergeordneten Zielen:

- » Erhöhung der Verkehrssicherheit und bessere Vernetzung der Infrastruktur
- » mehr Bequemlichkeit für RadfahrerInnen
- » Vermittlung des Radfahrens als alltägliche Mobilitätsart in den Medien, durch Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- » Planung und Umsetzung von gesamtheitlichen Straßenprojekten

In zentrumsnahen Stadtgebieten liegt der Radverkehrsanteil bereits zwischen 15 und 18 %. Das legt nahe, die gesamte Stadt neu zu definieren und gerade diesen

städtischen Kernbereich mit dem höchsten Fahrrad- aufkommen besonders hervorzuheben. In diesem Kerngebiet kann es uns am schnellsten gelingen, den Modal Split noch weiter zu erhöhen. Wir kooperieren daher mit der Raumplanung, um sicherzustellen, dass der Radverkehr in Stadtentwicklungsgebieten nicht vergessen wird. Für uns steht außer Frage, dass die Konzentration auf Investitionen für die Radinfrastruktur in diesen Kerngebieten der kosteneffektivste Ansatz zur kurzfristigen Steigerung des Radanteils ist. Zum ersten Mal entwickelte unsere Behörde daher ein Beurteilungssystem ähnlich der verkehrlichen Bewertung des Level of Service – aber diesmal im Sinne des Komforts für RadfahrerInnen. San Francisco hat zwar ein wachsendes Netz an Radverkehrsanlagen, Abstellplätzen und Wegweisungen, dieses ist jedoch noch sehr lückenhaft. Für uns ist die Konzentration auf bestimmte Stadtbereiche wichtig, um besser zu verstehen, wo die Knackpunkte liegen und welche Situationen die Menschen vom Radfahren abhalten. Unter Einsatz verschiedener Faktoren wie etwa räumliche/ seitliche Trennung, Breite der Fahrradinfrastruktur sowie der Kfz-Fahrspuren, umgebende Verkehrs-

geschwindigkeit, Hindernisse, Kreuzungsbreiten und Ampelregelungen konnte das Radnetz grob in vier Kategorien eingeteilt werden:

- » Level 1: angenehmes Radfahren für Menschen jeden Alters
- » Level 2: angenehmes Radfahren für Erwachsene
- » Level 3: angenehmes Radfahren für Erwachsene mit Selbstvertrauen
- » Level 4: unangenehmes Radfahren für praktisch jeden

Diese Analyse ermöglichte einen genaueren Überblick über den Zustand des Radnetzes und führte zu einer Bündelung unserer Ressourcen für die Verbesserung der am stärksten befahrenen Korridore. Die Analyse ergab, dass weniger als 10 % des Gesamtnetzes mit einer Länge von 344 Kilometern von Menschen jeden Alters als angenehm für das Radfahren empfunden werden. Fünf der wichtigsten Radkorridore waren durch stark unterschiedliche Komfortniveaus gekennzeichnet. Diese Analyse hilft uns, durchgehende Radrouten mit hohem Komfort entlang dieser Korridore zu schaffen, indem wir Lücken schließen, die Infrastruktur verbessern, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs senken und insgesamt den Verkehr beruhigen. Ziel ist es, das subjektive Sicherheits- und Komfortniveau zu erhöhen, um so mehr RadfahrerInnen auf diese Routen zu bringen.

Ein strategischer Ansatz

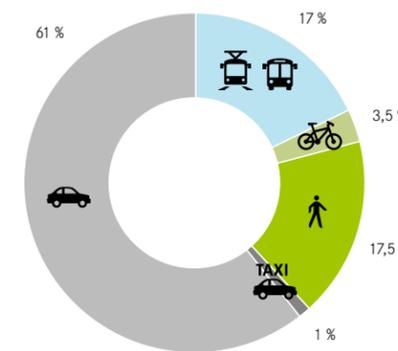
Eine Stadt mit sehr wenigen RadfahrerInnen zu einer Radfahrstadt zu machen, erfordert Investitionen, politische Unterstützung und Zeit. Unsere Strategie weist drei mögliche Szenarien auf. Machen wir weiter wie

bisher, wird der Radverkehrsanteil am Modal Split im Jahr 2018 4 bis 5 % betragen; nach dem Strategieplan steigt er auf 9 bis 10 %. Beim Ausbauszenario („volle Investition“) können wir einen Anteil von 15 bis 17 % am Modal Split erreichen. Für den Strategieplan der SFMTA haben wir Maßnahmen erarbeitet, die wir auf Basis von internationalen Best-Practice-Beispielen als die kostengünstigsten und erfolversprechendsten betrachten, um den geplanten Modal-Split-Anteil von 50 % für den Umweltverbund zu erreichen. Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- » Fertigstellung der Netzplans (16 km)
- » Aufwertung des bestehenden Radwegenetzes mit ausgezeichneter Infrastruktur (80 km)
- » Errichtung von neuen Radverkehrsanlagen (20 km)
- » Umgestaltung von 50 Kreuzungen
- » Errichtung von 21.000 Fahrradabstellplätzen
- » Einsatz eines Fahrradverleihsystems mit 2.750 Rädern und 275 Stationen sowie Unterstützung einer umfassenderen Nutzung von E-Bikes
- » Verdoppelung der Finanzmittel für Informations-, Marketing- und PR-Maßnahmen (2,5 Mio. USD jährlich)

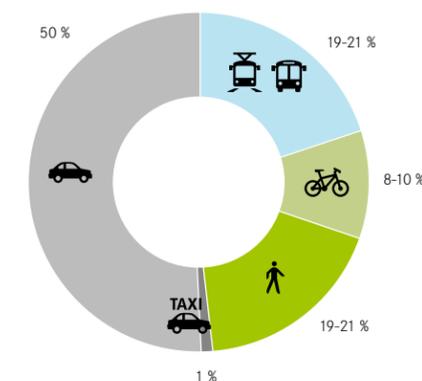
Die Kosten für die Umsetzung dieses Szenarios betragen etwa 200 Millionen US-Dollar. Die vom Bürgermeister geleitete Gruppe „San Francisco 2030“ hat nun die Aufgabe, Finanzierungsmöglichkeiten zu entwickeln, welche die Verkehrsbedürfnisse dieses multimodalen Systems abdecken. Der Strategieplan und die Fahrradstrategie können auf www.sfmta.com/reports eingesehen werden.

Alle Wege 2010



61 % motorisierter Individualverkehr, 39 % Umweltverbund

2018 Ziel



50 % motorisierter Individualverkehr, 50 % Umweltverbund

SAN FRANCISCO IN ZAHLEN

- Bevölkerung:** 805.000
- Tagesbevölkerung:** > 1.000.000
- Durchschnittliche Bevölkerungsdichte:** 7.800 Personen/km²
- Pkw/Einwohner:** 0,48
- Haushalte ohne Auto:** 30 %
- Regionale Bevölkerung:** 8 Mio.
- Radverkehrsanteil Modal Split:** 3,5 %
- Länge des Radwegenetzes:** 344 km

FAHRRAD- KAMPAGNEN MIT ERFOLGS- GARANTIE!



Text: Joshua Grigsby

Werbebotschaften und Kommunikationsstrategien sind ein fester Bestandteil der Förderung des Radverkehrs. Sollen wir aber wirklich in Marketing investieren? Beispiele aus Dänemark, Österreich und der Schweiz zeigen den Wert und die Bedeutung kreativer und intelligenter Fahrradkampagnen.

Der absolute Superjob muss es wohl sein, RadverkehrsplanerIn in Kopenhagen zu sein. Dort hat das Radfahren einen Modal-Split-Anteil von 36 % aller Pendlerfahrten (sogar 52 % bei der Lokalbevölkerung), und RadfahrerInnen legen täglich 1,27 Milliarden Kilometer zurück. In Kopenhagen gibt es fünfmal mehr Fahrräder als Autos. Es ist die Stadt, in der RadfahrerInnen in den Medien als aggressiv dämonisiert werden und in der sich 89 % der Radfahrenden wünschen, all die anderen RadlerInnen wären weniger unhöflich – Moment mal, da stimmt doch was nicht, oder?

Der Hype um das Radfahren in Kopenhagen ist in vielerlei Hinsicht gerechtfertigt, aber dieser Erfolg hat auch seinen Preis. Drangvolle Enge auf den Radwegen führt mittlerweile zu Frustration, Frustration zu Respektlosigkeit und Missachtung von Regeln und schlechtes Verhalten zu einem noch schlechteren Image der Radfahrenden. Kopenhagens PlanerInnen sehen sich heute der Herausforderung gegenüber, dieses unerwünschte Verkehrsverhalten einzudämmen,

ohne noch mehr Aufmerksamkeit zu erregen, um die negative öffentliche Meinung nicht weiter zu verstärken. Die Kopenhagener Lösung ist so einfach wie genial: Sie konzentriert sich auf die positiven Seiten des schlechten Verhaltens. Anstatt RadfahrerInnen wegen ihres Benehmens abzumahnern, werden sie für gutes Verhalten belohnt.

Line Groot und ihr Team entwickelten die Kampagne „God Cykel Karma“ (Gutes Fahrrad-Karma). Sogenannte Karma-Razzien werden veranstaltet, um rücksichtsvolle RadfahrerInnen mit Lob und Geschenken zu belohnen. Ein Fotowettbewerb für den „perfekten Fahrrad-Moment“ wurde auf Facebook gestartet. „Radfahrtdogmen“ stellen korrektes Radfahrverhalten in Printmedien vor. Fahrradclowns hellen die allgemeine Stimmung durch Interventionen auf Radwegen und an Ampeln auf. Die Betonung der positiven, genussvollen Aspekte sowie eine einfache, bunte, kindlich inspirierte Grafik sind ein wichtiger Teil der Karma-Kampagne.

Im ersten Jahr von „God Cykel Karma“ (2011) erklärten 37 % der KopenhagenerInnen und 39 % der RadfahrerInnen, sie seien mit zumindest einem der vier Kernelemente der Kampagne konfrontiert worden. 50 % der BeobachterInnen einer „Karma-Razzia“ wollten danach ihr eigenes Verhalten verbessern, und 50 % jener Personen, die mit einer „Karma-Razzia“ direkt konfrontiert waren, meinten, sie würden das Erlebnis sicher weitererzählen. 61 % glaubten, die „Radfahrtdogmen“ seien eine positive Art, korrektes Verhalten zu kommunizieren, und über ein Drittel war überzeugt, dass die Kampagne tatsächlich das Verhalten der RadfahrerInnen verbessert hätte. Beeindruckend ist, dass im ersten Jahr die Kosten der Kampagne nur bescheidene 100.000 Euro ausmachten, im Folgejahr 2012 etwa die Hälfte.

Wien hat ganz andere Herausforderungen zu bewältigen. Die Stadt möchte den Radverkehrsanteil am Modal Split in nur fünf Jahren verdoppeln. Der Wiener Radverkehrsbeauftragte Martin Blum wählte daher

einen strategischen Ansatz für die PR-Kampagne der Stadt. „Uns ging es darum, gelegentliche RadlerInnen zu AlltagsradfahrerInnen zu machen und die Lust aufs Radfahren zu wecken“, meint Blum, denn der Sprung vom Freizeit- zum Alltagsradfahrer sei einfacher als jener vom Fahrrad-Verweigerer zum Gelegenheitsradler.

Analysen zeigten, dass Wiens weithin gutes öffentliches Verkehrssystem die Mobilitätsbedürfnisse der meisten EinwohnerInnen erfüllt. Die WienerInnen benutzen das Rad, weil es ein Gefühl der Freiheit und Freude vermittelt und auch weil das Radfahren zunehmend im Trend liegt. Blum und sein Team setzten in ihrer Botschaft daher auf Lebensfreude beim Radfahren in der Stadt. Sie schufen eine Bildsprache, die das Zielpublikum – relativ wohlhabende Intellektuelle und Kreative – gut erreichte.

Der Slogan der Kampagne lautet „Setz Freude in Gang“. „Die Menschen in Wien müssen nicht unbedingt mit dem Rad fahren, um in der Stadt unterwegs



Alle Fotos: © Mobilitätsagentur, Wolfgang Zajc

zu sein“, meint Blum. „Unsere Aufgabe liegt darin, die genussvolle Seite zu betonen und zu zeigen, dass Radfahren nicht nur smart, sondern auch sexy sein kann. Wir versuchten, den Erfolg von Autowerbungen

Man sollte erfolgreiche Kampagnen niemals kopieren, sondern vielmehr versuchen, ihrer Denkweise zu folgen.

aufzugreifen, die nicht nur ein Produkt verkaufen, sondern vor allem auch einen Lebensstil.“ Das Jahr 2013 wurde von der Stadt Wien zum RadJahr erklärt und bot viele verschiedene Veranstaltungen und Services: die Ausgaben lagen bei 1,5 Millionen Euro. 6 % aller Wege werden heute mit dem Rad zurückgelegt; der Anteil stieg im Laufe der letzten Jahre kontinuierlich an.

Julian Baker, Verkehrsplaner bei Kontextplan, berichtet von der Schweizer Kleinstadt Solothurn. Die Aufgabe der Verwaltung den Anteil des Radverkehrs zu erhö-

hen, wurde erschwert durch begrenzte Geldmittel, Personalmangel und das Fehlen einer spezifischen Fahrradagenda, ausgebildeter RadverkehrsplanerInnen sowie geeigneter Referenzprojekte. Ein regionaler Ansatz ermöglichte es Solothurn jedoch, ein Jahresbudget von 95.000 Schweizer Franken für 95.000 EinwohnerInnen in 54 benachbarten Gemeinden aufzustellen. Wie in Wien und Kopenhagen nutzte die Region Solothurn diese Gelegenheit strategisch. Es wurden Radverkehrsbeauftragte ernannt, die Behörden informiert, Schlüsselprojekte entwickelt und die öffentliche Debatte zum Thema Radfahren gefördert. Im Bewusstsein, dass Radverkehrspolitik und -kampagnen von Wahlzyklen abhängig sein können, wurde versucht, das Radfahren als sinnvolle Verkehrsart für alle Alterskategorien in den Köpfen der Bevölkerung zu verankern. Gruppen älterer Menschen wurden aufs Rad gebracht indem beispielsweise der Dorfarzt engagiert wurde sie zu begleiten, da die Meinung eines Mannes, der ihre Kinder auf die Welt gebracht hatte, für diese Personen

mehr zählen würde als jene irgendeines Technikers. Bald war klar, dass einige gut ausgeführte Schlüsselprojekte wirksamer sind als dutzende unterfinanzierter Vorhaben. Was einst unmöglich schien – nämlich das kleine Solothurn zur Fahrradstadt zu machen –, wird nun schnell Realität.

Es ist sehr verlockend, erfolgreiche Fahrradkampagnen einfach zu kopieren. Das hieße aber, jene Eigenschaften zu verleugnen, die diese Kampagnen überhaupt erfolgreich gemacht haben. Die besten Fahrradkampagnen sind strategischer Natur, und Strategien müssen immer kontextsensibel sein. Man sollte also nicht den Einzelheiten erfolgreicher Kampagnen nacheifern, sondern vielmehr versuchen, ihrer Denkweise zu folgen. Nachstehend einige Erkenntnisse aus den Vorträgen von Line Groot, Martin Blum und Julian Baker bei der Velo-city in Wien. 🚲

Emotionen & Verstand ansprechen

- » Betone stets das Positive. Panikmache und aggressive Werbung sind eher geeignet, von Handlungen abzuschrecken, als dazu zu ermutigen. Radfahren macht Spaß, und Spaß macht Lust auf mehr.
- » Informiere nicht nur, sondern involviere deine Zielgruppe. Aktiv ist besser als passiv. Entwickle und erzähle Geschichten. Die Zielgruppe muss sich identifizieren können.
- » Organisiere gemeinsame Veranstaltungen und Initiativen und schaffe Synergien. Eine kritische Masse entsteht nur mit vielen.
- » Baue stets auf Daten und Fakten auf, insbesondere wenn du es mit zynischen oder aggressiven Medien zu tun hast.

Kontext ist ebenso wichtig wie Kontakt

- » Definiere dein Zielpublikum und entwickle eine Sprache und Bilder, die dessen Wünsche anspricht.
- » Geh auf die Straße und mach dir selbst ein Bild von der Lage. Triff mit Leuten zusammen und sprich mit ihnen. Lerne von anderen.
- » Kooperiere mit städtischen Fachabteilungen und NGOs. Zusammenarbeit hilft dir, potenzielle Gegner zu Verbündeten zu machen.

Botschaft und Infrastruktur aufeinander abstimmen

- » Gute Worte verlangen nach guten Taten. Das Radfahren auf der Straße muss die Versprechen deiner Kampagne einlösen.
- » Marketing kostet Geld, aber es muss nicht superteuer sein. Die Kampagnenarbeit verschlingt üblicherweise etwa 10 bis 15 % des Jahresbudgets für Fahrradagenden.
- » Botschaften müssen systematisch vermittelt werden, um zu wirken. Stelle den RadfahrerInnen Infrastruktur und Dienstleistungen zur Verfügung, die das Befolgen deiner Kampagnenbotschaften leicht und angenehm machen.
- » Und wenn's mal mit der Inspiration hapert – steig auf's Rad und dreh eine Runde.



VERSTECKTE BOTSCHAFTEN

Wussten Sie, dass das Bild eines Radfahrers mit Helm einen negativen Marketingeffekt auf das Radfahren und eine positivere Marketingwirkung als eine klassische Autowerbung hat?

Text: Sidsel Birk Hjuler und Thomas Krag



Freizeit



Kein Helm



Helm

Es gibt zahlreiche Untersuchungen über die Bewertung von Kampagnen zur Verhaltensänderung, darunter auch über Kampagnen zur Förderung des Radfahrens (Prochaska et al., 2008; P. Hyllenius et al., 2009; Merseyside LTP Support Unit, 2010). Eine relevante Frage ist, inwieweit Fahrrad-Kampagnen Botschaften zur Sicherheit des Radfahrens beinhalten sollen, da sich solche Botschaften sogar ungünstig auf das Radfahren auswirken können (Utility Cycling, 2013).

Um herauszufinden, welche Kampagnen zur Verhaltensänderung die effektivsten Botschaften vermitteln, könnte man verschiedene Kampagnen mit unterschiedlichen Messages evaluieren, was allerdings sehr zeit- und kostenintensiv ist. Alternativ kann eine spezielle Erhebungstechnik zum Verständnis beitragen, wie unterschiedliche Botschaften jeweils die Meinung der befragten Personen beeinflussen. Diese Technik kam in einem dänischen Projekt zur Messung der Wirkung von Botschaften in der Radfahrwerbung („Measuring the Impact of Bicycle Marketing Messages“) zur Anwendung.

In diesem Projekt wurden die Botschaften durch Bilder ohne Text vermittelt. Sechs Bilder mit typischen Messages sowie ein thematisch neutrales Foto (zu Vergleichszwecken) kamen zum Einsatz. Diese sechs

Bilder passten zu den Themen „Freizeit“, „kein Helm“, „Helm“, „Fahrradunfall“, „Auto“ und „Verkehrsstau“. Allen Befragten, die ausnahmslos in städtischen Gebieten Dänemarks leben, wurde jeweils nur ein Bild gezeigt. Insgesamt wurden 3.500 Reaktionen (500 pro Bild) aufgezeichnet und analysiert.

In unserer Hypothese gingen wir davon aus, dass die Bilder die durchschnittliche Bewertung durch die Befragten beeinflussen; und tatsächlich, die Unterschiede bei der Betrachtung der Bilder waren statistisch durchaus signifikant. Im Marketing gilt die (erwartete) Erfahrung mit verschiedenen Verkehrsarten als entscheidend für die Meinungsbildung einer Person. Bei der Bildbewertung schnitten Fahrräder und Autos erstaunlich ähnlich ab, nämlich mit vielen positiven Zuschreibungen, wobei das Radfahren den höchsten durchschnittlichen Meinungswert aller Verkehrsarten verbuchen konnte. Die höchsten durchschnittlichen Meinungswerte erzielten beim Radfahren (erstaunlicherweise) das Auto-Bild und – weniger überraschend – das Freizeit-Bild. Das Bild mit dem Auto hatte auch einen positiven Effekt auf die Wahrnehmung des Autofahrens, während für alle Verkehrsarten mit Ausnahme des Fahrrads (d. h. Auto, Bus) sowohl das Unfall-Bild als auch das Bild vom Radfahrer mit Helm die höchsten durchschnittlichen Meinungswerte auslösten. Dies

Sidsel Birk Hjuler

(Master of Arts für Städtische Kulturen und Ästhetik) war für Copenhagenize Consulting und BirkPlusPabst tätig und arbeitet heute für die dänische Gemeinde Helsingør. **Thomas Krag** (Master of Science) war Geschäftsführer des dänischen Radfahrerverbands Dansk Cyklist Forbund und leitet heute Thomas Krag Mobility Advice.



Fahrradunfall



Auto



Verkehrsstau

deutet darauf hin, dass sich typische Sicherheits-Botschaften wie zum Beispiel „Setz stets einen Helm auf!“ und „Radfahren ist gefährlich“ negativ auf die Fahrradwerbung auswirken.

Nachdem die Versuchspersonen das Bild mit dem Helm gesehen hatten, war der durchschnittliche Meinungswert zugunsten des Autofahrens deutlich höher als nach dem Bild mit dem Auto.

Während das allgemeine Risiko beim Radfahren („Radfahren ist nicht gefährlich“ / „Radfahren ist sehr gefährlich“) hohe durchschnittliche Meinungswerte erreichte, verzeichnete das subjektive Risikoerlebnis der Befragten („Ich habe keine Angst vor Verletzungen beim Radfahren“ / „Ich habe große Angst vor Verletzungen beim Radfahren“) einen niedrigeren durchschnittlichen Meinungswert und eine ganz unterschiedliche Verteilung der Meinungswerte.

Die Untersuchung deutet darauf hin, dass das Bild eines Radfahrers mit Helm Befragte motiviert, sich eher für andere Verkehrsarten zu entscheiden, auch wenn sie grundsätzlich dem Radfahren positiv eingestellt sind. Es besteht ein deutlicher Unterschied zwischen dem durchschnittlichen Meinungswert für die allgemeine Gefahr und dem subjektiv empfundenen Risiko beim Radfahren. Beide Werte stiegen in Verbindung mit dem Bild des Fahrradunfalls.

Wenn also das Ziel darin besteht, Sicherheitsfragen anzusprechen, dabei aber das Radfahren weiter zu fördern, legen diese Ergebnisse nahe, sich auf RadfahrerInnen als Individuen zu konzentrieren und auf allgemeine Hinweise betreffend die Gefahren des Radfahrens zu verzichten. Dies ist zwar keine große Neuigkeit für Marketingabteilungen, aber dennoch eine Herausforderung, der sich Kampagnen zur Förderung des Radfahrens in Zukunft stellen müssen. 

Quellennachweise

Hyllenius, P. et al. (2009). MaxSumo – Guidance on how to plan, monitor and evaluate mobility projects. www.epomm.eu/docs/1057/MaxSumo_english.pdf, aufgerufen am 23.06.2013.
Merseyside LTP Support Unit. Merseyside Cycle and Short Trip Evidence Study. Final Report (2010). www.letstravelwise.org/files/570773362_Annexe%2008%20%20Cycle%20&%20Short%20Trips%20Study.pdf, aufgerufen am 23.06.2013.
Prochaska, James et al. (2008). The Transtheoretical Model and Stages of Change in Health Behavior and Health Education – Theory, Research and Practice. Ed. by Karen Glanz, Barbara K. Rimer und K. Viswanath. Jossey-Bass.
Utility Cycling (Wikipedia) (2013). https://en.wikipedia.org/wiki/Utility_cycling, aufgerufen am 23.06.2013.



Schaufenster eines Smart-Autohändlers und eines Optikers

ÖKO-HELDEN, RUNTER VOM SATTEL!

Text: Andrea Weninger

„Wer nicht wirbt, der stirbt“ ist ein dem Autohersteller Henry Ford oft zugeschriebenes Bonmot. Doch trotz Werbung und hohem Bekanntheitsgrad verspürten in den letzten Jahren nicht nur Ford, sondern auch alle anderen Automarken sinkende Verkaufszahlen, vor allem in Europa. In vielen Städten lassen immer mehr Menschen das Auto stehen und schwingen sich stattdessen auf den Sattel. Vor allem die Jungen sind multimodaler unterwegs und besitzen tendenziell weniger Autos. Das Image des Fahrrads hat sich massiv gewandelt. Heute steht es nicht mehr für das studentische, billige Verkehrsmittel, sondern ist zum Stilprodukt und Alltagsverkehrsmittel geworden. Überall erkennt die Politik diesen Trend und fördert ihn, nicht nur mit dem Ausbau der Radinfrastruktur, sondern auch mit Werbekampagnen.

Aber nicht nur Städte bewerben das Fahrrad. Betrachtet man Webesujets der Mode- und Lebensmittelindustrie, fällt auf, dass das Fahrrad zwar im Hintergrund oder auch als Hauptwerbeträger eingesetzt wird, aber dennoch nicht für das Radfahren per se geworben wird. Die Margarine Becel kann nicht mehr alleine als Produkt beworben werden; sie nutzt eine Radfahrerin als Unterstützung der gesunden Botschaft. Eine Ikea-Kampagne wirbt für den Teppich „Silkeborg“: Ein altes Fahrrad mit Rahmenschalung macht den Teppich hübsch und die Altbauwohnung hip. Modekonzerne wie H&M und C&A verkaufen nicht nur urbane Fahrradmode, sondern werben mit jungen Radlerinnen im Minikleid. Sogar die Luxusmarke Chanel warb 2012 mit einer Fahrradfahrerin.

Mittlerweile setzen sogar die krisengeschüttelten Autokonzerne das Fahrrad als Botschafter subtiler Nachrichten ein. Sie bewerben nicht nur besonders

spritsparende Modelle oder Elektrofahrzeuge, die vorgeben, besonders ökologisch zu sein, sondern hängen sich fast unbemerkt das grüne Fahrradmäntelchen um. Die BMW-3er-Serie kommt nicht ohne rasende Rennradfahrer im Hintergrund der Werbebotschaft aus, ebenso wenig wie der neue VW Golf, der mit besonders sauberen Abgaswerten beworben wurde. Audi Q5, Fiat und Ford Focus benutzen das Fahrrad als Belustigungsobjekt oder Kindertraum! Die Liste ist lang. Besonders offensiv und eindeutig offenbarte sich aber Sixt mit einem Leih-Elektro-Fahrzeug und der Botschaft:

„An alle Pioniere, Idealisten, Öko-Helden und Weltretter: Ihr müsst nicht mehr Fahrrad fahren.“

Klingen derartige Werbebotschaften nicht wie ein verzweifelter Hilfeschrei der Autoindustrie? Offenbar haben Autokonzerne erkannt, dass auch die potente Mittel- und Oberschicht das Radfahren für sich entdeckt hat. Das Fahrrad ist also ernst genommener Konkurrent! Die Konzerne versuchen, verlorene Kunden zurückzugewinnen und setzen dafür das Mittel des Greenwashings ein. Fahrräder prominent ins Bild zu setzen ist eine Methode, der Öffentlichkeit umweltfreundliches Verhalten vorzugaukeln und dem Produkt ein positives Image zu verleihen, auch wenn dies überhaupt nicht zutrifft. Wer hätte gedacht, dass sich die Autoindustrie einmal dem Fahrrad gegenüber behaupten muss? Eine Autowerbung, die direkt Radfahrer anspricht, wie jene von Sixt, zeigt, dass das Radfahren zu etwas Normalem geworden und als Alltagsmobilität anerkannt ist. Bleibt nur noch die Frage offen, wann Fahrradwerbung Automobile als Dekoration einsetzt – als Symbol eines vergangenen Trugbilds der Mobilität? 

ÜBERZEUGT UND KONVERTIERT



Die Brüsseler Kampagne „Bike Experience“ überzeugt AutofahrerInnen, dass das Fahrradfahren auch in einem fahrradfeindlichen Umfeld eine wertvolle und sichere Mobilitätsalternative ist.

Text: Remco Ruiter

Remco Ruiter ist Geschäftsführer von Pro Velo Belgien und für die Entwicklung von Radkampagnen und Fahrradprojekten in Brüssel verantwortlich. Mehr Informationen: www.bikeexperience.be

Brüssel mag in vieler Hinsicht eine Hauptstadt sein, Brüssel ist aber sicher keine Weltstadt des Radfahrens. Obwohl die Anzahl der Radfahrenden jährlich zunimmt, kann man das Umfeld kaum als fahrradfreundlich bezeichnen. Im Gegenteil – Autos sind überall, und die Laissezfaire-Politik favorisierte bis in die jüngste Vergangenheit den Pkw. Fast 65 % der Autofahrten in Brüssel sind kürzer als fünf Kilometer, 25 % sogar kürzer als einen Kilometer.¹ Das Resultat ist eindeutig: Brüssel rangierte im Jahr 2012 auf Platz zehn der Staumetropolen Europas.²

Der Höhepunkt der Suburbanisierung scheint allerdings überwunden zu sein, und immer mehr europäische Städte erleben nun eine Zeit des Übergangs. Die Renaissance des „Urban Cycling“ ist eindeutig Teil dieses neuen Phänomens. Was tun wir aber, wenn dieser Trend sich in einer Stadt nicht so recht durchsetzen will? Wenn das zarte Pflänzchen einer entstehenden Fahrrad-Community weder freundlich aufgenommen noch politisch unterstützt wird? Wenn man mit dem ewig diskutierten Problem „Henne oder Ei“ konfrontiert wird: Was kommt zuerst? Die Infrastruktur oder die RadfahrerInnen? Wir in Brüssel entschlossen uns daher, diese Diskussionen ad acta zu legen.

Männlich und/oder verrückt?

Brüssel hat viele (zu) schmale Straßen, und der Ausbau von Radinfrastruktur gestaltet sich langsam und schwierig, wie Ulrich Schollaert in seinem Interview auf Seite 38 klar macht. Dennoch ist es interessant, dass trotz der bescheidenen Fortschritte für das Radfahren in Brüssel die Mehrheit der Nicht-RadlerInnen absolut



unbeeindruckt ist und weiter auf ihre gewohnte Verkehrsart setzt, ohne das Radfahren jemals auch nur in Betracht zu ziehen. Wie auch viele RadfahrerInnen konzentriert sich diese Mehrheit bloß auf das Nichtvorhandensein eines umfassenden Radwegenetzes (das natürlich vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege aufweisen müsste). Die landläufige Meinung ist: Solange RadfahrerInnen die Straße mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen, ist das Radeln zu riskant. Die Tatsache, dass nur 30 % der Radfahrenden in Brüssel Frauen sind³, beweise ebenfalls, dass Radfahren in der belgischen Hauptstadt nur etwas für männliche, verwegene Draufgänger sei.

Die Kampagne „Bike Experience“

Wie soll man nun mit diesem Negativimage umgehen? Wie soll man AutofahrerInnen überzeugen, dass das Radfahren eine wertvolle und sichere Alternative sein kann, sogar in einem fahrradfeindlichen Umfeld wie Brüssel? Die Kampagne „Bike Experience“, die im Mai 2013 nunmehr zum vierten Mal stattfand, versucht diese Fragen zu beantworten. Die AutofahrerInnen werden dabei eingeladen, zwei Wochen lang für ihre Fahrten zur und von der Arbeit ein Fahrrad auszuprobieren. Sie werden durch Medien, Social Media, unser Netzwerk engagierter FahrradaktivistInnen, ein Netz von Partnerorganisationen und verschiedene Unternehmen rekrutiert.

Uns ist klar, dass wir das negative Image und die Angst vor dem Radfahren ernst nehmen müssen. Daher bieten wir allen Teilnehmenden („Biker“) eine intensive Begleitung in der Anfangsphase an. Diese umfasst nicht

¹ Broschüre zum Thema nachhaltige Mobilität in Brüssel: „Zich beter verplaatsen in Brussel – 100 tips om het milieu te sparen bij uw verplaatsingen“, http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/100_tips_mobiliteit_NL.PDF
² TomTom Congestion Index 2012: <http://www.tomtom.com/lib/doc/congestionindex/2013-0129-TomTom%20Congestion-Index-2012Q3europe-km.pdf>
³ Observatoire du Vélo: Über die Jahre hinweg wurde ein relativ konstantes Verhältnis von 70 % Männern und 30 % Frauen bei der Gesamtzahl der Radfahrenden in Brüssel beobachtet.



nur eine halbtägige Einschulung zum Radfahren im städtischen Verkehr, sondern auch einen persönlichen Trainer bzw. eine Trainerin in den ersten drei Tagen. Diese Person ist ein/e erfahrene/r RadfahrerIn. Morgens wird der oder die RadfahrerIn zu Hause abgeholt, dann radeln die beiden zum Arbeitsplatz des „Bikers“. Am Abend erfolgt die Reise in der Gegenrichtung.

Dieses Format mit der persönlichen Einschulung jedes „Bikers“ erwies sich als Angelpunkt der Kampagne, weil es den AnfängerInnen ermöglicht, ihre ursprünglichen Ängste zu überwinden. Und der Trainer bzw. die Trainerin (immer ehrenamtlich unterwegs) hat Spaß daran, die eigene Begeisterung für das Radfahren mit dem Newcomer zu teilen. Nach drei Tagen Einschulung hat der „Biker“ verschiedene Routen ausprobiert und ist nun bereit, sich an den verbleibenden Tagen der Kampagne alleine auf dem Rad durch die Stadt zu bewegen.

Die erste Kampagne 2010 war noch ein Pilotversuch mit 30 „Paaren“. Aber bereits damals verzeichneten wir eine starke weitere Nachfrage. Viele Teilnehmende sagten uns 2010 sowie auch während der nachfolgenden Kampagnenjahre, dass sie schon lange gerne mit dem Radfahren (wieder-)begonnen hätten, aber bisher einfach nicht den Mut aufbrachten. Im Laufe der Jahre nahm die Anzahl der TeilnehmerInnen stetig zu: 137 im Jahr 2011, 220 im Jahr 2012 und 404 im Jahr 2013. Auf die Frage, warum sie, die AutofahrerInnen, sich der Kampagne angeschlossen hätten, erwähnten die TeilnehmerInnen oft Gesundheit, Sport und Effizienz.

Viele Erfahrungsberichte wurden in lokalen und nationalen Medien veröffentlicht und trugen so dazu bei, die Botschaft zu verbreiten, dass das Radfahren in Brüssel durchaus möglich ist, Spaß machen und geradezu befreiend sein kann. Viele AutofahrerInnen erklärten, sie

seien stolz und glücklich, endlich mit dem Radfahren in Brüssel begonnen zu haben. Wir selbst hätten uns keine bessere Werbung ausdenken können.

Jedes Kampagnenjahr wurde mittels eines Fragebogens ausgewertet, und die Ergebnisse waren immer mehr oder minder gleich. 70 % der Teilnehmenden sind Frauen, es kommt also zu einer Umkehr der Geschlechterverteilung im Vergleich zur tatsächlichen Anzahl der RadfahrerInnen in Brüssel. Mehr als 70 % der BikerInnen radeln auch nach Ende der Kampagne gern und oft. Diese Ergebnisse lassen uns hoffen, dass die Kampagne „Bike Experience“ durch die Konzentration auf eine Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten als erfolgreiche Marketingaktion für das Radfahren in einem scheinbar feindlichen Umfeld gelten kann.

Die Freuden des Radfahrens

Radfahren in einer fahrradfeindlichen Stadt ist nicht immer angenehm, aber keineswegs unmöglich. Die Kampagne „Bike Experience“ belegt, dass es auch ohne getrennte Radverkehrsinfrastruktur möglich ist, zögerliche oder ängstliche Menschen aufs Rad zu bringen und ihre dauerhafte Begeisterung zu wecken. Zusammen mit Training und Coaching ist es ausreichend, NeueinsteigerInnen zu begleiten, um ihnen das nötige Selbstvertrauen und die Freude am Radfahren zu vermitteln. Nach ihren ersten Erlebnissen auf dem Rad verschwindet das Negativimage des Radelns aus ihren Köpfen – was bedeutet, dass der schwierigste Teil der Radförderung darin besteht, AutofahrerInnen tatsächlich aufs Rad zu bringen und sie zu überzeugen, es doch einfach zu versuchen.

Die Idee der Radfreundlichkeit einer Stadt geht eng mit der Vertrautheit mit dem Radfahren einher. Dies ist gewiss kein Vorwand, tatenlos zuzusehen. „Bike Experience“ stellt die allgemeine Vorstellung infrage, dass immer zuerst Infrastruktur gebaut werden muss,

bevor man Werbung für das Radfahren machen kann. Wir wissen alle, dass nach der Bereitstellung von Infrastruktur die Situation oft für lange Zeit physisch wie mental unverändert bleibt. Es ist manchmal sehr schwierig, bestehende Infrastruktureinrichtungen zu modifizieren; als Konsequenz erstarren aber auch die Mobilitätsgewohnheiten, die eine derart geschaffene Infrastruktur bedingen.

Die entscheidende Frage für die Zukunft unserer Städte ist daher: Wem dienen wir durch die Schaffung getrennter Radinfrastruktur am meisten? Den ängstlichen RadfahrerInnen, die sehr wohl das Radfahren in einem suboptimalen Umfeld erlernen können, oder den eingefleischten AutofahrerInnen, die beschleunigen können, weil die Straße ihnen allein gehört? Travel light! ☀️



© Mobilitätsagentur, radkolaten/Peter Provanik

RADFAHRER SIND DIE BESSEREN KUNDEN



Marie Kåstrups Lightning Talk bei der Velo-city in Wien

Marie Kåstrup kann auf fünf Jahre Erfahrung mit Öffentlichkeitsarbeit im Radsektor zurückblicken. Sie leitet die derzeit laufende Kampagne, die AutofahrerInnen ermutigen soll, für kurze Fahrten unter fünf Kilometern das Rad zu wählen. Marie war Programmkoordinatorin für die Velo-city Global 2010 in Kopenhagen und ist für die Umsetzung des Radprogramms in Kopenhagen verantwortlich. Das Interview führten **Ulla Thamm** und **Andrea Weninger**.

Dänemark betrachtet RadfahrerInnen als wertvollen Wirtschaftsfaktor. Im Rahmen eines EU-Projekts wurden die Einkaufsgewohnheiten von RadfahrerInnen untersucht. Was sind die Ziele und Ergebnisse dieses Projekts?

Marie Kåstrup: Unsere Studie beruht auf einer Online-Umfrage von März 2012, bei der 3.000 Personen befragt wurden, die in der Woche davor in Kopenhagen eingekauft hatten. Die Befragten wurden gebeten, ihr Kaufverhalten über eine gesamte Woche, aber auch bei ihrer letzten Einkaufstour und das dabei gewählte Verkehrsmittel anzugeben.

RadfahrerInnen scheinen die idealen KundInnen für Geschäfte in Einkaufsstraßen zu sein. Stimmt das?

Marie Kåstrup: In den Geschäften entlang der Einkaufsstraßen in Kopenhagen (dies gilt nicht für Shoppingzentren) ist das Fahrrad tatsächlich das

„RadfahrerInnen geben beim Einkaufen mehr aus als AutofahrerInnen.“

häufigste Verkehrsmittel für Einkäufe, da 35 % aller Einkaufsfahrten mit dem Rad und nur 20 % mit dem Auto zurückgelegt werden. 58 % aller Einkaufstouren erfolgen mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Rad fahrende KundInnen erzeugen damit einen Gesamtumsatz von 2,05 Milliarden Euro jährlich, während KundInnen, die das Auto benutzen, etwas weniger ausgeben, nämlich 2,04 Milliarden Euro. Damit entfallen auf KonsumentInnen, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, 55 % des Gesamtumsatzes der Geschäfte und Supermärkte auf Kopenhagens Einkaufsstraßen. Interessant ist dabei, dass RadfahrerInnen weniger pro Geschäftsbesuch und Einkaufstour ausgeben als AutofahrerInnen.

nen. Dafür besuchen sie mehr Geschäfte und das auch öfter. Durchschnittlich gibt ein Radfahrer bzw. eine Radfahrerin 30 Euro pro Besuch in einem Geschäft und 50 Euro pro Einkaufstour aus; die Vergleichszahlen sind 60 Euro bzw. 90 Euro für eine/n AutofahrerIn.

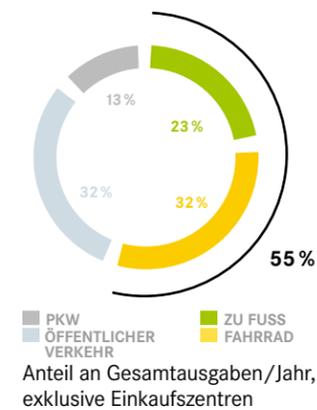
Warum erzeugen RadfahrerInnen größere Umsätze als AutofahrerInnen?

Marie Kåstrup: Erstens kaufen RadfahrerInnen im Allgemeinen öfter ein als AutofahrerInnen, was wiederum die eher niedrigeren Beträge ausgleicht, die sie pro Geschäftsbesuch ausgeben. Zweitens ist Radfahren eben die beliebteste Fortbewegungsart in der Innenstadt. Aus diesem Grund ist die Anzahl der KundInnen, die das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel nutzen, unter den EinwohnerInnen Kopenhagens ohnedies schon sehr hoch. Dies wird durch die Tatsache unterstrichen, dass fast die Hälfte aller Einkaufstouren mit dem Auto von Personen unternommen wird, die außerhalb leben und speziell zum Einkaufen nach Kopenhagen kommen. Im Durchschnitt nutzen die KopenhagenerInnen das Auto bloß für ein Siebtel ihrer Einkaufstrips (15 %). Jeweils 38 % der Einkaufstrips der BewohnerInnen von Kopenhagen entfallen auf Radfahren und Zufußgehen, was insgesamt 35 Milliarden Einkaufstouren jährlich entspricht.

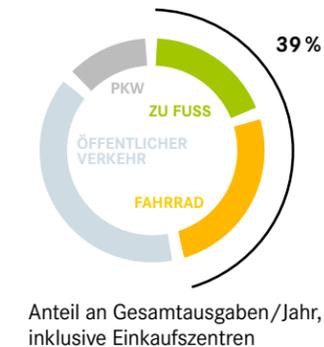
Welche Bedeutung haben Radabstellplätze?

Marie Kåstrup: Mehr als zwei Drittel der Rad fahrenden KundInnen der Umfrage waren mit den Radabstellbedingungen bei den von ihnen besuchten Geschäften insgesamt zufrieden. Jedoch zeigt eine weitere Umfrage der Stadt Kopenhagen, dass die allgemeine Zufriedenheit der radelnden Bevölkerung mit den Radparkplätzen bei den Geschäftslokalen auf 26 % gefallen ist. Dies legt

Rad fahrende KundInnen geben in Geschäften mehr aus als KonsumentInnen, die mit anderen Verkehrsmitteln kommen



AutofahrerInnen geben weniger Geld als FußgängerInnen und RadfahrerInnen aus



nahe, dass Personen, die mit dem Rad einkaufen, Geschäfte mit überdurchschnittlich guten Abstellmöglichkeiten suchen. Zufriedenstellende Abstellmöglichkeiten bedeuten etwa Parkplätze nahe dem Geschäftseingang. Fahrradständer sollten das Rad sicher verankern, während die Einkäufe verstaut werden, und auch eine Befestigung mit Fahrradschloss zulassen, um das Rad vor Diebstahl zu schützen. Lastenräder sind besonders gut für Einkaufsfahrten geeignet, benötigen aber mehr Platz zum Parken als gewöhnliche Fahrräder.

Warum ziehen es manche Menschen doch vor, ihre Einkäufe mit dem Auto zu erledigen?

Marie Kåstrup: Die meisten Menschen benutzen dann das Auto auch zum Einkaufen, wenn sie ohnehin schon mit dem Auto unterwegs sind. Weitere Gründe betreffen Gewicht und Volumen der Einkäufe, die Entfernung des Geschäfts bzw. die Absicht, mehrere Geschäfte aufzusuchen. Von jenen Personen, die sich für eine andere Verkehrsart als das Fahrrad für ihren Einkauf entschieden, meinten immerhin 26 %, dass die Radabstellbedingungen ihre Entscheidung beeinflusst hätten.

Wie können diese Informationen eingesetzt werden, um RadfahrerInnen noch wichtiger für die lokale Wirtschaft zu machen?

Marie Kåstrup: Ich glaube, diese Daten stellen das alte Image vom „armen Menschen auf dem Rad“, der keine interessante Zielgruppe für Unternehmen darstellt, infrage. Wenn man bedenkt, dass RadfahrerInnen mehr Geld ausgeben als AutofahrerInnen, sollte dies die Geschäftsleute dahingehend motivieren, sich besser auf KonsumentInnen auf dem Rad einzustellen, etwa indem sie die Radabstellsituation verbessern. Ich glaube auch, dass diesem Wissen eine wichtige politische Komponente innewohnt, da das Wachstum der lokalen Wirtschaft ein zentrales Thema ist, wenn Einkaufsstraßen verkehrsberuhigt werden und der Autoverkehr hier reduziert wird. Man hört immer wieder das Argument, eine Einschränkung des Autoverkehrs führe dazu, dass Geschäfte zusperrten müssen, aber die Ergebnisse unserer Umfrage zeigen, dass die Bevorzugung von RadfahrerInnen und FußgängerInnen tatsächlich die Einkaufsbedingungen für die Mehrheit der KundInnen verbessert. 🌱



© istock.com

**CYCLING
VISIONARIES
AWARDS**



© Stadt Wien, Philipp Forstner



© Stadt Wien, Philipp Forstner



© Stadt Wien, Philipp Forstner

EIN LEUCHTEN AM HIMMEL

Text: Ulla Thamm und Florian Lorenz

Die nächste Generation kreativer und innovativer Köpfe wurde mit den Velo-city Cycling Visionaries Awards ausgezeichnet. Das Thema Radverkehr ist also in guten Händen.

Velo-city Konferenzen sind bekannt für ihre entspannte Stimmung und TeilnehmerInnen aus ganz unterschiedlichen Fachgebieten. Bei der diesjährigen Konferenz in Wien sind zahlreiche junge WissenschaftlerInnen, FahrradlobbyistInnen und -enthusiastInnen mit ihren schwarzen „Cycling Visionary“-Stofftaschen ganz besonders aufgefallen. Viele dieser 60 Personen hätten ohne die Idee der Cycling Visionaries Awards des Wiener Velo-city Teams wohl nicht an der Konferenz teilnehmen können. Die Velo-city ist ein zentraler Angelpunkt zum Thema „Radfahren in der Stadt“, schließt aber jene Einzelpersonen, VertreterInnen kleinerer Organisationen und Initiativen aus, für welche die Konferenzgebühren eine große Hürde darstellen. Daher entwickelten wir die Cycling Visionaries Awards, um die Konferenz noch vielfältiger, bunter und sozialer zu gestalten. Die Cycling Visionaries Awards umfassten fünf Preiskategorien: Advocacy & Social Projects (Lobbyarbeit & Sozialprojekte); Science, Research and Development (Wissenschaft, Forschung und Entwicklung); Design, Fashion and Cycling Equipment (Design, Mode und Radaccessoires); Urban Planning and Urban Design (Stadtplanung und Stadtgestaltung); Cycling and Arts (Radfahren und Kunst).

Insgesamt 218 Einreichungen aus 49 Ländern konkurrierten um die begehrten Awards. Die Ideen und Projekte aller EinreicherInnen wurden online veröffent-

licht. Die hohe Anzahl und die Vielfalt der Einreichungen sowie das große öffentliche und Medieninteresse belegen, dass Radfahren in der Stadt zu einem immer wichtigeren Thema wird.

Mit Unterstützung der Preissponsoren SRAM Cycling Fund, Erste Bank und Vienna Insurance Group wurden insgesamt 60 Preise vergeben. Das öffentliche Voting im Internet brachte wertvolle Aufmerksamkeit für alle eingereichten Projekte. Die Hälfte der Preise wurde als „Wiener Jurypreise“ vom Wiener Velo-city Managementteam vergeben.

Die begabten jungen SiegerInnen waren nicht nur zur Teilnahme an der Velo-city Konferenz in Wien eingeladen, sondern genossen auch einen ganz persönlichen Augenblick im Scheinwerferlicht als Cycling Visionaries, als ihre Projekte anlässlich der Eröffnungszeremonie der Konferenz geehrt wurden.

Visionen aus der ganzen Welt

Die SiegerInnen der Cycling Visionaries Awards kamen aus der ganzen Welt nach Wien. Als Vertreterin von Macleta reiste Patricia Vargas aus dem fernen Chile an, um das Projekt einer Fahrradschule für Frauen (Women Cycling School) zu präsentieren. Sie motiviert Frauen mit schwierigen Lebensbedingungen und aus allen Altersgruppen, das Fahrrad zu benutzen. Frauen,

die vorher nicht Rad fahren konnten oder keine Erfahrung mit dem Radfahren in der Stadt hatten, erwerben in der Schule die Fähigkeiten und das Selbstvertrauen, um sich im Stadtverkehr auf dem Fahrrad zu bewegen.

Udi Rimon aus Israel erfand den Tel-O-Porter, einen tragbaren Radanhänger für den Lastentransport bei Bike-Share-Systemen. Der Tel-O-Porter kann weltweit bei Fahrradverleihsystemen eingesetzt werden. Er steht bei Bikeshare-Stationen zur Verfügung und ist leicht an Fahrräder anzuhängen. Udi Rimon hat die Radfahrenden als gute Kunden erkannt und unterstützt damit den nachhaltigen Gütertransport.

Eine Gruppe Studierender aus Wien hatte die kürzeste Anreise zur Velo-city Konferenz. Die Studierenden der Technischen Universität entwickelten in einer Forschungsarbeit Strategien, wie junge Leute auf das Fahrrad gebracht werden können. Im Projekt BeCycle wird die Frage gestellt, was nötig ist, um die wichtige NutzerInnengruppe der Zwölf- bis 21-Jährigen zu erreichen. BeCycle will Interesse am Radfahren weniger durch ein Einzelprojekt als durch vielfältige Anreize erzielen.

Eine Welt der Möglichkeiten

Die Möglichkeiten für den beruflichen Austausch der TeilnehmerInnen waren zahlreich und vielseitig. Anders Swanson aus Kanada präsentierte das Projekt

Counterpoint/Tapping Traffic 2.0. Er erinnert sich an jenen Augenblick während der Konferenz, als „ich an meinem Speed-Dating-Tisch stand und begriff, dass der Personenkreis, der an meiner kleinen Radplanungssoftware – entwickelt im kanadischen Nirgendwo – interessiert war, Fachleute für Statistikkforschung der Universität Zürich, für Bauwesen der Universität Budapest, für regionale Fahrradkoordination aus den Niederlanden, für Management aus der Stadt Kopenhagen und Radlobbyisten aus Hawaii umfasste“.

Leider konnten nicht alle SiegerInnen der Cycling Visionaries Awards nach Wien kommen. Jean Baptiste Nsabimana aus Ruanda wurde ebenfalls verdientermaßen mit einem Preis ausgezeichnet. Seine Einreichung betraf das Kleinstkreditprojekt MWIRUTE Bicycles, das zur Arbeitsplatzschaffung in Ruanda beiträgt und ein wirklich inspirierendes Beispiel dafür darstellt, wie Fahrräder in Entwicklungsländern einen Weg aus der Armut weisen können.

Wir wünschen allen TeilnehmerInnen und GewinnerInnen der Cycling Visionaries Awards viel Glück mit ihren Projekten und hoffen sehr, sie nächstes Jahr bei der Velo-city in Adelaide wiederzusehen! 🚲

www.velo-city2013.com/?page_id=2249

PEKING

KÖNIGREICH DES FAHRRADS 2.0



Alle Fotos: © Shannon Bufton

Peking gilt traditionell als die Welthauptstadt des Radfahrens. Am Höhepunkt – also in den 1970er- und 80er-Jahren – betrug der Radverkehrsanteil 60 %. Mehr als drei Millionen Menschen fuhren damals täglich mit dem Rad in der Stadt, und mit über 500 Millionen Stück war die „Fliegende Taube“ das erfolgreichste Radmodell aller Zeiten. Smarter Than Car (STC) möchte aus dem einstigen Erfolg Pekings lernen. Die STC-Gründer **Liman Zhao** und **Shannon Bufton** sowie ihr Mitstreiter **Florian Lorenz** aus Wien führten kürzlich ein Gespräch mit **Joshua Grigsby**.

Joshua Grigsby: *Liman, was sind die größten Unterschiede zwischen Peking während des Fahrradbooms in den 70er- und 80er-Jahren und der Gegenwart?*

Liman Zhao: In den 70er- und 80er-Jahren war Peking eine Stadt, in der alles per Fahrrad ablief. Heute haben die Autos alle städtischen Räume für sich erobert, auch die Bürgersteige, die Hutongs (die typischen engen Gassen) und natürlich alle Hauptstraßen. Früher war es genau umgekehrt – Millionen Fahrräder dominierten die Stadt. Das beeinflusst die Art und Weise, wie die Stadt funktioniert und sich anfühlt, natürlich grundlegend und wirkt sich auch sehr stark auf Lebensqualität und Gesundheit aus. In den 70er- und 80er-Jahren war Peking eine lebenswerte Stadt. Die meisten Dinge, die man benötigte, waren per Fahrrad leicht zu besorgen. Das Prinzip „Danwei“ – die Verbindung von Wohnen und Arbeiten – sorgte dafür, dass man von der Wohnung in die Schule, zum Arbeitsplatz, zur nächsten Arztpraxis oder zu den Geschäften für den alltäglichen Bedarf gehen oder mit dem Rad fahren konnte. Die gesamte Stadt war um das Fahrrad herum organisiert. Heute sind die Entfernungen größer geworden, und viele Menschen wurden jenseits der dritten, vierten und sogar fünften Ringstraße angesiedelt. Peking ist zu einer autozentrierten Stadt geworden. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind überfüllt und Fahrräder wegen der größeren Entfernungen nicht mehr praktisch.

Wie hat sich die Einstellung gegenüber dem Fahrrad in Peking verändert?

Liman Zhao: Früher war das Fahrrad ein Statussymbol. Heute wollen alle Leute Autos. Aber nun, da der Verkehr immer schlimmer wird und die Stadt unter Luftverschmutzung leidet, beginnen die Menschen den Wert des Fahrrads erneut schätzen zu lernen. Das Radfahren ist wieder in.

Shannon, wann sind Sie nach Peking gekommen? Was waren Ihre ersten Eindrücke von der dortigen Fahrradkultur?

Shannon Bufton: Das erste Mal besuchte ich Peking im Jahr 2006. Vom ersten Augenblick an beeindruckte mich die so ganz andere Fahrradkultur dort. Nach meiner Ankunft wurde mir die Stadt per Fahrrad gezeigt, und so erfuhr ich die städtische Dimension durch das Rad. Die Altstadtstruktur ist ideal für RadfahrerInnen geeignet. Die Hutongs, die Peking durchziehen, sind schmal, oft schattig und weisen viele interessante Facetten des Stadtlebens auf. Bei der Fahrt durch die Hutongs erlebte ich die Gerüche der Stadt und nahm die Hutong-Kultur aus der Nähe wahr.

Wie hat sich die Rolle des Fahrrads seit Ihrer Ankunft verändert?

Shannon Bufton: Meiner Meinung nach ist eines der interessantesten und positivsten Dinge die veränderte Darstellung des Fahrrads in den Medien bei gleichzeitig immer mehr jungen ChinesInnen mit ihrem Interesse an, sagen wir mal, modernem Radfahren. Das Fahrrad als Nutzfahrzeug ist sicher out, aber immer mehr junge Menschen hier nähern sich einer neuen Kultur des Radfahrens an. Es begann mit Freizeitradeln, Rennrädern und Mountainbikes und hat nun auch andere Bereiche des Radfahrens erfasst. In China gibt es etwa riesige Fixed-Gear-Communitys. Es gibt auch erste Retro-Gruppierungen und Faltradfans. Die Rolle des Fahrrads hat sich vom Nutzfahrzeug hin zum Modeartikel verschoben.

Wodurch wurden diese Veränderungen ausgelöst?

Shannon Bufton: Der wichtigste Auslöser war der zunehmende Wohlstand. Die chinesische Bevölkerung begann nach neuen Konsum-Ideen und Freizeitbeschäftigungen Ausschau zu halten. Und junge Menschen

möchten sich als Individuen von der Masse abheben. Sich etwa der Fixed-Gear-Idee anzuschließen, die als cool und eigenwillig und auch ein bisschen grün gilt, ist also für viele junge ChinesInnen sehr attraktiv.

Bedeutet das, dass der staatlich verordnete Sozialismus für das Radfahren in Peking förderlicher war als der Kapitalismus?

Florian Lorenz: Nicht wirklich. Die kapitalistische Welt hatte dem sozialistischen China seit dem Koreakrieg ein Handelsembargo auferlegt, und nach der Verschlechterung der chinesisch-russischen Beziehungen in den 60er-Jahren war das Land praktisch vom Zugang zu billigem und reichlich fließendem Öl aus dem Ausland abgeschnitten. So verfolgte China eine Politik der Autarkie und war de facto 25 Jahre lang energieautonom. Dieser Zeitraum fällt mit dem Goldenen Zeitalter des Fahrrads zusammen. Es gibt die Hypothese, dass das Fahrrad in China deshalb so großen Erfolg hatte, weil das Land mit begrenzten Ressourcen auskommen musste. Die chinesische Regierung entschied sich dafür, das Radfahren als primäres Verkehrsmittel zu fördern, weil es für die nationale Wirtschaft am sinnvollsten war.

Meinen Sie aufgrund Ihrer umfangreichen Forschungsarbeit zum Thema des Urban Cycling, dass eine Fahrradstadt wie das Peking der 70er- und 80er-Jahre heute noch realisierbar ist?

Florian Lorenz: Im urbanen Gefüge der Hutongs von Peking ist das städtische Leben sehr auf Nachbarschaft ausgerichtet, und die Menschen nutzen den öffentlichen Raum als erweiterten Innenhof ihrer Häuser. Ein weiteres spezielles Charakteristikum war der sozialistische Hintergrund, aufgrund dessen ein einziger Fahrradtyp – die „Fliegende Taube“ – vorherrschte und als egalitäres und leistbares Verkehrsmittel für alle diente. Diese stilistische Einheitlichkeit der radzentrierten Stadtentwicklung Pekings wird angesichts der heutigen Popularität des westlichen, individualisierten Gesellschaftsmodells wohl einzigartig bleiben. Das Vorhandensein einer städtischen Struktur, die ebenso lebendig, vielfältig und günstig für soziale Aktivitäten ist wie die Hutongs, wäre heute jedenfalls wünschenswert. Natürlich wäre diese auf einen zeitgenössischen Kontext abzustimmen und mit modernen Technologien für Daseinsvorsorge und Stadtgestaltung zu versehen. Wir von STC sind an einer solchen „radzentrierten Stadtentwicklung 2.0“ interessiert. Es geht nicht um eine Imitation der Situation Pekings in den 70er- und 80er-Jahren, sondern vielmehr

um das Erkennen der besonderen Qualitäten dieser Ära und den Versuch, daraus zu lernen.

Was sind die wichtigsten praktischen und politischen Unterschiede beim Radverkehr zwischen Peking und Wien?

Florian Lorenz: Ein wichtiger Unterschied ist die Straßenverkehrsordnung bzw. ihre Befolgung. Die Menschen in Wien neigen dazu, ihr Territorium im Stadtverkehr ohne viel Rücksicht darauf, was um sie herum passiert, einzufordern. Im Gegensatz dazu hat man auf Pekings Straßen ein gutes Gespür füreinander und ist sich stets der eigenen Bewegung im Raum wie auch jener der anderen VerkehrsteilnehmerInnen bewusst. Die Missachtung anderer Personen im Verkehr existiert nicht. Viele in China aufgewachsene Menschen glauben vielleicht, es sei sicherer, in Wien mit dem Rad zu fahren als in Peking, weil die getrennte Infrastruktur und die Verkehrsregeln eine Illusion von Kontrolle und Sicherheit vermitteln. Meiner Meinung nach ist das Radfahren jedoch in Peking sicherer als in Wien, weil die Menschen eben aufeinander achten. Davon können wir in Wien, glaube ich, etwas lernen.

In China gibt es das Phänomen sogenannter „Bicycle Livelihoods“. Können Sie dies näher beschreiben?

Florian Lorenz: Der Ausdruck „Bicycle Livelihoods“ beschreibt verschiedene Transaktionen im urbanen Alltag, kleinformatische städtische Ökonomien und Methoden zur Aneignung der Stadt mithilfe von Fahrrädern oder Dreirädern. Solche Formen des Lebensunterhalts sind identitätsstiftend, schaffen Einkommenschancen für benachteiligte Schichten und sind Teil der öffentlichen Versorgungsleistungen. In Peking fanden wir etwa Pop-up-Verkaufsstände, Transport und Recyclingdienste sowie Pop-up-Handwerks- und Dienstleistungserbringer. Auch heute gibt es noch eine ansehnliche Menge und große Vielfalt solcher „Bicycle Livelihoods“ in Peking, aber sie sind im Verschwinden begriffen. Umgekehrt sind diese Strukturen als urbane Strategien in vielen modernen (vor allem westlichen) Städten auf dem Vormarsch, werden zunehmend auch zu einem Fokus für Kreative und tragen daher großes Innovationspotenzial in sich. In diesem Zusammenhang kann ein produktiver Austausch zwischen Fahrradkulturen etablierte „Bicycle Livelihoods“ unterstützen und die Entwicklung neuer Formen anstoßen. Heute, da sich moderne Städte für die Zeit nach dem Öl rüsten, stellt sich die fahrradgestützte Stadtentwicklung als ebenso tragfähig wie notwendig dar. 🌱



SONDERFALL

JAPAN

Text: Ulla Thamm

Kann Japan gleichzeitig ein Land der AutofahrerInnen und RadfreundInnen sein? Copenhagenize-Guru Mikael Colville-Andersen ist von Japan als Radnation überzeugt und sieht den Inselstaat an dritter Stelle der größten Radfahrländer, gleich hinter Dänemark und den Niederlanden. Die internationale Radfahrcommunity blickt allerdings bislang noch nicht über den Pazifik, um sich vom Land der aufgehenden Sonne und dessen RadlerInnen inspirieren zu lassen.

Initiativen zur Förderung des Radverkehrs und die Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur verfolgen meist einen eurozentrischen Ansatz – dies auch aus gutem Grund. Japan ist kaum wegen seiner benutzerfreundlichen Radfahrinfrastruktur bekannt, die noch dazu äußerst spärlich vorhanden ist, und sucht auch kaum Anregungen aus den Radfahrmetropolen Europas. Japan investiert bisher sehr wenig in die Förderung des Radfahrens, gleichwohl ist das Fahrrad ein wichtiges Alltagsverkehrsmittel für Millionen Japaner und Japanerinnen. Dem Staat fehlen bisher noch die üblichen Zutaten für eine Radfahrnation – worin besteht dennoch die Attraktivität des Radfahrens in Japan?

Japan ist eine Hightech-Nation mit etwa 130 Millionen EinwohnerInnen sowie einer der bedeutendsten Kraftfahrzeugindustrien der Erde. Byron Kidd, Radfahraktivist und Gründer der Internet-Bewegung „Tokyo By Bike“, hat mehrere Einflüsse identifiziert, die zur japanischen Radkultur beitragen. Japaner und Japanerinnen verwenden für ihre täglichen Wege den hochmodernen und zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Das Fahrrad dient häufig als Zubringer zu Bus oder Bahn. Tendenziell ist die Kfz-Nutzung mit jener in Europa vergleichbar. Immer weniger junge Leute kaufen Autos, und das Alter der Führerscheinneulinge wird immer höher, auch bedingt durch die hohen Kosten, die ein eigenes Auto verursacht. Die Zeit für das Fahrrad ist in Japan also gekommen.

Der Radverkehr in Japan ist durch eine wenig stringente Gesetzgebung gekennzeichnet – man könnte die entsprechenden Gesetzenormen eher als Richtlinien bezeichnen, deren wichtigste lautet: „Bau keinen Unfall.“ Auf dieser Grundlage ist ein freies Radfahrerlebnis garantiert. Darüber hinaus passt das Fahrrad perfekt zu den urbanen Strukturen des Landes. Die japanischen Städte gehören zu den dichtestbevölkerten Metropolen weltweit, daher sind die meisten Orte der täglichen Nahversorgung innerhalb eines sehr geringen Radius erreichbar. Byron Kidd meint weiters, dass die Höflichkeit und Toleranz der japanischen Gesellschaft stark dazu beitragen, Japan zu einem wunderbaren Radfahrland zu machen. Die RadfahrerInnen sollten aber vielleicht auch etwas weniger tolerant sein, denn ihnen wird eine angemessene Infrastruktur verweigert.

Der Mangel an entsprechender Radinfrastruktur hat sich in den letzten Jahren zu einem gravierenden Problem entwickelt. Wenn RadfahrerInnen auf der Straße keinen Platz finden oder es überhaupt an Radfahrinfrastruktur mangelt, dann fahren sie eben irgendwo und irgendwie, auch auf dem Gehsteig. Das Fahren auf dem Bürgersteig ist in Japan fast immer erlaubt und wird – im Westen unvorstellbar – weitgehend toleriert, was unweigerlich zu Konflikten zwischen Fußgängerinnen und RadfahrerInnen führt. Das Radfahren auf Gehsteigen ist in Japan seit 1970 als Reaktion auf die stetig steigende Anzahl von (auch tödlichen) Straßen-





Alle Fotos: © Chris Jongkind

Toleranz spielt in der japanischen Kultur eine grundlegende Rolle, was Japan zu einer bedeutenden Radfahrnation macht.

verkehrsunfällen weitgehend legal. Vorläufig waren die RadfahrerInnen also sicher, wenn auch nicht klar war, wohin sie eigentlich gehörten.

Zurzeit boomt das Radfahren in Japan. Nach der Erdbebenkatastrophe in Ostjapan im März 2011 stieg die Anzahl der verkauften Fahrräder innerhalb eines Jahres um 12 %. Für viele Erdbebenopfer war das Fahrrad das einzig verbleibende Fortbewegungsmittel. Wenn nichts mehr funktioniert, die Straßen unpassierbar sind und die Tankstellen keinen Strom mehr haben, leistet das Fahrrad gute Dienste. Mit der steigenden Anzahl Radfahrender Menschen nahm auch die Anzahl der Zusammenstöße von FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf dem Gehsteig zu, wie Hiro Koike von der japanischen Utsunomiya-Kyowa-Universität anlässlich der Velo-city Konferenz in Wien erläuterte. Allein von 2001 bis 2011 erhöhte sich die Anzahl der Unfälle, in die RadfahrerInnen und FußgängerInnen gemeinsam verwickelt waren,

Japan gibt dem Fahrrad als Fahrzeug einen neuen Stellenwert.

um 50 %. Getrennte Radverkehrsanlagen machen in Japan bloß 3,5 % der Radinfrastruktur aus, der Rest muss mit den FußgängerInnen geteilt werden.

Um der steigenden Anzahl der Unfälle Herr zu werden, erließ die nationale Polizeibehörde im Jahr 2011 einen dringenden Erlass zur Änderung der bestehenden

Strategie mit dem Ziel, das Fahrrad als Fahrzeug neu zu definieren. RadfahrerInnen sollen sich auf der linken Straßenseite bewegen, genau wie der motorisierte Individualverkehr. Diese Änderung wird durch den Mangel an baulich getrennter Radinfrastruktur, unklare und komplizierte Verkehrsgesetze, die für die meisten VerkehrsteilnehmerInnen bloß verwirrend sind, sowie die nicht existente Verkehrserziehung bzw. das Fehlen von Kursen für RadfahrerInnen erschwert. Im Jahr 2012 machte das Ministerium für Land, Infrastruktur und Verkehr in Sachen Fahrradpolitik aber einen großen Schritt nach vorne. Eine Richtlinie für ein sicheres und bequemes Radfahrumfeld wurde veröffentlicht und forderte erstmals die Planung eines Radwegenetzes, die Bereitstellung von Platz im Straßenraum für Fahrräder, den tatsächlichen Vollzug der Radverkehrsgesetze sowie umfassende Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung. Die japanischen Behörden haben nun wenigstens die lange Reise hin zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr angetreten – doch was tut sich unter der Oberfläche?

Bei der Velo-city Konferenz in Wien sprach Peter Smith von der Utsunomiya-Universität über eine neue Form des Radfahrens in Japan, die generationenübergreifend wichtige Nutzergruppen ermutigt, sich in der Freizeit aufs Rad zu schwingen: Die sogenannte „Pottering-Bewegung“ regt Frauen, ältere Menschen und Kinder an, das Fahrrad zu benutzen. Der im Japanischen verwendete Begriff „Potter“ ist vom englischen Wort „to potter“

Das Radfahren stärkt die Teilhabe der Frau in der japanischen Gesellschaft.

(herumschlendern) angeregt und bedeutet hier einfach „gemächlich mit dem Rad herumfahren“. Es geht darum, mit anderen Menschen zusammen Spaß beim Radfahren zu haben. Nach Smiths Meinung gelten Frauen in Japan noch nicht als ernst zu nehmende Zielgruppe für den Radverkehr und werden eher als Hausfrauen auf dem Rad betrachtet, die bloß einkaufen fahren oder die Kinder in die Schule bringen. Davon abgesehen sind Frauen auf dem Rad kaum präsent. Smith meint, dass das Pottering „Frauen innerhalb der japanischen Gesellschaft, in der sie oft eher im Hintergrund bleiben, mehr Teilhabe verschaffen kann“, da es ihnen hilft, verschiedene Hürden zu überwinden. Zu diesen zählen das Fehlen technischer Kenntnisse, Radfahrergruppierungen, die vor allem auf Männer abstellen, eine machohaftes Fahrradkultur sowie ein Mangel an Mentorinnen. „Beim Pottering geht es um soziale Kontakte, um Spaß, um eine genussvolle Erfahrung des Radelns für Menschen aller Altersgruppen und Fitnessniveaus [...]. Damit wird es zu einer integrierenden und demokratisierenden Kraft in Japan.“

Ulla Thamm ist Europäische Ethnologin mit dem Arbeitsschwerpunkt Mobilität und Umweltforschung bei Rosinak & Partner in Wien. Sie war Assistant Program Director bei der Velo-city Konferenz Wien und erforschte die japanische Fahrradkultur zur Entspannung nach der Velo-city. Ihr besonderer Dank gilt Peter Smith und Hirotaka Koike von der Utsunomiya-Kyowa-Universität sowie Chris Jongkind.



Das Pottering hat in Japan einen regelrechten Hype ausgelöst. Folgeeffekte sind etwa die Förderung des Pottering durch lokale Behörden; Fahrradmagazine konzentrieren sich nun mehr auf Leserinnen und informieren sie über Routen, Fahrradmode und Fahrrad-Know-how. Die generelle Zunahme der Radfahrenden Bevölkerung wird die Radinfrastruktur weiter belasten – im Fall Japans sind das die Gehsteige – und auch die Verwaltungen verstärkt unter Druck setzen. Damit kann das Pottering nützliche Effekte für die Schaffung von Einrichtungen und Infrastrukturen haben, da mehr RadfahrerInnen im Straßenbild sichtbar werden. Peter Smith glaubt, dass die „Pottering-Bewegung einen Wunsch nach Radfahren in der Stadt und in vielfältigen Umfeldern“ verkörpert und sich hoffentlich positiv auf die Zukunft Japans als Radfahrnation auswirken wird. 🚲

Quellennachweis
www.tokyobybike.com





Alle Fotos: © Stadt Wien, Philipp Forstner & Christian Fürthner

DIE FEINSTE WIENER FAHRRADSELEKTION

ausgewählt von Andrea Weninger und Ulla Thamm, Programmdirektorinnen der Wiener Velo-city Konferenz

DIE 10 BESTEN FAHRRADLIEDER

- Binder & Krieglstein – **Fahrradlied**
- Skero – **Fuß vom Gas**
- Katie Melua – **Nine Million Bicycles**
- Red Hot Chili Peppers – **Bicycle Song**
- Yves Montand – **La Bicyclette**
- Nouvelle Vague – **I Just Want To Ride My Bike**
- Sons of Science – **Motherfucking Bike**
- Skylar Grey – **C'mon Let Me Ride**
- Tom Waits – **Broken Bicycles**
- Mikill Pane – **Dirty Rider**

BONUS VIDEO:
Bat For Lashes – **What's A Girl To Do**

DIE 5 AUFSTREBENDEN FAHRRADSTÄDTE DER ZUKUNFT

- STOCKHOLM**, Schweden
- OKLAHOMA CITY**, USA
- DETROIT**, USA
- WIEN**, Österreich
- ADELAIDE**, Australien

Sølling Pedersen – zeitlos seit mehr als 100 Jahren, 1978



DIE 5 KURIOSESTEN FAHRRÄDER DER EMBACHER COLLECTION



Capo Elite 'Eis' – ein Hybrid, 1966



Buddy Bike
Gleichberechtigung auf dem Rad, 1988



Skoot – Kofferfahrrad, 2001



Bike Friday

Alle Fotos: © Embacher-Collection/Bernhard Angerer

VERDOPPELN

WIR DAS RADFAHREN IN EUROPA!

Die European Cyclists' Federation (ECF) will den Radverkehrsanteil in der EU bis zum Jahr 2020 verdoppeln, und zwar auf mindestens (durchschnittlich) 15 %. Radfahrunfälle mit tödlichem Ausgang sollen auf die Hälfte gesenkt werden. Wo steht die ECF heute mit diesen Ambitionen? Ein Bericht von **Bernhard Ensink**, Generalsekretär der ECF und Direktor der Velo-city Konferenzreihe.

Kurz vor der Velo-city 2013 in Wien veröffentlichte die ECF das erste EU-Radfahrbarometer. Das Barometer misst, bewertet und vergleicht die Radverkehrsinfrastruktur sowie die Radfahrfreundlichkeit europäischer Länder. Eine wichtige Frage dabei ist, was die EU tun kann, um die von der ECF vorgegebenen Ziele zu erreichen? Dies war das Kernthema der Podiumsdiskussion am letzten Tag der Velo-city Konferenz mit Siim Kallas, Vizepräsident der Europäischen Kommission und Kommissar für Mobilität und Verkehr, zwei Mitgliedern des Europäischen Parlaments, nämlich Mathieu Grosch von der Europäischen Volkspartei und Michael Cramer von den Grünen/Europäische Freie Allianz, sowie zwei PräsidentInnen von Mitgliedsorganisationen der ECF: Marijke van Haaren vom niederländischen Fietsersbond und Ulrich Syberg vom deutschen ADfC.

600 Millionen oder 6 Milliarden Euro?

Wohl als Reaktion auf die „Sechs-Milliarden“-Kampagne, in der die ECF die Europäische Union auffordert, in den nächsten sieben Jahren sechs Milliarden Euro zu investieren, betonte Kallas, dass die bereits von der EU für Radinfrastrukturen zwischen 2007 und 2013 zur Verfügung gestellten 600 Millionen Euro „wohl kaum als geringer Betrag“ zu bezeichnen seien. Michael Cramer befürwortete eine gesonderte Budgetlinie für den Radverkehr in Europa, um an alle Mitgliedsstaaten ein deutliches Signal zu senden. In Zeiten knapper öffentlicher Gelder seien Budgets für die Förderung des Radverkehrs stets am schnellsten von Kürzungen betroffen, fügte Cramer hinzu. Van Haaren vom niederländischen Radfahrverband zeigte anhand von Beispielen, was neue Investitionen in qualitativ hochwertige Radinfrastruktur für Radfahrende bedeuten können. Sie verwies damit auch auf die nächste Generation der Radinfrastruktur in den Niederlanden – Schnellradrouten für PendlerInnen.

Kommissionsvizepräsident Kallas forderte die regionalen und nationalen Behörden auf, konkrete Vorschläge auf den Tisch zu legen. „Wir werden EU-Gelder für Fahrradprojekte aufreiben, wenn die Mitgliedsstaaten

die richtigen Vorschläge machen“, meinte Kallas. Die ECF erkannte schon vor Jahren eine Divergenz zwischen den Möglichkeiten der EU-Kofinanzierung für Radinfrastruktur und den tatsächlichen Projektanträgen der Verwaltungen und Regionen in den Mitgliedsstaaten. Die ECF ist bemüht, diese Kluft zu überwinden.

Die wirtschaftlichen Vorteile des Radfahrens

Weiters sprachen die DiskutantInnen über eines der wichtigsten Argumente in der Lobbyarbeit der ECF, nämlich über die großen Vorteile des Radfahrens, zum Beispiel tägliche körperliche Bewegung. Die ECF würde es begrüßen, wenn die Vorteile des Radfahrens in die Diskussion über die Internalisierung externer Kosten einfließen könnten. Beim International Transport Forum im Mai 2013 lautete die klare Botschaft der ECF an die 54 VerkehrsministerInnen, mehr in das Radfahren zu investieren¹. In Wien wurden wiederum die vielfältigen Gründe für Investitionen in den Radverkehr genannt, insbesondere die höhere Lebensqualität² und damit eine hohe Rentabilität aufgrund der gesundheitlichen Vorzüge³.

Bereits 1,3 Millionen E-Bikes auf deutschen Straßen

Ulrich Syberg von der ECF-Mitgliedsorganisation ADfC nahm Bezug auf die Tatsache, dass bereits mehr als 1,3 Millionen E-Bikes ohne jegliche öffentliche Subventionen auf deutschen Straßen unterwegs sind, während bis jetzt 7.000 Elektroautos mit 600 Millionen Euro gefördert wurden. Die Erfolgsgeschichte des E-Bike sollte durch öffentliche Investitionen in eine verbesserte Radinfrastruktur unterstützt werden. Mathieu Grosch begrüßte den Erfolg der E-Bikes und forderte, durch die Vereinheitlichung nationaler Standards eine grenzüberschreitende Interoperabilität für die Aufladung von E-Bikes sicherzustellen.

Mehr Koordination auf EU-Ebene

Syberg wies auf den Koordinationsbedarf für die Fahrradpolitik auf allen Ebenen hin. „Der 2. Nationale Radverkehrsplan 2013–2020 für Deutschland könnte als Vorbild für einen europäischen Masterplan dienen“,



Bernhard Ensink hat in Deutschland und in den Niederlanden Theologie studiert. Seit 2006 ist er Generalsekretär der European Cyclists' Federation und war davor Direktor des niederländischen Radfahrerbands Fietsersbond und interimistischer Direktor der Milieufederatie Groningen. Von 1994 bis 1998 war Bernhard Vizebürgermeister der niederländischen Stadt Coevorden und zuständig für öffentliche Angelegenheiten, Raumordnung, Umwelt, Bauen und Finanzen. Heute ist er Mitglied des Stadtrats und zweiter Stellvertreter des Stadtratsvorsitzenden von Coevorden.

meinte er. „Die Regierung bestellte einen nationalen Fahrradbeauftragten innerhalb des Bundesministeriums für Verkehr zur Koordination der Radfahrpolitik auf nationaler Ministerialebene.“ Syberg forderte die EU-Kommission auf, sich diesem Beispiel anzuschließen. Während er persönlich nicht unbedingt dagegen sei, sah Kallas aufgrund des Subsidiaritätsprinzips „massiven Widerstand der Mitgliedsstaaten“ voraus. Grosch bekräftigte seinerseits Sybergs Aufruf: „Die Unterstützung für die EU-Fahrradpolitik muss von den EU-Mitgliedsstaaten kommen.“ Der Querschnittsansatz ist ein zentraler Punkt der Lobbyarbeit der ECF. Das Radfahren ist für viele EU-Generaldirektionen von Bedeutung und nicht nur für die GD Mobilität und Verkehr. Beiträge der ECF umfassen etwa die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus mit dem Projekt EuroVelo für ein Netzwerk europäischer Langstreckenradrouten. Die ECF möchte, dass diese Routen in das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) aufgenommen werden, um Radinfrastruktur mit Kofinanzierung der EU zu unterstützen⁴.

Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit

„Lebensrettende Technologien sollten nicht nur für die Insassen von Kfz da sein, sondern auch anderen VerkehrsteilnehmerInnen dienen.“ In diesem Zusammenhang forderte Van Haaren einen Windschutzscheiben-Airbag für Autos. Auf Initiative des niederländischen Fietsersbond arbeitet ein schwedisch-holländisches Konsortium schon seit einigen Jahren an der Entwicklung von Windschutzscheiben-Airbags. Die Technologie könnte bis 2017 marktreif sein. Van Haaren ersuchte die Kommission, hier eine europäische Norm zu formulieren. Kallas ging zwar nicht direkt auf diese Forderung ein, betonte jedoch die größere Wahrscheinlichkeit nationaler Unterstützung, wenn diese Zielsetzungen

in Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit verfolgt würden. Cramer unterstützte klar die laufende EU-Bürgerinitiative für Tempo 30⁵ als Standardgeschwindigkeit in Wohngebieten und rief die EU-Kommission auf, der entsprechenden Empfehlung des Europäischen Parlaments aus dem Jahr 2011 zu folgen.

Radfahren liegt voll im Trend

Die Ausrichtung der Velo-city 2013 in Wien ist ein Symbol für den Wandel des Radfahrens zur Mainstream-Verkehrsart. „Vor 20 Jahren war das Radfahren kein Thema für Parlamentsabgeordnete“, meinte Grosch. „Heute besteht viel mehr Unterstützung dafür, und zwar über alle politischen Parteien hinweg.“ Der Radverkehr ist aber immer noch selten auf der politischen Agenda der EU bzw. der Mitgliedsstaaten. Natürlich dürfen auch nicht jene Länder vergessen werden, die keine EU-Mitgliedsstaaten sind. Die ECF hat auch Mitgliedsorganisationen in Norwegen, der Schweiz, Albanien, der Türkei, der Ukraine und auf anderen Kontinenten. Dieses Jahr begrüßten wir den Thailand Cycling Club und Bike South Australia als neue Mitglieder. Wir von der ECF haben die Velo-city in Wien außerdem dazu genutzt, mit VertreterInnen aller fünf Kontinente eine Initiative für eine weltweite Radfahrallianz (World Cycling Alliance) zu starten. Unter dem Eindruck der Herausforderung, das Radfahren weltweit weiter zu stärken, vertrat ich im Juni 2013 die ECF beim High-level Dialogue on Implementing Rio+20 Decisions on Sustainable Cities and Urban Transport in Berlin. Ich bin also gespannt, wie die Lage des Radfahrens weltweit aussehen wird, wenn wir im Mai 2014 bei der Velo-city Global Konferenz im australischen Adelaide wieder zusammentreffen werden. ☀

¹ Ensink, B., Neun, M., 2013, „Letter to the Honourable Minister of Transport. Re: Funding cycling infrastructure – Time for national authorities to step up!“, ECF, Brüssel/Leipzig.

² Cycling Economy 2.0. Radfahren und Menschenrechte, Seite 86.

³ Radfahren – gut für Gesundheit und Wirtschaft, Seite 88.

⁴ www.ecf.com/advocacy/eu-funding-2/include-eurovelo-in-ten-t

⁵ www.greens-efa.eu/speed-limit-30-kmh-5212.html



ROCK 'N' ROLL SHKODRA

Text: Nektar Duma

Die Stadt Shkodra im nördlichen Albanien ist bekannt für ihre Radfahrkultur. Shkodra hat zahlreiche historische Sehenswürdigkeiten und Naturschönheiten zu bieten. Die EinwohnerInnen werden wegen ihres feinen Humors und ausgezeichneten Geschmacks, ihrer Liebe zu Kunst und Sport und wegen ihrer großen religiösen Toleranz weithin geschätzt. Es ist also ganz logisch, dass auch die Radfahrkultur der Stadt den Charakter ihrer BürgerInnen widerspiegelt – selbstbewusst und ein bisschen exzentrisch!

Denken Sie an die perfekte Stadt für Radfahrer! Sie ist flach und kompakt, liegt an einem See und wird von drei Flüssen umspült. Eine Burg auf dem höchsten der nahegelegenen Hügel thront über der Stadt, und nach nur einer Stunde Fahrt können sich RadfahrerInnen bei einem Bad im kühlen Nass des Meeres erfrischen. Die Berge liegen ebenfalls nur 60 Kilometer entfernt und locken mit ihren hohen Gipfeln abenteuerlustige und sportliche RadlerInnen an. Willkommen in der Rock-'n'-Roll-Fahrradstadt Shkodra!

Als der Autobesitz noch verboten war

Dass Shkodra als Radfahrstadt gilt, hat historische Gründe. Im Kommunismus war der Besitz von Privatautos in Albanien verboten – das Radfahren war also die übliche Verkehrsart in mehreren Städten des Landes. Zwei Jahrzehnte nach dem Sturz des Kommunismus ist der Autobesitz für die meisten Albaner (also eigentlich für die meisten Männer auf dem Balkan) ein leidenschaftlich gehegter Traum, der sich unbedingt erfüllen muss. Daher ist es kaum überraschend, dass die Politik in Albanien stark auf das Auto ausgerichtet ist. Dadurch haben Tirana und andere albanische Städte ihre Radfahrkultur verloren; nur Shkodra ist es gelungen, sie zu erhalten. Das hat auch etwas mit der Wirtschaftslage zu tun. Aber der Hauptgrund für das Überleben von Shkodras Radfahrkultur liegt im Selbstvertrauen, in der exzentrischen Einstellung und in der Akzeptanz des Radfahrens als tief verwurzelte Gewohnheit dieser Stadt.

Jedes Land geht mit dem Thema Radfahren anders um, ebenso wie jede Stadt eine eigene Radfahrkultur hat. In Shkodra kann man praktisch jeden Ort mit dem Fahrrad erreichen. Die Menschen gehen zwar lieber zu Fuß zur Schule oder zur Uni, ArbeitspendlerInnen jedoch nutzen das Fahrrad häufig, außerdem radelt man zum See, um Freunde zu besuchen, zum Markt, oder man verkauft selbst Waren vom Fahrrad oder selbst gebauten Lastenrad.

Shkodra ist ein „Shared Space Labor“

Die Menschen in Shkodra betrachten das Radeln nicht als Mission oder Statement. Sie tun es, weil das Radfahren die bequemste, pragmatischste und poetischste Fortbewegungsart ist. In Shkodra fahren alle, Männer wie Frauen, Alt und Jung. Dies hebt sich positiv vom Autofahren ab – die meisten Autofahrer sind nämlich männlich. Entfernungen unter 500 oder 1.000 Meter mit dem Rad zurückzulegen gilt jedoch als faul; bei so kurzen Wegen überwiegt Shkodras tief verwurzelte Kultur des Zuzußgehens.

Mit wenigen Ausnahmen kann man in Shkodra überall mit dem Rad fahren. Shkodra gilt als lebendes Labor für des Konzept des „Shared Space“. Dies erfordert ein rücksichtsvolles Verhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen sowie die gütliche Aufteilung des Straßenraums zwischen allen VerkehrsteilnehmerInnen, Autos und Fahrrädern, und zwar ohne getrennte Radfahranlagen. Während das Radeln auf Bürgersteigen nicht üblich ist, werden Fahrradständer auf dem Gehsteig durch-



aus toleriert – es gibt auch viele davon! Zu schnelles Radfahren gilt als unverantwortlich, das Fahren gegen die Einbahn ist von der Polizei akzeptiert. Ein Über-

Radfahren ist die bequemste, pragmatischste und poetischste Fortbewegungsart.

Nektar Duma ist für die Gemeinde Shkodra im Bereich der Daseinsvorsorge tätig. Er studierte Architektur am Politecnico di Torino und an der TU Berlin. Während seines Studiums begann sich Nektar dafür zu interessieren, wie Menschen im Stadt- raum leben. Er ist Mitglied der albanischen Mobilitäts-NGO GO2.

maß an weiteren Regelungen würde die Anzahl der RadfahrerInnen stark reduzieren. Je mehr Menschen in der Stadt in die Pedale treten, desto weniger Autos sind unterwegs, und diese fahren außerdem dann auch langsamer. Sicher, die vielen Fahrräder machen das Leben der AutofahrerInnen in Shkodra schwieriger, dennoch bleiben die Autofahrer höflich und tolerant. Sie fahren langsamer oder bleiben stehen (und das, ohne zu fluchen), wenn sie jemand auf dem Rad eine Straße queren sehen, auch wenn sich der Radfahrer nicht an den geregelten Übergang hält. Das Konzept des gemeinsam genutzten Straßenraums führt zu

amüsanten Situationen, wenn etwa zwei Radfahrende einen ganzen Kfz-Fahstreifen blockieren, weil sie ihr Gespräch nicht unterbrechen wollen.

Natürlich sieht sich Shkodra auch vielen Herausforderungen gegenüber. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge und Parkplätze nimmt zu und wird zu einem großen Problem. In einem wirtschaftlichen Übergangsland wie Albanien ist es nicht leicht, qualitativ hochwertige Maßnahmen umzusetzen. Die wachsende Menge an Kraftfahrzeugen bedroht das bestehende Gleichgewicht; bald wird die Gemeindeverwaltung sich für getrennte oder halb getrennte Rad-Infrastrukturen entscheiden müssen. Die wichtigste Frage für Shkodra ist, ob die Stadt dieses nachhaltige städtische Verkehrsprofil in Zukunft aufrechterhalten kann, das nach westlichen Standards als aktiv, sauber und energieeffizient gilt.

Die Stadt Shkodra liegt im nordwestlichen Albanien nahe der Grenze zu Montenegro und dem Kosovo und hat ca. 120.000 EinwohnerInnen. Die Bevölkerung ist besonders stolz auf ihre Radfahrkultur. Nach dem BYPAD-Bericht, der 2011 im Rahmen des Projekts MOBALB erstellt wurde, teilt sich der Modal Split der Stadt folgendermaßen auf: 44 % Gehen, 29 % Radfahren, 3 % öffentliche Verkehrsmittel. www.mobalb.al

VOLUNTEERS OF CYCLING ACADEMY

Anstelle auf die Hilfe anderer zu warten, helfen sich junge und aktive Radfahrlobbys selbst. **Ana Pereira** berichtet über ein außerordentliches Programm für lebenslanges Lernen.

Ana Pereira, eine der wenigen portugiesischen RadfahrlehrerInnen und außerdem Straßenverkehrsordnungsexpertin, engagiert sich seit sieben Jahren als Aktivistin für die Förderung, Unterstützung und Verbreitung des Radfahrens als Alltags- und Freizeitverkehr. Ana hat viele persönliche Initiativen entwickelt, sie ist in der Fahrrad-NGO Associação pela Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBi) engagiert und hat ihr eigenes Unternehmen Cenas a Pedal.

VOCA (Volunteers of Cycling Academy) ist ein internationales Projekt, das lebenslanges Lernen mit Aspekten des Radfahrens kombiniert. VertreterInnen aus zwölf NGOs aus dem Radfahrsektor – viele unentgeltlich und ehrenamtlich tätig – riefen ein Netzwerk und eine Veranstaltungsreihe ins Leben, um das Lernen und den gegenseitigen Erfahrungsaustausch zu vereinfachen. Die TeilnehmerInnen stammen aus Sevilla, Nikosia, Wien, Dublin, Kopenhagen, Maribor, Prag, Lissabon, Budapest, Bukarest, Polen und Bulgarien.

Die Notwendigkeit einer stärkeren Interessenvertretung für RadfahrerInnen ist naheliegend. Rad-NGOs müssen sowohl in Bezug auf ihre Mitgliederanzahl als auch hinsichtlich ihres politischen Einflusses stärker werden. Als NGOs müssen wir aber auch geschickt für unsere Ziele und Forderungen eintreten, vor allem wenn es darum geht, wofür wir kämpfen, wann wir für etwas kämpfen und insbesondere wie wir dies tun.

Wir verbessern unsere Kompetenzen

Es ist wichtig, unsere Kenntnisse in Bezug auf Infrastrukturausbau und Design, Zahlen und Daten sowie Aus- und Weiterbildung zu verbessern. Wir wollen außerdem mehr über die Bedürfnisse von RadfahrerInnen und die politischen Aspekte der Radverkehrsplanung erfahren. Wir müssen also wissen, was wirklich wichtig ist! Wir wollen wissen, was funktioniert und was nicht und wo und warum das so ist. Und wir müssen unsere Kompetenzen verbessern – bei der Bewusstseinsbildung, bei der Förderung von Kooperationen, bei der

Lobbyarbeit und der Beschaffung von Finanzmitteln wie auch beim Organisationsaufbau und -management. Wir wollen uns die besten Methoden aneignen, um Menschen anzusprechen, ihr Interesse und auch ihre Sympathien für unsere Anliegen zu gewinnen und Veränderungen auf den Weg zu bringen. LobbyistInnen müssen auch verstehen lernen, wie sie begabte Menschen ins Boot holen und halten können, damit wir auf die Überholspur kommen, Hindernissen ausweichen und schneller und effizienter sein können, indem wir von anderen lernen.

Der Kern von VOCA waren regelmäßige gemeinsame Besprechungen und Workshops, bei denen wir unser Wissen und unsere Erfahrungen austauschten sowie Forschungs- und Kulturtouren unternahmen – natürlich immer mit dem Fahrrad. In diesem Rahmen fanden auch Gespräche über die jeweiligen Radverkehrsbedingungen in den einzelnen Städten und Ländern, beispielsweise über die rechtlichen Bestimmungen, Verkehrsregeln und Unfallstatistiken, statt. Zudem gab es mehrere Expertenworkshops, die auch durch externe Personen geleitet wurden – etwa von der European Cyclists' Federation. Lokale ExpertInnen hielten Vorträge und ermöglichten uns, an Konferenzen und anderen Veranstaltungen teilzunehmen. Wir waren bei Radkorsos und Critical-Mass-Fahrten dabei, besuchten Fahrradgeschäfte und Community-Werkstätten sowie Festivals, Museen und Fachmessen. Durch diese Vielfalt an unterschiedlichen Aktivitäten entstand trotz der teils großen Entfernung voneinan-



Volunteers of Cycling Academy bei einer Exkursion in Sevilla

VOCA wurde durch die Europäische Union im Rahmen des GRUNDTVIG-Programms für lebenslanges Lernen entwickelt.

der ein guter und enger Kontakt. Das Netzwerk selbst wurde zwischen den Treffen durch Online-Plattformen (ein Wiki, eine Mailingliste und eine Facebook-Gruppe) aufrechterhalten. Die Bereitschaft der Teilnehmenden, verantwortungsvolle Rollen zu übernehmen, war hoch.

Und schließlich erhielten wir durch das VOCA-Projekt die Möglichkeit, in vielen verschiedenen Städten, unter ganz anderen Verkehrs- und Wetterbedingungen, auf

ebenem und hügeligem Gelände sowie in Städten mit ganz unterschiedlichen Radverkehrsanteilen zu radeln.

Internationale Kooperation für lokale Veränderungen

All diese Erfahrungen zeigten uns, dass viele Probleme ähnlich sind, auch wenn sich das Ausmaß unterscheiden mag. Klar ist aber, dass das generelle Wachstum der Radfahrkulturen in ganz Europa unleugbar ist. Über das VOCA-Wiki wurde eine Informationsdatenbank eingerichtet; dazu zählt auch ein reicher Bilderfundus, der nun von anderen AktivistInnen genutzt werden kann. Die teilnehmenden NGOs sind durch die Kooperation

und das Lernen voneinander stärker geworden und gehen nun auch motivierter an ihre Arbeit heran. VOCA trug dazu bei, ein echtes Netzwerk aktiver Radlobbys zu schaffen – mit engen persönlichen Kontakten. Diese Menschen und ihre Organisationen in den teilnehmenden zwölf Ländern sind damit besser vernetzt und haben begonnen, international zu kooperieren, um Lokales zu verändern!

Das Team von VOCA würde das Projekt gerne über das Jahr 2013 hinaus verlängern und verbessern, um es so genauer auf die angestrebten Ziele abzustimmen, unter anderem auch um mehr praktische Workshops zu veranstalten und noch mehr Länder einzubeziehen. VOCA ist ein einzigartiges transnationales Netzwerk von AktivistInnen, die direkt und horizontal miteinander kommunizieren und kooperieren, und stellt damit eine ausgezeichnete Ergänzung zu auf europäischer Ebene tätigen Organisationen wie der European Cyclists' Federation dar. Wir denken, dass eine weitere Investition in VOCA ein wertvolles Investment für die Entwicklung der Radfahrkulturen, Radfahrenden und Radfahrbedingungen in den beteiligten Ländern ebenso wie für die Europäische Union als immer enger vernetztes Ganzes darstellt. 🌱

DER SUPERTRICK VON CYCLE CHIC

Text: Joshua Grigsby

WARUM WIR MIKAEL COLVILLE-ANDERSEN AUS DER HAND FRESSEN.

Wir brauchen Mikael Colville-Andersen. 2006 knipste der Däne mit kanadischen Wurzeln ein stimmungsvolles Foto einer Straße in Kopenhagen, im Vordergrund war eine wirklich schicke Radfahrerin zu sehen. Das Foto wurde zum Auslöser des mittlerweile weltweiten „Cycle Chic“-Phänomens, vor allem, weil das geborene Verkaufsgenie Colville-Andersen eine Nase für Branding und Marketing hat, die einem Bluthund zur Ehre gereichen würde. Er gründete damit die Bewegungen „Cycle Chic“ und „Copenhagenize“ und ist heute Geschäftsführer der Consultingfirma Copenhagenize Design Co. Was er zum Radfahren in der Stadt zu sagen hat, ist spannend; zudem sind seine Interviews provokant, seine Blogs anregend und informativ. Die Ismen quellen nur so aus ihm heraus. Seinen Einfluss auf die von ihm so genannte Fahrradkultur 2.0 kann man kaum leugnen, und Colville-Andersen ist sicher einer der Gründerväter des derzeitigen Urban-Cycling-Booms, was sich auch in der langen Liste internationaler Blogs und Events zum Cycle Chic und den Nachahmern der Copenhagenize-Bewegung widerspiegelt.

Man fragt sich nicht, wie man auf einem Stuhl Platz nehmen soll, man setzt sich einfach hin.

Dennoch verleitet einen etwas an der Marke Mikael Colville-Andersen und seinen diversen Ablegern zum Nachdenken: Ist dieser ganze Hype nicht bloß Schall und Rauch?

Als ich, auf den Stufen zum Wiener Rathaus sitzend, nach einem mittäglichen Interview mit Colville-Andersen über das gerade Gehörte nachdachte, war mir, als flüsterte mir Kevin Spacey ins Ohr: „Der größte Trick, den der Teufel je gebracht hat, war die Welt glauben

zu lassen, es gäbe ihn nicht.“¹ Colville-Andersen hatte am Vortag seine Plenarrede bei der Velo-city Konferenz gehalten, und ich war mir nicht sicher, was ich von ihm und seinen Ideen halten sollte. Das Publikum fraß ihm aus der Hand, er wusste ganz genau, wann es lachen würde und wie jede Pointe am besten abzufeuern war. Offensichtlich liebt er die Rolle des Entertainers und Agent Provocateur, aber was bezweckt er damit? Worum geht es ihm wirklich? Unser einstündiges Gespräch hatte auch keine richtige Klärung gebracht, und ich bin heute noch überzeugt, dass die Wahrheit irgendwo in Kevin Spaceys teuflischer Dialogzeile in „Die üblichen Verdächtigen“ liegt. Ich fragte mich, ob Colville-Andersen vielleicht mehr sei als ein bloßer Fürsprecher für das Radfahren. Ist er etwa Keyser Söze², der hinter den Kulissen so geschickt die Fäden zieht, dass die Fahrradwelt nicht ahnen kann, dass sie längst seine Marionette geworden ist?

In seinem Vortrag bei der Velo-city mit dem Titel „Bicycle Choreography: How Remastering Car Cities Through Design Can Transform and Modernize Our Urban Culture“ (Fahrrad-Choreografie: Wie die Umgestaltung autozentrierter Städte durch Design unsere städtischen Kulturen modernisieren kann) behauptete Colville-Andersen: „Wir leben in Städten, die durch mathematische Modelle gesteuert werden, die oft bizarr und altmodisch sind: Kosten-Nutzen-Analysen, Machbarkeitsstudien, Statistiken, Zahlen.“ Wo ist das menschliche Element? Warum entspricht die Stadtplanungslogik nicht jener der menschlichen Beobachtung? Warum befolgt die Stadtgestaltung nicht dieselben Grundsätze wie das Produktdesign? Warum lässt sich die Verkehrsplanung nicht durch Gaston Bachelard und Michel de Certeau inspirieren? Und schließlich: „Wie

Joshua Grigsby, geboren in den USA, aber in Wien wohnhaft, ist Stadtplaner, Autor und Designberater. Josh hat einen MSc in Urbanistik und studiert derzeit für sein Doktorat am Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien mit Forschungsschwerpunkt auf „bicycle urbanism“. Seit 2008 ist das Fahrrad sein Fortbewegungsmittel der Wahl.



würden unsere Straßen wohl aussehen, wenn unsere Berater Fünfjährige, Volksschulkinder und ein Mönch aus dem 13. Jahrhundert wären?“

Zu Colville-Andersens engstem Expertenkreis zählen seine fünfjährige Tochter Lulu-Sophia, ihr Bruder Felix und der mittelalterliche Mönch und Mathematiker Wilhelm von Ockham – die ersteren wegen ihrer messerscharfen Beobachtungen der Schwächen moderner Stadtgestaltung und Verkehrsplanung, unbeeinflusst von formalen Richtlinien und Lehren, die seit 100 Jahren die falschen Dinge propagieren, und der dritte wegen seines Postulats, dass einfache Lösungen im Allgemeinen besser sind als komplexere (obwohl dieses Axiom in gewisser Weise eine Verfälschung von Ockhams Denken darstellt). Für Colville-Andersen ist die moderne Stadt ein Ort, der seine BewohnerInnen beobachtet, ihnen zuhört und auf ihre Bedürfnisse reagiert. Nach dem Vorbild des dänischen Designs sollten Straßen und Fahrradinfrastrukturen elegant in ihrer Einfachheit und der offensichtlichen Vollkommenheit ihrer Funktionalität sein. Wenn Zeichen zum Verständnis benötigt werden oder ihre Logik sich einem Kind nicht erschließt, sind sie einfach nicht korrekt gestaltet: Man fragt sich ja auch nicht, wie man auf einem Stuhl Platz nehmen soll, man setzt sich einfach hin.

Copenhagenize Design Co. arbeitet an Projekten wie etwa der Analyse des Verhaltens von RadfahrerInnen an der verkehrsreichsten Kreuzung Kopenhagens, um

¹ „Die üblichen Verdächtigen“ ist der Titel eines US-Kriminalfilms von Bryan Singer aus dem Jahr 1995, in dem auch Kevin Spacey mitspielt. Der Rahmen des Films ist ein Verhör des Kleinkriminellen Roger „Verbal“ Kint, eines von lediglich zwei Überlebenden einer katastrophalen Schießerei und Explosion auf einem Schiff im Hafen von Los Angeles. (http://en.wikipedia.org/wiki/The_Usual_Suspects, aufgerufen am 23. August 2013)

² In der Erzählung des von Kevin Spacey dargestellten Kleinganoven Roger (genannt „Verbal“) Kint ist Keyser Söze ein Gangsterboss, dessen Skrupellosigkeit und Macht einen unter Polizisten und Verbrechern gleichermaßen legendären, ja fast mythischen Ruf genießen. Die Figur hat im Lauf der Jahre ihren Weg auf zahlreiche Listen der „besten Filmschurken“ gefunden.

Verkehrslinien für eine neue Kreuzungsgestaltung vorzuschlagen. Das Unternehmen bezeichnet eine derartige Untersuchung nicht als Verkehrsstudie, sondern als Choreografie. Es geht dem Team offensichtlich darum, dass genaue Beobachtung eigentlich das einzige Instrument ist, das StadtforscherInnen brauchen. StadtplanerInnen benötigen kaum mehr als einen guten Sinn für benutzungsorientiertes Design. Eine Stadt muss bloß ihre Grundsätze festlegen, überprüfen, ob das Verhalten ihrer Bevölkerung diesen Grundsätzen entspricht, und ihr gebautes Umfeld und ihre Politiken entsprechend anpassen, um gegebenenfalls Korrekturen vornehmen zu können.

Es ist auch kein Zufall, dass sich Colville-Andersens Ideen als Dialogzitate aus Filmen diskutieren lassen. Er selbst hat Literatur studiert und ist ausgebildeter Filmemacher, der für den dänischen Rundfunk gearbeitet hat. Sein Planungs- und Verkehrswissen hat er sich autodidaktisch angeeignet, als seine Fahrradideen immer populärer wurden. Dies mag mit ein Grund sein, warum sein manchmal lückenhaftes Geschichtswissen

Mikael Colville-Andersen verkauft das Coolsein; die Chance, zu den Beliebten und Guten zu gehören.

und sein (Miss-)Verständnis städtischer Phänomene seine Darstellungen gelegentlich untergraben.

Zum Beispiel bezieht er sich auf die „Tatsache“, dass Straßen seit 7.000 Jahren demokratische urbane Räume seien, um damit sein Argument zu untermauern, dass die Gestaltung von Straßen mehr an der menschlichen Dimension orientiert sein sollte. Das wäre zwar schön, stimmt aber einfach nicht. An anderer Stelle erklärt Colville-Andersen, dass es die Verführungskraft guten Designs sei, welche die KopenhagenerInnen dazu animiere, auch bei kaltem und windigem Wetter und meistens auch bei Schnee mit dem Rad zu fahren. Was er aber nicht erwähnt, sind die extrem hohen Steuern auf Pkws und das relativ schwach ausgebaute (aber trotzdem unerklärlich teure) öffentliche Verkehrsnetz der dänischen Hauptstadt – beide Faktoren tragen eindeutig dazu bei, das Rad zu einem beliebten Verkehrsmittel zu machen. Nettes Design ist etwas Schönes, aber der Mangel an Konkurrenz erklärt den hohen Modal-Split-Anteil des Radfahrens in Kopenhagen wohl besser.

Seine Fans meinen, dass Colville-Andersen frischen Wind und Hausverstand in die Verkehrsplanung einbringt und durch seine Arbeit die Attraktivität des Radfahrens insgesamt erhöht hat. Gegner mögen

argumentieren, dass er pseudowissenschaftliche Ansichten vertritt und seine Wirkung auf die Gesellschaft – fest verortet in Boboville – darin besteht, mehr Form als Inhalt zu verhökern. Aber im Grunde ist das alles eigentlich egal. Mikael Colville-Andersen ist ein Verkäufer, und seine Medizin schmeckt köstlich. Er verkauft Radfahren an Nicht-RadfahrerInnen und eine Vision der lebenswerten Stadt an Städte, die scharf darauf sind, eine solche Vision zu realisieren. Genau genommen verkauft er nicht einmal das Radfahren, sondern das Coolsein; die Chance, zu den Beliebten und Guten zu gehören. Tut das, was wir in Kopenhagen machen, dann seid ihr genauso locker und hip wie wir! Und genau an diesem Punkt wurde mir klar, dass Colville-Andersen nicht der Papst des „Urban Cycling“ ist, wie man ihn oft nennt. Er ist auch nicht Keyser Söze, sondern Roger „Verbal“ Kint², der mit erzählerischen Taschenspielertricks eine Story bringt, die so spannend ist, dass wir sie einfach glauben müssen. Denn der Supertrick von Cycle Chic ist, dass niemand etwas kaufen will, wenn es alle bereits haben.

Sexy, hip, cool oder chic zu sein heißt aus der Masse hervorstechen. Colville-Andersen verkauft den Sexappeal des Radfahrens. Beißen aber genügend Leute an, wird das Radfahren in der Stadt zum Alltäglichen. Und genau das ist sein Ziel, darum geht es ihm. Er sagt anderen Städten, dass das Besondere am Radfahren in Kopenhagen seine Normalität ist. Das Fahrrad muss ein Werkzeug werden, ein Mobilitätsgerät, ein Staubsauger, ein Ding, das man einfach verwendet, ohne groß darüber nachzudenken. Er konfrontiert uns mit der Wahrheit, weil er weiß, dass wir sie nicht wahrnehmen werden, dass wir zu hingerissen sind von den hübschen jungen Leuten im schicken Dress, dass Poesie, Choreografie, Philosophie und Mode nichts mit dem Radfahren zu tun haben, aber sehr viel mit Begehrlichkeit, mit Sehnsüchten.

Colville-Andersens Arbeit ist kreativ und regt zum Nachdenken an. Obwohl man oftmals den Kopf über seine unüberlegten Grenzüberschreitungen, seine Taktlosigkeit und Übertreibungen schüttelt, sollte man nicht gleich das Kind mit dem Bade ausschütten. Ob er nämlich wirklich ein Radfahrexperte oder qualifiziert ist, Städte zum Thema Fahrradförderung zu beraten, ist gleichgültig. Das Radfahren braucht Mikael Colville-Andersen, weil sein unerreichtes Talent für das Verkaufen von Träumen ihn vielleicht zu jenem Mann macht, der mehr als irgendjemand sonst für die Normalität des Radfahrens in der Großstadt tun kann. Und am Ende des Tages werden wir ihm dafür dankbar sein. Nun ja, der Teufel und sein größter Trick eben. 🌀



WIEN

EINE STADT AUF DER ÜBERHOLSPUR

Text: Andrea Weninger

Sein Ausspruch in einem Interview mit der österreichischen Tageszeitung Der Standard („Wien wurde vom Auto vergewaltigt“) brachte Mikael Colville-Andersen wohl einigen Unmut ein. Er besteht auch darauf, dass Wiens Verkehrsplanung in den 50er-Jahren steckengeblieben sei.

Weder Colville-Andersen noch ich wurden in den 50ern geboren, und deshalb weiß keiner von uns beiden, wie Wien nach den Bombardements des Zweiten Weltkriegs aussah oder wie es langsam wieder aufgebaut wurde. Als Kind der 70er-Jahre erinnere ich mich, wie beeindruckt ich von der neuen U-Bahn war und wie gern ich damit fuhr. Als Verkehrsplanerin freut mich heutzutage, wie Wiens altmodische Art bzw. seine Langsamkeit dafür gesorgt haben, dass das Straßennetz nach dem Krieg beibehalten und nicht wie in vielen deutschen Städten aufgrund von Bombenschäden, Geldmangel und zunehmender Motorisierung aufgegeben wurde. Der Modal-Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs, die Lebensqualität in Wien und das gesunde Lebensumfeld sind beneidenswert. Gewiss bleibt in den nächsten Jahren noch sehr viel für das Radfahren in Wien zu tun. Verkehrskonzepte und Stadtentwicklungspläne brauchen eine neue Perspektive, bei der die Förderung aktiver Mobilitätsformen entschieden einzufordern ist. Aber das Radfahren in Wien krampfhaft mit der eigenen Geschichte oder mit Radfahrkulturen anderer Städte wie Kopenhagen zu vergleichen bringt nicht besonders viel. Wien muss vielmehr seine eigene Radkultur entwickeln. Und als Fahrradstadt ist Wien ganz sicher auf der Überholspur. 🌀

DANZIG DENKT GANZHEITLICH

Das Radfahren ist ein unverzichtbares Instrument nachhaltiger Stadtentwicklung. **Maciej Lisicki**, Vizebürgermeister von Danzig, beschreibt den vielschichtigen Ansatz der Stadt zur Förderung des Radfahrens.



Danzig sichert Flächen und Trassen für den weiteren Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel.

Mit seinen fast 500.000 EinwohnerInnen ist Danzig ein wichtiges Wirtschafts-, Universitäts- und Kulturzentrum, der bedeutendste Seehafen Polens sowie ein beliebtes Tourismusziel. Jahrhundertlang spielte die Hansestadt eine Schlüsselrolle im Ideenaustausch zwischen Nord- und West-, Mittel- und Osteuropa. Heute ist Danzig die Hauptstadt der Woiwodschaft Pommern und ein bedeutendes Verwaltungszentrum.

Seit etlichen Jahren setzt Danzig mit großem Ehrgeiz die EU-Ziele für die Entwicklung einer neuen urbanen Mobilitätskultur um. So übernahm die Stadt auf nationaler Ebene die Führungsrolle auf dem Gebiet der Innovation. 2009 unterzeichneten wir als erste polnische Stadt die Charta von Brüssel und verpflichteten uns damit zur Erhöhung des Fahrradanteils am Modal Split auf 15 % bis zum Jahr 2020.

Danzig setzt auf die Förderung der aktiven Mobilität als Weiterentwicklung des Rad- und Fußgängerverkehrs entweder als eigenständige Fortbewegungsarten oder in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Stadtschnellbahn (Szybka Kolej Miejska, SKM) ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und verbindet nicht nur die Danziger Bezirke, sondern auch die benachbarten Städte Sopot und Gdingen miteinander. In den Sommermonaten dürfen Fahrräder in der SKM gratis mitgeführt werden; in den Wintermonaten kostet dieser Service bloß 25 Eurocent.

Kostengünstige Tickets

Das Kernelement des Verkehrs in Danzig ist jedoch das dichte Netz von Straßenbahnen (116,7 Kilometer) und Bussen (803 Kilometer), das es den Fahrgästen

Maciej Lisicki ist Vizebürgermeister von Danzig, Stellvertreter der Präsident der Stadt Danzig und Vorsitzender der Polnischen Union für Aktive Mobilität (PUMA). Er ist ausgebildeter Bauingenieur der TU Danzig und schloss seine Studien mit einer Postgraduiertenausbildung für Geschichte an der Universität Danzig ab. In Danzig ist er verantwortlich für die Verwaltung der öffentlichen Dienste, die Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems, den Wohnbau sowie die Planung und Verwaltung der Wasser- und Abwasserdienste.



ermöglicht, fast jeden Winkel der Stadt zu erreichen. Die Stadt investiert in Qualität: 122 Niedrigflur-Straßenbahnen machen 74 % des Wagenparks aus; zusammen mit der vollkommen neuen Busflotte stellen sie beim öffentlichen Verkehr die Führungsposition Danzigs in Polen sicher. Dies wird auch durch eine unabhängige Studie zur Lebensqualität in Europas Städten dokumentiert, nach der die Kundenzufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Danzig von 2006 bis 2009 um 6 % zunahm.

Eine moderne Fahrkartenpolitik ist ein weiteres wichtiges Element zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. 2006 kostete eine Monatskarte so viel wie 94 Einzeltickets; im Jahr 2012 musste man für eine Monatskarte lediglich den Gegenwert von 34 Einzeltickets hinlegen. Die Akzeptanz dieser Politik durch die Bevölkerung spiegelte sich in einer Zunahme der verkauften Monatskarten von bis zu 15,7 % zwischen 2007 und 2012 wider. Die zukunftsorientierte Verkehrspolitik der Stadt hält auch Landreserven für die Erweiterung des öffentlichen Verkehrsnetzes vor.

Die Einführung hoher Parkgebühren und die systematische Ausweitung der autofreien Zonen im Stadtzentrum verbesserten die Qualität des öffentlichen Raums.

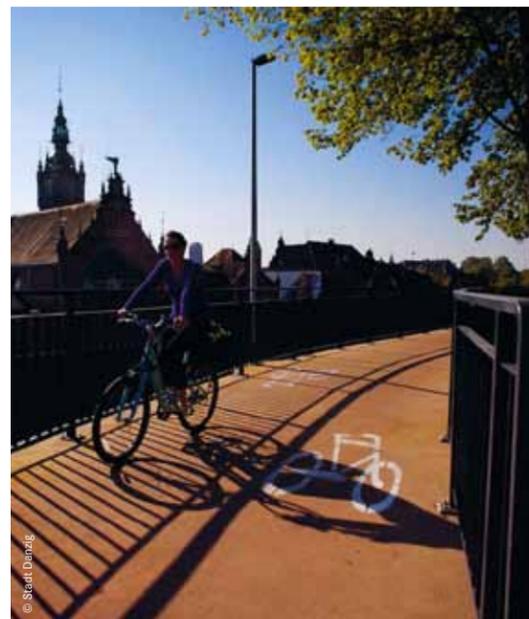
Eine Priorität: der öffentliche Raum

Die Stadt erkannte sehr bald den Nutzen einer effizienten Parkraumpolitik zur Förderung der neuen Mobilitätskultur. Eine Überprüfung entsprechend den Regeln für das internationale Bicycle Policy Audit

(BYPAD) erwies sich als Wendepunkt in der weiteren Entwicklung der Danziger Radpolitik. Der Endbericht des Audit verwies auf die Notwendigkeit weiterführender Infrastruktur-, Werbe-, Aufklärungs-, Politik- und Organisationsmaßnahmen. Nach BYPAD erfolgten die Bestellung eines Fahrradbeauftragten zur Beratung des Bürgermeisters sowie die Einrichtung einer Magistratsabteilung für die Umsetzung von Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs (Abteilung für aktive Mobilität). Nicht aus den Strukturfonds stammende Mittel spielen eine wesentliche Rolle zur Erreichung der gesetzten Ziele. Aufgrund von Subventionen über 58,5 Millionen Euro können im Zeitraum von 2007 bis 2014 folgende Infrastruktureinrichtungen geschaffen werden: 107 Kilometer Radwege, 432 Kilometer verkehrsberuhigte Straßen (mehr als 30 % des Straßennetzes von Danzig), Radfahren gegen die Einbahn, kombinierte Rad- und Fußwege sowie Radparkplätze.

Die Stadt stellte weiters einen Betrag von 5,2 Millionen Euro für Radwerbung zur Verfügung. Dies gestattete die Umsetzung einer Vielzahl von Werbe- und Informationskampagnen für die Bevölkerung sowie die Organisation des ersten Kongresses für aktive Mobilität im Jahr 2010. Die vierte Auflage der Veranstaltung fand 2013 statt und erwies sich als größter Event dieser Art in Mittel- und Osteuropa (www.kongresmobilnosci.pl).

Die Grundidee der Kongresse für aktive Mobilität ist es, die Vorteile der Bewerbung verschiedener aktiver Mobilitätsformen für die Bevölkerung Polens zu unterstreichen. Diese Initiative ist eng mit der Absicht verbunden, die polnischen Lokalverwaltungen nach internationalen Modellen auf eine wirksame Nutzung



der EU-Gelder im Zeitraum 2014 bis 2020 vorzubereiten. Die Kongresse für aktive Mobilität sind vor allem für lokale RegierungsvertreterInnen, Verwaltungsfachleute, Politikschaffende, StadtplanerInnen, VerkehrsexpertInnen und Radlobbys gedacht.

Danzig gewinnt den Golden Spoke Award

Die infrastrukturellen Aktivitäten umfassen überdies das Radwegprojekt „System Tras Rowerowych dla Gdańska“ (STeR). STeR entstand in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung von Pommern und wurde im Zuge eines sozialen Partizipationsprozesses auf nationaler Ebene über zwei Jahre hin entwickelt: BürgerInnen von Danzig, VertreterInnen benachbarter Landgemeinden, NGOs, Stadt- und Bezirksräte, VertreterInnen öffentlicher Einrichtungen sowie private UnternehmerInnen trugen alle gleichermaßen zu den Richtlinien und Aktivitäten für STeR bei. Für dieses Modellprojekt sozialer Partizipation wurde der Stadt der Sonderpreis Golden Spoke (Goldene Speiche) der Radkampagne Danzig verliehen. Das Abschlussdokument wurde vom Danziger Stadtrat angenommen und dient als Grundlage für die STeR-Umsetzung.

Gemäß dem neuen EU-Finanzrahmen für den Zeitraum 2014 bis 2020 möchte Danzig weiter in die Fahrradinfrastruktur investieren (dazu gehört auch STeR), und zwar in einem Ausmaß, das in Mittel- und Osteuropa möglicherweise einzigartig sein wird. Dazu gehören etwa 100 Kilometer Radwege und 25.000 Fahrradab-

stellplätze um insgesamt 35 Millionen Euro. Mehr als 70 % des Straßennetzes der Stadt sollen verkehrsberuhigt und in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden. Als ein Novum in diesem Teil Europas sollen Rad-Highways entlang neu errichteter Hauptstraßen gebaut werden. Damit erwirbt sich die Stadt nicht nur ein neues, bürgerInnenfreundliches Image, sondern nähert sich auch den ehrgeizigen Zielen der Charta von Brüssel an.

Aufgrund der Erfahrungen von Städten, Regionen und Ländern mit nachhaltig hoher Lebensqualität entschieden wir uns gegen isolierte Infrastrukturmaßnahmen und wählten einen systemischen Ansatz sowie den vertieften Dialog mit der Bevölkerung. Wir richten unsere Aufmerksamkeit daher vermehrt auf die Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume, anstatt bloß immer neue Infrastrukturelemente hinzuzufügen. Die Stadt Danzig ist stolz auf ihre Rolle als Förderin aktiver Mobilität, was gewiss eine Verbesserung der Gesundheit und des Wohlstands unserer Bevölkerung mit sich bringen wird. Wir wissen um die Bedeutung nachhaltiger Anstrengungen, denn letztlich sind sie es, die zum Entstehen einer für Alt und Jung gleichermaßen lebenswerten Stadt führen. 🌱



© Mobilitätsagentur, Wolfgang Zejic

CYCLING ECONOMY 2.0

RADFAHREN UND MENSCHENRECHTE

Menschenrechte sind ein erstklassiges Argument für Investitionen, da sie uns allumfassende, globale Ziele vorgeben, die so dringend für die Entwicklung solider und nachhaltiger Wirtschaftskonzepte benötigt werden. Als Präsident der European Cyclists' Federation (ECF) schlägt **Manfred Neun** eine Brücke zwischen Fahrradlobbys, Industrie, Politik und Fachwelt.

CYCLING ECONOMY GRID

Ein Werkzeug, das wirtschaftlichen Nutzen und Lebensqualität verbindet

HUMAN RIGHTS LEVEL	Protection	Provision	Participation
BEST ASSET LEVEL	The impact of cycling for sustainability	Key issues	The impact of cycling for society
BUSINESS LEVEL	Urban Mobility Experts R+D, Planning, Construction and Management	Active Mobility Responsibles Public cycling E-mobility Cycle tourism	Bicycle Industry E-bikes/pedelecs Accessories Infrastructure

Aktive Mobilität ...
verkörpert das menschliche Maß im Verkehr;
ist Kontrapunkt und Ergänzung zur energieabhängigen passiven Mobilität;
ist die gesündeste Verkehrsart, wenn sie im sicheren öffentlichen Raum stattfinden darf;
ist ein menschliches Grundbedürfnis und Menschenrecht für alle Altersgruppen;
hat ihr stärkstes Entwicklungspotenzial beim Radfahren;
ist das verbindende Element von Menschenrecht und Radfahren.

Im Jahre 2011 durfte ich den Rahmen für die „Cycling Economy“ in die Welt setzen, und seither erleben wir, wie ExpertInnen und ProjektpartnerInnen darauf reagieren. Wir machen die Erfahrung, dass sich der Rahmen des finanziellen Engagements für das Radfahren erweitert und sich die von mir aufgeworfenen Aspekte zu einem Ganzen zusammengefügt haben.

Spannend und wichtig für die European Cyclists' Federation (ECF) und mich selbst ist vor allem, dass wir neue Denkmodelle zum Radfahren anstoßen können und müssen, um im Wettbewerb politischer Ideen vorne zu bleiben. Im Rahmen der „Cycling Economy“ sind neue, ergänzende Konzepte wie etwa „Active Mobility“ entstanden, das vom ECF anlässlich des International Transport Forum im Jahr 2011 vorgestellt wurde. Beide Konzepte wurden aufgrund des weltweit steigenden Bedarfs an neuen Verkehrslösungen gut angenommen.

Ein neues Wirtschaftsmodell

Zwei Jahre später muss ich allerdings feststellen, dass all das nicht genug ist. Die Wirtschaftskrisen der jüngsten Vergangenheit haben deutlich werden lassen, dass wir einen neuen ökonomischen Ansatz für unsere Gesellschaft brauchen, der den Menschen und nicht den Kapitalgeber im Zentrum sieht. Letztes Jahr hat mich dabei folgende Überlegung beflügelt: Was, wenn die Menschenrechtskriterien für die Wirtschaft und die aktive Mobilität entscheidend wären? Dieser Leitgedanke ermutigte mich zu meinem Vortrag anlässlich der Velo-city Konferenz 2013 über das Radfahren als beste Investition, die wirtschaftlichen Nutzen und Lebensqualität miteinander verbindet („Cycling, the Best Investment to Combine Economic Benefits and Quality of Life“). In diesem Vortrag lud ich die TeilnehmerInnen ein, mit mir gemeinsam dieses neue Instrument, das ich „Cycling Economy Grid“ nenne, weiterzuentwickeln.

Es vereint meine bisherigen Überlegungen mit den Grundsätzen der Menschenrechte.

Radfahren passt perfekt

Es gibt keine Investition, bei der die Menschenrechte nicht respektiert werden müssen. Und das Radfahren stellt sich hier als die perfekte Lösung dar: Es verfügt über das Potenzial, wirtschaftlichen Nutzen zu generieren – unter voller Beachtung der Menschenrechte. Wenn wir daher bessere wirtschaftliche Entscheidungen fällen wollen, müssen wir uns folgende Fragen stellen:

- » Sind die bestehenden Menschenrechte bisher hinreichend beachtet worden? Wenn nicht, müssen wir Veränderungen einfordern.
- » Gibt es ein Menschenrecht für das Radfahren? Wenn ja, müssen alle (öffentlichen) Investoren der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung dieses Recht achten?

Aufbauend auf diesen Kernfragen werden wir also ein neues Bezugssystem für alle Investitionen entwickeln, das hoffentlich zu guter Letzt in ein neues ökonomisches Modell mündet. Als Quelle meiner Inspiration möchte ich Paul Tranter von der Universität von New South Wales danken. Sein Vortrag bei der Velo-city Global 2012 in Vancouver über die Menschenrechte von Kindern war die perfekte Ergänzung zu meiner Vorbereitung der „Charta von Vancouver“ der ECF. Tranters Konzept, das drei Kriterien für die Achtung der Menschenrechte postulierte, nämlich Schutz (Protection), Ermöglichung (Provision) und Teilnahme (Participation), passte ideal zu meinem Beitrag und ermöglichte es mir, beim Weltforum für Menschenrechte (World Forum on Human Rights) kurz vor der Velo-city den Wert des Radfahrens für eine nachhaltige Entwicklung zu präsentieren.

Das „Cycling Economy Grid“

Zunächst gilt es zu würdigen, dass die Rechte und Verhaltensweisen von Kindern ein profundes Thema sind und von zahlreichen Fachleuten auf der ganzen Welt wissenschaftlich erforscht wurden und werden. Dies sind hervorragende Vorleistungen, auf denen wir aufbauen können.

Ich möchte nun diese Arbeit mit dem ökonomischen Denken bei Investitionen in Einklang bringen, was für die Allgemeinheit und unsere Community von Nutzen sein soll. Nichts anderes macht das „Cycling Economy

Grid“. Es ermöglicht uns, AkteurInnen zu benennen, und darüber hinaus darzustellen, warum die wirtschaftlichen Effekte so stark sind, welche neuen Hebelkräfte es gibt und warum wir mit weiteren Zuwächsen rechnen können. Das Menschenrecht auf aktive Mobilität liefert einen neuen Ansatz für staatliche EntscheidungsträgerInnen, der in allen Haushalts- und Investitionsplanungen nicht länger ignoriert werden darf.

Dieser Schritt ist inspirierend und begeisternd – ebenso spannend ist jedoch, dass sich damit neue Chancen für die ECF ergeben, in einer kooperativen und offenen Weise mit all unseren PartnerInnen zu arbeiten und die so entwickelten Investitionsmodelle als Ressourcen für das Radfahren zu nutzen. Denken wir nur einen Augenblick darüber nach, welche Bausteine und Fachleute wir für eine neue Herangehensweise, ein neues Denken brauchen:

- » Aus dem Bereich der Menschenrechte kommen Schutz (Protection), Ermöglichung (Provision) und Teilnahme (Participation) als primäre Anliegen.
- » Die AkteurInnen und EntscheidungsträgerInnen kommen aus öffentlichen Verwaltungen, der Stadt- und Verkehrsplanung und der Fahrradwirtschaft.
- » Und als unsere Aktivposten bringen wir alle positiven Faktoren des Radfahrens ein, insbesondere für Nachhaltigkeit und Gesellschaft.

Ein globaler Ansatz

Es ist mein Ziel, das „Cycling Economy Grid“ zu einem wirkmächtigen Instrument für EntscheidungsträgerInnen und InvestorInnen zu entwickeln. Die Menschenrechte sind ein erstklassiges Argument, um Investitionen umfassend und global vorzudenken. Dies brauchen wir dringend, um solidere und nachhaltigere Konzepte erarbeiten zu können.

Die laufende Forschungs- und Entwicklungsarbeit des ECF wird auf unserer Website publiziert. Das „Cycling Economy Grid“ ist ein zentrales Thema, dem ich mich zusammen mit unseren PartnerInnen im Rahmen des Netzwerks „Scientists for Cycling“ sowie bei unserem Symposium und den Veranstaltungen der nächsten Jahre widmen werde. Auf der Grundlage der „Cycling Economy“ ist unsere Botschaft eine ebenso einfache wie überzeugende: Nehmt das Radfahren ernst – investiert ins Radfahren – baut eine fahrradfreundliche Welt auf! 



© Stadt Wien, Christian Fürthner



RADFAHREN – GUT FÜR GESUNDHEIT UND WIRTSCHAFT

von Francesca Racioppi, Christian Schweizer, Nick Cavill, Bas de Geus, John Parkin, Martin Held, Robert Thaler, Harry Rutter und Adam Bodor



DIESE RÜCKBLICKENDE ZUSAMMENFASSUNG DER PODIUMSDISKUSSION ZUM THEMA „HEALTH BENEFITS AND CYCLING ECONOMY“ ANLÄSSLICH DER VELO-CITY 2013 IN WIEN BIETET EINEN EINBLICK IN DIE WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN RADFAHREN UND GESUNDHEIT SOWIE IN DIE INHÄRENTEN VORZÜGE DES RADFAHRENS.

Es gibt zunehmend viele und schlüssige Belege für die positive Wirkung des Radfahrens auf die menschliche Gesundheit und den materiellen Wohlstand. Diese Beweise sollten die Grundlage wirksamer Politikansätze bilden. Die Diskussion über gesundheitliche Vorteile und wirtschaftliche Effekte des Radfahrens anlässlich der Velo-city 2013 in Wien bot eine einzigartige Kombination wissenschaftlicher Ergebnisse und politischer Perspektiven zu diesem Thema und warf ein Licht auf die Schnittstellen zwischen der Entwicklung von Wissen, seiner Aufbereitung für PraktikerInnen und PolitikerInnen sowie politischen Aktionen auf nationaler und lokaler Ebene. Die Podiumsdiskussion wurde durch verschiedene Beiträge bereichert: Gesundheitsfachleute hinterfragten die neuesten Hinweise auf die Wechselwirkungen zwischen Radfahren und Gesundheit kritisch; VerkehrsökonomInnen wiesen darauf hin, dass das Radfahren ebenso wie andere Verkehrsarten wirtschaftlichen Bewertungen unterzogen werden sollte; Politikschaffende schließlich brachten ihre praktischen Erfahrungen und ihren Bedarf an Informationen und Belegen zur Unterstützung politischer Aktionen und Investitionen zugunsten des Radfahrens ein.

Der volkswirtschaftliche Nutzen täglicher körperlicher Aktivität übersteigt die Kosten bei Weitem.

Unter dem Vorsitz von Francesca Racioppi von der Weltgesundheitsorganisation (WHO), Regionalbüro für Europa, begann die Sitzung mit einem Vortrag von Christian Schweizer (WHO, ebenfalls Regionalbüro für Europa). Schweizer bot einen Überblick über die Wechselbeziehungen zwischen Radfahren und Gesundheit und wies auf die positive Wirkung des Radfahrens auf die Mortalitätsrate hin. Dies wird bestätigt durch die epidemiologische Evidenz, die den gesundheitsökonomischen Bewertungsinstrumenten (Health Economic Assessment Tools, HEAT) der WHO zugrunde liegen. HEAT ist ein innovatives und einfach zugängliches Onlinetool zur Einschätzung des ökonomischen Werts einer durch regelmäßiges Radfahren und/oder Gehen reduzierten Mortalitätsrate und wurde im Rahmen des Pan-Europäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) entwickelt.

Nick Cavill (Cavill Associates) lieferte dann einige Beispiele, wie HEAT in verschiedenen Kontexten eingesetzt wird. Diese reichen von Fahrradinfrastruktur im städtischen Umfeld (etwa in Pärnu, Estland; Modena, Italien; Palma, Spanien), Bewusstseinskampagnen über die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens (Glasgow, Großbritannien), den gesundheitlichen Auswirkungen öffentlicher Verkehrspolitik (Boston, USA), Investitionen in das Radfahren unter winterlichen Bedingungen für PendlerInnen (Kuopio, Finnland) und den methodologischen Instrumenten für VerkehrsplanerInnen (britisches Verkehrsministerium) bis zu

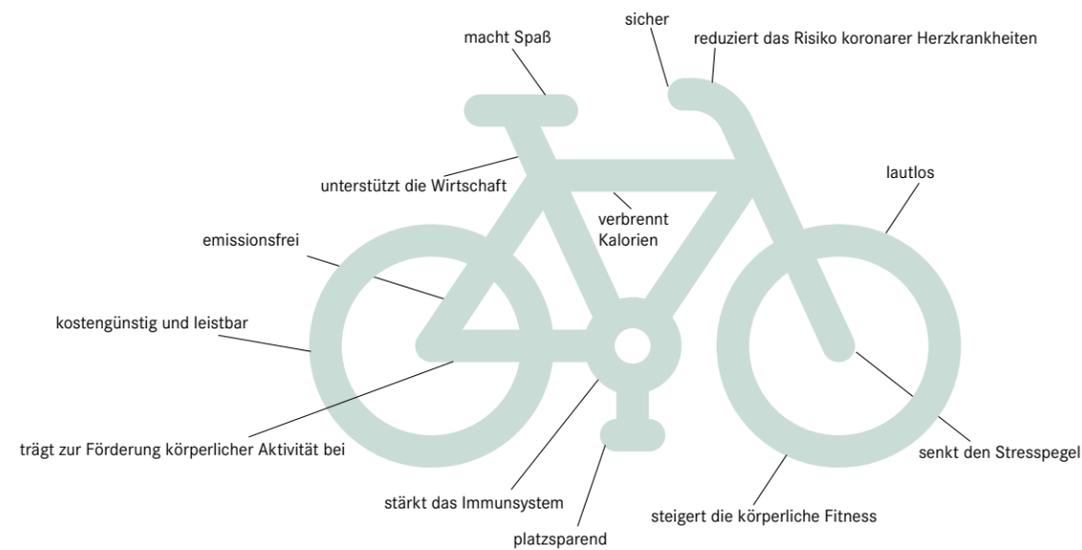
einem nationalen Masterplan Radfahren (Österreich). Während diese Erfahrungen generell positiv zu sehen sind, lassen sich auch Herausforderungen bei der Sammlung von Informationen über die Fahrgewohnheiten von RadfahrerInnen, die Auslegung der Ergebnisse von HEAT-Analysen und die Suche nach politischer Unterstützung für das Radfahren ausmachen.

Die Diskussion wurde dann um eine für EntscheidungsträgerInnen zentrale Frage erweitert: Ist es sinnvoll, Investitionen in das Radfahren zu unterstützen, wenn die Besorgnis besteht, dass Radfahrende größeren Gesundheitsrisiken aufgrund von Verletzungen und Luftverschmutzung ausgesetzt sein könnten als andere VerkehrsteilnehmerInnen? In den letzten Jahren widmete sich eine wachsende Anzahl von Forschungsprojekten diesem Thema. Die wichtigsten Ergebnisse wurden von Bas de Geus (Freie Universität Brüssel, Belgien) zusammengefasst. Obwohl die Ergebnisse stark vom Kontext abhängen und durch die Wahl der Forschungsmethode beeinflusst werden (zum Beispiel Einschluss oder Ausschluss nicht tödlich verlaufender Verletzungen geringen Schweregrads), konnte Bas de Geus belegen, dass die Vorteile täglicher körperlicher Aktivität die Kosten bei Weitem überwiegen. Trotz der beträchtlichen Kosten, die durch Verletzungen beim Radfahren sowie Verkehrsinfrastruktur und Luftverschmutzung entstehen, übertreffen die gesundheitlichen Vorteile diese Aufwendungen klar. Die Ergebnisse sollten EntscheidungsträgerInnen anregen, die Sicherheit für RadfahrerInnen zu steigern und die Luftqualität in der Stadt zu verbessern, um die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens noch weiter zu erhöhen.

Jede Diskussion über Radfahren und Ökonomie wäre unvollständig ohne Bezug zur Verkehrswirtschaft. John Parkin von der Londoner South Bank University verwies auf die Tatsache, dass angesichts der Fokussierung jüngster Forschungsarbeiten auf die wirtschaftlichen Evaluierung des Radfahrens anhand externer Aspekte für Radfahrende (geringeres Pkw-Aufkommen, weniger Staus und Emissionen) größere Anstrengungen erforderlich sind, um die inhärenten Vorzüge des Radfahrens für jene Menschen zu verstehen, die es

HEAT ist ein innovatives und leicht zugängliches Onlinetool.

praktizieren, anstatt nur auf jene zu blicken, die von der Verkehrsmittelwahl anderer profitieren. So dient etwa die Zeiteinsparung oft als ein Hauptargument zugunsten der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsinvestitionen; jedoch besteht auch Bedarf an einem besseren Verständnis der Art dieser Zeiteinsparungen für RadfahrerInnen. Häufig (etwa bei guten Bedingungen während der Fahrt) erleben Radfahrende die auf dem Rad verbrachte Zeit als positiv – somit überwiegt dieser Faktor etwaige finanzielle Einsparungen. Zu diesen Überlegungen ergänzte Martin Held (Evangelische



Akademie Tutzing, Deutschland), dass aufgrund der Bedeutung körperlicher Aktivität die Alternativkosten für die mit passiver Mobilität verbrachte Zeit (etwa im Auto) gegen jene Zeit aufgerechnet werden müsste, die für echte körperlicher Aktivität genutzt wird. Dies würde wiederum den Wert der Zeiteinsparungen durch den motorisierten Verkehr beträchtlich vermindern.

Den Bogen von diesen wissenschaftlichen Diskussionen zur politischen Realität schlug Robert Thaler (Österreichisches Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie derzeitiger Vorsitzender von THE PEP) mit einem fesselnden Überblick, wie Politikverantwortliche evidenzbasierte Strategien entwickeln und einen nationalen

Der Radverkehr löst in Österreich Wertschöpfungseffekte von fast 900 Millionen Euro aus.

Politikrahmen aufbauen können, der lokale Aktionen unterstützt. Dies wurde anhand des ehrgeizigen österreichischen Masterplans Radfahren beschrieben, der durch die Umsetzung eines 20-Maßnahmen-Pakets den landesweiten Anteil des Fahrrads am Modal Split bis zum Jahr 2015 von 5 auf 10 % steigern soll. Außerdem bietet das nationale klima:aktiv mobil Programm eine stabile Grundlage für die Motivierung und Unterstützung von Städten und Regionen, Unternehmen, Freizeitwirtschaft und Tourismusbranche, Schulen und jungen Menschen, umweltfreundliche Mobilitätsmaßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, insbesondere durch Bereitstellung der Finanzmittel für die Einrichtung von Programmen und Investitionen zugunsten des Radfahrens. Robert Thaler sprach weiters über die Ergebnisse einer gemeinsamen Studie von Lebensministerium und Wirtschaftskammer („Wirtschaftsfaktor Radfahren“), in der geschätzt wird, dass der Radverkehr Wertschöpfungseffekte von fast 900 Millionen Euro auslöst und mehr als 18.000 grüne Arbeitsplätze begründet. Er betonte auch die positive Rolle von HEAT für Radfahren beim Aufbau politischer Unterstützung

für die Umsetzung des österreichischen Masterplans Radfahren. Darüber hinaus unterstrich er, dass Österreich auch eine Version von HEAT zur Anwendung auf Betriebsebene entwickelt hat.

Adam Bodor (European Cyclists' Federation, ECF) beschloss die Präsentationsrunde mit einer erfreulichen Nachricht unter Verweis auf die in Europa bestehenden finanziellen Möglichkeiten für Entwicklungsmaßnahmen zur Förderung des Radfahrens. Die ECF peilt die Summe von sechs Milliarden Euro an EU-Geldern zur Unterstützung des Radfahrens zwischen 2014 und 2020 an (das Zehnfache des derzeit zur Verfügung stehenden Betrags), um so den Radanteil in Europa bis 2020 zu verdoppeln. Damit diese Steigerung tatsächlich erzielt werden kann, müssen EntscheidungsträgerInnen beeinflusst werden, die ihrerseits alle externen Kostenfaktoren und Vorteile in ihren Investitionsentscheidungen berücksichtigen müssen.

Bei der Formulierung der Schlussfolgerungen dieser Diskussionsrunde merkte Harry Rutter (London School of Hygiene and Tropical Medicine, Großbritannien) an, dass die Aufmerksamkeit nach wie vor einer Stärkung der wissenschaftlichen Grundlagen sowie des kritischen Denkens gelten muss, um die Wechselwirkungen zwischen Radfahren, Gesundheit und Wirtschaft zu untermauern. Die Scientific Community muss sich der Bedürfnisse der EntscheidungsträgerInnen bewusst sein und bessere Kompetenzen und Kapazitäten entwickeln, um ihre Ergebnisse effizient zu kommunizieren und zu verbreiten; ebenso sind Instrumente gefordert, welche die Nutzung dieses Wissens durch PolitikerInnen und PraktikerInnen auf nationaler und lokaler Ebene vereinfachen.

Wir sollten neue Denkansätze und Gestaltungsweisen finden und herkömmliche Bewertungsmethoden für das Verkehrssystem, die nur auf motorisierten Verkehrsmitteln beruhen, hinter uns lassen. Dem Radfahren muss vielmehr wegen seiner inhärenten Vorzüge Wert beigemessen werden. 



Text: Ine Bosmans und Marjan Frederix

MEIN ARZT VERSCHRIEB MIR FAHRRADFahren!

Sollten ÄrztInnen Radfahren als Medizin verschreiben?

Mobiel 21 gründete im Jahr 2012 eine Radfahrschule für Erwachsene im belgischen Löwen, mit dem Ziel, die Möglichkeiten der alltäglichen Fortbewegung jener Menschen zu erweitern, die das Radfahren nie erlernt hatten. Nach wenigen Monaten wurde klar, dass etliche TeilnehmerInnen sich nicht bloß eingeschrieben hatten, weil sie ihre Mobilitätssituation verbessern wollten. Vielmehr stellte sich im ersten Jahr heraus, dass 10 % der „SchülerInnen“ teilnahmen, weil ihnen ihr Arzt oder ihre Ärztin regelmäßige Bewegung verschrieben hatte.

„Bewegung auf Rezept“ ist eine Initiative der kommunalen Entwicklungsbehörde der Provinz Flämisch-Brabant. Dieses Pilotprojekt wurde 2009 in Löwen gestartet und konzentriert sich auf sozial schwächere Menschen. Bei der Konsultation eines Arztes oder einer Ärztin im lokalen Gesundheitszentrum erhielten

eine Reihe weiterer Ideen zur Gesundheitsförderung in die Diskussion eingebracht.

Ärzte und Ärztinnen sind BotschafterInnen

Ärzte und Ärztinnen sollten stärker in die Kommunikation mit ihren PatientInnen eingebunden werden. Sie könnten so die Botschaft vom Radfahren als Symbol für eine gesunde Lebensweise verbreiten. Trotz der zahlreichen Studien und Belege für die gesundheitlichen Wirkungen des Radfahrens wird es nur selten als medizinische Lösung betrachtet. Was können MedizinerInnen also tun, um dies zu ändern?

- » Ärzte und Ärztinnen müssen Vorbilder für gesunde Lebensweisen sein und könnten beispielsweise ihre Hausbesuche per Fahrrad erledigen.
- » Informationsmaterial über das Radfahren und seine vielfältigen gesundheitlichen Vorteile könnten etwa in Wartezimmern aufliegen.
- » Ärzte und Ärztinnen könnten auch mit ihren PatientInnen radeln gehen und dabei die gesundheitlichen Vorzüge des Radfahrens im Rahmen einer „mobilen Sprechstunde“ erklären. Zum Beispiel nehmen AllgemeinmedizinerInnen im schweizerischen Solothurn ihre PatientInnen auf gesunde „Doc-Tours“ mit.
- » Ärzte und Ärztinnen könnten in Kampagnen und Aktionen von Radlobbys oder Gesundheitsinitiativen miteinbezogen werden.
- » Ärzte und Ärztinnen sollten auch mit Physio- und BewegungstherapeutInnen zusammenarbeiten.

Der Radbesitz ist ein entscheidender Faktor

Für viele PatientInnen ist allerdings die Frage des Radbesitzes entscheidend. Menschen mit inaktiver Lebensweise haben nicht immer die richtige Ausrüstung, um aktiv zu werden. PatientInnen sollten daher leichteren Zugang zu Ausrüstung erhalten, damit sie Verschiedenes ausprobieren können. Eine Idee ist, eine Vereinbarung mit einem Versicherungsunternehmen abzuschließen, damit Personen, denen ärztlich



Wer jeden Tag am Fahrrad ist, wird vom Doktor bald vermisst.

PatientInnen eine Verschreibung für mehr körperliche Bewegung. Den PatientInnen wurde ein Trainer benannt, der bei der Wahl der richtigen Sportart helfen sollte. Der Trainer bzw. die Trainerin überwacht den Fortschritt der Person im Zuge wöchentlicher Kontakte, bei denen das Wohlbefinden und die weitere Entwicklung des Patienten bzw. der Patientin erörtert werden. Für viele Menschen ist das Radfahren eine sehr einfache Lösung, da es sich dabei um einen Sport handelt, den man jederzeit entweder alleine oder in der Gruppe ausüben kann. Der größte Vorzug des Radfahrens liegt darin, dass es gut in den Alltag zu integrieren ist. Für jede kurze Besorgung schwingt man sich einfach auf den Sattel und muss sich auch meist nicht einmal besonders anstrengen. RadfahrerInnen können somit leicht die von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen 30 Minuten sportlicher Betätigung pro Tag erreichen. Bei der Velo-city Konferenz in Wien wurde dieses Gesundheitsprojekt vorgestellt und



Ine Bosmans und **Marjan Frederix** arbeiten für Mobiel 21, eine belgische Non-profit-Organisation. Der Aufgabenbereich von Ine umfasst nachhaltige Mobilitäts-erziehung und Kampagnen. Sie koordiniert auch die Radfahrschule für Erwachsene in Löwen/Leuven. Marjan ist Projektleiterin für Kampagnen und Weiterbildung, ihr Spezialgebiet ist Mobilitätsmanagement.

Bewegung verschrieben wurde, auch Zugang zu einem Fahrrad bekommen. Städte oder Gemeinden könnten BürgerInnen etwa einen Rabatt für den Kauf eines neuen Fahrrads gewähren.

iBike?

Da wir in einer immer stärker digitalisierten Welt leben, könnten Apps und andere digitale Tools Menschen von den Vorteilen des Radfahrens überzeugen. Personalisierte Apps sind sicherlich eine gute Methode, um Menschen aufs Rad zu bringen – so verbindet etwa die amerikanische App „MyFitnessPal“ Zahlenmaterial (Kalorienzähler) und einen personalisierten Gesundheitsbereich in einem Tool.

Ein Querschnittsansatz ist erforderlich

Radfahren ist nicht nur Verkehrspolitik. Es ist wichtig, verschiedene Parteien und Fachabteilungen einer Stadt oder eines Landes an einen Tisch zu bringen. Das Radfahren steht in enger Verbindung mit Themen wie

Gesundheit, Umwelt, Arbeit, soziale Einbindung und Stadtplanung. Außerdem leben mehr als zwei Drittel der Weltbevölkerung in Ländern, in denen Übergewicht und Fettleibigkeit mehr Menschen töten als Unterernährung. Das Fahrrad kann Teil einer neuen, nachhaltigen Entwicklung sein, wozu auch eine qualitativ hochwertige Verbesserung der Volksgesundheit zählt. Ärztliche Verschreibungen für mehr Radfahren oder Zulußgehen könnten mit einem Trainingsprogramm kombiniert werden. MedizinerInnen sollten heutzutage nicht nur darauf abzielen, Menschen wieder gesund zu machen, sondern ihre Gesundheit überhaupt langfristig zu erhalten. 

Quellenverzeichnis
Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health, Myths about Physical Activity:
www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_myths/en, aufgerufen am 25.06.2013.
Health promotion. Jakarta Statement on Active Living:
www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/jakarta/statements/active_living/en, aufgerufen am 25.06.2013.



ÖSTERREICHS FORSCHER_INNEN FÖRDERN DAS NETZWERK

SCIENTISTS FOR CYCLING

Text: Manfred Neun



Von Kopenhagen nach Wien: In nur drei Jahren hat sich das Netzwerk „Scientists for Cycling“ (S4C) der European Cyclists' Federation (ECF) zu einer dynamischen, interdisziplinären und internationalen Kooperation von Natur- und SozialwissenschaftlerInnen entwickelt. Das bereits traditionelle Meeting der Netzwerkmitglieder am Vortag der Velo-city Konferenz fand diesmal an der Technischen Universität Wien statt und bot aufschlussreiche Präsentationen.

Dieser wichtige Fortschritt begann bereits mit einem ersten Treffen zwischen der ECF und dem Wiener Velo-city Management-Team mehr als ein Jahr vor der Konferenz, bei dem die österreichischen Universitäten und Fachhochschulen eingeladen wurden, den Effekt der Konferenz für ihre eigenen Forschungsarbeiten und Vorlesungsreihen zum Thema Radfahren zu nutzen. Diese Chance wurde in der Tat mit Workshops, Refera-

ten, Vorträgen und einer Ringvorlesung vor der Konferenz sowie durch die Vorbereitung von Workshops für das Programm der Velo-city voll ausgeschöpft.

Die akademischen Kooperationen vor und nach der Velo-city wurden im Plenarvortrag von Georg Hauger – einem bemerkenswerten Beitrag für alle TeilnehmerInnen – gewürdigt. Auch die Präsentation „Cycling Economy 2.0“ (siehe Seite 86) durch Manfred Neun war Teil der inhaltlichen Entwicklung von Fahrradthemen für S4C.¹

Diese geschätzten Kooperationen werden fortgesetzt: Die Festlegung eines Arbeitsplans für weitere Forschungstätigkeiten zur Förderung des Radfahrens ist Ziel der nächsten Veranstaltungen im Rahmen von S4C.

¹ The Science Behind Doubling Cycling – Präsentationen: www.ecf.com/events/the-science-behind-doubling-cycling-in-europe-academic-workshop

INSPIRIERENDER WORKSHOP DES ECF-NETZWERKS CITIES FOR CYCLISTS

Text: Bernhard Ensink



Eine Nebenveranstaltung der European Cyclists' Federation (ECF) am Tag vor der Eröffnung der Velo-city Konferenz 2013 bot einen inspirierenden Workshop des internationalen Städtenezwerks der ECF „Cities for Cyclists“. Darauf folgte ein Abendempfang der Stadt Wien mit Gästen, die der Einladung der ECF folgten. Die TeilnehmerInnen am Workshop kamen aus Mitgliedsstädten des Netzwerks Cities for Cyclists, nämlich Ferrara, München, Wien, Brüssel, Helsinki, den finnischen Fahrradgemeinden sowie aus Nantes, Stockholm, Mecklenburg-Vorpommern und der Region Andalusien; weitere Gäste kamen aus der Region

Utrecht, Budapest, Adelaide, dem Städtenezwerk AGFS aus Nordrhein-Westfalen, der US-amerikanischen Stadt Austin und von dem mit sechs bedeutenden US-Städten kooperierenden Green Lane Project. Die ECF-Workshops am Vortag der Velo-city Konferenz erfüllten die Nachfrage nach interaktiven praktischen Zusammentreffen, um voneinander zu lernen und die Kontakte innerhalb der Netzwerke zu vertiefen.

Mehr über das globale ECF-Städtenezwerk Cities for Cyclists finden Sie unter: www.ecf.com/projects/cities-for-cyclists.com/projects/cities-for-cyclists/



BIKES

Text: Sandra Wegener, Michael Meschik und Ulrike Raich

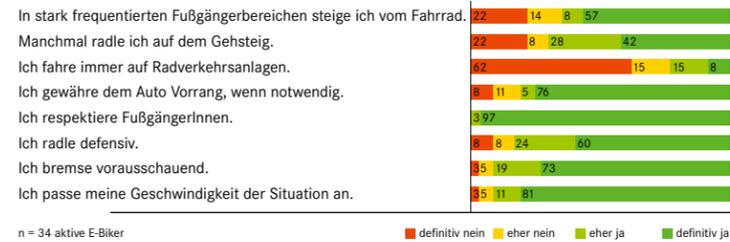
Es sind immer mehr RadfahrerInnen unterwegs. Dies ist nicht nur eine Herausforderung für andere VerkehrsteilnehmerInnen, sondern auch für die Fahrradinfrastruktur, da immer mehr Menschen mit elektrisch unterstützten Fahrrädern radeln. Die schnellere Beschleunigung dieser sogenannten Pedelecs kann Konflikte mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen auslösen. Eine Studie der Universität für Bodenkultur Wien bietet einen Überblick über Risikopotenziale sowie über rechtliche und infrastrukturelle Erfordernisse für elektrisch unterstützte Fahrräder. Untersucht wurde in Wien und Klosterneuburg.

Im Rahmen des Forschungsprojekts SEEKING¹ wurden BenutzerInnen sowohl herkömmlicher als auch Elektro-Fahrräder über ihre Fahrkenntnisse, Erfahrungen, Interaktionen mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen (AutofahrerInnen, FußgängerInnen und RadfahrerInnen) sowie über ihre Strategien für sicheres Fahren im Stadtverkehr befragt. Zwischen diesen persönlichen Interviews mussten die Befragten eine Teststrecke mit gewöhnlichen Fahrrädern und auch mit Pedelecs absolvieren. Während dieser Fahrten wurden verschiedene Informationen automatisch aufgezeichnet, etwa die Geschwindigkeit oder das Beschleunigungsverhalten, um Fahrdynamik und Fahrverhalten zu analysieren.

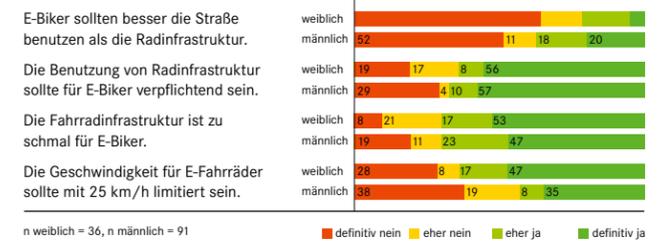
Dieser Artikel präsentiert die Ergebnisse der Befragung und konzentriert sich dabei vor allem auf die Einstellung der TeilnehmerInnen zur Verkehrssicherheit. Dazu zählen das persönliche Sicherheitsempfinden im Straßen-

verkehr, Strategien für sicheres und vorausschauendes Radfahren (entsprechende Geschwindigkeit, langsames Fahren in kritischen Situationen usw.) sowie die Einschätzung möglicher Gefahrenquellen auf klassischen und elektrisch unterstützten Fahrrädern. Zwei Drittel der Testpersonen (n = 127) hatten bereits einen Konflikt oder eine gefährliche Situation in Zusammenhang mit einem/r anderen VerkehrsteilnehmerIn beim Radfahren erlebt. Die am häufigsten genannte Gruppe der KonfliktpartnerInnen waren AutofahrerInnen (Nennung durch männliche Radfahrer 55 %, durch weibliche Radfahrer 44 %), gefolgt von anderen RadfahrerInnen (männliche Radfahrer 30 %, weibliche 36 %) und FußgängerInnen (männliche Radfahrer 29 %, weibliche 25 %). Frauen fühlten sich auf einem klassischen Fahrrad sicherer als auf einem E-Bike. Die StudienteilnehmerInnen schienen generell mehr um ihre persönliche Sicherheit besorgt zu sein. Sie tragen häufiger Fahrradhelme als die männlichen Teilnehmer, die den Helm eher tragen, wenn sie mit dem E-Bike unterwegs sind, nicht aber auf einem konventionellen Fahrrad.

Sicherheitsstrategien von E-Fahrrad-NutzerInnen (in %), Abbildung 1



Akzeptanz von Maßnahmen: Beurteilung der Radinfrastruktur und E-Bike-Maßnahmenvorschläge (in %), Abbildung 2



Sandra Wegener, Michael Meschik und Ulrike Raich sind für das Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien tätig. Sandra Wegener ist Forschungsassistentin mit Schwerpunkt auf Mobilitätsverhalten, nachhaltige und aktive Mobilität. Michael Meschik ist Assistenzprofessor und bringt seit mehr als 20 Jahren umfangreiche Expertise für nichtmotorisierten Verkehr und Umweltwirkungen des Verkehrs auf die Umwelt in das Fachgebiet ein. Ulrike Raich ist wissenschaftliche Assistentin. Ihre Forschungsarbeit konzentriert sich auf Verkehrsplanung, Mobilitätsverhalten, ökonomische und ökologische Auswirkungen des Verkehrs sowie Mobilitätsmanagement.

Die in Abbildung 2 dargestellten Sicherheitsstrategien der befragten aktiven E-Bike-NutzerInnen (34 von insgesamt 127 Testpersonen) spiegeln deren stark ausgeprägtes Bewusstsein von Risiken im Straßenverkehr und die entsprechende Anpassung ihres Fahrverhaltens wider. FußgängerInnen werden respektiert, was etwas in Widerspruch zu jenem Prozentsatz der Befragten steht, die erklärten, sie würden in überfüllten Fußgängerbereichen vom Rad steigen. Aufgrund der Lücken im Radwegenetz ist das Fahren auf der Straße oder auf dem Gehsteig oft unvermeidlich. Die Mehrheit der Befragten beschrieb sich selbst als defensive RadfahrerInnen, die eine angemessene Fahrgeschwindigkeit wählen und rechtzeitig abbremsen. Manche Antworten lassen zugegebenermaßen vermuten, dass unter den Befragten auch weniger rücksichtsvolle Personen anzutreffen sind.

Interessante Einblicke ergaben sich durch die qualitative Einschätzung und durch eine Analyse der Daten nach dem Geschlecht der Befragten, obwohl der Anteil teilnehmender Frauen unter den Erwartungen der StudienautorInnen lag. Die Mehrheit der Testpersonen zeigte sich nicht mit dem Vorschlag einverstanden, dass E-Bikes auf der Straße anstatt auf Radwegen unterwegs sein sollten. E-Bike-FahrerInnen wollen aber wenigstens die Möglichkeit haben, auf Radwegen zu fahren – das gilt insbesondere für Frauen, da dies ihrem Sicherheitsbedürfnis mehr entspricht. Frauen sind sogar eher dafür, die Nutzung von Radwegen für E-Bikes verpflichtend vorzuschreiben. Die Qualität der Radinfrastruktur ist nicht nur unter Fachleuten ein Gesprächsthema: Zwei Drittel der RadfahrerInnen hielten die Radwege in den Gebieten, in denen die Testfahrten abgehalten wurden, für zu schmal. Kaum überraschend ist, dass die männlichen Testpersonen Geschwindigkeitsbegrenzungen für E-Bikes im Allgemeinen für unnötig hielten, während mehr als die Hälfte der befragten Frauen diese unterstützten.

Die TeilnehmerInnen wurden außerdem über ihre Präferenzen für und gegen mögliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende mit oder ohne E-Bikes, beispielsweise (freiwillige) Fahrschulungen, Helmpflicht oder Kennzeichen für Fahrräder, befragt. Die Helmpflichtdiskussion scheint in Zusammenhang mit E-Bikes aufgrund der (je nach FahrerIn) höheren Durchschnittsgeschwindigkeit im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern intensiver geführt zu werden. Die Antworten entsprechen jenen zu Fragen des persönlichen Sicherheitsempfindens, wobei auch hier die Akzeptanz seitens der weiblichen Testpersonen höher war. Die Kennzeichnungspflicht für E-Bikes in Verbindung mit einer Haftpflichtversicherung wird weitgehend abgelehnt. Eine verpflichtende Prüfung zum Thema Verkehrsregeln für FahrerInnen von E-Bikes wird vor allem von Frauen befürwortet, während verpflichtende Fahrschulungen von den Männern mehrheitlich als unnötig abgelehnt werden. Umgekehrt betrachten Fachleute solche Prüfungen insbesondere bei älteren oder körperlich untrainierten Personen, die schon seit Langem nicht mehr auf dem Fahrrad gesessen sind und nun ein Pedelec nutzen wollen, als durchaus sinnvoll.

Die Mehrheit der E-Bike-FahrerInnen lässt sich als männliche Akademiker mittleren Alters klassifizieren. Trotz steigender Verkaufszahlen für E-Bikes umfasste die Studienpopulation nur eine geringe Anzahl von E-Bike-NutzerInnen. Allerdings sollten die Grundlagen für die ständig wachsende Gruppe der E-Bike-NutzerInnen sowie für eine sichere Kooperation aller VerkehrsteilnehmerInnen schon heute gelegt werden, indem geeignete Infrastrukturen (etwa entsprechende Radwege), Informationen und Schulungen für RadfahrerInnen bereitgestellt werden bzw. der in Österreich geltende Rechtsrahmen mit den Regelungen der Europäischen Union in Einklang gebracht wird. Schließlich ist das E-Bike ein Teil der städtischen Fahrradkultur und weist großes Potenzial für nachhaltige Mobilität auf. 

¹ „SEEKING: Safe E-Biking“ ist ein durch das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie finanziertes Forschungsprojekt. Projektpartner sind das Austrian Institute of Technology (AIT), die Universität für Bodenkultur Wien, das Kuratorium für Verkehrssicherheit, das Land Kärnten sowie Karl Katoch (Strombike.at).





Text: Dave Horton

DAS GEGENTEIL VON GUT IST GUT GEMEINT

Radfahren ist so gut für uns alle. Warum schwingen sich dennoch nicht mehr Menschen auf den Sattel?

Dave Horton lebt im englischen Lancaster und ist Soziologe und Autor. Radfahren ist nicht nur sein Forschungsschwerpunkt, sondern auch seine größte Leidenschaft. Viele seiner Texte einschließlich einer Langversion dieses Artikels „Fear of Cycling“ finden sich auf seinem Blog www.thinkingaboutcycling.wordpress.com.

Zuerst einmal müssen wir zugeben, dass die Bedingungen für das Radfahren im Allgemeinen nach wie vor unbefriedigend sind; es wäre naiv, das Gegenteil zu behaupten. Die meisten Menschen wollen ganz einfach nicht auf der Straße Rad fahren. Und sie werden es schon gar nicht erst versuchen, wenn auf den Straßen der schnelle Autoverkehr dominiert. Allein der Gedanke, neben oder hinter einem großen und mächtigen Kraftfahrzeug zu radeln, macht den Menschen Angst. Niemand will eine Verletzung riskieren, und zu Recht oder Unrecht glaubt man, dass eine Verletzung wahrscheinlicher ist, wenn man mit dem Fahrrad unterwegs ist.

Wir alle, die den Radverkehr fördern wollen, werden also instinktiv versuchen, andere davon zu überzeugen, dass das Radfahren in Wirklichkeit eine sichere Fortbewegungsart ist. Denn:

- » Radfahren ist objektiv sicher. Die Wahrscheinlichkeit zu verunfallen ist sehr gering.
- » Radfahren ist relativ sicher. Sich beim Kochen eine Verletzung zuzuziehen ist wahrscheinlicher als beim Radfahren.
- » Radfahren ist außerdem viel sicherer als überhaupt nicht Rad zu fahren. Die gesundheitlichen Vorteile überwiegen die Risiken im Verhältnis 20:1.

Noch besser wäre es aber, andere nicht nur zu überzeugen, trotz ihrer Ängste aufs Rad zu steigen, sondern auch umfangreiche, ja radikale Verbesserungen für den Radverkehr einzufordern. Dennoch bleibt die Frage, warum das Radfahren – etwas, das uns so viel Vergnügen bereitet und so viele Vorteile hat – anderen Menschen so bedenklich erscheint.

Angst ist die größte Hemmschwelle

Die größte Hemmschwelle ist mit Sicherheit die Angst, das wissen wir, und dazu brauchen wir nicht noch weitere Untersuchungen. Gewiss überschätzen die Menschen die Risiken, die mit dem Radfahren einhergehen. Sicherlich müsste auch mehr getan werden, um das Radfahren (geföhlt) sicherer zu machen. Aber ist

es nicht auch denkbar, dass kulturelle und politische Prozesse am Werk sind, die das Radfahren gefährlicher erscheinen lassen, als es tatsächlich ist? Und dass damit eine Angst vor dem Radfahren erzeugt wird? Falls dies zutrifft und es uns gelingt, diese Prozesse zu erkennen, könnten und sollten wir dann nicht entscheiden eingreifen und diese unterbinden?

Das Radfahren ist also nicht per se gefährlich, und die Angst davor ist nicht unvermeidlich. Emotionen können allerdings auch konstruiert werden, und das werden sie auch! Wir brauchen bloß nach Holland zu blicken; dort ist das Radfahren so normal, dass sich kaum jemand darüber überhaupt Gedanken macht.

Das Gegenteil von gut ist gut gemeint

Wie wird also diese Angst vor dem Radfahren erzeugt? Welche Prozesse stehen dahinter? Es gibt definitiv drei Phänomene unserer heutigen Gesellschaft, die Radfahren gefährlicher darstellen, als es ist. Ironischerweise erwecken alle drei den Anschein, auf die Gefahren des Radfahrens zu reagieren und daher das Radfahren sicherer zu machen. Bei genauerer Betrachtung stellen sie den Radverkehr aber als gefährlich dar und tragen somit zur Produktion von Angst bei. Tatsächlich tun sie also genau das Gegenteil von dem, was sie behaupten.

Verkehrserziehung macht Radfahren gefährlich

Bei der Verkehrserziehung wird generell und vor allem den Kindern vermittelt, dass die Bewegung im Straßenraum große Risiken in sich birgt. Die Straßen seien voller Gefahr, und Vorsicht sei dringend geboten, insbesondere beim Zulußgehen und Radfahren. Jeder von uns kennt diese Broschüren, die den Kindern sagen, sie müssten vor den Autos auf der Hut sein. Diese „Informationen“ verstärken das Bild des Autos als normales Verkehrsmittel und lassen das Radfahren schwierig, unbequem und gefährlich erscheinen; meist wird die Verantwortung für die Sicherheit ausschließlich den RadfahrerInnen zugeschrieben – ihr müsst euch eine ruhige Strecke suchen (auch wenn sie viel länger ist), ihr müsst hochsichtbare Kleidung tragen und (natürlich!) einen Helm aufsetzen.



Dave Horton sprach bei der Velo-city in Wien über die emotionalen Aspekte des Radfahrens und stellte fest, dass die Situation für RadfahrerInnen in vielen Teilen der Welt noch recht düster ist.

Die Verkehrserziehung macht nicht den Straßenraum sicherer – vielmehr lässt sie das Autofahren normaler und das Radfahren gefährlicher erscheinen. Oft entsteht der Eindruck, man wolle den Menschen absichtlich Angst vor dem Radfahren aneignen.

Die Helmwerbung ist eine Werbung für das Auto
Ist also schon die Angst vor dem Radfahren weit verbreitet, mag die Bewerbung von Helmen – oder auch die Einführung einer Helmpflicht – als einfache, offensichtliche, schnelle und vernünftige Lösung erscheinen. Deshalb wird dieser Weg ja auch eingeschlagen. Aber genau das Gegenteil ist der Fall. Die Helmwerbung konnotiert das Radfahren automatisch als gefährliche Verkehrsart und steigert daher unweigerlich die Angst davor. Genau wie die Verkehrserziehung schieben derartige Kampagnen den falschen Akteuren die Verantwortung zu; anstatt unsere Straßen sicherer zu machen, wird das Radfahren also gefährlicher. Helme zu bewerben ist de facto eine Werbung für das Auto.

Radfahren wird als gefährlicher Zeitvertreib dargestellt, und dies trägt automatisch zur Angstmasche bei.

Das Fahrrad wird von der Straße geholt

Wenn die Angst also die Menschen vom Radfahren abhält, ist die offensichtliche Lösung, die Straßenräume zu verändern. Kurz- bis mittelfristig kann dies ein notwendiger Schritt sein, um Ängste zu überwinden, mehr Menschen aufs Rad zu bringen und eine Massenkultur des Radfahrens aufzubauen. Dennoch bleibt die Logik ähnlich wie bei den zwei oben genannten Beispielen: Wir versuchen, das Radfahren sicherer zu machen, ohne das Grundproblem anzugehen, nämlich die durch den schnellen Autoverkehr ausgelösten Gefahren zu beseitigen. Der Impuls, die RadfahrerInnen durch Infrastrukturmaßnahmen von der Straße zu holen, erhöht unweigerlich die Angst vor dem Radfahren auf der Straße selbst und lässt jene, die dennoch weiter auf den Straßen radeln, noch etwas „seltsamer“ erscheinen.

All diese Versuche, das Radfahren sicherer zu gestalten, resultieren daher darin, es tatsächlich (oder

scheinbar) gefährlicher zu machen, und erzeugen Angst davor, während das Mobilitätsverhalten der großen Mehrheit praktisch unverändert ist. Damit bleibt das Radfahren eine Minderheitsbeschäftigung, und Radfahrer bleiben abnormal.

Wenn wir die Menschen zum Radfahren animieren, fordern wir sie auf, sich zu verändern. Wir stoßen daher auf Unbehagen, ja sogar auf Feindseligkeit und Widerstand. Die Förderung des Radverkehrs wäre viel erfolgreicher, wenn wir das Radfahren nicht mehr als schwierig und gefährlich darstellen und stattdessen versuchen würden, diese Verkehrsart zur einfachsten und bequemsten überhaupt zu machen. Je früher es uns gelingt, das Radfahren als normal zu kommunizieren, desto eher werden die VerkehrsteilnehmerInnen es nicht mehr als „eigenartig“ empfinden.

Wie wird Radfahren also normal?

Radfahren wird umso sicherer, je mehr Menschen es tun. Radfahren wird normal, wenn wir einen Bottom-up-Ansatz versuchen, durch Empowerment von der Basis her. Wir müssen die Vorteile des Radfahrens kommunizieren und die Menschen unterstützen, das Rad besser in ihr Leben zu integrieren. Zudem müssen wir mit einer Top-down-Methode arbeiten, indem wir unseren Behörden erklären, warum das Radfahren noch immer zu problematisch und gefährlich ist; dies erfordert auch eine radikale Änderung der politischen Prioritäten. Je weiter oben auf der Prioritätenliste das Radfahren steht, desto sicherer wird es. Ganz allgemein sollten wir uns nicht mehr auf die beschriebenen verfehlten Versuche konzentrieren, das Radfahren sicherer zu machen (mit dem Vorbehalt, dass qualitativ hochwertige Radfahrinfrastruktur heute oft ein notwendiger Schritt zur allgemeinen Einbindung und Aufwertung des Radfahrens ist), und uns stattdessen bemühen, den motorisierten Verkehr weniger gefährlich zu gestalten – etwa durch vermehrte Einschränkungen des Kfz-Verkehrs, Tempolimits und die Förderung rücksichtsvollen (Auto-)Fahrens.

Die Angst vor dem Radfahren kann überwunden werden, aber wir müssen für dieses Ziel kämpfen. 



© Mobilitätsagentur, radvolaten, Peter Prossnik

FÜRCHTEN

Text: Joshua Grigsby

Lenore Skenazy ist die schlechteste Mutter der Vereinigten Staaten und vielleicht sogar der ganzen Welt. Und es muss wohl stimmen. Wie sonst könnte man ihre Entscheidung auffassen, ihren neunjährigen Sohn im Kaufhaus Bloomingdale's in New York zurückzulassen, auf Gnade oder Ungnade Kidnappern und Kinderschändern ausgeliefert und gezwungen, von dort ganz alleine nach Hause zu finden?

Allerdings stellt sich bei näherer Betrachtung heraus, dass der Junge selbst mit dieser Idee seinen Eltern schon monatelang in den Ohren gelegen war. „Wir sprachen darüber und meinten, er sei alt genug, um einen Stadtplan lesen zu können“, meint Lenore Skenazy. „Er spricht Englisch, ist in New York aufgewachsen und seit frühester Kindheit mit der U-Bahn gefahren.“ Skenazy und ihr Mann bereiteten ihren Sohn auf seine erste Fahrt ganz ohne Begleitung mit einem öffentlichen Verkehrsmittel vor. Sie drückten ihm einen Stadtplan, Telefonnummern für den Notfall, eine MetroCard und Bargeld in die Hand und wählten Bloomingdale's als Ausgangsort, weil sich direkt unter dem Kaufhaus eine Subway-Haltestelle jener Linie befindet, an der die Familie wohnt – Umsteigen war also nicht erforderlich. Außerdem ist die Haltestelle unter Bloomingdale's stets belebt. „Für mich“, meint Skenazy, „bedeutet belebt sicher.“

Auch wenn große Menschenansammlungen reale Risiken mit sich bringen können, hat Skenazy natürlich recht. RadfahrerInnen ebenso wie RadverkehrsplanerInnen und Fahrradlobbys wissen seit Langem, dass man zu mehreren sicherer ist, entsprechend dem Konzept „safety in numbers“. Wenn das Radfahren sicherer werden soll, müssen mehr RadfahrerInnen die Straße erobern. In Verbindung mit den unzähligen Vorteilen des Radfahrens für Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft und Gesundheit macht dies die Frage des Soziologen Dave Horton nur noch treffender: Warum steigen eigentlich nicht mehr Menschen aufs Rad?

Lenore Skenazy, eine lebhaft und mitreißende Rednerin, übt außerdem scharfe Kritik an dem von ihr als „Sicherheitsindustriekomplex“ bezeichneten Phäno-

men, bei dem die Massenmedien eine Konsumgesellschaft in Panik versetzen, die nach dem letzten Schrei in puncto Sicherheit giert, und sogenannte Experten die genau richtigen und total falschen Möglichkeiten aufzählen, um jedes Detail des Alltagslebens zu organisieren und paranoide Ängste vor der physischen Nähe zu unseren Mitmenschen anzuheizen. „Man hat uns beigebracht, das Leben durch eine Risikobrille zu betrachten“, meint Skenazy, deren Sohn es übrigens sicher bis nach Hause schaffte und sein neu gefundenes Gefühl der Unabhängigkeit genoss.

Eine Fixierung auf mögliche Risiken löst rasch Ängste aus, und es ist wohlbekannt, dass wir irrational denken und handeln, wenn wir von Angst regiert werden. Wenn eine Kultur von Furcht bestimmt wird, werden Verhaltensweisen, die früher als ganz normal gegolten haben, auf einmal als abartig angesehen. Scheinbar harmlose Tätigkeiten, wie etwa gehen zu lernen, Beeren zu pflücken oder zu radeln, wurden allmählich als potenzielle Todesfallen verteufelt. Wie Horton betont, waren wir Menschen niemals in unserer Geschichte so sicher und gleichzeitig so ängstlich.

„Niemals in der Geschichte der Menschheit waren wir so sicher und gleichzeitig so ängstlich.“ Dave Horton

Auf der Suche nach einer Antwort auf seine eigene Frage, warum eigentlich nicht mehr Menschen Rad fahren, warf Horton einen Blick auf die britische Verkehrserziehung, auf Helmkampagnen und die Diskussion über neuen Raum für den Radverkehr. „Das Monopol des motorisierten Verkehrs auf den Straßen wie auch in den Köpfen der Menschen hat die Wahrnehmung des Fahrrads überformt“, so Horton. Fahrräder wurden sonderbar und Rad fahrende Menschen zu Sonderlingen. Begründete Ängste wegen der Förderung des Radverkehrs auf den Straßen, wo das Rad sich den vorhandenen Platz mit dem viel schnelleren Autoverkehr teilen muss, lösten Sicherheitsmaßnahmen aus, die durch Panikmache bloß die Angst weiter verfestigten. Indem der Blick vor allem auf die möglichen Gefahren

des Radfahrens im Stadtraum gelenkt wurde, verstärkte sich der Verdacht, dass dieses sonderbare Verhalten (nämlich das Radfahren) tatsächlich gefährlich sei, obwohl eine Vielzahl von Studien und Statistiken genau das Gegenteil belegt. Horton schloss mit den Worten: „Die Angst vor dem Radfahren ist weder natürlich noch unvermeidlich; sie ist bloß die Folge einer Darstellung des Radfahrens als gefährliche Tätigkeit.“ Wie auch die Angst lässt sich das Radfahren selbst als eine Kultur erklären, die nach Peter Cox von der Universität Chester stets im Gegensatz zur Macht existiert. Die Radfahrkultur besteht also im Gegensatz zur Macht, die der Autokultur wie auch der Kultur der Angst innewohnt. RadfahrerInnen sollten im Grunde genommen weder Auto noch Ängste als Gegner be-

„Man hat uns beigebracht, das Leben durch eine Risikobrille zu betrachten.“ Lenore Skenazy

trachten; vielmehr geht es um das Verhalten, das diese beiden Kulturen unterstützt. Es ist für Fürsprecher des Radfahrens äußerst wichtig, sich dieses Unterschieds bewusst zu sein.

Kehren wir also zu unserer eingangs gestellten Frage zurück: Warum fahren nicht mehr Menschen mit dem Rad, obwohl die vielen Vorteile des Radfahrens allgemein anerkannt sind? Gewiss spielen die Gestaltung des Straßenraums und die Bevorzugung des schnellen Autoverkehrs eine wichtige Rolle. Aber die Psychologie ist hier genauso wichtig. Dave Horton formuliert dies sehr zwingend: „Angst verhindert, dass aus Wertvorstellungen Taten werden.“ Ideologische Unterstützung ist der Angst stets unterlegen. Um der Ängste vor dem Radfahren Herr zu werden, müssen wir das Radfahren zur Normalität werden lassen. Wir müssen akzeptieren, dass das Risiko zum Leben dazugehört. So sollten wir nicht fragen, wie Lenore Skenazy es ihrem Sohn erlauben konnte, alleine in New York mit der U-Bahn zu fahren, sondern vielmehr, was mit unseren Städten und unserer Gesellschaft los ist, wenn eine solche Tat als abnormal betrachtet wird. 🌱



Lenore Skenazy präsentiert eine Gummi-Ente, welche die Badewassertemperatur für Kleinkinder anzeigt. „Wird das Wort ‚Heiß‘ auf der Ente sichtbar, dann – und nur dann – wissen Sie, dass Ihr Kind vielleicht gefährdet ist.“ Zweck der Ente ist es, „die Eltern zu verunsichern“.

FROCKS ON BIKES RADELN MIT STIL

Text: Christina Bellis

Die Initiative „Frocks On Bikes“ ist eine Erfolgsgeschichte. Durch sie ist es gelungen, das Radfahren in Neuseeland als eine normale und alltägliche Fortbewegungsart zu kommunizieren.

Die Einfuhr kostengünstiger gebrauchter Autos ist einer der Gründe, warum die Neuseeländer und Neuseeländerinnen vor einigen Jahrzehnten vom zweirädrigen Verkehr auf vier Räder umgestiegen sind. Neuseelands Fahrradkultur hat sich stark verändert – aus Rad fahrenden PendlerInnen wurden FreizeitradfahrerInnen; Gelände-Biker und Rennradler tauchten auf, was natürlich auch eine ganz bestimmte Art von Ausrüstung und Bekleidung erforderlich machte. In den letzten Jahren haben allerdings Radlobbys große Anstrengungen unternommen, um das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel wieder aufleben zu lassen. Viele NeuseeländerInnen schwingen sich seither wieder regelmäßig auf den Sattel. Wir sehen das auch bei Veranstaltungen wie den „Go By Bike Day“-Frühstücken, die zahlreiche Radfans anziehen.

Bei einem dieser Frühstücksevents 2008 trafen vier Frauen, die wie alle anderen TeilnehmerInnen auch mit dem Fahrrad in die Arbeit fuhren, aufeinander und stellten fest, dass sie sich massiv von der umgebenden Menge abhoben. Der Grund: Die Frauen trugen alle Arbeitskleidung – einen Rock, ein Kleid, Hosen, Jeans –, und um sie brandete ein Meer von Männern im Lycra-Fahrrad, mit gelben Warnwesten oder Mountainbike-Montur. Daraufhin beschlossen die vier Frauen, dass sich etwas ändern müsse. Dies war die Geburtsstunde von Frocks On Bikes: Mehr Frauen sollten die Bequemlichkeit, die Freiheit und die Leistung des Radfahrens genießen können, ohne ihre Garderobe oder ihren Stil verändern zu müssen.

Dabei verfolgt Frocks On Bikes einen neuen Ansatz. Wir zeigen den Frauen, wie sie alle Vorteile des Radfahrens genießen können – ohne ihnen Vorträge zu halten, einfach indem ein bisschen Radfahren ins Alltagsleben integriert wird. Wir motivieren Menschen, aufs Rad zu steigen, etwas zu tun und Spaß zu haben. Frocks On Bikes veranstaltet Events und unterstützt Frauen, (mentale) Barrieren zu überwinden und aus ihren ureigenen, persönlichen Gründen Rad zu fahren. Wir organisieren Fahrten ins Kino oder ins Café, Mode-schauen auf dem Rad, Picknicks und Tweed Rides. Wir bieten Workshops zur Stärkung des Selbstbewusstseins im Straßenverkehr und Informationsabende zum

Thema „Rechte und Pflichten für Radfahrerinnen“, um Frauen die Kompetenz und Sicherheit zu vermitteln, auf der Straße Rad zu fahren.

Wir vertreten keine bestimmte Ideologie und versuchen nicht, Frauen zu überzeugten Radfanatikerinnen zu machen. Wir zeigen ihnen bloß, wie toll es ist, mit dem Rad zu fahren, um Zeit und Geld zu sparen, Gesundheit und Fitness zu bewahren, sich umweltbewusst und nachhaltig zu verhalten oder weil man einfach keinen Parkplatz suchen muss! Diese Kombination von praktischer Anleitung und dem Versuch, ganz normale Frauen zu motivieren, aus ihren ganz persönlichen Gründen aufs Rad zu steigen und dabei frei in der Wahl der Kleidung zu sein, ist unsere Mission. Dies ist der Kern unseres Erfolgs und unterscheidet uns von den meisten traditionellen Radlobby-Tätigkeiten.

Frocks On Bikes begann 2008 mit vier Frauen in Wellington. Heute gibt es 13 „Ableger“ in zahlreichen neuseeländischen und australischen Städten – und wir wachsen weiter! Mit dem Rad in die Arbeit zu fahren hat in Wellington aufgrund von freiwilligen Initiativen wie Frocks On Bikes und der Arbeit der Radlobbys von 2 auf 4 % zugenommen. Das jährliche Budget für den Radverkehr in Wellington City ist von null auf über eine Million neuseeländische Dollar gestiegen.

Frocks On Bikes möchte die Kultur Neuseelands verändern, und das können wir auch – indem wir Frauen ermutigen und befähigen, ein bisschen Rad zu fahren, und zwar genau so, wie sie selbst es wollen: unabhängig, spontan und jederzeit.

Es ist unser Ziel, dass das Radfahren normal wird und Aktionen und Förderungen in diese Richtung nicht mehr nötig sein werden. Gewiss werden wir nicht schon morgen das Niveau von Kopenhagen erreichen, aber wir würden doch gerne an einem Punkt ankommen, an dem das Radfahren eine alltägliche Tätigkeit ist, der man in alltäglicher Kleidung nachgeht. Alltagsradfahren in der Stadt schafft lebenswertere Städte, verbessert die Gesundheit, stärkt die lokale Wirtschaft und führt zu glücklicheren Menschen mit mehr Zeit, Geld und Freiheit. 



Frocks On Bikes verfolgt einen neuartigen Ansatz, um Frauen aufs Rad zu bringen. Das Motto „Du kannst beim Radfahren tragen, was du willst – sogar ein Kleid“ spricht für sich.

Christina Bellis ist ehrenamtliche Koordinatorin für Frocks On Bikes in Wellington. Christina tut ihr Bestes, um eine Zukunft zu schaffen, in der sie selbst gerne leben möchte – eine Zukunft mit lebenswerten Städten, gut vernetzten Gemeinden und einer gesunden Umwelt. Ihre schönen und klassischen Fahrräder sind für sie Transportmittel und Fashion Statement zugleich; sie fährt auf ihnen leidenschaftlich gern an der herrlichen Waterfront von Wellington entlang.

UNTER MÄNNERN

Andrea Weninger

Nach wie vor finden sich mehr Männer als Frauen in Führungspositionen; die Welt des Radfahrens ist da keine Ausnahme. Bei meinem Besuch der Velo-city 2012 in Vancouver kam Ellen Barton vom Whatcom Council of Governments (einer regionalen US-Verkehrsplanungsorganisation) auf mich zu und regte mich als zukünftige Programmdirektorin an, den Frauen bei der Wiener Velo-city Konferenz eine stärkere Rolle zu geben. Meine Aufgabe war also klar – es ging darum, mehr Frauen in Entscheidungsprozesse und Gremien einzubinden und so viele weibliche Vortragende wie nur möglich zur Konferenz einzuladen. Durch unsere Moderatorin Monika Jones und beeindruckende Plenarrednerinnen wie Lenore Skenazy, Amanda Ngabirano und Shipra Narang Suri erwiesen sich diese Bemühungen als durchaus erfolgreich. Dennoch war nur ein Drittel der KonferenzteilnehmerInnen und bloß ein Viertel der RednerInnen Frauen, obwohl wir bei der Erstellung des Konferenzprogramms ein „Genderkriterium“ in den Auswahlprozess eingeführt hatten. Zu meiner großen Überraschung wurden viele von uns ausgewählte Rednerinnen letztlich durch männliche Kollegen ersetzt. Ich stellte mir die Frage, warum Frauen eigentlich seltener als Teilnehmerinnen und Rednerinnen auf Konferenzen anzutreffen sind als Männer. Steht ihnen dieses Privileg nicht zu? Haben sie weniger Einfluss am Arbeitsplatz als Männer? Familienpflichten, die noch immer meist von Frauen wahrgenommen werden, spielen hier vielleicht ebenfalls eine Rolle. Oder ist das „Networking“, einer der Hauptgründe für die Teilnahme an internationalen Konferenzen wie Velo-city, nach wie vor von Männern dominiert? Wo auch immer wir aber hinsehen – es gibt immer mehr Frauen, die sich für das Radfahren engagieren. Frauen müssen meines Erachtens noch viel stärker in Fahrradthemen eingebunden werden, immerhin sind sie der Schlüssel dazu, Radfahren bei Kindern und jungen Menschen wie auch bei Älteren zu etablieren. Keine Stadt sollte sich eine „Cycling City“ nennen, solange in ihr nicht wenigstens ebenso viele Frauen mit dem Rad unterwegs sind wie Männer. Frauen verändern!



Der typische neuseeländische Radfahrer trägt einen Lycra-Fahrrad, gelbe Warnwesten und Mountainbike-Montur.



SOGAR BRUCE WILLIS FÄHRT RAD!

Text: Christine Dériaz & Andrea Weninger

Das Fahrrad spielt im Film ganz unterschiedliche Rollen. In vielen Filmen ist es wohl bloßes Beiwerk oder Dekorationselement. Manchmal jedoch kommt ihm auch die Hauptrolle zu. In Filmen, in denen Fahrräder mehr als nur Verkehrsmittel sind, verkörpern sie meist ein Statement. Die Analyse der Filmgeschichte ermöglicht es uns, kulturelle wie mobilitätsbezogene Schlussfolgerungen über gesellschaftliche Entwicklungen im Wandel der Zeit zu ziehen.

Aus Stahl, Eisen und Dampf

Als 1895 die ersten Filme gezeigt wurden, war das moderne Fahrrad etwas Neues und erfreute sich wachsender Beliebtheit. Kino wie Fahrrad sind im Grunde aus den gleichen Materialien gemacht: Stahl, Eisen und Dampf, und beide trugen zur Schöpfung einer neuen industrialisierten Welt bei. Damals wurden vor allem in den Vorstädten Fabriken aus dem Boden gestampft, und diese neuen Arbeitsplätze mussten von den Arbeitern schnell und kostengünstig erreicht werden. Das Fahrrad erfüllte diese Anforderungen perfekt und wurde dadurch rasch ein beliebtes Transportmittel.

Zur gleichen Zeit waren Kinofilme eine absolute Neuheit. Jahrmärkte und Rummelplätze waren besonders bei der Arbeiterklasse beliebt, und technische Neuheiten wie eben das Kino zogen zahlreiche Interessierte an. Die ersten Filmemacher nahmen vor allem bewegte Objekte auf und zeigten alltägliche Straßenszenen im Bestreben, das Interesse des Publikums durch die Darstellung einer wiedererkennbaren Realität zu erregen. Der erste Film überhaupt wurde zu einem Meilenstein des Kinos. In „La Sortie de l'Usine Lumière“ aus dem Jahr 1895 sehen wir die Arbeiter nach Schichtende die Lumière-Werke verlassen; viele tun das auf dem Fahrrad. Damals bestand keine Notwendigkeit, in Filmen komplizierte Geschichten zu erzählen – Filme waren ja bloß eine von vielen Jahrmarktattraktionen und galten nicht als Teil der Hochkultur wie das Theater oder die Oper. Das Fahrrad war zwar bei der Arbeiterklasse beliebt, übernahm aber als Symbol der Freiheit auch eine wichtige Rolle im Rahmen der Emanzipationsbewegung der Frauen. Wie Filmausschnitte belegen, waren Frauen auf dem Fahrrad damals etwas ganz Alltägliches; dennoch mussten sie gegen tief verwurzelte Moralvorstellungen anradeln.

Filme beginnen bald Geschichten zu erzählen

Zu Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden die ersten Filmtheater, und das Erzählen von Geschichten wurde immer wichtiger. Die Dreharbeiten wurden auch komplexer, da viele Filme nunmehr im Studio entstanden. Natürlich waren auch Fahrräder zu sehen. Zu diesem Zeitpunkt begannen die europäische und die amerikanische Filmindustrie getrennte Wege zu gehen. In den USA entwickelte sich die Slapstickkomödie mit Charlie Chaplin, Harold Lloyd, Laurel & Hardy und Buster Keaton. Die US-Industrie hatte sich damals ebenfalls bereits gewandelt: Autos und Züge waren im Leben wie im Kino zu sehen und wurden bald viel wichtiger als Fahrräder, die nur mehr gelegentlich auftauchten, etwa in einer nicht datierten Filmsequenz von Harold Lloyd, die eine Slapstickszene auf einem Tandem zeigt. Ein weiteres Beispiel ist Buster Keatons Film „Our Hospitality“ (dt. „Verflixte Gastfreundschaft“, 1923), in dem Keaton eine Draisine fährt.

Im Gegensatz dazu konzentrierte sich der europäische Film stärker auf Surrealismus und/oder Maschinen. Wenn Fahrräder in europäischen Filmen zu sehen waren, spielten sie eher eine Nebenrolle. Eine kurze, aber sehr starke Szene findet sich allerdings in Sergej Eisensteins „Oktober“ aus dem Jahr 1927, wo eine mitreißende Sequenz den Blickpunkt des proletarischen Transportmittels par excellence mit dem metaphorischen wie wörtlichen Bild voranstürmender Fahrräder verbindet.

In den späten 1940er-Jahren tauchte das Fahrrad erneut im europäischen Kino auf, wiederum vor allem als Verkehrsmittel der Arbeiterklasse. Das berühmteste Beispiel aus dieser Epoche ist Vittorio de Sicas „Ladri di Biciclette“ (dt. „Fahrraddiebe“, 1948). Hier wird gezeigt, wie wesentlich das Fahrrad für das Überleben

und als eine Grundvoraussetzung für das Finden und Halten eines Arbeitsplatzes sein kann. In den 1940er- und 1950er-Jahren findet sich kaum ein Film ohne einen Polizisten, Briefträger, Priester oder Arzt auf dem Fahrrad, etwa Jacques Tatis fliegender Postbote, einschließlich zahlreicher Slapstickszenen zur Unterhaltung des Publikums.

Radfahren als Rebellion

Im Laufe der Zeit entwickelte das Fahrrad rebellische Tendenzen und stand als Symbol für Freiheit, Ungezwungenheit und Courage. In Julien Duviviers „Don Camillo“ (1951) ist der streitbare und mutige Priester stets auf seinem Fahrrad unterwegs, um sich für die Gerechtigkeit einzusetzen. Abgesehen von der Story selbst ist es amüsant, den Pfarrer in seiner Soutane auf dem Rad zu sehen. In den USA spielte das Fahrrad in den Filmen der 1950er-Jahre eine nur untergeordnete Rolle. In den folgenden zwei Dekaden wurden Komödien und systemkritische Filme mit aufsässigen Protagonisten immer beliebter, während das Fahrrad auch wieder in den europäischen Kinos auftauchte. In „Themroc“ (1973) ist das Radfahren für Michel Piccolis Figur tägliche Routine. In „Jules et Jim“ (1962) symbolisiert ein unbeschwerter Fahrradausflug Leichtigkeit und trägt sehr starke Szenen zum Film bei. Und in „Barbara“ (2012) ist das Fahrrad das Transportmittel der Titelheldin (der Film spielt in Ostdeutschland im Jahr 1980), einer charakter- und willensstarken, intelligenten Frau, die sich der politischen Kontrolle durch die Stasi verweigert.

Radfahren als Statement

In den 1980er-Jahren kam es zu einem Umschwung: Das Fahrrad verlor seine Komparsenrolle und wurde zur Filmfigur. Vor allem junge StädterInnen mit eigenständigen Lebensentwürfen zogen das Rad dem Auto vor. Das Radfahren wurde so zur Lebensphilosophie, zum Zeichen des Andersseins. In Spielbergs „E.T.“ (1982) führen die Hauptfiguren mit dem Fahrrad, welches dann auch zu einem wesentlichen Element der Handlung wurde. Die Szene, in der E.T. das Fahrrad hoch in den Nachthimmel fliegen lässt, ist weltbekannt. Dies war jener Moment der Filmgeschichte, als Radfahren

endlich cool war und Geschwindigkeit durch Pedaltritte zum Thema wurde: Verfolgungsjagden mit dem Auto wurden sogar durch solche auf dem Rad ersetzt. Jackie Chans „Project A“ (dt. „Der Superfighter“, 1983) enthält eine unterhaltsame Fahrrad-Actionszene. Vermutlich ging diese Imageänderung des Fahrrads zum modernen, schnellen, urbanen, dynamischen Gegenstand von den Radboten in New York, Los Angeles oder San Francisco aus. Die Filmindustrie zeigte nun ganz bewusst Radfahrer, etwa in „Quicksilver“ (1986). Amerikanische Filme experimentieren auch heute mit Rad fahrenden Figuren und konstruieren sogar Geschichten um sie herum, etwa im atemberaubenden Actionfilm „Premium Rush“ (2012), in dem ein schneller Fahrradkurier auf einem Fixie die Hauptfigur ist. Sogar Bruce Willis fuhr 1995 mit dem Rad (in „Die Hard With a Vengeance“, dt. „Stirb langsam: Jetzt erst recht“) und bewies damit, dass das Radfahren Assoziationen mit Vorstadtteens und nerdigen Freaks endgültig hinter sich gelassen hat.

Radfahren wird wieder „normal“

Das Rad ist nicht bloß Verkehrsmittel. Vielmehr steht es für eine ganz spezifische Lebenseinstellung, nicht unähnlich jener, die mit schicken Autos oder coolen Motorrädern in Verbindung gebracht wird. Zunehmend definieren sich junge, moderne StädterInnen durch das Fahrrad. Filme aus den letzten zehn Jahren sind der erste Beweis für die sich verändernden Fahrradkulturen in Europa und den USA. Das Fahrrad wandelt sich allmählich wieder vom absonderlichen Objekt zum normalen Transportmittel, das es bereits zu Beginn der Filmgeschichte war. Fahrräder und Kinopublikum haben schon immer zusammengehört. Fahrräder waren im Laufe der Filmgeschichte Hintergrund-Deko, lebenswichtiges Verkehrsmittel, Statussymbol oder zentraler Gestus und Metapher unüblicher Träume. Die Art und Weise, wie Fahrräder und die Menschen auf ihnen im Kino dargestellt werden, spiegelt stets den Status des Fahrrads in Gesellschaft, Stadtentwicklung und der städtischen Mobilitätskultur wider. So ist das Fahrrad heute wieder ein alltäglicher Anblick im Film – und auf unseren Straßen. 

In der Schweiz geboren, ist **Christine Dériaz** freischaffende Cutterin und Filmemacherin mit Wohnsitz in Wien. Sie schreibt für Filmmagazine wie die deutsche Fachzeitschrift „Schnitt“ und arbeitet für ORF und ARD. Ihre letzten Arbeiten als Cutterin waren Michael Pfeifenbergers „Call Me a Jew“ und der Dokumentarfilm „Schau&Spiel“ von Armelle Lenya.

Andrea Weninger

ist Verkehrsplanerin und Gesellschafterin bei Rosinak & Partner in Wien mit fachlichen Schwerpunkten auf Fahrradthemen und öffentlichem Verkehr. Außerdem unterrichtet sie an den Fachhochschulen FH Campus Wien und FH St. Pölten.

EINE MÄCHTIGE STIMME AUS UGANDA

Amanda Ngabirano, Dozentin an der Makerere-Universität und Konsulentin in Kampala (Uganda), lebte 13 Monate lang in den Niederlanden. In dieser Zeit lernte sie Rad fahren und ist seitdem eine engagierte Befürworterin dieser Form der Fortbewegung. Oft als „Madame Bicycle“ tituliert, ist sie überzeugt, dass der Beitrag des Radfahrens zur wirtschaftlichen Entwicklung afrikanischer Länder beträchtlich unterschätzt wird.

Einige meiner FreundInnen und Familienmitglieder brachen in Gelächter aus, als ich ihnen sagte, ich würde nach Wien reisen, um „nur“ über den Radverkehr zu sprechen. Ich verstehe das, schließlich ist das Fahrrad ein so simples Ding – zwei Räder, zwei Pedale. Aber offensichtlich braucht es ziemlich große Anstrengungen, die Leidenschaft für das Radfahren weiterzutragen und die Verkehrsmittelwahl der Menschen zu beeinflussen. Sonst würden wohl kaum 1.400 ExpertInnen und Radfans ins Wiener Rathaus strömen, um sich Geschichten und Berichte über den Radverkehr anzuhören.

Die ugandische Hauptstadt Kampala ist die am schnellsten wachsende Stadt des Landes mit einer Tagesbevölkerung von über drei Millionen Menschen. Aufgrund verschiedener Faktoren, die einander noch gegenseitig verstärken, ist das Radfahren nicht sehr beliebt. Ein wichtiger Faktor ist hier die Sicherheit, vor allem, weil es keine ausgewiesenen Radverkehrsanlagen gibt und die AutofahrerInnen keine Rücksicht nehmen. Auch wird das Radfahren als potenziell gefährliche Verkehrsart betrachtet – man fährt ja nur auf zwei Rädern, also gilt es automatisch als sehr unsicher.

Radfahren ist nichts für Mädchen

Als ich als junges, aktives Mädchen versuchte, Rad fahren zu lernen, wurde ich sofort daran gehindert. Es wird einfach nicht erwartet, dass Frauen Rad fahren, und daher erlernen es die meisten Mädchen erst gar nicht. Das wirkt sich natürlich auf die Gesamtanzahl der Rad fahrenden Personen in Uganda aus. Und daher gibt es auch kaum Rad fahrende Frauen in Kampala oder anderen ugandischen Städten. Dabei werden Besorgungen im Haushalt meist von Frauen erledigt, weshalb ihre Möglichkeiten der Fortbewegung nicht eingeschränkt, sondern grundsätzlich eher erweitert werden sollten.

Das Radfahren gilt außerdem als Verkehrsart für den armen Mann. Frauen und Kinder sind ja automatisch

ausgeschlossen. Die wenigen männlichen Radfahrer, die es gibt, werden als arm angesehen. Dies ist paradox, da die meisten Menschen nur über ein geringes Einkommen verfügen und es sehr viel sinnvoller wäre, ihnen das Radfahren ohne Angst oder negative Stereotypisierung zu ermöglichen und es mit Stolz und Vergnügen zu verbinden.

Diese Grundeinstellung bringt viele Risiken für RadfahrerInnen in Kampala mit sich. Ist ein Rad fahrender Mensch weiblich, dann tut diese Frau oder dieses Mädchen etwas ganz Sonderbares, etwas außerhalb der gesellschaftlichen Norm. Zusätzlich wird das auch so interpretiert, dass diese Frau oder ihr Mann sich kein anderes Fahrzeug leisten können. Ist die Rad fahrende Person ein Kind, gilt dies als extrem gefährlich und die Eltern als leichtsinnig.

Die Ironie der Verkehrsstaus

Schätzungen zufolge werden 70 % der täglichen Wege in Kampala auf nicht motorisierte Weise zurückgelegt. Obwohl der genaue Prozentsatz für das Radfahren nicht bekannt ist, sollte diese Situation als große Chance für die Stadt begriffen werden. Einige schnell wachsende Städte wie etwa Peking haben diese Gelegenheit bereits verpasst, und es wird für sie gewiss schwierig sein, das Verlorene zurückzugewinnen.

Die allgemeine Verkehrssituation in Kampala wird sogar von den meisten AutofahrerInnen gefürchtet. Der Verkehr ist extrem dicht und wächst täglich weiter an. Außerdem ist er zyklisch und beeinträchtigt das Funktionieren der Stadt. Für Entfernungen, die man in 15 Minuten zurückzulegen imstande sein sollte, braucht man oft mehr als zwei Stunden. Angesichts aller Nachteile derartiger Staus ist das natürlich eine schlimme Situation.

Es scheint überraschend, dass in einer Stadt, in der die Mehrheit der Menschen auf nicht motorisierte

Eine typische Straße im Zentrum von Kampala

Weise unterwegs ist, solche Staus auftreten. Aber die öffentlichen Verkehrsmittel sind in Bezug auf Kapazität, Effizienz, Bequemlichkeit und Häufigkeit alles andere als gut. Daraus ergibt sich, dass das Auto derzeit als die einzige brauchbare Option betrachtet wird, obwohl angenommen werden kann, dass ein besseres und sicheres Mobilitätsangebot für RadfahrerInnen und FußgängerInnen wahrscheinlich die im Stau feststehenden AutofahrerInnen entlasten und auch für sie eine flüssigere Verkehrslage schaffen würde.

Verstärkter Einsatz für das Radfahren in Kampala

In Kampala wird nach dem Beispiel der „entwickelten Welt“ einfach angenommen, dass Straßenverbreiterungen, Autobahnen und Überführungen das Problem der Verkehrsstaus lösen werden und die Staus überhaupt das einzige zu beseitigende Problem darstellen. Kampala prüft derartige Projekte, aber erfreulicherweise ist gerade auch ein Pilotprojekt für den nicht motori-

Verkehrsstau in Kampala



sierten Verkehr im Werden begriffen. Dieses Projekt wird durch das UN-Umweltprogramm (UNEP) sowie UN-Habitat und die niederländischen Organisationen Iganga Foundation und Move Mobility finanziert. Die gesamte Strecke ist zwar bloß 3,5 Kilometer lang, aber die Gestaltung wird durch alle genannten Organisationen gesponsert. Dies vermittelt auch eine Idee vom Stellenwert, welcher der Radinfrastruktur eingeräumt wird – gleichzeitig gibt es Multimillionendollar-Projekte für Straßengestaltung und Straßenbau, die von nur einer einzigen Organisation finanziert werden. Dennoch – es ist ein Anfang, und der Entwurf für diesen Radweg sollte Ende 2013 fertig sein. Es laufen auch mehrere Initiativen wie jene des Uganda Sustainable Urban Transport Network (UST-NETWORK), das auf die Bewusstseinsbildung abzielt.

Bislang war mein Einsatz für das Radfahren als Vortragende und Konsultantin nicht gerade ein Honigschlecken. Mein Engagement hat mir zwar den schönen Spitznamen „Madame Bicycle“ eingebracht, ich habe aber nicht die Macht, die Dinge umgehend zu verändern, obwohl ich mir das wünsche würde. Es bestehen noch viele Zweifel unter den StadtplanerInnen über die Vorteile des Radfahrens, sogar bei einigen der speziell engagierten Verkehrsexperten. Für manche Beamte und Außenstehende ist es einfacher anzunehmen, dass das Problem bloß in zu schmalen Straßen besteht, auch wenn dieser begrenzte Straßenraum bereits heute von mehreren Nutzergruppen beansprucht wird. Nein, es geht doch vielmehr darum, sinnvoll für alle zu planen, Prioritäten zu setzen und die vorhandenen Ressourcen zu organisieren. In Kampala besteht Nachfrage nach Radfahren und Zufußgehen, und dies gilt für die meisten afrikanischen Städte. Für die Zukunft der Verkehrsplanung in Afrika ist das ein riesiger Vorteil.

Kulturschock und Enttäuschung in den Niederlanden

Dass die Straßen zu schmal wären, erinnert mich an meinen Aufenthalt in den Niederlanden, wo ich 13 Monate lang lebte und lernte, mit dem Rad zu fahren und mich dafür zu begeistern. Ich hoffe sehr, dass Kampala und andere afrikanische Städte nicht darauf warten werden, dass ihre BewohnerInnen, Planungsfachleute und Politiker in die Niederlande fliegen müssen, um das Radfahren schätzen zu lernen. Ich war ganz sprachlos, als ich die vielen Rad fahrenden Menschen sah – Jung und Alt, Männer und Frauen. Auch faszinierte mich das Vorhandensein von Radfahranlagen sogar auf sehr engen Straßen, von denen manche noch schmaler waren als die meisten Straßen in Kampala. Umgekehrt muss ich zugeben, dass ich später enttäuscht war, dass die Anzahl der RadfahrerInnen in den Niederlanden angesichts der vorhandenen infrastrukturellen und politischen Unterstützung nicht noch höher ist. Es ist kaum zu glauben, dass eine gut informierte und gebildete Bürgerschaft diese Chance nicht voll ausnützt. Auch hier mag es Entschuldigungen geben,

aber im Vergleich zu den Fahrbedingungen in Kampala muss ich sagen, dass die vorhandenen Möglichkeiten (die um viel Geld geschaffen wurden) einfach nicht ausgeschöpft werden. Ich rufe allen fahrradfreundlichen Staaten und Städten zu: Ihr sitzt auf einer Goldmine. Nutzt sie gut!

Man muss kein Bürgermeister sein

Bei der Velo-city Wien war es sehr erfreulich zu sehen, wie viel manche BürgermeisterInnen für ihre Städte tun. Aber all diese Städte haben naturgemäß unterschiedliche Systeme, und deshalb unterscheiden sich auch die Prioritäten der Stadtregierungen. Wir sollten uns jedenfalls nicht zurücklehnen und alle Arbeit an das Bürgermeisterbüro delegieren. Auch wir können

Wir haben den Vorteil, dass wir diese gigantischen und kostspieligen Fehler nicht gemacht haben. Wir können aus den Fehlern der „entwickelten Welt“ lernen.

große Veränderungen bewirken, wenn jeder mitmacht. Wir müssen bloß von der Bedeutung des Radfahrens überzeugt sein, Bescheid über die derzeitige Lage wissen und die richtigen Maßnahmen benennen. Wichtig ist auch, die richtigen EntscheidungsträgerInnen, die führenden Kräfte der Stadt und Organisationen zu identifizieren, diese mit den richtigen Fakten zu füttern und auch das Interesse der Medien zu wecken. Dies ist nicht nur wichtig, um die Anzahl der RadfahrerInnen weiter zu steigern, sondern auch, um die bereits Aktiven bei der Stange zu halten. Nur weil eine Stadt als fahrradfreundlich gilt, darf man sich der RadfahrerInnen nicht sicher sein! Die Menschen brauchen auch besondere Anreize und Innovationen, um dieses Niveau aufrechtzuerhalten. Das Radfahren ist wirklich etwas Besonderes, aber es muss sich harter Konkurrenz stellen, egal, ob es um Ressourcenzuteilung oder um Akzeptanz geht. Und deshalb ist es verwundbar – nicht nur auf der Straße, sondern auch in den Besprechungszimmern, wo Entscheidungen getroffen werden.

Ehrgeizig träumen und Fehler vermeiden

Aus einer afrikanischen Perspektive gesehen könnte man einwenden, dass meine Träume zu ehrgeizig seien und dass all dies für unsere Städte einfach nicht denkbar sei. Haben Sie je mit offenen Augen geträumt? Ich schon. Glücklicherweise werden manche Träume wahr, und da ist es gut, wenn sie schon von Anfang an ehrgeizig waren. Wenn man träumt, dann sollte man auch im Traum Ansprüche stellen. Dazu müssen wir unsere Träume austauschen, hart arbeiten und kooperieren, um unsere Ziele zu erreichen.

Es gibt das Argument, dass manche Afrikanerinnen und Afrikaner der Meinung seien, das Engagement für das Radfahren verkörpere eine koloniale Perspektive, dass die „entwickelte Welt“ „uns“ gar keine hübschen



Straßen mit Überführungen und Autobahnen quer durch unsere Städte gönne. Es ist leicht, diesem Gedanken zu verfallen. Die bisherige Geschwindigkeit wurde von der „entwickelten Welt“ vorgegeben – deshalb wollen ja auch alle dieses Modell nachahmen. Leider ist es nicht allgemein bekannt, dass die Konzentration auf den Infrastrukturausbau ein Fehler war, der weithin bedauert wird, und dass es sehr viel Geld kostet, die Auswirkungen dieser Maßnahmen (wie etwa die Erderwärmung) zu bekämpfen.

Machen wir die Velo-city wirklich global!

Schließlich ist es sehr wichtig, dass AfrikanerInnen (und insbesondere PolitikerInnen aus afrikanischen Städten) an Initiativen wie der Velo-city und anderen fahrradfreundlichen Aktivitäten von EntscheidungsträgerInnen aus der „entwickelten Welt“ beteiligt sind. Unser Status als Entwicklungsländer bringt hier den Vorteil mit sich, dass wir diese gigantischen und kostspieligen Fehler eben nicht gemacht haben. Wir können aus den Fehlern anderer lernen. Das Radfahren darf nicht nur in Europa gefördert werden, sondern muss überall auf der Welt Unterstützung finden. Wenn es für euch in Europa gut ist, dann ist es auch gut für mich in Afrika oder Asien und für euch, wenn ihr nach Afrika oder Asien kommt. Wir müssen einen globalen Ansatz verfolgen, um noch bessere Ergebnisse zu erzielen.

Unsere städtische Bevölkerung in Afrika ebenso wie unsere Gäste und die Städte der Zukunft haben ein Anrecht auf die vielen Vorteile, die das Radfahren mit sich bringt. Daher müssen wir etwas unternehmen, und glücklicherweise haben Kampala und Uganda schon den ersten Schritt getan. Vergessen wir nicht, dass auch die längste Reise mit einem einzigen Schritt beginnt. Und dies wird sicher nicht die längste Reise sein.

Und Sie, liebe Leserinnen und Leser aus den anderen Teilen der Welt – lassen Sie sich von Kampala inspirieren, noch mehr Rad zu fahren, härter zu arbeiten und enger zu kooperieren, um das Radfahren in Ihren Städten weiter zu fördern und zu intensivieren. 🚲

Text: Michael Szeiler

MEIN FAHRRAD HAT'S GEMÜTLICH!

Was der Wohnbau mit dem Fahrrad zu tun hat. Oder umgekehrt.

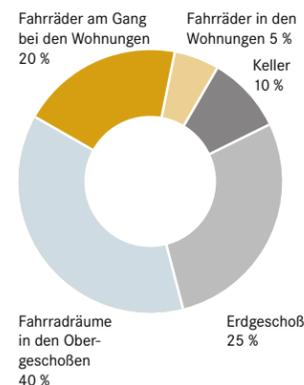
Christoph Chorgherr, grüner Politiker in Wien und begeisterter Radfahrer, spielte lange mit dem Gedanken, eine Wohnhausanlage für RadfahrerInnen zu errichten. Er ließ nicht locker und die Idee reifte zu einem konkreten Projekt heran: 2008 konnte er mit dem Wohnbauträger GESIBA die Bike City, ein Vorzeigeprojekt für fahrradfreundliches Wohnen, realisieren. Der Erfolg war so groß, dass 2012 gleich das nächste fahrradfreundliche Pilotprojekt gebaut wurde: die Bike & Swim.

Das Besondere an fahrradfreundlichen Wohnbauten ist das große und vielfältige Angebot an Fahrradstellplätzen. Für 99 Wohnungen gibt es in der Bike City mehr als 330 Fahrradstellplätze, die meisten davon in Fahrradräumen im Erdgeschoß und in den Obergeschoßen. Zusätzlich können die BewohnerInnen verschließbare Fahrradabteile im Keller mieten.

Radabstellplätze überall, wohin man schaut

Besucht man die Bike City, fallen einem sofort die extra großen Liftse, in denen die Fahrräder mit nach oben genommen werden können; in den 1,60 x 1,40 m großen Aufzug passen drei Räder und drei Personen. Deshalb sind auch die Radabstellplätze in den Obergeschoßen sehr beliebt: 60 % der BewohnerInnen stellen ihre Fahrräder dort ab. Ganz ohne Fahrräder

Wo parken die Fahrräder in der Bike City?

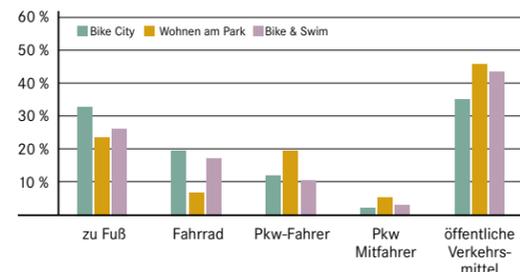


in der Wohnung oder am Balkon geht es aber auch in der Bike City nicht. Einige BewohnerInnen haben ihren Drahtesel am liebsten in den eigenen vier Wänden, besonders wenn es sich um wertvolle Räder handelt.

Die Bike City hat nicht nur viele und besonders gute Abstellanlagen für Fahrräder, sondern verfügt natürlich auch über Stellplätze für Autos. Für 99 Wohnungen gibt es allerdings nur 56 Pkw-Stellplätze in der Tiefgarage. Laut Wiener Bauordnung muss für jede Wohnung ein Pkw-Stellplatz errichtet werden. Bei der Bike City wurde hier auf gesetzlicher Basis eine Ausnahme gemacht. Auf einem der Stellplätze parkt übrigens ein Car-Sharing-Wagen.

Die geringere Anzahl an Pkw-Stellplätzen reduzierte die Baukosten und das ersparte Geld konnte für großzügige Gemeinschaftseinrichtungen verwendet werden. Die BewohnerInnen halten sich gern in den Gemeinschaftsräumen auf, der Kinderspielraum und der Jugendspielraum sind besonders stark frequentiert. Zusätzlich gibt es noch einen Gymnastikraum und eine Waschküche. Beliebt ist auch die regelmäßig ausgebuchte Bike City Sauna. Die Bike & Swim hat übrigens einen Pool am Dach sowie einen eigenen Wellness-Bereich.

Der Modal Split des Autos liegt bei der Bike City und bei der Bike & Swim unter 15 Prozent.



Wozu fahrradfreundliche Wohnbauten?

Wie sieht es nun mit dem Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen einer fahrradfreundlichen Wohnhausanlage aus? In einem Forschungsprojekt wurde die Mobilität der BewohnerInnen der Bike City, der Bike & Swim und der benachbarten herkömmlichen Wohnhausanlage ‚Wohnen am Park‘ verglichen. Der Autobesitz in den drei untersuchten Wohnhausbauten ist erstaunlich ähnlich, allerdings benutzen die BewohnerInnen fahrradfreundlicher Wohnbauten das Auto deutlich seltener. In der Bike City und der Bike & Swim liegt der Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, unter 15 % (Werktag, Personen von 18 bis 64 Jahren).

Auch Nichtradfahrer schwingen sich auf den Sattel

Besonders spannend ist ein Vergleich jener Personen, für die fahrradspezifische Aspekte bei der Auswahl der Wohnung nicht wichtig waren. Bei dieser Gruppe ist der Anteil der Fahrradwege der BewohnerInnen von Bike City und Bike & Swim drei bis vier Mal größer als bei den BewohnerInnen von ‚Wohnen am Park‘. Damit liegt die Schlussfolgerung nahe, dass gute Radabstellmöglichkeiten auch jene Menschen zum Radfahren anregen, für die Radfahren eigentlich keine große Bedeutung hat. Beim Projekt Bike & Swim benutzen 15 % der BewohnerInnen das Fahrrad nach dem Umzug wegen der besseren Radabstellmöglichkeiten häufiger. Neben der ‚Autofreien Mustersiedlung‘ in Wien-Floridsdorf sind die beiden Anlagen Bike City und Bike & Swim eine Erfolgsstory geworden und zeigen, wie gute Infrastruktur im Wohnhaus das Mobilitätsverhalten verändern kann.

Herausforderungen für Wien

Wien wird in den nächsten Jahren um mehr als 200.000 EinwohnerInnen wachsen – bei stagnierendem oder gar weiterhin sinkendem Motorisierungsgrad. Gute Lösungen für den flächen- und energie-sparenden Radverkehr sind in der Pipeline.

Eine besonders große Herausforderung in Wien ist das Nachrüsten von Fahrradstellplätzen in älteren Wohnhäusern. Förderungen der Stadt und des Umweltministeriums schaffen zwar finanzielle Anreize für Hausverwaltungen, auch nachträglich Fahrradabstellmöglichkeiten zu errichten. Das größte Problem ist aber, überhaupt den erforderlichen Platz dafür zu finden. Zusätzlich gibt es Bemühungen, leer stehende Geschäftslokale als Fahrradgaragen zu nutzen. Ein ungelöstes Problem ist jedoch immer noch die Finanzierung. Für einen warmen und trockenen Fahrradstellplatz ist die Zahlungsbereitschaft niedriger als für das Auto.

Seit der Änderung der Wiener Bauordnung ist bei neuen Wohnhausanlagen ein Fahrradstellplatz je 30 m² Wohnungsfläche zu errichten. Das sind etwa drei Fahrradstellplätze pro Wohnung und deckt den vorhandenen Bedarf. Bisher sind diese Radabstellplätze allerdings ganz unterschiedlich gestaltet, Qualitätskriterien fehlen und sollten gemeinsam mit Architekten ausgearbeitet werden. Die bisherigen Erfahrungen mit Sonderwohnformen wie Bike City und Bike & Swim werden in die neuen Stadtentwicklungsgebiete einfließen. Schließlich nimmt der Trend zum Rad nicht ab. ☀️

	Bike City	Bike & Swim	Wohnen am Park
Architekten	koeniglarch architekten	Laki architects	PPAG architects
Baujahr	2008	2012	2009
Adresse	Vorgartenstraße 130-132	Vorgartenstraße 127	Vorgartenstraße 122-128
Wohnungen	99	231	274
Pkw-Stellplätze/Wohnung	0.56	0.45	1.0



© Felix Bayer

Alle Fotos: © Michael Szeiler



Alle Fotos: © Meine Fahrradgarage

GARAGEN JETZT AUCH FÜR

DRAHT ESEL!

Text: Wencke Hertzsch & Herbert Bork

All jene, die im dicht bebauten Stadtgebiet wohnen, wissen, wie schwierig es ist, für sein Fahrrad einen geeigneten Parkplatz zu finden. Die Idee der Fahrradgaragen bringt Vorteile nicht nur für RadfahrerInnen, sondern für die ganze Nachbarschaft.

Wencke Hertzsch studierte Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin und ist als freiberufliche Stadtplanerin in Wien sowie als Universitätsassistentin am Department für Raumplanung an der TU Wien tätig. **Herbert Bork** schloss seine Ausbildung zum Raumplaner an der TU Wien ab und ist Mitarbeiter von stadtländ in Wien und Bregenz.

Empirische Daten deuten darauf hin, dass die Fahrradnutzung in dicht bevölkerten Stadtvierteln eher abnimmt, wenn es keine geeigneten Radabstellplätze gibt. Dem Radverkehr werden in Zukunft jedoch große Zuwächse vorausgesagt; die Errichtung von Radinfrastruktur – wie etwa sichere Abstellplätze für Fahrräder im Stadtraum – ist deshalb ganz wesentlich, um dieses Potenzial auszuschöpfen. Derzeit müssen viele Fahrräder auf der Straße und ohne Schutz gegen ungünstige Wetterbedingungen, Vandalismus oder Diebstahl abgestellt werden. Oft entscheiden sich RadfahrerInnen daher, das Rad in die Wohnung mitzunehmen oder es im Stiegenhaus abzustellen. Bei Letzterem sind Konflikte mit den NachbarInnen oder Hausverwaltungen oft unvermeidlich.

Nur wenige Gebäude in Wien verfügen über Fahrradgaragen; in Gründerzeitbauten¹ sind es noch weniger. Für Neubauten besteht noch immer keine gesetzliche Verpflichtung zur Bereitstellung von Fahrradgaragen. Zudem finden sich in den historischen Bezirken kaum Beispiele für integrierte Radgaragen, etwa infolge kreativer Interventionen im Stadtraum, neuer Formen der Stadtmöblierung, der Umnutzung von Leerständen oder innovativer Geschäftsmodelle. Dabei haben Fahrradgaragen positive Auswirkungen auf die umgebenden Viertel. Beim Parken und Abholen des Fahrrads finden informelle Interaktionen statt, was zu neuen zwischenmenschlichen Kontakten, größerer Nachbarschaftlichkeit und zu mehr Vertrauen zwischen lokalen BewohnerInnen führt.

Wie können also Fahrradparkplätze in historisch gewachsene Stadtviertel integriert werden? Welche architektonischen, sozialen und wirtschaftlichen Grundsätze sind dabei zu berücksichtigen? Das Forschungsprojekt „meineFahrradgarage“ analysierte diese Fragen mit dem Ziel, im Jahr 2013 ein Pilotprojekt umzusetzen, das 200 Parkmöglichkeiten an verschiedenen Orten vorsehen und den betrieblichen Ablauf für die nächsten fünf Jahre vorbereiten soll. Die Forschungsarbeit hatte folgende Schwerpunkte:

- » Stadtfunktions- und Sozialraumanalysen zur Bestimmung geeigneter Örtlichkeiten und Möglichkeiten für Fahrradgaragen;
- » KundInnenbefragungen zur Klärung des Bedarfs, der akzeptierten Höchstentfernung zur nächsten Garage, der Zahlungsbereitschaft sowie von Sonderwünschen;
- » die Analyse geeigneter Parkmöglichkeiten hinsichtlich Platzbedarf, Gestaltung und Kosten sowie die Analyse geeigneter Zugangssysteme;
- » eine Netzwerkanalyse zur Auswahl geeigneter Betreiber und unterstützender AkteurInnen;
- » eine Untersuchung verschiedener Betriebssysteme für die Entwicklung und Realisierung von Fahrradgaragen.

Die Analysen ergaben drei unterschiedliche Standortmöglichkeiten für Fahrradparkplätze: leer stehende Geschäftslokale, Kfz-Garagen und den öffentliche Raum. Dabei bringt natürlich jede Örtlichkeit ihre eigenen Herausforderungen mit sich.

¹ Ab 1850 und dem Vormärz bis etwa 1910 entwickelte sich die Kaiser- und Residenzstadt Wien aufgrund der Eingemeindung der Vorstädte und des Zuzugs von hunderttausenden Menschen vor allem aus Böhmen und Mähren allmählich zur fünftgrößten Metropole der Welt. Die Ringstraße ersetzte die alten Stadtmauern; Wohnbau und Spekulation florierten. Die Blockrandbebauung ist ein typisches Merkmal der Gründerzeit – meist wurden diese Häuser von privaten Wohnbauunternehmern errichtet und weisen normalerweise vier bis sechs Stockwerke mit reich geschmückten Fassaden auf.

Leer stehende Geschäftslokale

Leer stehende Geschäftsräume sind ein Problem der Wiener Wirtschaft – mit allen damit einhergehenden negativen Effekten. Diese Leerstände bieten jedoch auch großes Potenzial für die Nutzung als Fahrradgaragen. Zum einen gibt es sie fast überall. Zum anderen kann die Umwandlung zur Radgarage Teil des Revitalisierungs- und Aufwertungsprozesses im öffentlichen (Straßen-)Raum sein, das subjektive Sicherheitsempfinden steigern sowie Kommunikation und Teilhabe der BewohnerInnen fördern. Zum Beispiel wären ein Café, eine Bar oder eine Nachbarschafts-Radwerkstatt in einer solchen Garage denkbar. Neben diesen positiven Effekten spielen der hohe organisatorische Aufwand, hohe Mietzinse und Betriebskosten insbesondere in den inneren Stadtbezirken eine erschwerende Rolle für die Umsetzung. Es ist nicht unrealistisch, dass NutzerInnen der Garage monatlich mehr für ihren Radparkplatz zahlen müssen als für einen Kfz-Stellplatz.

Fahrräder in Kfz-Garagen

In der Stadt Wien gibt es auch Potenzial für die Umnutzung von Stellplätzen in Kfz-Garagen zu Fahrradparkplätzen. Zahlreiche durch die Gemeinde finanzierte und kostengünstige „Volksgaragen“ in den inneren Bezirken könnten dafür genutzt werden, zumal diese teilweise nicht hoch ausgelastet sind. Die Umnutzung von Kfz-Garagen für Fahrräder wäre also durchaus praktikabel. Betriebssystem, Büroinfrastruktur und Sicherheitseinrichtungen bestehen ja bereits. Dadurch sollte die Realisierung schnell und einfach erfolgen können.

Fahrräder im öffentlichen Raum

Zahlreiche Beispiele – von denen viele bei der Velo-city Konferenz in Wien präsentiert wurden – zeigen, dass Fahrradgaragen auch als multifunktionale Stadtmöblierung und als Designelement im öffentlichen Raum dienen können. Es wäre etwa möglich, Garagen mit Recyclingstellen, öffentlichen WC-Anlagen und sogar mit Kinderspielplätzen zu kombinieren. Außerdem wäre hier die Gemeinde Wien Eigentümerin der Radgaragen; damit könnten die Miet- und Betriebskosten niedrig gehalten werden.

Meine Fahrradgarage

Die Forschungsarbeit für „meineFahrradgarage“ wurde bereits abgeschlossen. Die ersten Garagen sollen noch 2013 umgesetzt werden. Naturgemäß ist es schwierig, ein Forschungsprojekt in ein Businessprojekt umzuwandeln. Die Arbeit mit den unterstützenden AkteurInnen, die Kosten-Nutzen-Analyse und betriebliche Aspekte stellen nach wie große Herausforderungen dar.

© Meine Fahrradgarage

ADELAIDE IST BEREIT

Velo-city Wien war eine tolle Konferenz und ein fantastischer Event! Mit großer Spannung und Begeisterung blickt Adelaide nun der Ausrichtung der wichtigsten internationalen Konferenz zum Thema Radverkehr von 27. bis 30. Mai 2014 entgegen. Was dürfen wir erwarten? Lesen Sie das Interview mit **Margaret Howard**, der Programmdirektorin der Adelaide Velo-city Global 2014, und **Peter Smith**, dem Vorsitzenden des Stadtrats von Adelaide.

Margaret, wie haben Sie die Zeit in Wien genutzt, um sich auf Ihre Velo-city Konferenz in Adelaide vorzubereiten?

Margaret Howard: Die Velo-city in Wien ermöglichte es uns, mit hunderten Delegierten, AusstellerInnen und RegierungsvertreterInnen zu sprechen. Wenn einige Ihrer Leser und Leserinnen an der Wiener Konferenz teilgenommen und den Expo-Stand der Stadt Adelaide besucht haben, dann gehören sie vielleicht zu den Personen, die sich an uns gewandt haben, um ihre Wünsche für das Konferenzprogramm nächstes Jahr in Adelaide zu deponieren. Wir werden unser Bestes tun, um diesen Erwartungen zu entsprechen.

Peter, was sind die wichtigsten Ziele, die Adelaide im Radverkehr erreichen möchte?

Peter Smith: Wir hoffen, dass Fachleute und Delegierte aus der ganzen Welt mit uns die besten Beispiele für die Entwicklung fahrradfreundlicher Städte diskutieren werden. Adelaide möchte ja nicht nur eine fahrradfreundliche Stadt sein, sondern die fahrradfreundlichste Stadt in Australien und der südlichen Hemisphäre überhaupt. Daher ist es für uns eine großartige Sache, als erste Stadt der südlichen Hemisphäre eine Konferenz der Reihe „Velo-city Global“ auszurichten. Und natürlich können wir allen TeilnehmerInnen versprechen, dass es Kängurus, Koalas und noch mehr von Jack Buckskins beeindruckenden Didgeridoo-Klängen und Gesang geben wird. Jack ist ein junger Mann vom Stamm der Kurna, jener Aborigines, denen traditionell das Land gehört, auf dem Adelaide gebaut wurde. Bei der Abschlusszeremonie in Wien gab er eine faszinierende Vorstellung, die vom Publikum begeistert aufgenommen wurde.

Wo wird die Konferenz stattfinden?

Peter Smith: Unsere Konferenz findet im Adelaide Convention Centre statt, einem Veranstaltungszentrum, das schon mit vielen Preisen ausgezeichnet wurde und international einen ausgezeichneten Ruf genießt. Der hervorragende Ruf des ACC beruht auf Top-Leistungen und dem stetigen Bemühen, das bereits hohe Niveau zu bewahren. Wir werden aber auch andere nahe gelegene Veranstaltungsorte sowie die



Kangaroo Island

Besuchen Sie die Website der Velo-city Adelaide unter www.velo-city2014.com. Sie können sich in die Mailingliste eintragen, uns auf Twitter folgen und mit uns auf Facebook Freundschaft schließen.

Stadt selbst zum Austragungsort machen. Außerdem planen wir ein fantastisches Konferenz-Dinner und eine Party an einem Überraschungsort, die es hoffentlich mit der Garden-Party in Wien aufnehmen kann. Wir aus Adelaide haben Wien sehr genossen.

Das Motto der Konferenz lautet „A Celebration of Cycling“. Das klingt sehr vielversprechend ...

Margaret Howard: Adelaide Velo-city Global 2014 wird viel mehr sein als bloß eine Konferenz. Wir planen eine Reihe von Events, Aktivitäten und Touren für die Fahrrad-Community vor, während und nach der Konferenz. Außerdem besteht die Möglichkeit, sich mit führenden Persönlichkeiten des Fahrradsektors, PolitikerInnen und Radlobby-Organisationen aus ganz Australien auszutauschen, die alle gerne dazulernen wollen. Ganz besonders freuen wir uns auf unsere französischen KollegInnen aus Nantes, von denen die Velo-city 2015 ausgerichtet wird, und wollen mit ihnen zusammenarbeiten, um eine unvergessliche Abschluss- und Übergabezeremonie zu gestalten. Die Themen für Adelaide Velo-city Global können auf unserer Website www.velo-city2014.com nachgelesen werden.

„Adelaide möchte die fahrradfreundlichste Stadt in Australien und der südlichen Hemisphäre überhaupt sein.“

Was sollte diejenigen unserer Leser und Leserinnen, die noch nie in Adelaide oder Australien waren, motivieren, an der Konferenz teilzunehmen?

Peter Smith: Adelaide ist das Tor zu anderen wunderbaren Destinationen in Südaustralien, etwa zu den Weinregionen Adelaide Hills, Barossa Valley, McLaren Vale und Clare, den atemberaubenden Flinders Ranges und der unberührten Insel Kangaroo Island, die zu mehr als einem Drittel als Landschaftsschutzgebiet und Nationalpark ausgewiesen ist und fünf wichtige Schutzgebiete umfasst. Kangaroo Island ist wirklich ein besonderer Ort. In Adelaide kann man auch in mehr als 700 Restaurants, Cafés und Pubs Speisen aus der ganzen Welt probieren sowie den bekannten Adelaide Central Market besuchen, der unsere lokalen Produkte in einem kosmopolitischen und freundlichen Ambiente präsentiert. Sie können über den North Terrace Boulevard schlendern und unsere zahlreichen Kunstgalerien und Museen besuchen, oder Sie schauen bei Wang Wang und Funi, den Großen Pandas im Zoo von



Adelaide, vorbei. Sie sollten zur Konferenz kommen, aber jedenfalls noch etwas länger bei uns bleiben, um uns, unsere Kultur und unser schönes Land besser kennenzulernen ...

Margaret Howard: ... und Adelaide lässt sich ganz einfach zu Fuß oder mit dem Fahrrad erkunden. In der Stadt finden sich einige der besten Beispiele für historische Architektur im ganzen Land, schön angelegte Parks und Plätze, großartige kulturelle Sammlungen und spannende Kunst im öffentlichen Raum. Adelaide wurde erst kürzlich zur lebenswertesten Stadt Australiens gewählt. In Adelaide wie auch in ganz Südaustralien gibt es lange Sommer, hinreißende Strände und preisgekrönte Weine, Events und Festivals.

Aber es ist so weit entfernt ...

Margaret Howard: (lächelt) ... nun ja, es ist ja bloß die Dauer eines Flugs. Das ist auch nicht viel länger als eine Zugfahrt von Kopenhagen oder London nach Wien. Australier reisen gerne und viel und nutzen oft die Möglichkeiten direkter Flüge von Adelaide und anderen wichtigen Städten Australiens nach Asien, um einen Kurzaufenthalt und andere Kulturen zu genießen. Außerdem ist Adelaide an das nationale Netz von Langstreckenbussen und -zügen angeschlossen, darunter auch an den Transkontinentalzug „The Ghan“, der durch unser Red Centre nach Darwin und zur Arafurasee führt.

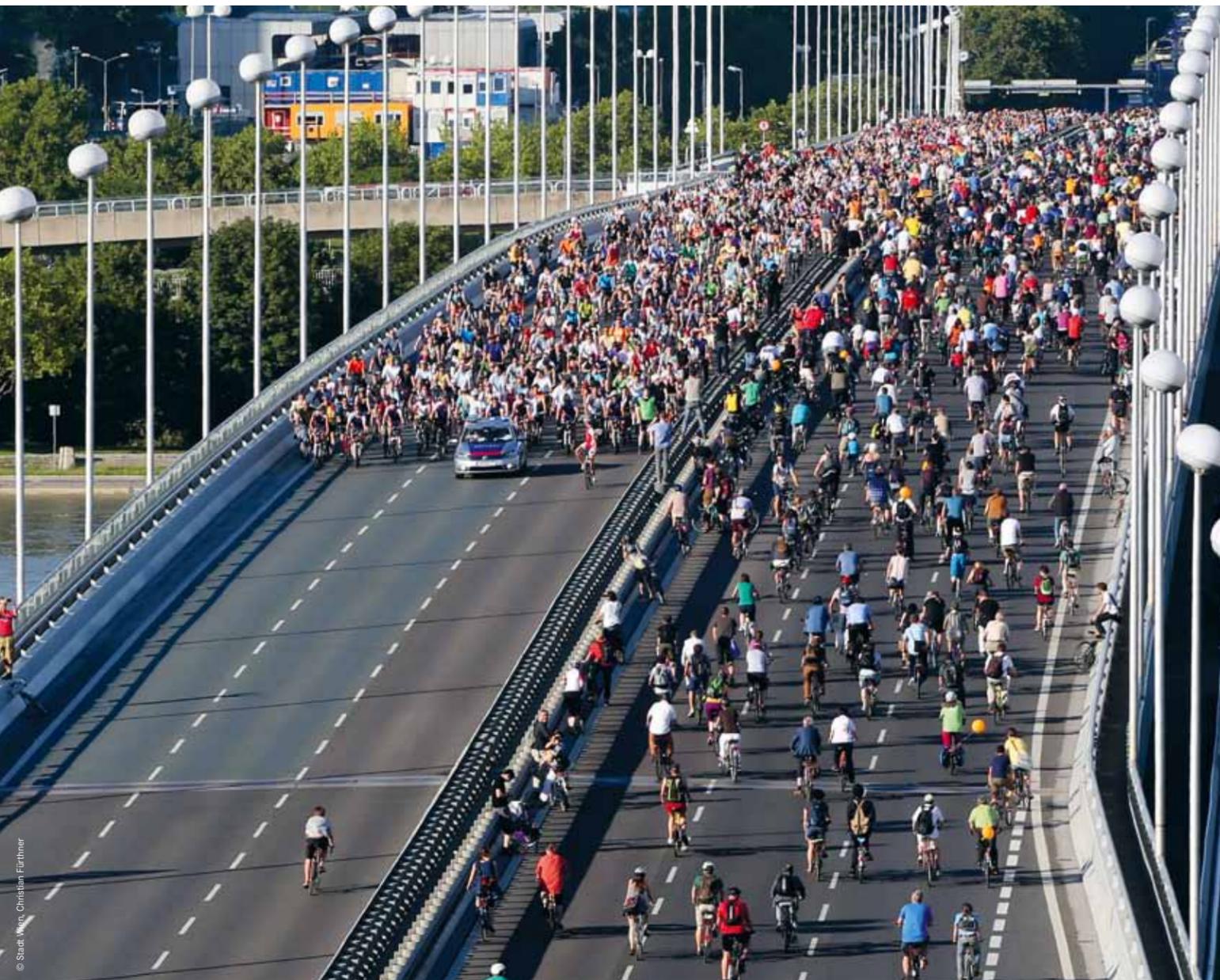
Und wie kann man mitmachen?

Margaret Howard: Wir sind ganz Ohr, wenn Sie eine Geschichte zu erzählen haben, uns Ihre Forschungsergebnisse mitteilen oder eine innovative Idee kommunizieren wollen. Die Vortragenden werden im Dezember kontaktiert. Das Konferenzprogramm wird in den nächsten Monaten veröffentlicht. Am besten, Sie treten auch mit uns in Kontakt, wenn Sie interessante Produkte, Technologien oder Angebote zum Fahrradtourismus haben, die Sie bewerben wollen. Der letzte Frühbuchertermin für Aussteller ist der 27. Jänner 2014. Australien bietet große Expansionschancen für Ihr Unternehmen ... Und wenn Sie bloß an einer tollen Konferenz teilnehmen wollen, sollten Sie die Frühbucherpreise nutzen.

Vielen Dank, Marg und Peter, Adelaide macht uns neugierig! Bis zum nächsten Jahr also! 🌞



Jack Buckskin bei der Schlusszeremonie in Wien



FAHRRADSPASS FÜR ALLE: WIENER RADWOCHE

Text: Ulla Thamm

Wien radelt flott in die Zukunft – das Jahr 2013 steht in der österreichischen Hauptstadt ganz im Zeichen des Radfahrens. Die Velo-city Konferenz 2013 fand während der Wiener Radwoche statt – dem absoluten Höhepunkt des Wiener Radjahres. Die TeilnehmerInnen der Konferenz ebenso wie Wiens Bevölkerung freuten sich über ein vielfältiges, informatives und spannendes Rahmenprogramm mit zahlreichen Events. Mit mehr als 4.000 Personen war der RadCorso die größte jemals an einem Wochentag abgehaltene Parade dieser Art in Wien!

Die Radwoche lenkte die Aufmerksamkeit der ganzen Stadt auf das Radfahren und die Velo-city Konferenz. Während die Fachleute im Rathaus tagten, genossen die Wiener und Wienerinnen Attraktionen vor dem Gebäude. Die Radarena vor dem Rathaus lockte mit Informationsständen, Gelegenheiten zu sportlicher Betätigung, Workshops, Servicestellen und Radwettbewerben. Die Woche begann „very british“ mit einem Tweed Ride und dem Fahrrad-Picknick in der Freudenau.

Nach einer eleganten Fahrt durch Wien wurde der Awesome Bike Award verliehen. TeilnehmerInnen

Dienstagabend den Hintergrund für die Fahrradmodenschau VeloStyle. Nationale und internationale DesignerInnen zeigten bunte Entwürfe, die nicht nur schick, sondern auch praktisch fürs Radfahren sind. Der „Sound of Cycling“ begeisterte mit einem Fahrradklingel-Konzert alle Anwesenden. Mehr als 1.000 BesucherInnen nahmen an diesem extravaganen Mode- und Soundevent teil.

Das Museum für angewandte Kunst eröffnete die Ausstellung „Tour du Monde“ mit Exponaten aus Michael Embachers umwerfender historischer Fahrradsammlung. Radbegeisterte Kinofans zog es zu den Fahrrad-Filmnächten im Sigmund-Freud-Park. An den lauen Sommerabenden fanden Zuspätkommende kaum mehr freie Plätze – ein idealer Rahmen zur Entspannung nach der Velo-city Konferenz.

Die ereignisreiche Woche endete mit dem Wiener RADhaus Bike Polo Masters-Turnier und einem Fahrrad-Familienausflug zur Seestadt in Aspern. Die Wiener Radwoche war ein großer Erfolg und konnte mit ihren zahlreichen Veranstaltungen viele positive Reaktionen seitens der KonferenzteilnehmerInnen verbuchen. Wien ist eindeutig unterwegs auf dem Weg zur „Cycling



aller Altersgruppen tummelten sich bei herrlichem Sonnenschein an der Trabrennbahn, verzehrten Weißwürste und fieberten beim Brompton-Rennen mit. Der nächtliche Karlsplatz bot am Montag- und

City“. Die Wiener Radwoche verlieh dem Radfahren in der Stadt ein klares, unübersehbares Profil und motivierte sicher auch einige Nicht-RadlerInnen, sich auf den Sattel zu schwingen. 



BIKE YOGA

Beim Warten an einer Kreuzung während der Rotlichtphase begann **Marianne Eberl**, eine der ersten Lastenradbotinnen in Wien, ihre Muskeln zu dehnen und auf ihrem Fahrrad zu balancieren – Bike Yoga erlebte seine Wiener Geburtsstunde.

Viele Menschen fahren täglich mit dem Rad und bauen so spezifische Muskulatur auf. Dehnübungen sind notwendig, damit sich die Muskeln entwickeln und flexibel bleiben. Warum dies nicht auf dem Fahrrad versuchen? Marianne Eberl empfiehlt: „Nützt doch die Zeit auf dem Rad vor der roten Ampel und dehnt eure Beinmuskeln, anstatt euch bloß zu langweilen. Oder nehmt euch ein paar Minuten Zeit für Dehnübungen nach der Fahrt.“ Die Ergebnisse sind verbessertes Wohlbefinden und Körperbewusstsein. Zahlreiche Velo-city KonferenzbesucherInnen nahmen mit großer Begeisterung an Mariannes frühmorgendlichen Bike-Yoga-Stunden teil. www.bikeyoga.blogspot.at



WIE SIE IHREN NEUEN RADPARTNER FINDEN

1. Zu welchem Bild fühlen Sie sich am stärksten hingezogen?



2. Sie sind auf dem Weg zu einer wichtigen Besprechung. Ein SUV parkt auf Ihrem Radweg. Wie reagieren Sie?

- a. Sie nehmen Ihren Schlüssel aus der Tasche und zerkratzen damit die Autotür.
- b. Sie steigen vom Fahrrad ab und verwickeln den Autobesitzer in eine Diskussion über Verkehrsregeln, an die er sich noch lange erinnern wird.
- c. Sie fahren einfach an dem Wagen vorbei.

3. Die Felge Ihres Fahrrads ist kaputt. Was tun Sie?

- a. Sie schultern es, tragen es nach Hause. Dort haben Sie ja acht andere Fahrräder zur Auswahl.
- b. Sie reparieren das Rad, so wie Sie es immer tun.
- c. Sie besuchen die nächste Fahrradwerkstatt und lassen die Felge erneuern.

4. Sie haben an der Velo-city Konferenz in Wien teilgenommen. Was hat Ihnen am besten gefallen?

- a. Die Bike-Yoga-Stunden in der Früh
- b. Die Plenarvorträge
- c. Die Gartenparty und das Gala-Dinner

5. Ihr Job ist es, den Fahrradverkehr in Ihrer Stadt zu fördern und zu unterstützen. Warum eigentlich?

- a. Frag nicht, radel einfach!
- b. Fahrradfahren verringert negative Umweltwirkungen und ist gesund. Insgesamt fördert Radfahren die Wirtschaft.
- c. Weil das Fahrrad DIE Lösung für die schwierigsten Probleme auf dieser Welt sein kann.

6. Ihre nächsten Ferien verbringen Sie in

- a. London, England
- b. Adelaide, Australien
- c. der Toskana, Italien

7. Welches Fahrrad gefällt Ihnen am besten?



Ergebnis: Zählen Sie die Antworten jeweils für a, b und c zusammen.

A – Sie wollen Revolution!

Kein Hindernis kann Sie stoppen, wenn Sie durch die Stadt radeln und Ihr Ziel erreichen wollen. Sie sind ein schneller und brillanter Fahrer. Sie suchen einen Partner, der gemeinsam mit Ihnen bei der Critical Mass in der ersten Reihe fährt. Natürlich kennen Sie alle gefährlichen Fahrradrouten in der Stadt und wissen genau, wie man diese am besten abschafft. Egal, wie das Wetter ist, Sie steigen aufs Rad. Nicht einmal der eisigste Sturm hält Sie vom Radfahren ab. Die Ice Riders wären glücklich, Sie in ihrem Team zu haben. Ihren Fahrradpartner finden Sie hier:

*SkirtBike: www.skirtbike.ro
Adopt a Dangerous Bicycle Lane: www.optar.ro
Ice Riders: www.uwsabikelab.ca*

B – Sie sind 100-prozentig autonom!

Sie wissen genau, was Sie wollen. Unabhängigkeit und Individualität sind Ihnen sehr wichtig. Ihr Leben besteht aus viel Arbeit und hohem Energieeinsatz – vergessen Sie nicht, die Sonnenseite Ihres Fahrradlebens zu genießen. Entspannen Sie sich, während Sie in der Selbsthilfe-Werkstatt um die Ecke Ihr Fahrrad reparieren. Verbringen Sie Ihre Abende beim Cycle Cinema Club. Packen Sie Ihr Lastenrad mit Popcorn und Getränken voll. Wenn Sie eine/n Co-RadlerIn suchen, dann am besten hier:

*Bike Kitchen: www.bikekitchen.net
DIY Cycle Cinema Club: www.cyclecinemaclub.at
Tel-O-Porter: www.udirimon.com*

C – Sie sind romantisch!

Sie sind ein wahrhaft romantischer Träumer! Sie lieben es, mit dem Fahrrad durch die Landschaft zu gleiten, und versuchen dabei Ihren Traumpartner zu finden. Sie mögen Gedichte, Blumen, Sonnenuntergänge. Immer wenn Sie auf Ihrem Fahrrad unterwegs sind, haben Sie ein Lächeln im Gesicht. Sonntags ziehen Sie gerne wunderschöne Kleider an und treffen Ihre FreundInnen von Frocks On Bikes. Ihr Karma ist absolut ausgeglichen. Ihren Fahrradpartner finden Sie sehr wahrscheinlich hier:

*Borracce di Poesia: www.borraccedipoesia.it
Frocks on Bikes: www.frocksorbikes.wordpress.com
God Cykel Karma: www.vimeo.com/28240374*



Die portugiesische Radfahrkultur ist vermutlich eine der am wenigsten entwickelten in ganz Europa. Radfahrverbände und Gemeinden versuchen Bike Sharing zu fördern, aber am Ende von Planungsprojekten zeigt sich immer, dass nicht genug Geld vorhanden ist, um ein größeres System aufzubauen. Daher war die Velo-city in Wien eine wunderbare Chance zur Vernetzung mit Gleichgesinnten.

Catarina Miguel
BikeEmotion, Portugal



Die Velo-city 2013 bot eine tolle Gelegenheit, um Best Practices aus der ganzen Welt kennenzulernen. Aus den Vorträgen haben wir erfahren, wie Städte wie zum Beispiel Wien das Radfahren fördern. Wir werden versuchen, diese Projekte in unserem Land umzusetzen.

Ademola Lawal
Assistant Corps Marshal,
Federal Road Safety Corps,
Nigeria



Ich verlasse Wien hoch motiviert und inspiriert von der guten Atmosphäre. Meine Aufmerksamkeit galt vor allem Marketingideen, Kampagnen und der Imagebildung für „Urban Cycling“. Ich habe eine Menge dazugelernt!

Andreea Toader
SkirtBike, Rumänien



Das Programm bot zahlreiche hoch qualifizierte Vortragende. Ich wünschte, wir könnten alle Kräfte der Velo-city bündeln. Das würde eine tolle Kampagne abgeben! Wien hat mir mit seiner schönen Umgebung und den vielen Veranstaltungsorten für die Side Events als Konferenzstadt sehr gut gefallen.

Benedicte Swennen
Projektmanagerin bei Bond
Beter Leefmilieu, Belgien



Ich bin begeistert von der Gastfreundschaft der ÖsterreicherInnen. Auch habe ich einen Respekt vor der Programmdirektorin. Sie hat mit den vielen Podiumsdiskussionen und Vortragenden fantastische Arbeit geleistet. Viele Projekte vermittelten die Botschaft, dass Emotionen sehr wichtig sind – dem kann ich nur zustimmen. Radfahren sollte mit Spaß, Emotion und positiven Botschaften assoziiert werden. Außerdem müssen wir über das freundschaftliche Miteinander von RadfahrerInnen, AutofahrerInnen und FußgängerInnen sprechen.

Andrzej Piotrowicz
Generalsekretär der
Polnischen Union für
Aktive Mobilität, Polen

SCHADE, DASS ICH MICH NICHT KLONEN KONNTE

Die Journalistin **Eva Zelechowski** sprach mit einigen KonferenzbesucherInnen

Es ist noch immer eine große Herausforderung, in meiner Heimatstadt Changwon in Korea mit dem Rad zu fahren, vor allem wegen der Verkehrssituation. Die Vorträge zum Thema Stadtplanung waren wirklich eine Inspiration für mich.

Jo Mi Sun
Changwon, Korea



Das Programm der Velo-city 2013 war von hoher Qualität. Mir gefielen besonders die interaktiven Veranstaltungen, wo man Fragen stellen und Ideen austauschen konnte. Meine Erwartung, etwas von den Vortragenden zu lernen, wurde voll erfüllt. Ich glaube auch, dass man die Gefühle ansprechen muss, wenn man die Menschen aufs Rad bringen will.

Samir Bendida
Cyclodeo, Niederlande



Mit 1.400 TeilnehmerInnen war die Velo-city 2013 in Wien die bislang größte aller Velo-city Konferenzen. Für mich selbst war der RadCorso der absolute Höhepunkt. Das Motto „The Sound of Cycling“ passt perfekt zu dieser Stadt. Bei der nächsten Velo-city 2014 in Adelaide möchte ich gerne den europäischen Standpunkt vermitteln – dass das Radfahren in der Stadt eine Alternative zum Auto ist.

Ceri Wooldgrove
European Cyclists'
Federation, Belgien



Schade, dass ich mich nicht klonen konnte – dann hätte ich an allen Vorträgen teilnehmen können. Das Programm war sehr inspirierend, und ich dachte oft an die Dinge, die ich von hier nach Hause mitnehmen kann. Ich glaube, Rumänien ist das nächste Land auf der Liste, das eine gute Radfahrkultur aufbauen wird.

Ariel Constantinof
Tribule – The Tribe,
Bukarest, Rumänien



Für mich war der Überblick über die unterschiedlichen Visionen aus allen Teilen der Welt der vielleicht interessanteste Teil dieser Konferenz. Das Programm bot enorme Vielfalt. Wie bringt man mehr Menschen aufs Rad? Ich glaube, wir brauchen eine Art „Fahrrad-Koalition“, die Radfahren und Stadtplanung verbindet.

Nadine Gomez
Filmemacherin, Kanada



DIE WIENER VELO-CITY 2013

EIN RÜCKBLICK

Als wir im Frühling 2011 nach Bayern fuhren, um mit den KollegInnen in München gemeinsam zu überlegen, wie wir die Velo-city nach Wien bringen könnten, hätten wir niemals gedacht, dass die Wiener Konferenz die größte Velo-city aller Zeiten werden würde. Die VertreterInnen der Münchner Stadtverwaltung machten uns schnell klar, dass die Planung einer Veranstaltung dieser Art kein Spaziergang werden würde, denn die Velo-city sei ja nicht irgendeine Konferenz. Münchens Vizebürgermeister Hep Monatzeder spricht auch heute noch davon, dass die Konferenz 2007 in München starke Effekte auf die Verkehrspolitik seiner Stadt hatte, kurz- wie langfristig (siehe Interview auf Seite 14). Wien sollte also die Vorteile einer derartigen Konferenz nutzen – als Baustein zur Erreichung des verkehrspolitischen Ziels, den Modal Split im Radverkehr bis 2015 zu verdoppeln. Die Chance, zahlreiche FahrradexpertInnen und andere kreative Köpfe zurate zu ziehen, hat die Stadt also genutzt. Bislang haben wir wertvolles Feedback und Fachwissen von den internationalen

Fachleuten erhalten – nicht nur zur Organisation dieser Konferenz, sondern auch zur Frage, wie Radinfrastruktur, Stadtplanung und Werbekampagnen für den Radverkehr zu verbessern seien. Die Stadt Wien wird gewiss noch eine lange Zeit von den Erfahrungen der Konferenz profitieren. Der Grundsatzbeschluss „Radfahren in Wien“ und die „Strategischen Überlegungen zum Radverkehr in Wien – Learning from Velo-city 2013“ zählen zu den ersten Ergebnissen.



Alle Fotos: © Stadt Wien, Philipp Forstner



Was konnten die TeilnehmerInnen also konkret von der Velo-city Konferenz mitnehmen? Ein Auszug.

1. Bei der Planung sollten wir nie das verkehrspolitische Ziel aus den Augen verlieren und auch akzeptieren, dass ehrgeizige Ziele Kontroversen hervorrufen können.
2. Das Radfahren steht nicht für sich alleine. In einem größeren politischen Kontext fördert es die Wirtschaft, ist gut für Klima und Umwelt und trägt wesentlich zur Verbesserung der Lebensqualität bei.
3. Aktive Mobilität wird immer wichtiger. Warum sollten also finanzielle Mittel nicht an die Verkehrsmittelwahl geknüpft werden? Wenn der Radverkehr 6 % des Modal Split ausmacht, könnten ihm auch 6 % der Verkehrsausgaben zugewiesen werden.
4. Gute Beispiele aus anderen Städten sind hilfreich; sie gedankenlos zu kopieren allerdings weniger.
5. Pilotprojekte im Radverkehr sind der Schlüssel für die Umsetzung von Vorschlägen und Gestaltungsideen.
6. Das „Feindbild Auto“ ist nicht hilfreich. Jedes Verkehrsmittel hat seine Berechtigung. Eine ausgewogene Balance der Verkehrsarten hat Vorteile für alle VerkehrsteilnehmerInnen.
7. Tempo 30 im Stadtgebiet fördert nicht nur das Radfahren in der Stadt, sondern vor allem auch die städtische Lebensqualität. Ausnahmen für bestimmte Hauptverkehrsstraßen sind sinnvoll, obwohl auch hier im Stadtgebiet maximal Tempo 50 gelten sollte.
8. Das Radfahren gegen die Einbahn funktioniert und ist sicher.
9. Dem Radverkehr und dem öffentlichen Verkehr kommen in Zukunft immer mehr Bedeutung zu. Allianzen und Kooperationen sind also ganz entscheidend; ein einfaches Beispiel sind Smart Cards für alle Verkehrsarten und -dienste.
10. Stellplatzverordnungen. Statt einer Mindestanzahl von Pkw-Stellplätzen sollten Maximallimits für Pkw-Stellplätze und Mindestzahlen für Radabstellplätze eingeführt werden.
11. Das Design der Rad-Infrastruktur ist ganz wesentlich für das Verkehrsverhalten aller VerkehrsteilnehmerInnen. Eine konsequente, weitgehend flächendeckende Radinfrastruktur und verkehrsberuhigte Bereiche machen das Radfahren zu einer normalen und alltäglichen Fortbewegungsart.
12. Shared Space unterstützt den Aktivverkehr. Unterschiedliche Bodenmaterialien und Gestaltungselemente verdeutlichen Fahrspuren für Kfz und Radfahrende, Trennelemente sollten vermieden werden.
13. Schätzungen zufolge könnten 20 % bis 50 % der Gütertransporte in der Stadt problemlos und schnell mit dem Fahrrad erledigt werden. Dieses Potenzial ist also groß!
14. Öffentlichkeitsbeteiligung wird immer wichtiger. Werbekampagnen alleine sind nicht genug.
15. Radfahrkurse sind entscheidend, besonders in Schulen und Gemeinden.
16. Radfahren ist verbunden mit Freiheit und Lebensqualität. Besonders wichtig ist dieser Aspekt in Entwicklungsländern und postkommunistischen Staaten, wo der Autobesitz zum Maß aller Dinge geworden ist.
17. Partnerschaften mit anderen Städten können helfen, lokale Hindernisse zu überwinden.
18. Die Zusammenfassung der Agenden zu Fuß gehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr in einem gemeinsamen Ressort unterstützt den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.
19. Städte werden im Laufe ihrer Entwicklung vom Verkehr „geformt“. Die erste Phase des Städtebaus war durch den Fußverkehr geprägt, die zweite große Phase durch den motorisierten Verkehr. Heute sind Städte bereit, den Radverkehr als neuen Gestalter anzunehmen. Ehrgeizige Ziele können daher nur gut und richtig sein.

Andrea Weninger
Velo-city Programmdirektorin

Joshua Grigsby
Stadtplaner



Hauptsponsoren



Unterstützer



Co-Sponsoren



Kooperationspartner



Team



THE SOUND OF CYCLING. URBAN CYCLING CULTURES. VELO-CITY VIENNA 2013 KONFERENZMAGAZIN

Impressum

Herausgeber:

Wolfgang Dvorak
Konferenzbüro Velo-city Wien 2013
Stadt Wien, 1082 Wien, www.wien.gv.at

Chefredaktion:

Andrea Weninger
Rosinak & Partner ZT GmbH
1050 Wien, www.rosinak.at

AutorInnen des Velo-city Konferenzmagazins:

Joshua Grigsby, Ulla Thamm, Andrea Weninger

Produktionsabwicklung:

Elisabeth Della Lucia
DMV – della lucia medien & verlags GmbH
1010 Wien, www.dmv-immobilien.at

Gestaltung:

Bernhard Kerbl, Andreas Hösch
Graphische Gestaltung im Erdgeschoss GmbH
1070 Wien, www.erdgeschoss.at

Coverfoto:

Mobilitätsagentur Wien, Wolfgang Zajc

Übersetzungen:

Sigrid Szabó, Joshua Grigsby

Lektorat deutsch / englisch:

Paul Zöchbauer / Joshua Grigsby

Druck:

SAMSON DRUCK Ges.m.b.H.

5581 St. Margarethen

ISBN:

978-3-902576-78-1

AutorInnen und InterviewpartnerInnen:

Julian Baker, Frauke Behrendt, Christina Bellis, Samir Bendida, Adam Bodor, Herbert Bork, Ine Bosmans, Wim Bot, Shannon Bufton, Nick Cavill, Mikael Colville-Andersen, Ariel Constantino, Christine Dériaz, Nektar Duma, Sjors van Duren, Wolfgang Dvorak, Marianne Eberl, Bernhard Ensink, Marjan Frederix, Bas de Geus, Nadine Gomez, Joshua Grigsby, Alec Hager, Martin Held, Wencke Hertzsch, Koike Hirotaka, Sidsel Birk Hjuler, Dave Horton, Margaret Howard, Marie Kåstrup, Thomas Krag, Ademola Lawal, Maciej Lisicki, Florian

Lorenz, Philip Loy, Florian Mathys, Michael Meschik, Catarina Miguel, Jo Mi Sun, Hep Monatzeder, Manfred Neun, Amanda Ngabirano, Claudia Nutz, Timothy Papandreou, John Parkin, Ana Pereira, Andrzej Piotrowicz, Francesca Racioppi, Remco Ruiten, Harry Rutter, Ulric Schollaert, Christian Schweizer, Peter Smith, Michael Soltsnev, Benedicte Swennen, Michael Szeiler, Martijn teLintelo, Robert Thaler, Ulla Thamm, Herbert Tiemens, Andreea Toader, Niels Tørsløv, Jaap Valkema, Maria Vassilakou, Sandra Wegener, Andrea Weninger, Ceri Woolsgrove, Eva Zelechowski, Liman Zhao

Unser Dank gilt

der European Cyclists' Federation (ECF), der Mobilitätsagentur Wien, dem Wiener Velo-city Team Wolfgang Dvorak, Christoph Schuster, Michael Draxler, Tatijan Vukasinovic, Sarah Pirklbauer, Wolfgang Gerlich, Anne Sulzberger, Florian Lorenz, Martin Friedl, Chris Temper und Michael Szeiler, der Münchner Stadtverwaltung für ihre Beratung, insbesondere Bernadette-Julia Felsch, Michael Embacher, Tatjana Elssenwenger und allen UnterstützerInnen, SponsorInnen und KooperationspartnerInnen der Velo-city Konferenz. Besonderer Dank gilt auch allen AutorInnen, deren Beiträge wir aus Platzgründen nicht veröffentlichen konnten, sowie den 1.400 KonferenzteilnehmerInnen und all jenen, die einander gegenseitig unterstützen und kontinuierlich einen Beitrag dazu leisten, Wien zu einer Radfahrerstadt zu machen.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Aufnahme in elektronische Datenbanken sowie sonstige Vervielfältigungen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers.

Die in diesem Magazin veröffentlichten Artikel geben die Meinung der Autorinnen und Autoren wieder und repräsentieren nicht notwendigerweise die Meinung des Herausgebers/der Stadt Wien.

© Stadt Wien

Freude erfahren.



Die größte Erfindung der Menschheit.



FAHR RAD