



FreshBrains helfen Einsteigerkommunen in den Sattel

LEITFADEN - DER WEG ZUM EIGENEN RAD-AKTIONSPLAN



IN EINER MINUTE: WAS IST EIN RAD-AKTIONSPLAN?

Ein Rad-Aktionsplan ist ein kompaktes, individuell-gestaltetes Programm, das neue Entwicklungsziele für die eigene Radverkehrsförderung aufzeigt. Der Aufbau eines Rad-Aktionsplanes lohnt sich, um Ideen zu finden oder um der Radverkehrsförderung in der eigenen Stadt neue Impulse zu geben. Der Leitfaden richtet sich an alle interessierten Personen im Allgemeinen und an Städte mit einem niedrigen Radverkehrsanteil im Speziellen. In der vorliegenden Publikation wird erklärt, wie ein eigener Rad-Aktionsplan erstellt werden kann. Gezeigt werden außerdem zahlreiche Praxisbeispiele zu Rad-Aktionsplänen aus dem Forschungsprojekt „FreshBrains“.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



büro thiemann-linden
STADT & MOBILITÄT

Bearbeitung: SVPT Bergische Universität Wuppertal

Veröffentlichung: 01/2018



Das Forschungsvorhaben „FreshBrains“ wurde von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach, Leiter des Lehr- und Forschungsgebietes Straßenverkehrsplanung und -technik (SVPT), durchgeführt. Kooperationspartner waren die niederländische „Breda University of Applied Sciences“ und das „büro thiemann-linden Stadt & Mobilität“. Das Projekt wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes gefördert.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einstieg in das Thema	6
3. Entwicklungsziele setzen	16
4. Eigene Ideen zusammentragen und zu einem Rad-Aktionsplan verdichten	20
5. Beispiele für Rad-Aktionspläne aus dem Projekt „FreshBrains“	22
6. Was lernen Einsteigerstädte aus den vier FreshBrains Rad-Aktionsplänen?	26
7. Weiterführende Informationen	36
8. Literaturhinweise	38
9. Impressum	39

STAU
Alternative



VORWORT

Das Fahrrad ist eine Erfolgsgeschichte und eine Jahrhundertfindung, die sich auf der ganzen Welt verbreitet hat. 200 Jahre nach der Erfindung des Laufrades von Karl von Drais im Jahr 1817 gibt es heute mehr als 70 Mio. Fahrräder in Deutschland. Gemessen an der Verfügbarkeit ist die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer des Verkehrsmittels vergleichsweise gering. Der Anteil des Fahrrads an den täglich zurückgelegten Wegen in Deutschland lag in den letzten 40 Jahren konstant bei ca. 10% [1].

Dennoch ist der Radverkehr in Deutschland auf kommunaler Ebene ein wichtiger und wachsender Teil des Verkehrs geworden. In einigen Städten wurden durch eine strategische Förderung des Radverkehrs große Sprünge im Radverkehrsanteil gemacht: Der Anteil in München stieg zwischen den Jahren 2002 und 2011 von 10% auf 17% an. Im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ (NRVP) wird bis 2020 bundesweit ein mögliches Steigerungspotenzial des Radverkehrsanteils von 10% auf 15% gesehen [2]. Hier stellt sich die Frage, wie diese Steigerung erreicht werden kann.

Festzuhalten ist, dass die Kommunen dabei eine sehr wichtige Rolle spielen werden: Die meisten Radkilometer werden schließlich innerhalb von Kommunen zurückgelegt. Deshalb sollte hierauf der Fokus der Radförderung in Deutschland liegen.

Wie die Förderung des Radverkehrs in den Kommunen aktuell aussieht und wie man sie verbessern kann, war das Thema des deutsch-niederländischen Projektes „FreshBrains“. Da jede Kommune anders ist, von einem anderen Ausgangspunkt startet und damit andere Voraussetzungen hat, gibt es nicht „die eine Anleitung“ zur Förderung des Radverkehrs.

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 nimmt eine Einteilung der Kommunen anhand der verschiedenen Ausgangslagen im Radverkehr vor. Diese gliedert sich in die Kategorien „Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“.

Einsteigerstädte haben oft ganz andere Probleme als zum Beispiel Vorreiterstädte. Um Einsteigerstädten die ersten Schritte in die Förderung des Radverkehrs zu erleichtern, richtet sich der vorliegende Leitfaden vorwiegend an sie.

1. EINSTIEG IN DAS THEMA

1.1 WAS IST FRESHBRAINS?

FreshBrains ist ein deutsch-niederländisches Forschungsprojekt, das im Zuge des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 von 2015 bis 2017 durchgeführt wurde. Ziel des Projektes war die Verbesserung der Radverkehrsförderung und Radverkehrsplanung in deutschen Kommunen. Schwerpunkt waren vier Workshop-Wochen mit Studierenden der Universitäten in Breda (Niederlande) und Wuppertal (Deutschland) in Mönchengladbach, Chemnitz, Wuppertal und Kassel. Dabei analysierten die Studierenden in einer kompakten Woche gemeinsam vor Ort den Status quo der Radverkehrsförderung, um auf dieser Basis Ideen zu entwickeln, wie die Kommunen in Deutschland den Radverkehr noch weiter voranbringen können. Durch die Zusammenarbeit mit der Universität in Breda sollten von den Studierenden Lösungsansätze zur Radverkehrsförderung durch einen „frischen“ und „externen“ Blick von außen und niederländisches Know-how eingebracht werden.

Die Ergebnisse der Workshops wurden in vier Rad-Aktionspläne zusammengefasst und den Vertretern der Kommunen und weiteren interessierten Akteuren vor Ort präsentiert und mit ihnen diskutiert. Grundsätzlich zeigten sich die Kommunen dabei aufgeschlossen und waren mit den Baudezernenten beziehungsweise der Leitung des Tiefbauamtes, den Radverkehrsbeauftragten und weiteren Teilnehmern aus Vereinen und Verwaltung anwesend. Abschließend wurden die wichtigsten Ergeb-

nisse der Workshops in einer kurzen Broschüre zusammengefasst und den Entscheidungsträgerinnen und -trägern in den Kommunen übergeben.

In der Diskussion der Maßnahmen mit den Kommunen kam es regelmäßig zu einem „Aha“-Effekt, hervorgerufen durch die Menge und Qualität der Empfehlungen. Verstärkt wurde dieser Effekt durch den geringen zeitlichen, finanziellen und materiellen Aufwand, der für die Erstellung der Rad-Aktionspläne eingesetzt wurde. Diese Vorbildfunktion der Workshops ist in diesem Forschungsprojekt besonders hervorzuheben. Sie stellt den Anlass und die Grundlage für den vorliegenden Leitfaden dar.

Die Ergebnisse, Ideen, Maßnahmen und Beispiele in dieser Broschüre stammen entweder aus dem Projekt selbst oder wurden in einer der vier Beispielkommunen entdeckt und aufbereitet.



1.2 WAS STEHT IN DIESEM LEITFADEN?

Der Leitfaden richtet sich an Agierende des Radverkehrs auf kommunaler Ebene sowie an alle Personen, die sich für das Thema Radverkehrsförderung interessieren. Mit dem Leitfaden sollen drei übergeordnete Ziele erfüllt werden. Erstens werden die einzelnen Schritte zur Erstellung eines eigenen Rad-Aktionsplanes aufgezeigt. Zweitens wird eine Möglichkeit angeboten, anhand einer Checkliste die eigene Radverkehrsförderung zu evaluieren und drittens sollen die Beispiele und Ideen aus dem Forschungsprojekt als Inspiration für die Radverkehrsförderung in deutschen Kommunen dienen.

EXKURS 1: WARUM RADVERKEHR FÖRDERN ?

- » Radverkehr kostet nicht viel. Die Förderung des Radverkehrs kostet nur einen Bruchteil, im Vergleich zur Förderung anderer Verkehrsmittel.
- » Steigen mehr Menschen vom Pkw auf das Fahrrad um, gibt es weniger Stau und weniger finanziellen Druck auf die öffentliche Hand.
- » Fahrrad fahren heißt, sich zu bewegen. Es ist gesund und macht Spaß.
- » Wer Rad fährt, erfährt und erlebt mehr. Radfahren stärkt das lokale Umfeld und die lokale Wirtschaft.
- » Radfahren verursacht keinen Lärm, sorgt für gute Luft und verbraucht weniger Fläche.
- » Radverkehr macht Kommunen und Stadtteile attraktiv. [3]

2. ANSATZPUNKTE FINDEN

2.1 EVALUATION IST DER RICHTIGE WEG

Der erste Schritt ist die Analyse der eigenen Radverkehrsförderung. Um Ansatzpunkte zu finden, muss zunächst ermittelt werden, welche Stärken und Schwächen es im Radverkehrssystem und der Radverkehrsplanung vor Ort gibt. Die Evaluation des kommunalen Radverkehrs ist und war Thema von aktuellen Projekten. Zum Beispiel:

- »Das Projekt BYPAD,
- »der Fahrradklima-Test des ADFC,
- »der Fahrradindex „Fietsbalans“ aus den Niederlanden,
- »oder das Handbuch des EU Projektes „Strategies towards Bike Friendly Cities“



ABBILDUNG_01 | Der Titel des Handbuchs „Bike Friendly Cities“ aus dem EU-Programm „Strategies towards Bike Friendly Cities“



In den genannten Projekten werden verschiedene Aspekte in den Fokus der Evaluierung gerückt und unterschiedliche Methoden verwendet:

Das Projekt BYPAD hat das Ziel ein europaweites Qualitätsmanagement in der Radverkehrsplanung zu etablieren. Beteiligte des kommunalen Radverkehrs treffen sich regelmäßig in Begleitung einer externen Auditorin oder eines externen Auditors, um die Prozesse der Radverkehrspolitik zu evaluieren und mögliche Handlungsschritte daraus abzuleiten. Grundlage hierfür ist eine turnusmäßige Bewertung des eigenen Vorgehens anhand einer Checkliste [4].

www.bypad.org

Der Fahrradklima-Test des ADFC legt den Fokus auf die Perspektive der Fahrradnutzerinnen und -nutzer vor Ort. Über einen Fragebogen können die Teilnehmenden die Qualität der Infrastruktur, die Sicherheit und die Atmosphäre für Fahrradfahrende in ihrer Stadt bewerten. Im Projekt FreshBrains wurden die Ergebnisse der Jahre 2014 und 2017 als Grundlage für die Analyse verwendet [5].

www.fahrradklima-test.de

Der Fahrradindex „Fietsbalans“ wird vom niederländischen Radfahrerbund „Fietzersbond“ durchgeführt. Im Fokus steht hier die Qualität der Fahrradinfrastruktur in den Städten. Insgesamt werden 10 Aspekte, z.B. die Qualität der Infrastruktur, die Bevölkerungsdichte, die Anwesenheit einer lokalen Radpolitik (schriftlich, festgestellt vom Stadtrat) vor Ort vermessen und gesammelt und in einer landesweiten Radverkehrsbilanz aufbereitet und vergleichbar dargestellt [6].

www.fietsersbond.nl

Das EU Projekt „Strategies towards Bike Friendly Cities“ (kurz: BFC) hat das Ziel, das Fahrrad als Verkehrsmittel in den Städten der so genannten Zwei-Meer-Region zu fördern (der Westen der Niederlande, der Westen Belgiens, der Nordwesten Frankreichs und der Süden Englands). Im Rahmen dieses Projektes wurde ein Handbuch zur Evaluierung und Strategieentwicklung für den Radverkehr am Beispiel der Städte Cambridge (UK), Southend-on-Sea (UK), Kortrijk (B), Middelburg (NL) und Boulogne sur Mer (F) entwickelt [7].

www.bikefriendlycities.nl

Als Grundlage für eine Standortbestimmung wurde die Methodik des Handbuchs aus dem EU Projekt „Strategies towards Bike Friendly Cities“ von SPAPE & KALLE adaptiert. Gründe hierfür waren erstens die methodische Ausrichtung des Handbuchs auf Kommunen mit einem vergleichbaren Modal-Split des Radverkehrs wie bei den Einsteigerkommunen in Deutschland (< 10%). Zweitens handelte es sich um einen integrierten und umfassenden Ansatz, der bedürfnisgelenkt ist (Nutzerperspektive) und dem gewählten Leitbild „Radverkehr als System“ gut entspricht und drittens war der Ansatz zeitlich und energetisch im vorgegebenen Rahmen unterzubringen. Auf dieser Basis wurden drei Methoden ausgewählt und weiterentwickelt, um die Stärken und Schwächen der Radverkehrssysteme offenzulegen und Ansatzpunkte für einen Rad-Aktionsplan zu finden.

2. ANSATZPUNKTE FINDEN

2.2 DAS H-O-S-KONZEPT

Das H-O-S-Konzept bietet eine gute Möglichkeit zur Standortbestimmung. Es unterteilt die Radverkehrsförderung in drei Aktionsebenen:

- Hardware* Wie ist die vorhandene Fahrradinfrastruktur? Ist ein durchgehendes und hochwertiges Fahrradnetz vorhanden? Was für Fahrradmodelle sind unterwegs und was für quantitative und qualitative Möglichkeiten habe ich, um mein Fahrrad abzustellen?
- Orgware* Wie ist der Status Quo beim privaten und öffentlichen Engagement? Gibt es Felder, die verstärkt werden müssen? Wie sieht es mit der Finanzierung aus? Sind politische Maßnahmen notwendig und gibt es Möglichkeiten, weitere Partner zu finden?
- Software* Gibt es einen Kommunikationsplan, in dem das Fahrrad direkt oder indirekt thematisiert wird? Gibt es Pläne im Bereich Marketing oder PR? Gibt es Wettbewerbe, Preisverleihungen oder andere Erfahrungen?

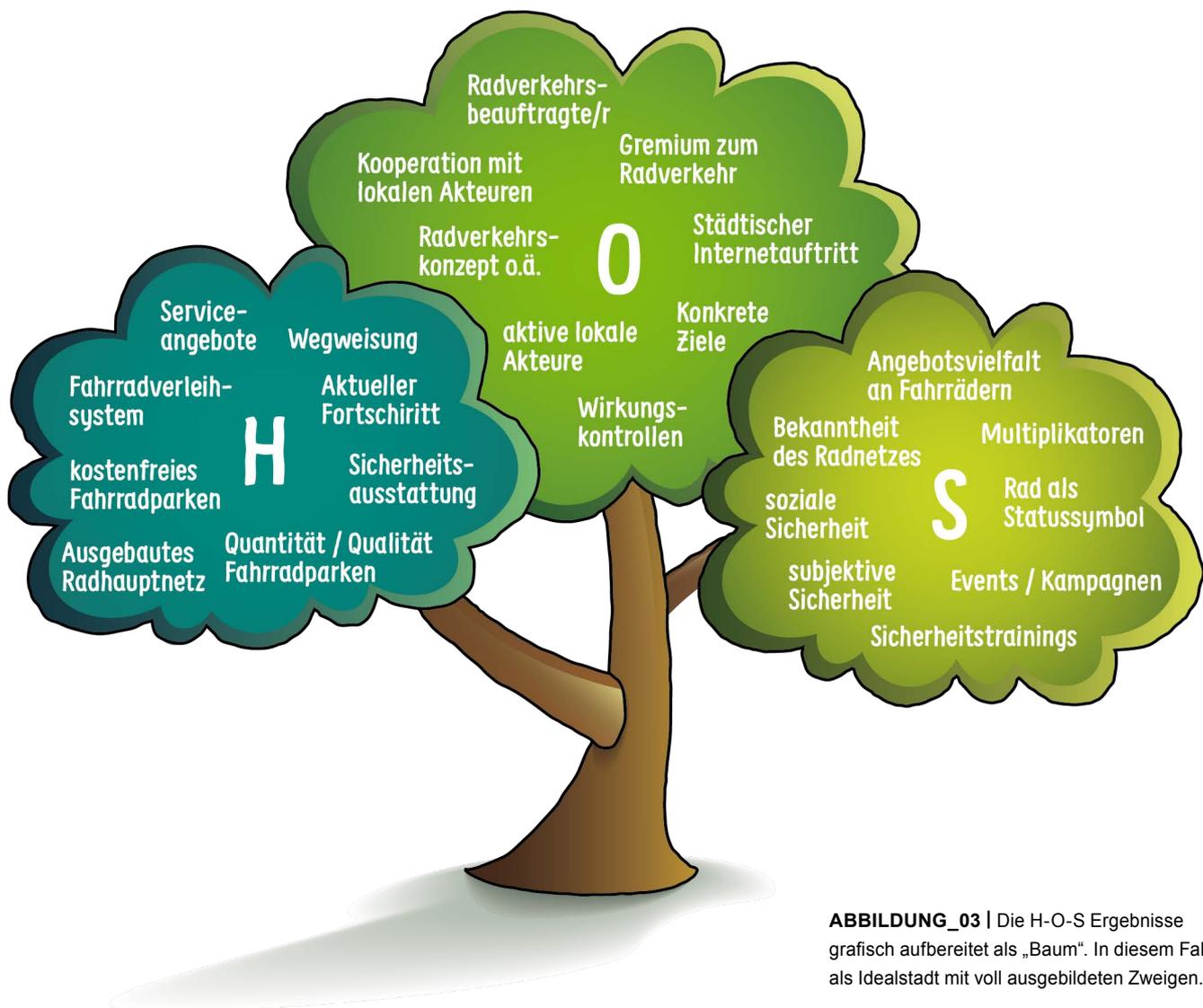
Wie funktioniert die Checkliste? Idealerweise sollten alle drei Säulen (Hardware, Orgware und Software) gleich gut ausgebildet sein. In Abbildung Nr. 2 ist eine Checkliste zu sehen, welche aktuelle Maßnahmen der Radverkehrsförderung kategorisch nach dem H-O-S-Prinzip abfragt. Die Checkliste wurde speziell für Kommunen in Deutschland weiterentwickelt. Sie richtet sich an alle Beteiligten der Radverkehrsförderung z.B. die Radverkehrsbeauftragten, Interessensgemeinschaften oder involvierte Planungsbüros und ist als Mittel zur Selbstevaluierung gedacht. In der Antwortleiste der Checkliste wird zwischen „nicht vorhanden“, „teilweise vorhanden“ und „vorhanden“ unterschieden. Zusätzlich gibt es noch die Möglichkeit, auf „im Bau“ befindliche Maßnahmen zu verweisen.



ABBILDUNG_02 | Checkliste zur Selbst-evaluation mit möglichen Beispielen für die eigene Radverkehrsförderung

	Nein / kaum vorhanden	Teilweise vorhanden	Ja / vorhanden	In Planung / Bau
Hardware				
<input type="checkbox"/> Es gibt ein durchgängiges Radhauptnetz.				
<input type="checkbox"/> Es gibt ein flächendeckendes, qualitatives System für Radabstellanlagen.				
<input type="checkbox"/> Radabstellanlagen sind größtenteils kostenfrei.				
<input type="checkbox"/> Es gibt ein (flächendeckendes) Fahrradverleihsystem.				
<input type="checkbox"/> Die meisten Radfahrenden tragen Sicherheitszubehör wie Helme, Westen und Licht.				
<input type="checkbox"/> Es werden Anpassungen & Verbesserungen im Radverkehrsnetz durchgeführt (Lückenschluss, Freigabe Einbahnstraßen etc.).				
<input type="checkbox"/> Es gibt eine durchgängige Wegweisung für den Alltagsverkehr.				
<input type="checkbox"/> Es gibt eine Auswahl an Fahrradläden, Service- und Reparaturstationen.				
Orgware				
<input type="checkbox"/> Es gibt einen einheitlichen und ganzheitlichen städtischen Internetauftritt zum Radverkehr.				
<input type="checkbox"/> Partner aus Unternehmen/Einzelhändler sind in die Radverkehrsförderung involviert (lokale Wirtschaft).				
<input type="checkbox"/> Es gibt eine/n Mitarbeiter/in, der für die Belange des Radverkehrs zuständig ist z.B. Radverkehrsbeauftragte/r.				
<input type="checkbox"/> Partner (Unternehmen, lokale Wirtschaft, Interessengruppen etc.) arbeiten gemeinsam am Fahrradmarketing, an Events etc.				
<input type="checkbox"/> Es gibt konkrete Ziele für den Radverkehr, z.B. Steigerung des Radverkehrs-Anteils.				
<input type="checkbox"/> Es besteht ein Gremium, z.B. ein Runder Tisch, für die Belange des Radverkehrs mit kommunalpolitischer Beteiligung.				
<input type="checkbox"/> Es gibt Wirkungsuntersuchungen z.B. zur Entwicklung des Radverkehrs oder zu durchgeführten Maßnahmen.				
Software				
<input type="checkbox"/> Radfahren wird als cool angesehen und ist ein Statussymbol.				
<input type="checkbox"/> Der Großteil der Einwohnerinnen und Einwohner kennt das Radverkehrsnetz.				
<input type="checkbox"/> Frauen und Kinder fahren mehr Fahrrad als Männer.				
<input type="checkbox"/> Radverkehrskampagnen und Events werden in regelmäßigen Abständen organisiert.				
<input type="checkbox"/> Der Großteil der Einwohner empfindet das Radverkehrsnetz als sicher.				
<input type="checkbox"/> Es gibt eine Auswahl an Fahrrädern in verschiedene Preisklassen und Marken.				
<input type="checkbox"/> Es gibt Sicherheitstraining / Verkehrssicherheitsarbeit / Mobilitätserziehung und/oder Aufklärungsarbeit (Sicherheit, Ausrüstung, Verhalten etc.) durch die Polizei.				
<input type="checkbox"/> Der Radverkehr wird durch Multiplikatoren beworben und praktiziert z.B. durch das Stadtoberhaupt oder bekannte/berühmte Einwohner.				

2. ANSATZPUNKTE FINDEN



EXKURS 2: DIE ANALOGIE EINES BAUMES ZUR RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Das Mobilitätsverhalten einer Stadt zu verändern ist zeitintensiv und ambitioniert. Es wird dabei gewollt Einfluss auf alltägliche Gewohnheiten vieler Menschen genommen. Dieser Eingriff in die Lebensentwürfe fordert Widerstände heraus und bedarf zeitlicher und personeller Vorbereitung. Fahrradförderung ist also

kein Projekt von heute auf morgen. Für die Fahrradförderung kann die Analogie zum Wachstum eines Baumes gezogen werden. Verschiedene Voraussetzungen wie Personal, Finanzen und politischer Wille müssen für längere Zeit konstant gegeben sein, um den Radverkehr langsam und stabil wachsen zu lassen.



Auf Basis der ausgefüllten Checklisten werden die Ergebnisse ausgewertet und visualisiert. Der schnellste und einfachste Weg der Auswertung ist die Darstellung der Ergebnisse als Balkendiagramm wie in Abbildung Nr. 4 zu sehen ist. In diesem Fall wurden die Wertungen „vorhanden“, „teilweise vorhanden“, „Im Bau“ und „nicht vorhanden“ in Zahlenwerte übersetzt. 100% sind erreicht, wenn alle Punkte auf der Checkliste in einer Stadt „vorhanden“ sind.

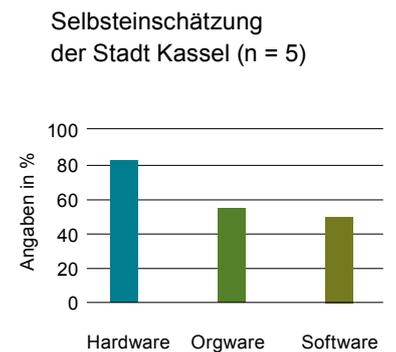
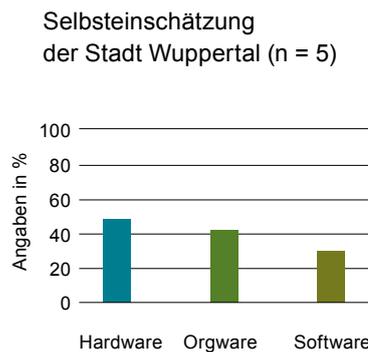
Die Darstellung der Ergebnisse der H-O-S-Checkliste als Balkendiagramm bietet eine schnelle Orientierung über den Handlungsbedarf und den Status Quo der Radverkehrsförderung einer

Kommune. Die Befragung verschiedener Zielgruppen (z.B. Berufsverkehr oder Unternehmen) kann andere Ergebnisse liefern. Es hat sich bewährt, die Checkliste von möglichst vielen Beteiligten ausfüllen zu lassen, um eine möglichst breite Einschätzung der Situation vor Ort zu bekommen.

Neben dem Balkendiagramm besteht die Möglichkeit, die Ergebnisse der Selbstevaluation differenzierter darzustellen. Passend zur Analogie im Exkurs 2 bietet sich die grafische Form eines „Baumes“ an, dessen Äste „Hardware“, „Orgware“ und „Software“ gleich stark wachsen sollten, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern. In

Abbildung Nr. 3 ist die Checkliste von S. 11 grafisch aufbereitet als „Baum“ zu sehen (in diesem Fall mit optimalen Ergebnissen). Hat einer der Äste weniger „Blätter“ besteht hier besonderer Handlungsbedarf. Um diese Handlungsfelder weiter zu spezifizieren, wurde auf zwei weitere Methoden zurückgegriffen, die in den folgenden Kapiteln vorgestellt werden.

ABBILDUNG_04 | Beispiele für die Auswertung der H-O-S-Checkliste aus Abbildung Nr. 2 als Balkendiagramm von 5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Städte Wuppertal und Kassel. Auf der Y-Achse ist die Vollständigkeit der Checkliste in % angegeben. 100% sind erreicht, wenn alle Punkte der Liste in der Kommune „vorhanden“ sind. Auf der X-Achse sind die Maßnahmen nach den Bausteinen „Hardware“, „Orgware“ und „Software“ gegliedert.

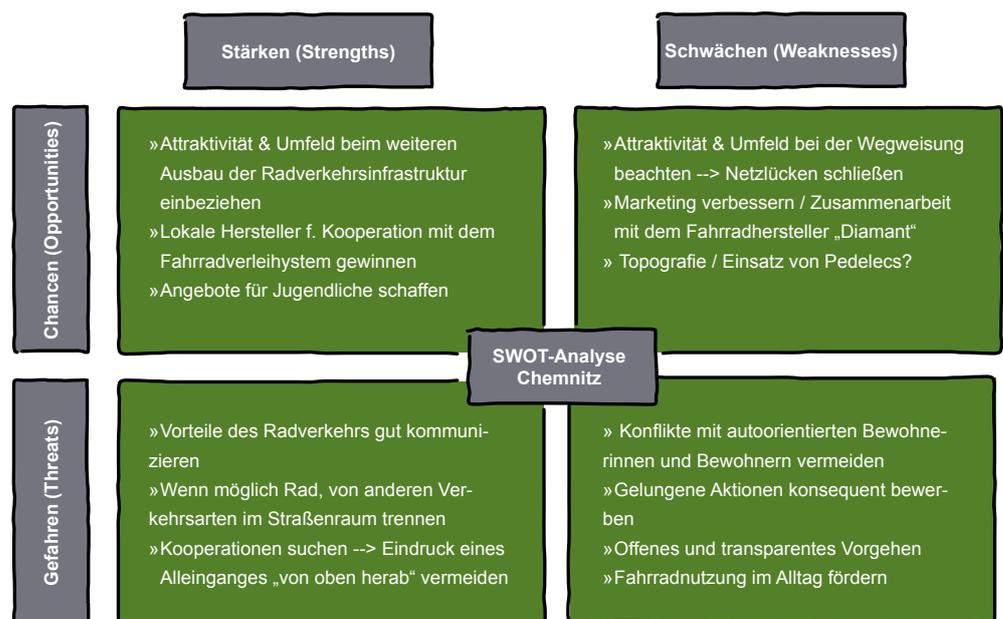


2. ANSATZPUNKTE FINDEN

2.3 DIE SWOT-ANALYSE

Um herauszufinden, welche Herangehensweise nun zu priorisieren ist, empfiehlt sich der Einsatz einer „SWOT-Analyse“ (vgl. Exkurs 3). Im ersten Schritt werden hier die Stärken, Schwächen, Gefahren und Chancen der Radverkehrsförderung schriftlich festgehalten. Im zweiten Schritt werden dann für jedes Feld der Matrix passende Strategien entwickelt (Stärken und Chancen,

Schwächen und Chancen, Stärken und Bedrohung, Schwächen und Bedrohung). Diese können offensiv, wie der konsequente Einsatz der eigenen Stärken zur Nutzung von Chancen, oder defensiv, wie die Verminderung der eigenen Schwächen zur Vermeidung von Gefahren, sein. Eine beispielhafte SWOT-Analyse aus der Stadt Chemnitz ist in Abbildung Nr. 5 zu sehen.



ABBILDUNG_05 | Beispiel einer SWOT-Analyse der Ausgangssituation in der Stadt Chemnitz

EXKURS 3: DIE SWOT-ANALYSE

Die „SWOT-Analyse“ ist ein in den 1960er Jahren an der Harvard Business School entwickeltes Instrument zur abstrakten Erfassung und Strukturierung von strategierelevanten Informationen. Dabei steht das Akronym „SWOT“ für: „strengths, weaknesses, opportunities, threats“, also „Stärken, Schwächen, Chancen, Gefahren“. Eigenschaften können als Stärken oder als Schwächen interpretiert werden, Entwicklungen

in der technischen und ökonomischen Umwelt entweder als Chance oder als Gefahr. Die Ergebnisse einer SWOT-Analyse werden in der Regel in einer Matrix dargestellt. Die Ergebnisse dieses Instruments sind rein deskriptiv, d.h. es erfolgt keine weitergehende Analyse. Die SWOT-Matrix stellt lediglich eine strukturierte Darstellung von Informationen dar und liefert keine direkten Handlungsempfehlungen [8].



2.4 ANALYSE DER NUTZERPERSPEKTIVE

Die Methoden H-O-S und SWOT helfen, die Radverkehrsförderung aus der eigenen Perspektive zu sondieren. Um das Blickfeld zu erweitern und die Bestandsaufnahme auf möglichst breite Beine zu stellen, rücken nun die Fahrradnutzerinnen und -nutzer in den Fokus.

Die Bedürfnisse und Sorgen der Fahrradfahrenden vor Ort sind von besonderer Bedeutung, denn schließlich handelt es sich hier um die Zielgruppe. Es gibt verschiedene Möglichkeiten Meinungen einzuholen:

- » Gespräche und Meinungsaustausch mit den Interessensgruppen und Vereinen wie dem lokalen Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) suchen,
- » eine Befragung der Einwohnerinnen und Einwohner und der potenziellen Radnutzerinnen und Radnutzer durchführen (online oder offline),
- » Kontakt zu interessanten und relevanten Unternehmern in der Stadt aufbauen,
- » und vorhandene Studien und Daten zur Nutzerzufriedenheit, wie beispielsweise die Ergebnisse des Fahrradklimatests auswerten.

3. ENTWICKLUNGSZIELE SETZEN

3.1 AUFBAU EINER VISION

Nachdem die Ansatzpunkte in einer Stadt gefunden wurden, ist das Erarbeiten einer Zielrichtung der nächste Schritt. Hierbei wird zwischen konkreten Entwicklungszielen und dem Aufbau einer größeren Vision unterschieden. Konkrete Entwicklungsziele sollten ganz nach dem aktuellen Stand des Projektmanagements „spezifisch“, „messbar“, „akzeptiert“, „realistisch“ und „terminiert“, kurz SMART, sein. Die Vision hingegen bildet als „realistischer Zukunftsentwurf“ für die jeweilige Stadt den thematischen Rahmen, welcher einzelne Entwicklungsziele umfasst [9].

Der Aufbau einer passenden Vision ist ein Prozess, der nach jedem Entwicklungsschritt über die Dauer des Prozesses reflektiert werden sollte. Nach den Empfehlungen von SPAPE und KALLE kann mit Blick auf den Bestand zum Beispiel nach folgenden Themen gefragt werden [7]:

- » Stehen Themen wie Gesundheit, Erreichbarkeit, mehr Gewinn für die lokalen Händler und/oder belebtere Innenstädte im Mittelpunkt?
- » Geht es um Klimapolitik oder um ein neues attraktives Fortbewegungsmittel?
- » Gibt es große Institutionen oder Unternehmen vor Ort die bereit sind, etwas für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu tun?
- » Sind eine fahrradfreundliche Stadt, mehr Radfahrende auf der Straße, der Aufbau einer Fahrradkultur, Einbeziehen der Bevölkerung und/oder die sozialen Verhältnisse zu stärken die Ziele?

Mit der Beantwortung dieser Fragen lassen sich die Leitbilder und Visionen für die eigene Stadt thematisch gut eingrenzen. Die Diskussion über die passende Vision sollte optimalerweise zwischen allen Kooperationspartnern geführt werden.

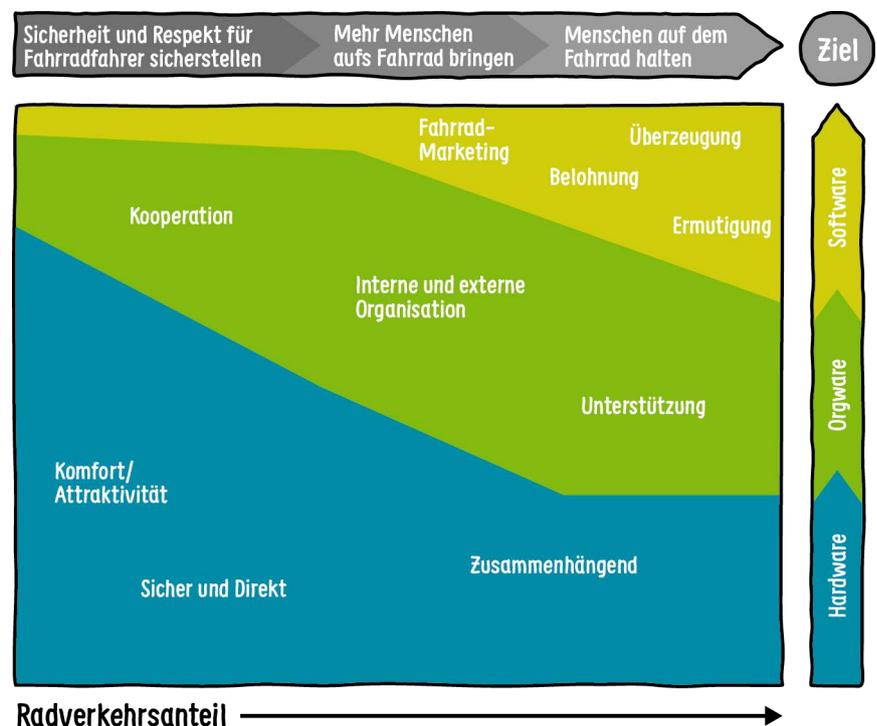
Für die Suche nach konkreten Entwicklungszielen hat sich ein Rückblick in die H-O-S- und SWOT-Analyse bewährt. Denn je nach Stärken, Schwächen, Bestand und Modal Split stehen unterschiedliche Schwerpunkte zur Verfügung. In Abbildung Nr. 7 ist eine Grafik zu sehen, welche die Priorisierung von H-O-S Maßnahmen in Verbindung mit einem Zeitverlauf und dem Modal Split darstellt. Die Grafik wird dem Pfeil am unteren Rand folgend von links (niedriger Radverkehrsanteil) nach rechts (hoher Radverkehrsanteil) gelesen. Am oberen Rand stehen die Kernthemen, für den jeweiligen Entwicklungsstand. Der farbliche Verlauf zeigt die Gewichtung von Hardware-, Orgware- und Software-Maßnahmen.



3.2 ENTWICKLUNGSZIELE SETZEN

Nach der Darstellung in Abbildung Nr. 7 sollten bei einem niedrigen Modal Split des Fahrradverkehrs die Maßnahmen aus dem Aktionsfeld „Hardware“ dominieren, während zum Beispiel weiche Maßnahmen wie „Marketing“ erst ab einem höheren Radverkehrsanteil relevant werden. Mittelfristig rückt der Schwerpunkt im Bereich „Orgware“ in den Vordergrund. Das Ziel sollte sein, Maßnahmen aus allen drei Bereichen gleichwertig zu bearbeiten.

In den Workshops während des Forschungsprojektes FreshBrains diente die empfohlene Schwerpunktsetzung aus Abbildung Nr. 7 der Orientierung. Von mindestens gleichwertiger Bedeutung sind allerdings die Stärken und Schwächen vor Ort. Stellenweise sind bereits Aktionen vorhanden oder in Planung, auf die aufgebaut werden kann. Während des Forschungsprojektes hatte zum Beispiel die Stadt Wuppertal bereits das eigene Ziel ausgegeben, bis zum Jahr 2025 Fahrradstadt zu werden. Entsprechend wurden die Entwicklungsziele an die städtischen Rahmenbedingungen angepasst.



ABBILDUNG_07 | Die Priorisierung von Maßnahmen abhängig vom Radverkehrsanteil einer Stadt auf Basis des H-O-S-Konzeptes [7]

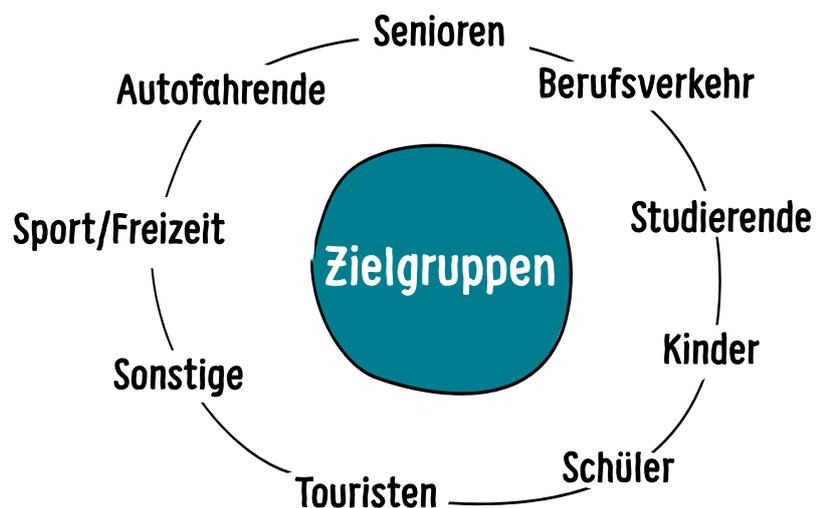
3. ENTWICKLUNGSZIELE SETZEN

3.3 AUF ZIELGRUPPEN FOKUSSIEREN

Eine andere Möglichkeit, Entwicklungsziele zu finden und so Prioritäten für Maßnahmen zu erkennen, ist ein Blick auf die Zielgruppen. In Abbildung Nr. 8 sind Adressaten dargestellt, an die sich die Fahrradförderung potentiell richten sollte. Bei der Ausarbeitung der Entwicklungsziele hat sich gezeigt, dass es sinnvoll ist, sich mit den Personenkreisen, die gefördert werden sollen, auszutauschen und so neue Ansichten und Meinungen einzuholen. Zum Beispiel wurden in Mönchengladbach Studierende als Start-Zielgruppe gewählt und die Radplanung um die

ansässige Universität als Schwerpunkt gesetzt. In Kassel hingegen sind die Schulen und der Kindergarten an der Menzelstraße (eine Fahrradstraße aus dem FreshBrains-Projekt) die bevorzugten Akteure, welche bei den weiteren Planungsverfahren einbezogen werden sollten.

Auf lange Sicht ist an dieser Stelle zu empfehlen, schon beim Aufbau der Vision mögliche Kooperationspartner und Unterstützer aus den Zielgruppen miteinzubeziehen [7].



ABBILDUNG_08 | Darstellung möglicher Zielgruppen der Radverkehrsförderung

WSW

400 m Schleswiger Straße →

Bus

NORDBAHNTRASSE



4. EIGENE IDEEN ZUSAMMENTRAGEN UND ZU EINEM RAD-AKTIONSPLAN VERDICHTEN

Die ermittelten Stärken und Schwächen bilden die Grundlage. Die Vision und die zugehörigen Entwicklungsziele geben die Richtung vor. Zusammen ergeben sie den Rahmen für das Kernstück des Rad-Aktionsplanes:

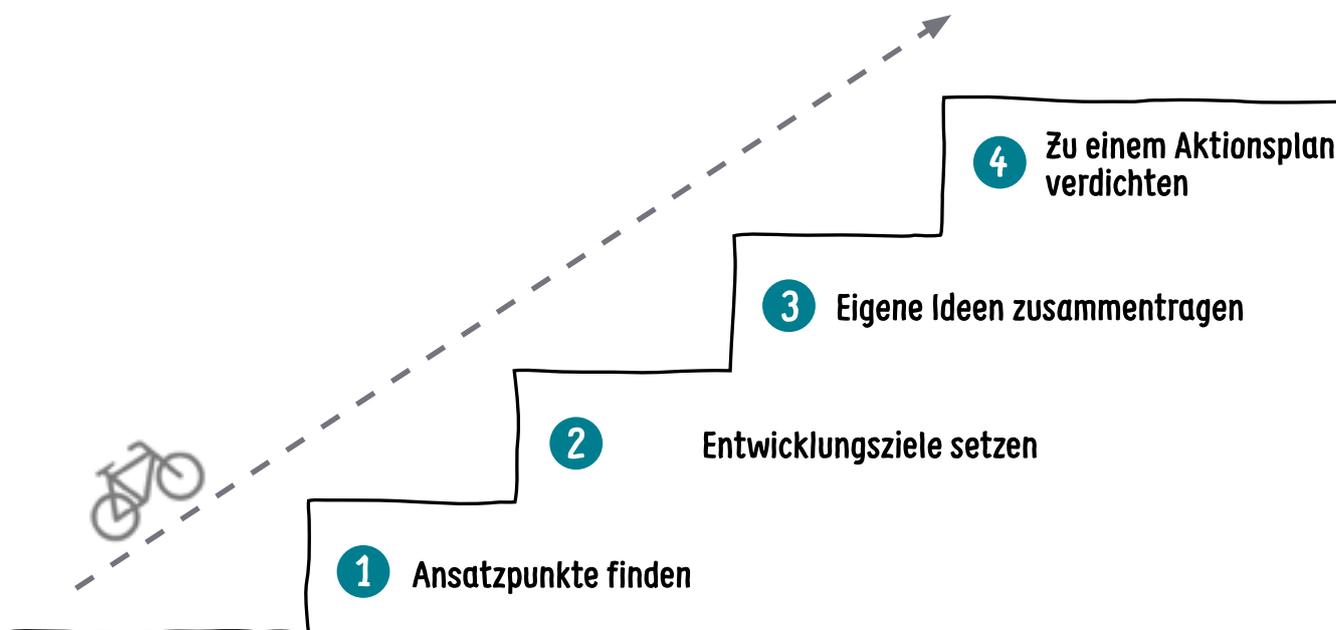
Das Erarbeiten von konkreten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Das Zusammentragen der Ideen ist ein kreativer Prozess, welcher gemeinsam von allen Beteiligten durchgeführt werden sollte. Die Ideenfindung erfolgt dabei idealerweise vor Ort während oder nach der Befahrung des

Gebietes und nachdem die Eindrücke noch präsent sind. Die Ergebnisse sollten dabei direkt auf einer Tafel oder am Flip-Chart strukturiert festgehalten werden. Im Diskurs sind dann kleinere Projektideen zu entwickeln, die auf einzelne Gruppen aufgeteilt werden können.

Die Ideen sollten im Verlauf des Prozesses immer wieder bezüglich der Umsetzbarkeit und ihrem Nutzen reflektiert und weiterentwickelt werden. Es hat sich an dieser Stelle bewährt, die Projektgruppen möglichst heterogen zu gestalten.

Die Verdichtung der einzelnen Projektide-

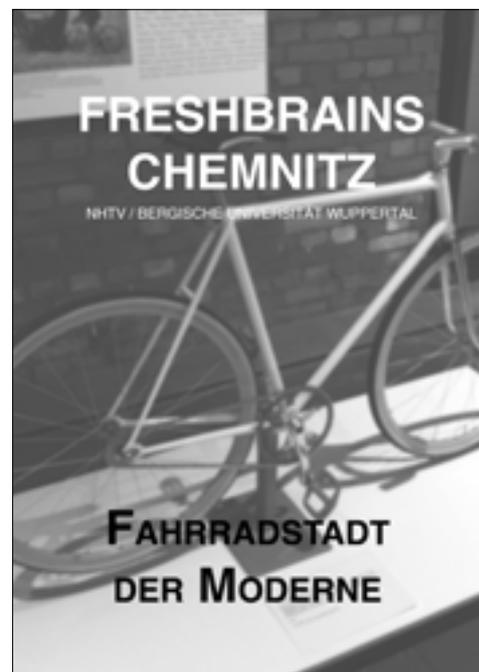


ABBILDUNG_09 | Schritte zur Erstellung eines eigenen Rad-Aktionsplanes



en zu einem fertigen Rad-Aktionsplan ist nicht selten die größte Herausforderung. Dieser letzte Schritt beinhaltet die thematische und zeitliche Verknüpfung der einzelnen Projektideen. Hierfür kann zum Beispiel die vorher gemeinsam festgelegte Vision noch einmal vertiefend ausformuliert und visualisiert werden. In Form von Logos, Schriftzügen und einer einheitlichen farblichen Gestaltung kann aus den unterschiedlichen kleinen Projekten ein großes Gesamtbild erarbeitet werden. Der fertige Rad-Aktionsplan sollte thematisch

und gestalterisch einheitlich wirken und speziell auf die eigene Stadt zugeschnitten sein. Präsentiert werden können die Aktionspläne den Entscheidungsträgerinnen und -trägern (Behörden, Politiker, Interessenvertretern) in Form einer Präsentation, je nachdem ergänzt durch Animationen, Filme oder andere Visualisierungen. Abschließend wird empfohlen, eine kurze Broschüre für die Stadt zu erstellen, in welcher die Schlüsselideen des Rad-Aktionsplanes nochmals grafisch und schriftlich aufbereitet festgehalten werden.



ABBILDUNG_10 | Die Titel der fertigen Rad-Aktionspläne des Projektes „FreshBrains“ aus den Städten Mönchengladbach und Chemnitz

5. BEISPIELE FÜR RAD-AKTIONSPLÄNE AUS DEM PROJEKT „FRESHBRAINS“

5.1 ERGEBNISSE AUS WUPPERTAL

Die Schwebebahn, die bergige Topografie und das Wetter sind die prägenden Elemente der Stadt Wuppertal. Das die Fahrradnutzung mit dem Umbau der Nordbahntrasse trotz dieser Einflüsse zugenommen hat, ist ein Indikator für das vorhandene Potential im Radverkehr einerseits und das bürgerliche Engagement andererseits. Um dem ehrgeizigen Ziel der Stadt, Wuppertal bis 2025 zur Fahrradstadt zu machen, gerecht zu werden, sind weitere Maßnahmen notwendig. Für das Projekt FreshBrains wurden die folgenden Ansatzpunkte in Wuppertal identifiziert:

Die Ansatzpunkte

- »Das Bewusstsein für Radverkehr soll gesteigert werden,
- »die Sichtbarkeit der Radfahrerinnen und Radfahrer soll verbessert werden,
- »es gibt keine ausreichende Fahrradinfrastruktur: Ein Ausbau ist notwendig,
- »es sind nur geringe finanzielle und personelle Mittel vorhanden,
- »„Fienchen“, ein Mietservice für Lastenräder, ist ein positiver Ansatz der möglicherweise erweitert / eingebunden werden könnte,
- »die Schwebebahn und Nordbahntrasse bieten überregionale Anziehungspunkte: Das bürgerliche Engagement kann weiter ausgebaut werden.

Ziele und Vision

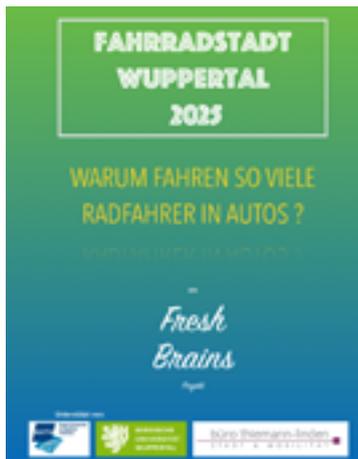
Das Fahrrad soll in Wuppertal mehr ins Bewusstsein rücken und mehr Sichtbarkeit bekommen. Um dieses Ziel zu unterstützen, wurde die Vision „Mehr Bewusstsein – Bringt das Rad zum Rollen! & Mehr Sichtbarkeit – Gebt den Menschen ein Fahrrad und sie werden fahren!“ erarbeitet. Die Vision hat das Ziel, das Fahrrad als positives Fortbewegungsmittel im Bewusstsein der Wuppertaler zu verankern. Der Weg dorthin führt einerseits über die Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrrädern im Alltag und andererseits über die Steigerung des Bekanntheitsgrades und des Images.

Der Rad-Aktionsplan

Der Rad-Aktionsplan für die Stadt Wuppertal umfasst Teilbereiche, wie die Vision bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden kann. Für den ersten Teil wurde ein Marketingkonzept speziell für geringe finanzielle Mittel erstellt. Es richtet sich an die Zielgruppen Pendlerinnen und Pendler, Studierende, Kinder, Touristen, Sportlerinnen und Sportler und Senioren und ist zunächst für zwei Jahre angelegt. Der zweite Fahrplan beschreibt den sukzessiven Aufbau eines kostengünstigen Fahrradverleihsystemes auf Basis von Open-Source.

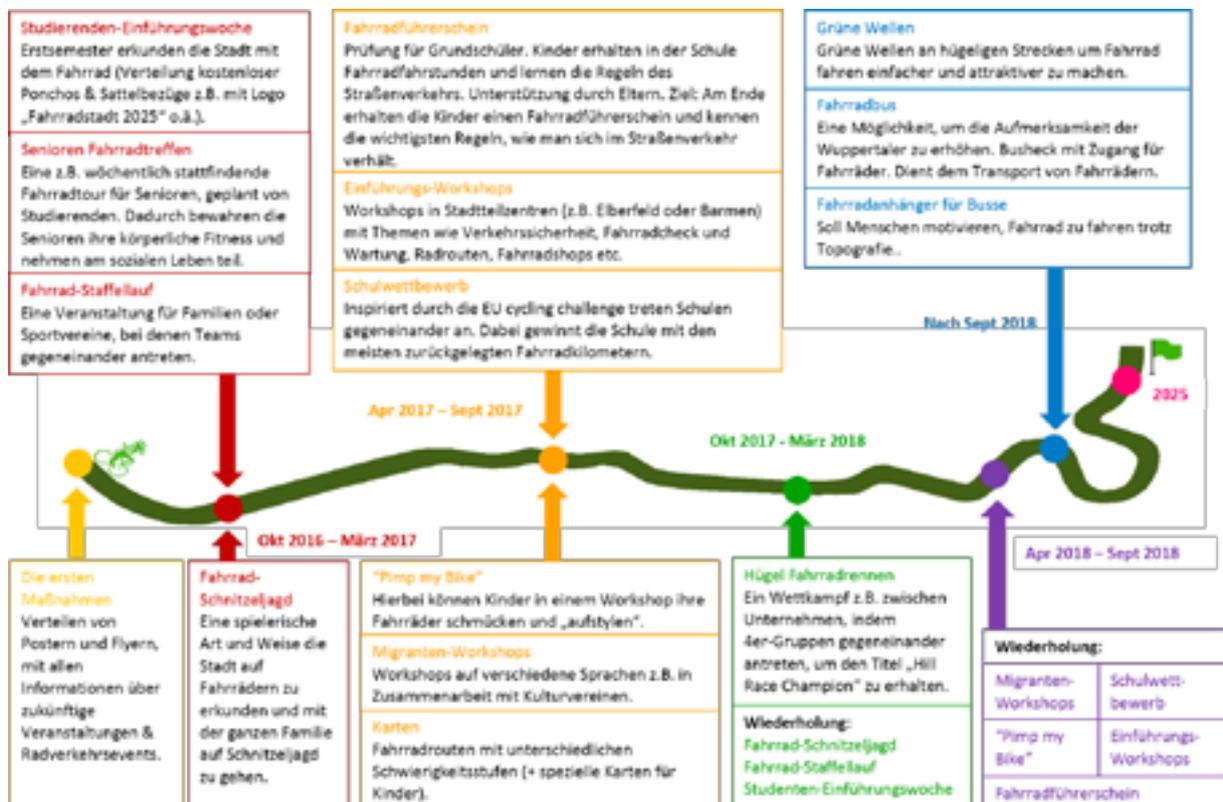


ABBILDUNG_11 | Logo Vorschlag für die Stadt Wuppertal



Der Plan sieht vor, zunächst an zentralen Haltestellen der Schwebelbahn feste Leihstationen einzurichten. Das System soll nach und nach ausgebaut werden, bis alle wichtigen Stationen in der Stadt mit Leihfahrrädern versorgt sind. Dahinter steht die Idee, dass Fahrradverleihsysteme die Wahrnehmung und Nutzung von Fahrrädern in der Stadt erhöhen.

- » Ausarbeitung eines Marketingplanes „Mehr Bewusstsein für das Fahrrad“ in vier Zeitphasen (Abbildung Nr. 12),
- » Ergänzung des Marketings mit zusätzlichen Maßnahmen wie Grüne Wellen, Fahrradbusse und Busanhänger für Fahrräder,
- » Aufbauplan eines Fahrradverleihsystemes „SchwebeRAD“ bis 2025,
- » Entwicklung eines eigenen Logos zur Erhöhung der Wiedererkennbarkeit der unterschiedlichen Radmaßnahmen (vgl. Abbildung Nr. 11).



ABBILDUNG_12 | Marketing-Zeitplan bis zum Jahr 2025

5. BEISPIELE FÜR RAD-AKTIONSPLÄNE AUS DEM PROJEKT „FRESHBRAINS“

5.2 ERGEBNISSE AUS KASSEL

In Kassel ist bereits Radinfrastruktur vorhanden: Der preisgekrönte Umbau der Friedrich-Ebert-Straße und das Fahrradverleihsystem „KonRad“ sind hier als besondere Beispiele zu nennen. Abseits dieser Leuchtturmprojekte ist der motorisierte Individualverkehr (fahrend und parkend) dominierend und die Radverkehrsführung wenig intuitiv. Mit dem Weltkulturerbe „Herkules“ und der „documenta“ besitzt Kassel zwei überregionale Publikumsmagneten. Der Umbau der Friedrich-Ebert-Straße zu einer innerstädtischen Hauptstraße mit Straßenbahn und Radverkehrsanlagen wurde 2016 mit dem Deutschen Verkehrsplanungspreis 2016 der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) prämiert. Von den Teilnehmenden wurden außerdem folgende Ansätze identifiziert:

Die Ansatzpunkte

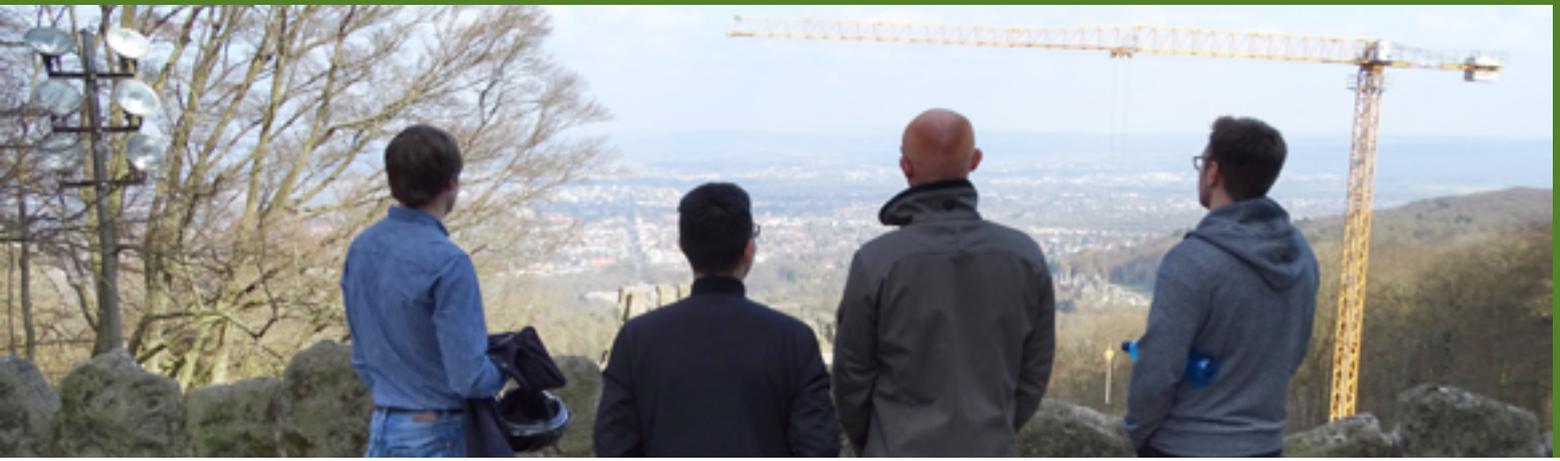
- »Die bergige Topografie kann auch eine Chance sein,
- »Studierende sollen mehr Fahrrad fahren,
- »die ansässige Industrie ist sehr ausgeprägt. Sind Kooperationen möglich?
- »Fahrradstraßen müssen besser erkennbar werden,
- »anstehende Umgestaltungen innerstädtischer Flächen als Chance:
Konkret geht es um ein Parkhaus mitten in der Innenstadt,
- »verstetigte Unterstützung in Politik und Gesellschaft.

Ziele und Vision

Für die Stadt Kassel wurde die Vision „biKing KonRad“ entwickelt. Der Begriff „Konrad“ geht auf den historischen König Konrad I. von Ostfrankreich zurück, welcher als der Gründer der Stadt gilt. Dahinter steckt die Idee, dass Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer die neuen „Könige“ auf den Straßen Kassels werden sollen. Im Mittelpunkt der Vision steht die schrittweise Förderung der lokalen Fahrradkultur über Veranstaltungen vor Ort, einer Erweiterung der App des Fahrradverleihsystemes und stilprägende Infrastrukturmaßnahmen. Die Zielgruppen sind Studierende, Schüler, „Shopper“ und Pendlerinnen und Pendler. Der Rad-Aktionsplan für die Stadt Kassel ist in drei Arbeitspakete unterteilt. Das erste Paket umfasst Maßnahmen aus den Bereichen „Software“ und „Orgware“, welche aus einer integrierten Vision (biKing KonRad) inklusive verschiedener vorgeschlagener Events bestehen.



ABBILDUNG_13 | Logo Vorschlag für die Stadt Kassel

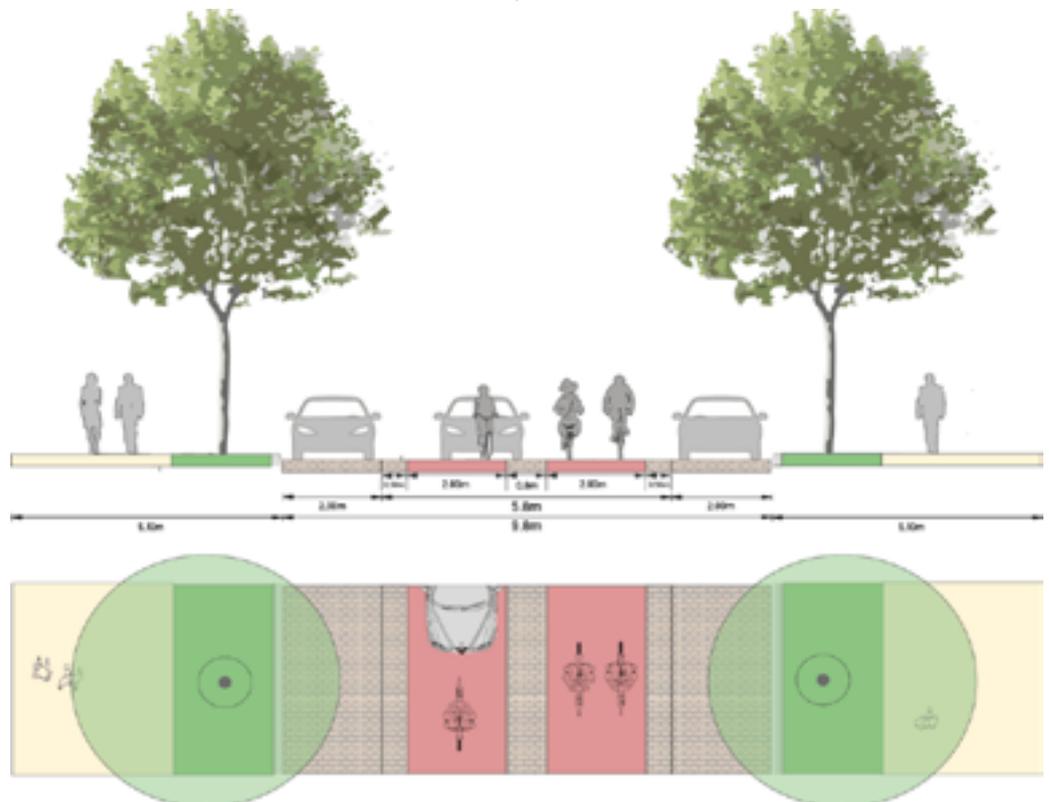


Der Rad-Aktionsplan



- » „Beat the Herkules“ – Ein Fahrradrennen zur Spitze des Weltkulturerbes als jährliches Event,
- » Ein Bike + Fitness-Programm für den Universitätssport,
- » Verkehrsübungsplätze für die Grundschulen und Kindergärten in der Umgebung der umgestalteten Fahrradstraße (Menzelstraße: Ein Teilprojekt der Arbeitsgruppe „Fahrradstraße“),
- » Erweiterung der vorhandenen App „KonRad“ mit einer Navigationsfunktion und Freizeitrouten für Touristen.

Das zweite Arbeitspaket ist die Umgestaltung der im Stadtteil Kassel-Süd gelegenen Menzelstraße und eine verkehrliche Neuregelung des Umfelds. Die Menzelstraße ist ein Teil der Hauptradroute und eine wichtige Pendlerstrecke zwischen dem Stadtteil Niederzwehren, der Universität und der Innenstadt. Ziel der Umgestaltung ist es, eine Fahrradstraße mit Vorbildcharakter für weitere Fahrradstraßen zu schaffen. Hierfür wurden verschiedene Entwürfe detailliert ausgearbeitet. Ein Teil des Entwurfs ist in Abbildung Nr. 14 zu sehen.



ABBILDUNG_14 | Entwurf für die Umgestaltung der Menzelstraße in eine Fahrradstraße

6. WAS LERNEN EINSTEIGERSTÄDTE AUS DEN VIER FRESHBRAINS RAD-AKTIONSPLÄNEN?

6.1 BAUSTEINE AUS DEM BEREICH HARDWARE

Verbesserungen für den Aufbau des Radhauptnetzes, Steigerung der Radverkehrssicherheit, die Realisierung von Anlagen zum Radparken (an Bahnhöfen und in den innerstädtischen Bereichen) und die Wegweisung des Radverkehrs wurden bei allen Workshops des Projektes FreshBrains diskutiert. In Mönchengladbach wurde die Idee der „Blauen Route“ weiterentwickelt und auf zwei weitere Hauptradrouten übertragen. Bei der „Blauen Route“ handelt es sich um eine Rad-Hauptverbindung zwischen den innerstädtischen Bahnhöfen Rheydt und Mönchengladbach, die durch eine blaue Markierung auf dem Asphalt besonders auffällig gestaltet wurde. Die „Grüne Route“ verbindet die Innenstadt mit den umliegenden Grünflächen und die „Graue Route“ verbindet die Innenstadt mit dem Stadion des ansässigen Fußball-Bundesligaclubs. Die Routen sollen als durchgehendes „farbiges“ Band auf der Straßenoberfläche markiert werden (Abbildung Nr. 17). Ein anderer Verbesserungsvorschlag ist eine nutzerabhängige Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur. Es wurde die Idee entwickelt, Radverkehrsanlagen für den Freizeitverkehr und Radverkehrsanlagen für den Pendlerverkehr gezielt zu trennen, um den Ansprüchen beider Nutzergruppen gerecht zu werden.

Ein ebenfalls diskutierter Ansatz ist, die Strahlkraft von Infrastrukturmaßnahmen zu nutzen, um das Image des Radverkehrs zu verbessern. Hierzu wurden zahlreiche Beispiele erarbeitet, zum Beispiel der öffentlichkeitswirksame Wegfall einzelner PKW-Parkstände für hochwertige Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt oder der Entwurf einer Fahrradstraße mit bundesweitem Vorzeigecharakter. In Kassel soll der

Neubau eines Parkhauses dazu genutzt werden, um ein multifunktionales Gebäude zu errichten, inklusive einer Fahrradwerkstatt, Cafés, Radabstellanlagen, Wohnraum und einer Dachterrasse, welche mit dem Fahrrad fahrend erreicht werden kann (siehe Abbildung Nr. 15 und Abbildung Nr. 16). Die Vorschläge der Teilnehmenden gingen dabei weit über die klassische Radverkehrsplanung hinaus. Um die Attraktivität des Fahrrads in Großwohnsiedlungen zu steigern, wurde ein Konzept aus Veranstaltungen, Nachbarschaftsförderung, Stadtgestaltung und Kunst entwickelt, das mit dem Stichwort „Placemaking“ am Besten beschrieben werden kann.

Ein weiteres, wiederkehrendes Thema war der Umgang mit Höhenunterschieden innerhalb des Stadtgebiets. Lösungen für diese Aufgabenstellung wurden einerseits in der Gestaltung gesucht. So wurde beispielsweise in Chemnitz unter dem Titel „HOCH HINAUS“ eine neue Verbindung zwischen dem Stadtteil Kaßberg und der Innenstadt erarbeitet, die durch ihre Gestaltung (kein Kfz-Verkehr, deutlichere Markierung, eine Rampe nur aus natürlichen Materialien) besonders zur Fahrradnutzung animiert. Andererseits wurden technische Lösungen vorgeschlagen. Ein Fahrradlift zwischen den Fuldaauen und der Innenstadt in Kassel oder die Förderung von Pedelecs in Chemnitz (Probiertage für Senioren und der Ausbau von sicheren Abstellmöglichkeiten) sind hier als Beispiele zu nennen. Eine andere Idee stammt aus dem Workshop in Wuppertal. Hier wurde vorgeschlagen, durch „grüne Wellen“ sowie durch Busse mit Fahrradanhängern das Befahren von hügeligen Gebieten zu erleichtern.



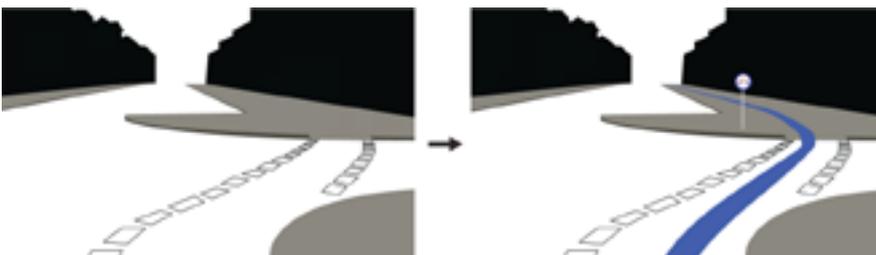
ABBILDUNG_15 | Entwurf für den Neubau des Parkhauses „Gare du Corps“ in der Fünfensterstraße mit diagonalem Radweg quer über das Gelände als optimale Verbindung mit der Innenstadt (Draufsicht).



ABBILDUNG_16 | Entwurf für den Neubau des Parkhauses „Gare du Corps“ in der Fünfensterstraße. Seitenansicht aus der Straße „Neue Fahrt“. Der Entwurf bietet Radfahrenden die Möglichkeit, auf und quer durch das Gebäude zu fahren (für den direkten Anschluss der Wohnungen beziehungsweise der Bar auf dem Dach mit dem Rad).



ABBILDUNG_17 | Gestaltungsvorschläge für eine verbesserte Wegweisung in Mönchengladbach.



6. WAS LERNEN EINSTEIGERSTÄDTE AUS DEN VIER FRESHBRAINS RAD-AKTIONSPLÄNEN?

6.2 BAUSTEINE AUS DEM BEREICH ORGWARE

Die Ergebnisse zeigen zwei Maßnahmenfelder, die dem Bereich „Orgware“ zugeordnet werden können:

Erstens war ein Grundbestandteil der vier Rad-Aktionspläne der Aufbau einer Vision in Verbindung mit einzelnen Entwicklungszielen. Der zweite wiederkehrende Aspekt aus dem Bereich Orgware war das Finden von lokalen Kooperationspartnern für die Radverkehrsförderung.

Visionen und Ziele setzen

Es hat sich gezeigt, dass der Aufbau einer Vision vergleichsweise zeitintensiv ist und während der Workshops von einer eigens hierfür gegründeten Projektgruppe bearbeitet werden musste. Die Vision war dabei nicht seit Beginn des Workshops festgelegt, vielmehr wurde erst gegen Mitte oder Ende der Workshops ein konkretes Bild deutlich. Die Darstellung erfolgte in Form von Bildern, Kollagen, Logos und/oder kurzen prägnanten Sätzen. Die kreierten Visionen gingen dabei regelmäßig über die Radverkehrsplanung hinaus und zeichneten ein ganzheitliches Bild für die Stadt. Die folgenden Kästen zeigen die Visionen der Stadt Mönchengladbach und der Stadt Chemnitz.

MÖNCHENGLADBACH: VISION EINER „LEBENS- UND LIEBENSWERTE STADT“

Mönchengladbach soll in Zukunft ein zusammenhängendes Fahrradnetz besitzen, in dem einzelne Routen farblich hervorgehoben sind. Die Wegweisung unterscheidet zwischen Routen für den Pendlerverkehr und Routen für die Freizeit. Es soll ebenfalls Anschluss an die überregionale Fahrradinfrastruktur bestehen. Unter einem gemeinsamen Logo soll eine Navigations-App entwickelt, Kooperation mit der Universität und



dem lokalen Fußballverein sowie verschiedene Events wie Fahrradball oder Schnitzeljagd durchgeführt werden. Für Events wie Public Viewing soll die Bismarckstraße temporär geschlossen werden können. Außerdem soll die Aufenthaltsqualität auf dem Berliner Platz durch eine Umgestaltung gesteigert werden. Hierdurch soll die Innenstadt attraktiver, belebter und menschenfreundlicher werden.



Kooperationen mit lokalen Partnern

Kooperationen sind ein weiterer grundsätzlicher Bestandteil der Rad-Aktionspläne. Während der Workshops wurde anhand der Vorlage von SPAPE und KALLE sowie darüber hinaus strukturiert nach Disziplinen recherchiert, mit denen Kooperationen sinnvoll sein könnten [7]. Die Kooperationen, welche im Rahmen der Workshops vorgeschlagen wurden, lassen sich in die folgenden Disziplinen einteilen:

- » Gesundheit und Fitness (z.B. Krankenkassen, Fitnessstudios, Uni-Sport),
- » Arbeitgeber (z.B. Industrie, Einzelhandel, Dienstleister),
- » Bildung (z.B. Universität, Schulen, Kindergärten),
- » Tourismus (z.B. Hotels, Wellness / Schwimmbäder, Museen, Fahrradverleih, Café und Restaurantbetreiber),
- » Anwohnerinnen und Anwohner (z.B. Bürgerbewegungen und Vereine),
- » Nachhaltigkeit und Umwelt (z.B. Grünes Gewerbe, Natur und Freizeitparks, Schulen, Vereine),
- » Lifestyle (z.B. Studierendenvertretungen, Cafés, Bars und Clubs, Frisörsalons, Bekleidungsgeschäfte, Vereine),
- » Akteure der Stadtgestaltung (Amt für Städtebau, Stadtgrünamt, lokale Künstler, Einzelhändlerverband).



CHEMNITZ: DIE „FAHRRADSTADT DER MODERNE“

In Chemnitz sollen im Umfeld von Großwohnsiedlungen gezielt Gemeinschaftsgärten, Kunstaktionen und kleine Events wie Flohmärkte oder Probierstunden für Pedelecs angeboten werden. Die entstehenden sozialen Austauschmöglichkeiten fördern eine starke Nachbarschaft und damit die Alltagsmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad. Im Stadtviertel Kaßberg sollen Kfz-Parkstände

öffentlichkeitswirksam zu Fahrradstellplätzen umgebaut werden. Außerdem soll das Stadtviertel durch ein Netz von Fahrradstraßen und dem Bau einer neuen Rampe direkten Anschluss an das Stadtzentrum bekommen. Wenn möglich, sollen Kooperationen mit dem lokalen Fahrradfabrikanten eingegangen werden. Flankiert durch Marketingmaßnahmen soll auf diesem Weg die Fahrradkultur in Chemnitz wachsen.

6. WAS LERNEN EINSTEIGERSTÄDTE AUS DEN VIER FRESHBRAINS RAD-AKTIONSPLÄNEN?

6.2 BAUSTEINE AUS DEM BEREICH SOFTWARE

Maßnahmen aus dem Aktionsfeld „Software“ wurden am häufigsten vorgeschlagen. Gründe hierfür sind in der Tatsache zu suchen, dass der Bereich in allen vier Beispielstädten noch stark unterrepräsentiert war und relativ kostengünstig für die Kommunen ist (vgl. Abbildung Nr. 4 auf Seite 13). Die vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich in fünf Kategorien unterteilen. Es wurden Maßnahmen zu den Bereichen Mobilitätserziehung, Events & Kampagnen, Branding & Identität, Digitales und Zeitplanung entwickelt.

Events und Kampagnen

Events und Marketingkampagnen sind Bestandteil der Rad-Aktionspläne in allen vier Projektstädten gewesen. Sie sind eine wirksame Methode, das Bewusstsein für den Radverkehr zu steigern. Im Vergleich zu Maßnahmen der Infrastruktur fallen die materiellen Kosten für diese Art von Maßnahmen zwar geringer aus, allerdings erfordern sie mehr Aufwand in der Organisation. In den Städten waren bereits positive Beispiele für Veranstaltungen rund um den Radverkehr vorhanden. Die „Bergische Velo“ ist ein Beispiel aus der Stadt Wuppertal. Es handelt sich hier um eine regionale Fahrradmesse, die direkt an der Nordbahntrasse stattfindet und von vier Wuppertaler Fahrradhändler und dem ADFC Kreisverband Wuppertal/Solingen/Remscheid organisiert wird. Die Messe ist zum Informieren und Ausprobieren rund um das Thema Fahrrad. Unter den Ausstellern sind Fahrradhändler, Hersteller von Fahrradbedarf wie Taschen und Schlössern, Tourismusinformationen sowie auch die Polizei. Ein weiteres Beispiel für ein gelungenes Event ist die „Fahrradsternfahrt“ aus Mönchengladbach. Die Sternfahrt findet zum wiederholten

Mal statt und wird vom ADFC Mönchengladbach organisiert und von der Polizei begleitet. Bei der Sternfahrt findet eine gemeinsame Fahrradtour durch die Stadt statt, bei der die Radfahren den sichtbar gemacht werden und diese zeigen, wie groß und vielschichtig diese Gruppe von Verkehrsteilnehmenden ist. Während des Projektes wurden zahlreiche weiteren Vorschläge für Veranstaltungen gemacht:

Fahrrad- und Kunstmärkte sind ein Bestandteil des Aktionsplanes zur Förderung der Alltagsmobilität in Großwohnsiedlungen für Chemnitz. Ebenfalls Teil des Planes ist die Organisation von Nachbarschaftsgärten zwischen den Wohngebäuden. Die Mehrheit der erarbeiteten Events lassen sich jedoch der Kategorie Sport zuordnen. So werden Bike + Fitness-Programme für den Uni Sport in Kassel empfohlen oder die Organisation von Fahrradball-Turnieren angedacht. Hinzu kommen eine Vielzahl von kreativen Fahrradrennen wie zum Beispiel ein Fahrradrennen mit Hunden, einen Sponsorenwettbewerb, ein Fahrradstaffellauf oder eine Fahrradschnitzeljagd. In Kassel wurde dabei gezielt die Topografie mit einbezogen und ein Fahrradrennen auf den Herkules „Beat the Herkules“ vorgeschlagen. Für die Stadt Wuppertal wurde ein ganzer Event- und Marketingplan erarbeitet. Dieser ist bei der Vorstellung der Rad-Aktionspläne in Kapitel „Ergebnisse aus Wuppertal“ auf Seite 23 dargestellt.



6. WAS LERNEN EINSTEIGERSTÄDTE AUS DEN VIER FRESHBRAINS RAD-AKTIONSPLÄNEN?

Timeline und Zeitplanung

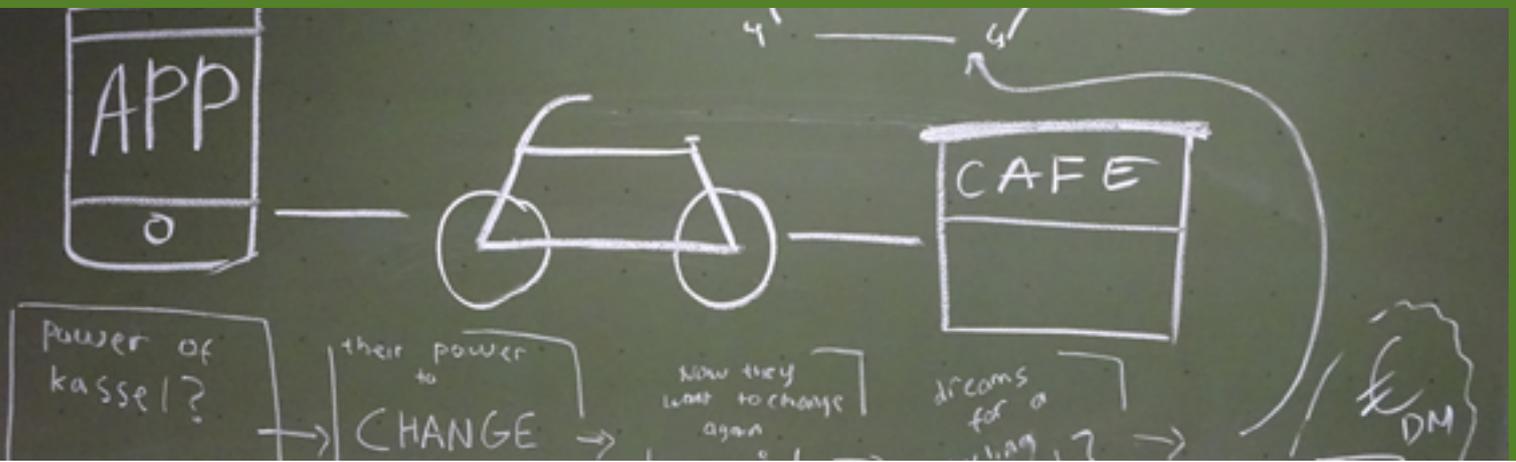
In Wuppertal lag der Fokus darauf, einen konkreten Zeitplan für die Umsetzung eines Fahrradverleihsystemes beziehungsweise für ein Marketing und Eventprogramm zu erstellen. Der Zeitplan zur Umsetzung des Fahrradverleihsystemes ist in Abbildung Nr. 21 zu sehen. Die Zeitplanung umfasst drei Phasen mit drei unterschiedlichen Zielgruppen. Um Rücksicht auf die schwierige finanzielle Situation der Stadt zu nehmen, beginnt der Plan mit einer Station am Hauptbahnhof und wird dann sukzessive ausgeweitet. Ziel ist der Umfang von 30 Stationen an den wichtigsten Knotenpunkten in Wuppertal.

Durch das Einbinden konkreter Ideen in einen realistischen Zeitplan sollte allen Beteiligten die Machbarkeit der Ideen vor Augen geführt werden. Gleichzeitig wurde auf diese Weise ein Weg aufgezeigt, wie die erarbeiteten Ansätze nach dem Abschluss des Projektes weitergeführt werden können.

Mobilitätserziehung

Im Laufe des Projektes wurden bemerkenswert häufig Maßnahmen entwickelt, die unter dem Stichwort „Mobilitätserziehung“ zusammengefasst werden können. In Chemnitz ist der Altersdurchschnitt im Vergleich zu den anderen Beispielstädten hoch. Daher wurde hier vorgeschlagen, sogenannte Pedelec-Probiertage für Seniorinnen und Senioren einzuführen. Parallel soll das Programm „Bike to school“ Anreize für Schülerinnen und Schüler setzen, dass Fahrrad für den Schulweg zu benutzen; gegebenenfalls ergänzend für die Eltern („Bike to Work“). In eine vergleichbare Richtung gehen die Ide-

en, Fahrradwettbewerbe zwischen den Schulen durchzuführen, Fahrradführerscheine flächendeckend in Grundschulen anzubieten oder Studierende als Fahrradlehrerinnen und Fahrradlehrer für Grundschulen und Kitas zu organisieren. Auch ein „Pimp my Bike“ Workshop für Kinder wurde angedacht. Hier bekommen Kinder die Möglichkeit, ihre Fahrräder zusammen mit professioneller Hilfe selbst zu verschönern. Sehr positiv wurde auch die Idee aufgenommen, Fahrradübungsplätze für Kinder auf Schulhöfen und öffentlichen Flächen zu markieren, um den Nachwuchs schon früh an die Regeln im Straßenverkehr zu gewöhnen. In Wuppertal stehen neben den Schülern noch andere Personenkreise im Fokus. So sollen neue Studierende zum Beginn des Semesters ein Startpaket bekommen, das Geschenke und Infomaterial zum Fahrrad und der Stadt umfasst. Angedacht wurde auch ein Workshop, der sich an Geflüchtete und andere Interessierte richtet, die mit dem Fahrrad als Fortbewegungsmittel in Deutschland nicht vertraut sind.



Möglicher Zeitplan Bike-Sharing

Touristinnen und Touristen

Start am Bahnhof Elberfeld
Zusammenspiel mit Marketing
Ideen wie Karten mit Radrouten

Studierende / Berufsverkehr

Bahnhöfe Vohwinkel/Barmen
Campus Griffenberg/Haspel

Allgemeinheit

Schwebebahnstationen
Anbindung an die Nordbahntrasse
und an wichtige Orte
Integration von E-Bikes



ABBILDUNG_21 | Fahrplan für die Einführung eines Fahrradverleihsystemes in Wuppertal



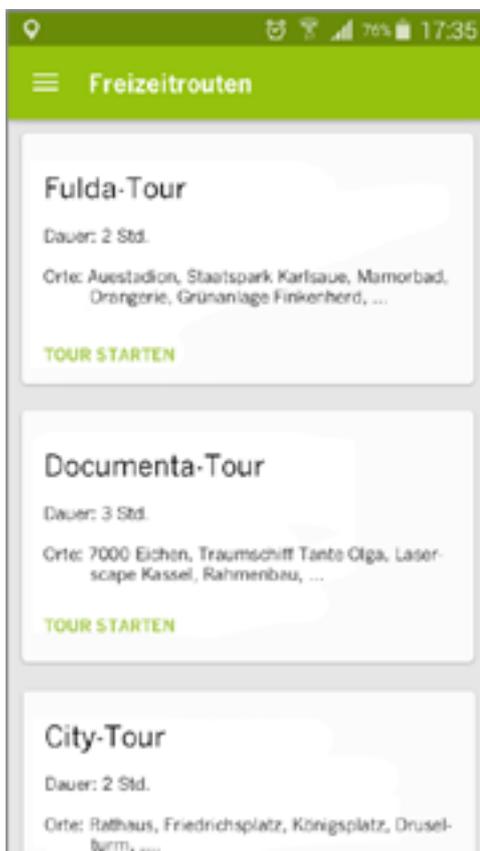
ABBILDUNG_22 | Die Mobilitätserziehung ist nach Ansicht der FreshBrains Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein wichtiger Baustein der Fahrradförderung

6. WAS LERNEN EINSTEIGERSTÄDTE AUS DEN VIER FRESHBRAINS RAD-AKTIONSPLÄNEN?

Digitales

In drei Beispielkommunen wurden Vorschläge für digitale Maßnahmen in der Radverkehrsförderung gemacht. Grundsätzlich können die Vorschläge in die zwei Kategorien „Internetauftritt“ und „App-Entwicklung“ unterteilt werden: Eine informative Internetseite sollte heutzutage ein fester Bestandteil der Radverkehrsförderung jeder Stadt sein. Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden immer wieder Aspekte diskutiert, die auf einer Webseite zu finden und für alle Interessierten zugänglich sein sollten:

- » Allgemeines zum Radverkehr in der Stadt (aktuelle Projekte, Maßnahmen, Baustellen, Kampagnen etc.),
- » Fahrradstadtpläne und Wegweisungen,
- » Informationen über Abstellanlagen im Stadtgebiet: Ort, Anzahl, ggf. Überdachung, Verschlussmöglichkeiten, Lademöglichkeiten, Kosten,
- » Informationen über Leihmöglichkeiten sowie Reparaturservice (inkl. Ort & Preis ggf. Verweis auf anderes Internetportal),
- » Informationsmaterial zu Sicherheit und Wartung von Fahrrädern,
- » Informationen zum Verhalten z.B. in Fußgängerzonen, in Einbahnstraßen oder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen etc.,
- » Verweise auf Vereine und Interessengemeinschaften,
- » touristische Informationen zu Routen und Unterkünften,
- » das örtliche Radverkehrskonzept,
- » Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖV,
- » Verweise auf überregionale Routen und Verlinkungen zu relevanten Internetseiten,
- » Meldestelle für Mängel.



ABBILDUNG_23 | Vorschlag für eine Erweiterung der „Konrad-App“ mit Freizeitrouten für Besucher der Stadt Kassel

In allen drei Städten wurde eine Neuentwicklung beziehungsweise die Weiterentwicklung einer vorhandenen App mit in den Rad-Aktionsplan aufgenommen. In Kassel und Mönchengladbach wurde vorgeschlagen, eine stadtspezifische Fahrradnavigation anzubieten, welche eine Zielführung anhand des städtischen Fahrradnetzes ermöglicht. Zusätzlich sollen Rund- und Freizeit-touren angeboten werden. Auf Abbildung Nr. 23 ist eine beispielhafte Montage zu sehen, wie die neue App aussehen könnte. Gefahrene Kilometer und andere Daten sollen optional gespeichert und mit sozialen Medien verknüpft werden. So wird Fahrradfahren zum Gesprächsthema in der Stadt. In Kassel wurde ergänzend vorgeschlagen, an den Lenkrädern der Fahrräder des städtischen Fahrradverleihsystemes „Konrad“ Halterungen für Smartphones anzubringen. Der Vorschlag für die Stadt Chemnitz basiert auf der niederländischen App „Positive Drive“. Diese App belohnt das Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer. Werden besonders oft Verkehrsmittel aus dem



Umweltverbund benutzt, belohnt die App die Telefonbesitzerinnen und -besitzer mit Bonuspunkten, die gegen kleine Rabatte und Gutscheine beim lokalen Einzelhandel eingetauscht werden können. Alle drei vorgeschlagenen Apps sollen außerdem dazu verwendet werden, um die Nutzerinnen und Nutzer über aktuelle Veranstaltungen rund um das Fahrrad zu informieren.

Eine fünfte Gruppe von „Software“ Maßnahmen, welche auffällig häufig vorgeschlagen wurde, kann in die Kategorie „Identität und Branding“ eingeordnet werden. Bei den Maßnahmen dieser Kategorie geht es nicht direkt um den Radverkehr. Oberste Ziele waren zum Beispiel ein „lebenswertes und attraktives Stadtbild“ schaffen, „urbane Lebensräume“ verbessern, eine „neue Identität“ aufbauen, ein „besseres Miteinander“ und „soziale Austauschmöglichkeiten“ fördern oder das „Bewusstsein für den Flächenverbrauch des motorisierten Individualverkehrs“ schaffen. In Chemnitz, Kassel und Mönchengladbach war den Teilnehmenden der Aufbau einer Fahrradkultur beziehungsweise die Schaffung einer Identität durch Fahrradverkehr besonders wichtig. Dies spiegelt sich auch in der Zielsetzung der jeweiligen Rad-Aktionspläne wieder. Beispiele aus Mönchengladbach sind die Umgestaltung des Berliner Platzes zu einer verkehrsberuhigten Zone mit hoher Aufenthaltsqualität oder die überdeutliche farbliche Markierung und einprägsame Benennung bekannter Fahrradrouten. Der Umbau des Parkhauses in Kassel sollte eine „Leuchtturmfunktion“ einnehmen und „imagebildend“ für den Radverkehr in der Stadt sein. Dabei verlaufen die Grenzen zwischen den Kategorien „Hardware“, „Orgware“ und „Software“ häufig fließend. Neben stilprägender Infrastruktur wurden auch Veranstaltungen vorgeschlagen. So sollen Kunstaktionen und Urban Gardening-Projekte den Zusammenhalt der Nachbarschaft in Großwohnsiedlungen in Chemnitz fördern.

Identität und Branding

Ein kleines aber regelmäßig vorgeschlagenes Element der Kategorie „Branding“ ist das Logo. Die Verwendung eines einheitlichen Logos kann als visuelles Element und Wiedererkennungsmerkmal verwendet werden. So wird die „Bewegung“ sichtbar und gibt Interessierten die Möglichkeit zu sympathisieren ohne aktiv daran teilnehmen zu müssen. Ein Logo wurde für jede der vier Projektstädte entworfen. In der Regel bestehen die Entwürfe aus:

- » Buchstaben (Verwendung von Buchstaben aus dem Stadt-Namen),
- » Zahlen (Vorwahl, Postleitzahl etc.),
- » Symbole (Piktogramm eines Radfahrers, Symbole des Stadtwappens, etc.),
- » Slogans zu Widerspiegelung der Ziele (Fahrradstadt 20XX, ...).

In Abbildung Nr. 24 sind zwei Logo-Vorschläge für die Stadt Mönchengladbach zu sehen. Weitere Logos, die im Rahmen des Projektes von den Studierenden entwickelt wurden, sind bei der Vorstellung der Ergebnisse der FreshBrains-Städte in Kapitel 5 abgebildet.

ABBILDUNG_24 | Ideen für ein Logo aus der Beispielstadt Mönchengladbach



7. WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Weitere Informationen und aktuelle Studien zum Thema Fahrradverkehr und Radverkehrsförderung in Deutschland sind auf der Webseite des Nationalen Radverkehrsplanes zu finden:

www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/praxisbeispiele

Für Informationen zur Radverkehrsförderung in den Niederlanden ist der niederländische „Masterplan Fiets“ zu empfehlen, welcher vom niederländischen Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten herausgegeben wird. Ebenfalls aus den Niederlanden, erarbeitet vom Verkehrsplanungsbüro SOAB in Breda ist das Handbuch zum EU-Projekt „Strategies towards Bike Friendly Cities“, das die Grundlagen für die hier verwendete Methodik bietet. Tagesaktuelle Informationen zum Thema Radverkehr allgemein sowie zu anderen Themen aus den Feldern Mobilität und Städtebau sind auf den Internetseiten der projektbeteiligten Institutionen zu finden: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die NHTV Breda, die Bergische Universität Wuppertal und auf Anfrage beim Büro thiemann-linden.



LITERATURHINWEISE

- [1] BMVBS. (Hrsg.). (2008). Mobilität in Deutschland. Endbericht, Bonn / Berlin.
- [2] BMVBS. (2012). Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin.
- [3] KILPATRICK, A. (2005). Mehr Rad in den Gemeinden. Attnang-Puchheim: Verlag der grünen Bildungswerkstatt.
- [4] BYPAD consortium. (Oktober 2008). BYPAD Cycling - The European approach (B. consortium, Hrsg.) Abgerufen am 23. Mai 2017 von [www.bypad.org: http://www.bypad.org/docs/BYPAD_Cycling_The_European_approach.pdf](http://www.bypad.org/docs/BYPAD_Cycling_The_European_approach.pdf)
- [5] ADFC. (2017). ADFC-Fahrradklima-Test 2016 Fragebogen. (ADFC, Hrsg.) Abgerufen am 24. Mai 2017 von <http://www.fahrradklima-test.de/>: www.adfc.de/misc/filePush.php?mimeType=application/pdf&fullPath=http://www.adfc.de/files/2/35/499/777/ADFC-Fahrradklima-Test_2016_Fragebogen_ohne_Schnittmarken.pdf
- [6] MINVENW & FIETSBERAAD. (2009). Radfahren in den Niederlanden. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Abgerufen am 24. Mai 2017 von <http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=en&repository=Cycling+in+the+Netherlands>
- [7] SPAPE, I., & KALLE, E. (2014). Bike Friendly Cities Handbook - Strategies towards Bike Friendly Cities for Cambridge and Southend-on-Sea. BREDA (NL): SOAB.
- [8] Bickhoff, N. (2009). Quintessenz des strategischen Managements. Berlin, Heidelberg: Springer Verlag.
- [9] WATZKA, K. (2016). Ziele formulieren - Erfolgsvoraussetzungen wirksamer Zielvereinbarungen. Wiedbaden: Springer.

IMPRESSUM

Herausgeber Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach
Bergische Universität Wuppertal
Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung
und Straßenverkehrstechnik

Pauluskirchstr. 7 42285 Wuppertal
Tel.: 0202/439-4088
Fax: 0202/439-4388
mail: svpt@uni-wuppertal.de
Internet: <http://www.svpt.de>

<i>Bearbeitung</i>	Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach Bergische Universität Wuppertal	Prof. Ir. C.L.C.M. Ineke Spapé NHTV Breda
	M.Sc. Simon Knappe Bergische Universität Wuppertal	Dipl.-Geogr. Jörg Thiemann-Linden büro thiemann-linden
	M.Sc. Isabelle Ork Bergische Universität Wuppertal	Dipl.-Ing. Tanja Leven Bergische Universität Wuppertal

Bildnachweise Bergische Universität Wuppertal Fachbereich Straßenverkehrsplanung
und Straßenverkehrstechnik, eigene Darstellung / eigene Aufnahme:
S. 4, S.12, S.13, S.14, S.15, S.17_unten, S.18, S.19, S.20, S.21_unten, S.22, S.23_
unten, S.24, S.25, S.26, S. 33_oben, S.33_mitte, S.34, S.35_unten

Bergische Universität Wuppertal - Presse und Öffentlichkeit:
S.23_oben (Beate und Wilfried Güldner)

Colourbox.de:
Titel (Artem Rastorguev), Titel_Fahrradpiktogram, S. 7_oben, S.9_oben (Eugene
Sergeev), S.11_oben, S.21_oben (Artem Rastorguev), S.31, S.33_unten, S.35_
oben, S.37

Fotolia.com:
S. 17_oben, S.28, S.29_oben + unten

Spape, I., & Kalle, E. (2014). Bike Friendly Cities Handbook – Strategies towards
Bike Friendly Cities for Cambridge and Southend-on-Sea. Breda (NL): SOAB:
S.8, S.17_unten (Vorlage)

Druck Druckerei Hitzegrad GmbH, Wuppertal
Auflage: 2.000 Stück

Der Nachdruck von Beiträgen ist nur mit Genehmigung
der Bergischen Universität Wuppertal gestattet.

Wuppertal, Januar 2018

