



Begleitforschung

Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung -

● Kurzfassung



Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Energie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW

- Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung -

- Kurzfassung -

Auftraggeber:

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4
D-40213 Düsseldorf
Tel.: +49 (0) 211 - 837-4576
Fax +49 (0) 211 - 837-4372
E-Mail: Peter.London@mwmev.nrw.de
Internet: www.mwmev.nrw.de

Auftragnehmer:

Arbeitsgemeinschaft

Planerbüro Südstadt

Breite Straße 161-167
50667 Köln
Tel.: 0221 / 20894-0
Fax: 0221 / 20894-44
e-mail: info@planerbuero-suedstadt.de

Planungsgemeinschaft Verkehr

Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
e-mail: PGV-Hannover@t-online.de

Bearbeiter:

Laura Brenke, Dipl.-Geogr.
Ulrich Kalle, Dipl.-Geogr.
Franz P. Linder, Dipl.-Ing.
Mehmet Sözener, cand.-ing.

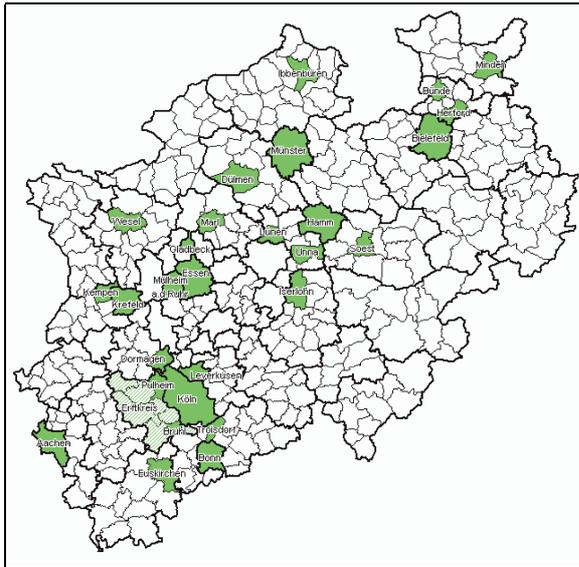
Bearbeiter:

Dankmar Alrutz, Dipl.-Ing.
Detlev Gündel, Dipl.-Ing.
Jörg Stellmacher-Hein, Dipl.-Geogr.
Elke Willhaus, Dipl.-Geogr.



1. AUSGANGSLAGE UND ZIELE DER UNTERSUCHUNG

Mehr als zehn Jahre sind vergangen, seit das Land Nordrhein-Westfalen das Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" ins Leben gerufen hat. Inzwischen sind 28 Kommunen und 1 Landkreis Mitglied der "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS) und es ist abzusehen, dass weitere Städte aufgenommen werden.



Übersicht über die Mitglieder der AGFS

Aus diesem Grunde hat das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr eine Untersuchung durchführen lassen, in der eine Zwischenbilanz der bisherigen Aktivitäten gezogen werden sollte. Die Untersuchung, die insgesamt 19 Städte, die bis einschließlich 1995 in der AGFS aufgenommen waren, einbezog, hat zum Ziel

- die bisher in den beteiligten Kommunen durchgeführten Maßnahmen und Aktivitäten zu erfassen und die dazu vorliegenden Erfahrungen aufzuarbeiten,
- die Wirkungen insbesondere bzgl. Verkehrssicherheit und Fahrradnutzung im Rahmen der Gesamtmobilität zu analysieren,
- Vorgehensweisen und Strategien in der organisatorischen Projektabwicklung und der Maßnahmenumsetzung auszuwerten,
- aus der Bewertung des bisherigen Ablaufes Folgerungen für eine Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen abzuleiten.

Der Gesamtbericht der vorliegenden Untersuchung gliedert sich in folgende Teile:

- Umfassender Erläuterungs- und Ergebnisbericht zu den Erfahrungen und Wirkungen des Projektes und den daraus abzuleitenden Schlussfolgerungen.
- Dokumentation und Bewertung der Aktivitäten der 19 Untersuchungsstädte.
- Dokumentation 60 beispielhafter Maßnahmen in der Untersuchungsstädten aus verschiedenen Themenfeldern.

Im Folgenden wird eine Kurzfassung der wichtigsten Ergebnisse und Folgerungen gegeben¹.

2. ERGEBNISSE AUS DEN UNTERSUCHUNGSSTÄDTEN

2.1 Maßnahmenfelder

Fahrradförderung bedeutet mehr als nur Radwege zu bauen. Ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mit einer attraktiven Infrastruktur zum Fahren und Abstellen der Fahrräder ist ein wesentlicher Grundbaustein einer systematischen Radverkehrsförderung. Dazu gehören aber auch als gleichwertige Bausteine eine motivierende Kommunikationsstrategie und Dienstleistungsangebote zur Attraktivierung und Erleichterung der Fahrradnutzung.

Dieser Grundgedanke eines Verständnisses vom "Radverkehr als System" ist bei einigen Untersuchungsstädten bereits in Ansätzen und in zunehmender Tendenz erkennbar. Der ausgeprägte Schwerpunkt der Maßnahmen und der eingesetzten Finanzmittel liegt jedoch nach wie vor im Bereich der Verbesserung der technischen Infrastruktur zum Fahren und Parken.

¹ Der gesamte Bericht (Planerbüro Südstadt, Köln/Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW – Maßnahmen und Wirksamkeitsuntersuchung") kann beim Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW, Haroldstraße 4, 40213 Düsseldorf, Tel. (0211) 837-4576 / Fax (0211) 837-4372), e-mail: Peter.London@MWMEV.NRW.de bezogen werden.

Radverkehrsnetzplanung

Alle Untersuchungsstädte verfügen über eine flächenhafte Netzplanung als Grundlage ihrer Maßnahmenprogramme und der Festlegung von Prioritäten. Die Realisierung ist vor allem in den Städten mit längerer Projektlaufzeit bzw. guten Ausgangsbedingungen zumindest in Teilbereichen schon relativ weit fortgeschritten. Allerdings liegt der Umsetzungsgrad aus finanziellen oder organisatorischen Gründen bzw. weil strittige Maßnahmen zurückgestellt wurden, oft hinter der ursprünglichen Zeitplanung zurück. Eine Dokumentation der realisierten Maßnahmen im Sinne einer Erfolgskontrolle und Fortschreibung der Maßnahmenplanung findet noch in zu geringem Umfang statt.

Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Für die Realisierung der Netze haben die Städte auf das Gesamtrepertoire der heute nach StVO und ERA 95² geeigneten Führungsformen für den Radverkehr zurückgegriffen. Dabei wurden innovative Maßnahmen in der Praxis erprobt und weiterentwickelt. Damit konnte oft erst der Weg für eine Aufnahme in bundesweite Regelwerke bzw. das Verkehrsrecht geebnet werden.

Hier sind insbesondere Schutzstreifen zu nennen, die in den Untersuchungsstädten bereits vor der StVO-Novelle und auch über die engen Einsatzbedingungen der VwV-StVO hinaus zur Anwendung kamen. Auch mit Fahrradstraßen, aufgeweiteten Radaufstellstreifen oder der Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr lagen bereits frühzeitig aus vielen Städten Erfahrungen vor.



Schutzstreifenmarkierung auf Hauptverkehrsstraße (Pulheim)

Insgesamt kommen zur Komplettierung der Radverkehrsnetze vorrangig vergleichsweise schnell realisierbare, kostengünstige Maßnahmen zum Einsatz, wie z. B. Markierungslösungen im Fahrbahnraum oder verkehrsregelnde Maßnahmen. Ein stärkeres Gewicht wird in Zukunft der Verbesserung der Radverkehrsführung an größeren Knotenpunkten zukommen.



Markierte Radverkehrsführung in hochbelastetem Knotenpunkt (Troisdorf)

Wegweisung

Eine Radverkehrswegweisung wird von den Städten als wesentlicher Baustein ihrer Gesamtkonzeption in Hinblick auf die Führung des Radverkehrs über geeignete Routen, aber auch als positiver Werbeträger gesehen und eingesetzt. Aufbauend auf den Erfahrungen mit sehr unterschiedlichen und nicht immer anforderungsgerechten Ausführungen der Wegweiser wurde zwischenzeitlich in Nordrhein-Westfalen auf dem Erlassweg eine landesweit einheitliche Radverkehrswegweisung entsprechend dem "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der FGSV verbindlich eingeführt.



Fahrradwegweisung nach neuem landeseinheitlichen Design (Leverkusen)

² Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln 1995.

Fahrradparken

Die Verbesserung der Bedingungen zum Abstellen der Fahrräder im öffentlichen Straßenraum besitzt in allen Städten einen hohen Stellenwert. Dabei kommen nur noch anspruchsgerechte Halter, die Standsicherheit und Diebstahlschutz gewährleisten und zum Teil auch Witterungsschutz bieten, zum Einsatz. Alte "Felgenkiller" werden sukzessive ersetzt.

Handlungsbedarf besteht noch im privaten Bereich, z. B. im Wohnungsbau, beim Einzelhandel oder Firmen. Die inzwischen geänderte nordrhein-westfälische Bauordnung fordert jetzt erstmalig Abstellplätze für Fahrräder bei der Errichtung von baulichen Anlagen. Die Möglichkeiten privater Finanzierung öffentlicher Fahrradparkanlagen (z.B. auch Sponsoring, Werbung) werden erst vereinzelt genutzt



Moderne und nutzergerechte Fahrradabstellanlage (Gladbeck)

Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr

Gute Bike & Ride-Anlagen sind die ideale Voraussetzung zur Nutzung der Vorteile und zur Stärkung beider umweltfreundlichen Verkehrsarten. Sie gehören in den AGFS-Städten – nicht zuletzt aufgrund der guten Fördermöglichkeiten – zum Standardrepertoire der Radverkehrsplanung. Hier kommen häufiger größere, überdachte Anlagen, aber auch Fahrradboxen zur Anwendung.

Die Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist außerhalb der Zuständigkeitsbereiche der großen Verkehrsverbände VRS/VRR noch nicht weit verbreitet. Die bisherigen Erfahrungen sind grundsätzlich positiv zu bewerten, zeigen aber auch, dass diese Kombinationsmöglichkeit ein schmales Nutzungssegment bleiben wird.

Ein wesentliches Element der Verknüpfung von Fahrrad und ÖV und eines ergänzenden Angebotes von Dienstleistungen (z. B. Vermietung, Reparaturservice) stellen Fahrradstationen dar. Das Programm "100 Fahrradstationen in NRW" hat hier einen wesentlichen Schub bewirkt und beginnt auch in den AGFS-Städten Erfolge zu zeigen. Bereits 10 der 19 Untersuchungsstädte verfügen über Fahrradstationen, darunter die größte deutsche Anlage mit 2.800 Stellplätzen in Münster.



Mit 2.800 Stellplätzen größte Fahrradstation des Programms "100 Fahrradstationen in NRW" (Münster)

Serviceangebote

Ein breites Angebot an Servicekomponenten oder auch privatwirtschaftlich angebotenen Dienstleistungen kann bestehende Hindernisse gegen die Fahrradnutzung beseitigen oder erheblich abschwächen. Fahrradstationen (s. o.) sind in dieser Beziehung bereits ein bedeutsames Element.

In den Untersuchungsstädten kommen darüber hinaus spezielle fahrradbezogene Dienstleistungen, die von der öffentlichen Hand initiiert bzw. von privaten Handlungsträgern (z. B. Firmen, Einzelhandel, Fahrradreparatur) getragen werden, bisher erst in Einzelfällen zur Anwendung. Bekannt ist das Angebot des Gerling-Konzerns, der seinen Mitarbeitern u. a. Fahrradabstellmöglichkeiten, Umkleiden und Duschen zur Verfügung stellt. Auch Bringdienste des Einzelhandels erleichtern die Fahrradnutzung zum Einkaufen.

Öffentlichkeitsarbeit und kommunales Marketing

Ein flächendeckendes hochwertiges Infrastrukturangebot alleine reicht nicht aus, um das Radverkehrspotenzial auszuschöpfen. Ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel kann

nur über Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Interventionsansatzes erreicht werden. Die seit 1998 von der AGFS betriebene professionelle Kommunikation ist hier ein wesentlicher Baustein, um Änderungen des Mobilitätsverhaltens auch über eine positive Grundeinstellung zum Fahrrad zu beeinflussen. Neben klassischen Medien wie Informationsbroschüren, Plakaten u. a. werden auch neue Kommunikationsinstrumente (z. B. Internet) gezielt eingesetzt.

Die Dachkampagne des Landes mit der Web-Adresse "www.fahrradfreundlich.nrw.de" ist sowohl Basis als auch Unterstützung für eine effiziente lokale Öffentlichkeitsarbeit. Im Vordergrund stand bisher allerdings eher die traditionelle Öffentlichkeitsarbeit in Form von Pressebeiträgen, Faltblättern etc, die durchaus - insbesondere bei neuen oder strittigen Themenfeldern - die Akzeptanz der Lösungen bei Nutzern und allgemein in der Bevölkerung verbessern kann. Es steigt aber bei den Kommunen das Bewusstsein für die Bedeutung professioneller mobilitätsbezogener Öffentlichkeitsarbeit. Kommunikation wird mehr und mehr als Schlüsselfaktor und als wichtigste Ressource in der Verkehrspolitik erkannt.

Für die Erweiterung des Know-hows der an der Radverkehrsplanung beteiligten Fachleute und Entscheidungsträger schaffen das Land und Kommunen – oft in Zusammenarbeit mit Verbänden – durch Tagungen und Veröffentlichungen ein gutes Angebot. In stärkerem Maße als bisher sollte dabei auf eine ressortübergreifende Wissensvermittlung, die z. B. Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und planende Verwaltung gemeinsam einbezieht, geachtet werden.

2.2 Erfahrungen und Wirkungen

Die zwei Oberziele der Radverkehrsförderung in NRW und der Mitgliedsstädte der AGFS sind

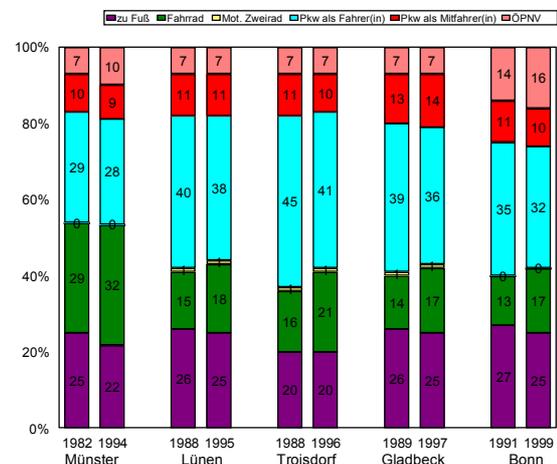
- Erhöhung der Fahrradnutzung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer

Zur Überprüfung dieser Ziele wurden vorliegende Modal Split-Untersuchungen ausgewertet und mehrjährige gesamtstädtische Unfallanalysen durchgeführt. Leider wurden systematische Wirkungskontrollen (z. B. Vorher-Nachher-Vergleiche) nur von einzelnen Städten vorge-

nommen, so dass eine fundierte Bewertung nicht für alle Städte hergeleitet werden kann.

Fahrradnutzung

In den Städten, die systematische Untersuchungen durchgeführt hatten, konnten in mehrjährigen Zeiträumen zum Teil deutliche Steigerungen in der Fahrradnutzung von etwa 20-30 % gegenüber der Ausgangslage der Projektteilnahme aufgezeigt werden. Die Abbildung zeigt, dass diese Steigerung der Fahrradnutzung meist mit der erwünschten Abnahme des motorisierten Individualverkehrs korrespondiert, während der öffentliche Verkehr zumeist auf gleichem Niveau blieb.



Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in ausgewählten Fahrradfreundlichen Städten

Das Beispiel Troisdorf zeigt, dass Umverteilungspotenziale vor allem im Alltagsverkehr genutzt werden. Im Binnenverkehr, der zwei Drittel aller Wege in Troisdorf ausmacht, erreicht das Fahrrad sogar einen Anteil von 28 % gegenüber 29 % beim selbstgefahrenen Pkw. Insgesamt werden so in Troisdorf täglich mehrere 1000 Autofahrten weniger durchgeführt, was die Umwelt entlastet, weniger Fläche für das Parken in der Stadt erfordert und Kapazitätsreserven im Straßennetz aktivieren lässt.

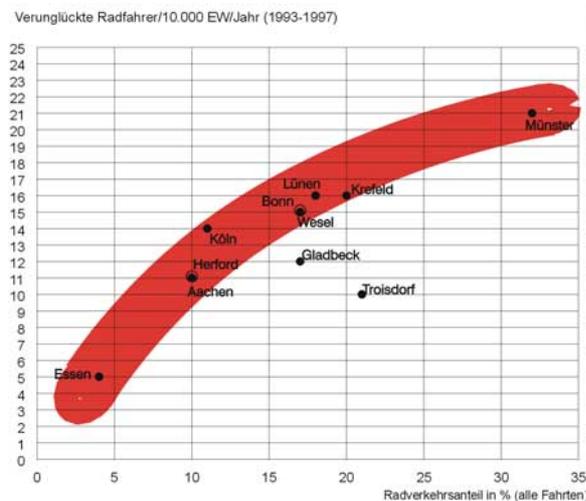
Wie diese Beispiele zeigen, sind Modal Split-Anteile des Radverkehrs von 25-30 % durchaus erreichbar. Insbesondere eine stärkere Verlagerung von Kurzstreckenfahrten mit dem Pkw erfordert eine Fortsetzung des eingeschlagenen Weges auch in anderen Städten. Nachhaltige Veränderungen in der Fahrradnutzung sind

grundsätzlich nur mittel- bis langfristig zu erreichen.

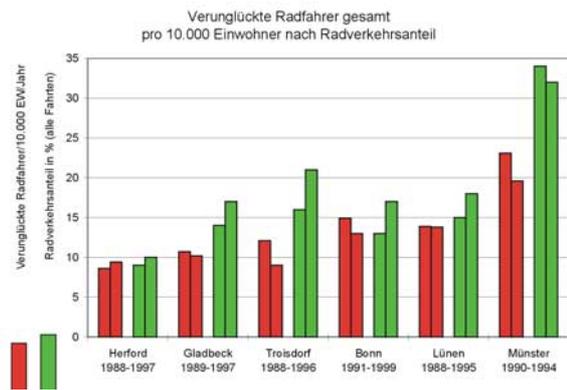
Verkehrssicherheit

Die Unfallentwicklung im Radverkehr liegt bei den untersuchten AGFS-Städten seit der Projektteilnahme in etwa im Landestrend des gleichen Zeitraumes, bei den Unfällen mit schwerem Personenschaden ist sogar in vielen Städten eine günstigere Tendenz zu verzeichnen. Neben dem vermiedenen menschlichen Leid ist damit auch eine volkswirtschaftlich günstige Entwicklung verbunden. Eine spürbare Abnahme im Unfallgeschehen auf gesamtstädtischer Ebene ist in der Regel erst nach mehrjähriger Projektteilnahme und entsprechender Maßnahmenumsetzung festzustellen. Schnelle Erfolge sind also auch hier nicht zu erwarten.

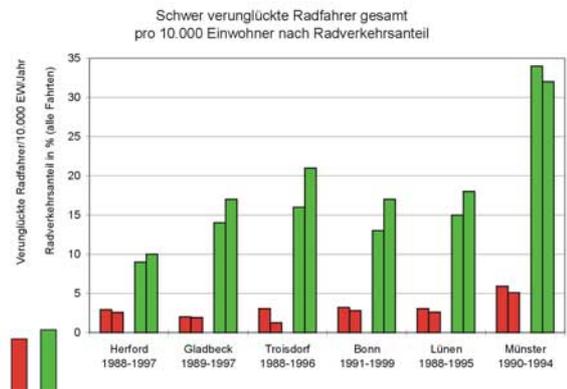
In den Städten, in denen das Unfallgeschehen mit Radfahrern in Relation zur Verkehrsteilnahme betrachtet werden kann, steht einer Zunahme des Radverkehrs im Straßenverkehr im gleichen Zeitraum eine Abnahme der Zahl der verunglückten Radfahrer gegenüber. Diese Tendenz ist besonders bei den Unfällen mit schwerem Personenschaden stark ausgeprägt (siehe Abbildungen). Das relative Unfallrisiko des einzelnen Radfahrers, bezogen auf seine Verkehrsteilnahme sinkt also in den Untersuchungsstädten bei steigendem Radverkehr. Auch bezogen auf die Unfallbelastung (Unfälle/10.000 Einwohner) bestätigt sich diese Tendenz (siehe Abbildung). Insbesondere die Städte Troisdorf und Gladbeck liegen hier deutlich unter der allgemein zu erwartenden Größenordnung der Zahl der Radverkehrsunfälle.



Unfallbelastung und Radverkehrsanteil für ausgewählte Städte in NRW



Verunglückte Radfahrer gesamt pro 10.000 Einwohner nach Radverkehrsanteil im Zeitvergleich



Schwer verunglückte Radfahrer pro 10.000 Einwohner nach Radverkehrsanteil im Zeitvergleich

Erfahrungen mit der Umsetzung

Bezüglich der Umsetzungsstrategien und Organisationsstrukturen in der Verwaltung ist aus den Erfahrungen der Kommunen kein idealtypischer Lösungsweg ableitbar. Neben den strukturellen Rahmenbedingungen bestimmen die vor Ort handelnden Personen maßgeblich den jeweils geeigneten Weg. Ein Erfolg ist immer dann zu erkennen, wenn alle relevanten Stellen an einem Strang ziehen und insbesondere die Gemeinderäte politische Grundsatzbeschlüsse zur Förderung des Radverkehrs getroffen haben.

Gute Erfahrungen wurden mit verwaltungsübergreifenden Arbeitskreisen der Radverkehrskommissionen gemacht, an denen zumindest die Polizei und der örtliche ADFC beteiligt ist. Einige Städte haben auch Sonderausschüsse zum Radverkehr eingerichtet, um politisch schnell und adäquat auf den erheblichen Zuwachs an Radverkehrsthemen reagieren zu können.

Zu Verzögerungen in der Umsetzung von Konzepten kam es u. a. durch

- unterschiedliche Dringlichkeiten zwischen Kommunen und Straßenbaulastträgern klassifizierter Straßen,
- unterschiedliche Auffassungen innerhalb der kommunalen Verwaltung (z. B. zwischen Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörde),
- Scheu vor vermeintlich unpopulären Maßnahmen bei der Politik, insbesondere im Vorfeld von Wahlen,
- schwer kalkulierbare Zeitplanung bzgl. der Mittelbewilligung bei Zuwendungsanträgen,
- personelle Engpässe in der kommunalen Verwaltung,
- nicht ausreichende Eigenmittel der Kommunen.

Mit den Zuwendungsmöglichkeiten aus der Förderrichtlinie Stadtverkehr und dem Stadterneuerungsprogramm stellte das Land den Kommunen ein umfassendes und gut aufeinander abgestimmtes Finanzierungssystem zur Verfügung. Die AGFS-Städte haben überproportional Mittel abgerufen. Art und Umfang der finanziellen Zuwendungen konnten somit Impulse in den Kommunen setzen und haben oft auch die politische Unterstützung erheblich erleichtert. Dies ist mit der Reduzierung des Fördervolumens im Programm "Stadtverkehr" und dem Wegfall der Förderung im Programm "Stadterneuerung", nun nur noch eingeschränkt möglich.

Die Eingangsanforderungen an eine Aufnahme in die AGFS haben sich bewährt und haben oft, vor allem in den Anfangsjahren der Mitgliedschaft, einen positiven Schub bei der Planung und Umsetzung bewirkt. Nach Erreichen der Mitgliedschaft gibt es allerdings keine klar definierten Anforderungen mehr an die Städte, so dass auch die Gefahr eines "Ableitens" in die Alltagsroutine besteht. Die Mitarbeit in der AGFS erfordert von den Kommunen zusätzliche Aktivitäten, andererseits bringt sie aber auch Vorteile:

- Die Möglichkeit zum direkten Informations- und Erfahrungsaustausch gibt Anregungen für neue Ideen sowie Bekräftigung und Motivation zum Lösen von Problemen.
- Die Öffentlichkeitswirksamkeit einer Mitgliedschaft in der AGFS verschafft auch "Rückenwind" in der lokalen Politik und verbessert die Durchsetzbarkeit von Maßnahmen.

- Das Land finanziert eine professionelle Marketingstrategie für die Arbeit der AGFS und für die lokale Öffentlichkeitsarbeit vor Ort.

3. FAZIT UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

3.1 Fazit

Die Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen ist im deutschen Ländervergleich richtungsweisend. Dies betrifft insbesondere

- die programmatische Ausrichtung der Förderstrategie,
- die Breite des geförderten Maßnahmenspektrums und
- den Umfang der finanziellen Aufwendungen für den Radverkehr.

In diesem Kontext besitzen die Mitglieder der AGFS und ihre Aktivitäten eine herausgehobene Bedeutung:

- Die Kommunen sind für die Radverkehrsförderung der wichtigste Handlungsträger. In ihrem Zuständigkeitsbereich liegen die größten Chancen und Potenziale zur Steigerung des Radverkehrs.
- In den AGFS-Kommunen werden Maßnahmen und Handlungsstrategien auf allen Feldern der Radverkehrsförderung entwickelt und in der Praxis erprobt.
- Sie gewinnen damit eine Vorbildwirkung für andere Kommunen und können deren Engagement verstärken.

Die Ergebnisse in den Untersuchungsstädten zeigen, dass bei konsequenter Radverkehrsförderung messbare Erfolge möglich und insbesondere die beiden Ziele **Erhöhung der Fahrradnutzung** und **Verbesserung der Verkehrssicherheit** erreichbar und durchaus miteinander vereinbar sind.

Die AGFS stellt deshalb innerhalb der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen einen wichtigen und auch in Zukunft unverzichtbaren Baustein dar. Fahrradförderung ist jedoch ein dynamischer Prozess, der sich weiterentwickeln und sich verändernden Rahmenbedingungen an-

passen muss. Dabei kommt es bei begrenzten finanziellen Ressourcen vor allem darauf an, die Mitteleffizienz zu erhöhen und ggf. Verlagerungen von Mitteln durch veränderte Prioritätensetzungen herbeizuführen. Zu bedenken ist, dass durch die Förderung des Radverkehrs in den Kommunen in Hinblick auf die Verbesserung der Nahbereichsmobilität der Bevölkerung sowie die Erreichbarkeit von Veränderungen im Modal Split ein besonders günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen ist.

3.2 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Das Land Nordrhein-Westfalen hat wesentliche Grundgedanken und Schlussfolgerungen aus der Untersuchung bereits aufgegriffen und darauf aufbauend den **"Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW"** von 1999 aufgestellt. Nachfolgend sind einige wichtige Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Untersuchung zusammengestellt:

- Die zahlreichen auch außerhalb der AGFS laufenden Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs sollten zu einem **Radverkehrsplan "Fahrradfreundliches Nordrhein-Westfalen"** weiterentwickelt werden. Innerhalb dieses Programms sollten klare Zielvorgaben und Aufgabenschwerpunkte nach Vorbild des niederländischen "Masterplan Fiets" gesetzt und kontinuierlich fortgeschrieben werden.
- Um die Potenziale des Radverkehrs wirksam auszuschöpfen, muss das Fahrrad stärker als gleichberechtigtes Verkehrsmittel verstanden werden. Die Philosophie der Förderung des Radverkehrs in NRW soll deshalb verstärkt dem **Leitbild "Radverkehr als System"** folgen, bei dem die Elemente der Infrastruktur zum Fahren und Parken, der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowie ein möglichst breites Angebot von – oft privatwirtschaftlich angebotenen – Dienstleistungen vernetzt werden und sich gegenseitig stützen. Das Auto ist hier ein gutes Vorbild.
- Der **Information und Kommunikation** kommt verstärkt die Funktion eines Schlüsselfaktors zu einer nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme und einer umweltbewussten Mobilität durch "Veränderung im Kopf" zu. Von Seiten des Landes sollte der bereits eingeschlagene Weg der Dachkampagne für die AGFS-Städte weiterentwickelt werden.

- Radverkehr darf nicht sektoral betrachtet werden. Vielmehr ist die Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad im Gesamtsystem der Mobilität durch einen **integrativen Ansatz in der Verkehrsplanung** herauszustellen. Dabei sollte auch der Fußgängerverkehr verstärkt berücksichtigt werden. Nahmobilität ist das Thema.
- Durch Einbeziehung **privater Handlungsträger** können neue Ideen und Impulse gewonnen, durch die die Handlungsbasis verbreitert und u. U. auch finanzielle Ressourcen (Sponsoren) gewonnen werden können.
- Jede Kommune sollte prüfen, ob und wie der Planungs- und Realisierungsprozess durch auf ihre örtlichen Verhältnisse **angepasste Umsetzungsstrategien** effizienter gemacht werden kann. Hierzu werden in der Untersuchung aus den Erfahrungen der Städte Anregungen gegeben. Diese beziehen auch die Arbeit und die Struktur der AGFS sowie eine Weiterentwicklung der Zuwendungsbestimmungen ein.
- Die Mitgliedskommunen der AGFS sollten für mittel- und längerfristige Zeiträume ein konkretes **verkehrlich-städtebauliches Leitbild** als fahrradfreundliche Stadt/Gemeinde entwickeln und sich für die wesentlichen Aufgabengebiete realistische und messbare Ziele setzen (insbesondere bzgl. Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit). Die Zielerreichung sollte in stärkerem Maße als bisher durch Leistungsbilanzen und Wirksamkeitsuntersuchungen überprüft werden. Dies dient der **Erfolgskontrolle** und ggf. notwendigen Anpassung und Fortschreibung der Konzeption sowie – bei entsprechend positiven Tendenzen – der Motivation nach außen und innen.

Verteilerhinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments. Mißbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Herausgegeben im Januar 2001

Impressum:

Ministerium für Wirtschaft
und Mittelstand, Energie
und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Haroldstraße 4
D-40213 Düsseldorf
Tel.: +49 (0) 2 11 - 8 37-02
Fax.: +49 (0) 2 11 - 8 37-22 00
E-Mail: poststelle@mwmev.nrw.de
Internet: www.mwmev.nrw.de

Düsseldorf, im Januar 2001