

FAF 9, Februar 1997

Effektive Radverkehrsförderung

Handlungsfähige Verkehrsplanung bei fast leeren Kassen

Wirtschaftliche Fakten, die für das Fahrrad sprechen

Das derzeitige Verkehrssystem ist beinahe unbezahlbar geworden. In einigen Orten mussten bereits Straßenbeleuchtung und Verkehrsampeln abgeschaltet werden. Deshalb sollte das (mit Ausnahme der eigenen Füße) bei weitem kostengünstigste und platzsparendste Verkehrsmittel, das Fahrrad, nicht nur wesentlich stärker als bisher, sondern sogar mit Priorität gefördert werden.

Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für eine nachhaltige Stadtplanung. In der verkehrsvermeidenden "Stadt der kurzen Wege" wird vor allem zu Fuß gegangen und mit dem Fahrrad gefahren. Gute Planungen und fahrradfreundliche Traditionen machen das Fahrrad nicht nur in den Niederlanden innerorts und im Nahbereich zum meistgenutzten Verkehrsmittel, sondern auch schon in einigen deutschen Städten, so in Freiburg, Marl und Münster. Aber in den meisten Städten bleibt das Potential des Radverkehrs weitgehend ungenutzt.

Das Fahrrad kann keineswegs alle Mobilitätswünsche befriedigen. Kurze Strecken geht man oft besser zu Fuß; der öffentliche Verkehr ergänzt das Fahrrad auf längeren Distanzen, z. B. ab 5 bis 10 Kilometern, bei ungünstiger Topographie und Witterung sowie für Personengruppen, die das Rad nicht nutzen können oder wollen.

Private Kraftfahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel benötigen teure öffentliche Investitionen und verursachen hohe Betriebskosten. Radverkehrsanlagen verursachen geringere Investitions- und Betriebskosten und ihre Planung lässt sich mit geringerem Aufwand betreiben und schneller umsetzen. Ein mit dem Fahrrad zurückgelegter Kilometer kostet die öffentliche Hand nach niederländischen Berechnungen etwa 1,1 Cent, z. B. für Straßenbau, Verkehrspolizei und Wartung¹. Autobenutzer und Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel dagegen kosten alleine die Gemeinden je Personenkilometer das Zehn- bis Zwanzigfache; weitere Kosten entstehen bei Bund und Land.²

Der volkswirtschaftliche Nutzen des Fahrrads wird völlig unterschätzt. Das Fahrrad fördert Gesundheit, Lebensqualität, Mobilität, entlastet die Umwelt, schafft lokale Arbeitsplätze, kann teure Verkehrsspitzen (-staus) auf der Straße und die Kosten für die Spitzen in öffentlichen Verkehrsmitteln reduzieren. Jeder Berufspendler, der vom Auto auf das Fahrrad umsteigt, erspart der Allgemeinheit täglich mehr als 2,50 € an Kosten.³ Trotzdem spielt Fahrradfreundlichkeit bei Investitionen für Straßen oder öffentliche Verkehrsmittel bislang keine entscheidende Rolle; bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wird der Nutzen des Fahrrads nicht berücksichtigt.

Radverkehrsförderung - was tun?

Voraussetzungen

Zentrale Voraussetzungen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung sind

politische Initiative mit einem eindeutigen Auftrag für die Verwaltung,

eine handlungsfähige und engagierte Verwaltung mit genügend Personal- und Sachmitteln für laufende Ausgaben und Investitionen, Vorbildfunktion von Repräsentanten/Öffentlichkeitsarbeit, ein radverkehrsfreundliches Gesamtverkehrskonzept.

Autofahrer lassen sich am wirkungsvollsten aufs Fahrrad bringen, wenn fahrradfreundliche Maßnahmen und Restriktionen für den privaten Autoverkehr gleichzeitig greifen ("Push"- und "Pull"-Maßnahmen). Gründe, den Autoverkehr zu beschränken, gibt es genug, denn er stört die Menschen und verursacht Lärm, belegt wichtige Flächen, birgt Unfallgefahren, hohe Kosten und behindert den öffentlichen Verkehr und den Wirtschaftsverkehr.

Ständige politische Unterstützung der Radverkehrsförderung ist notwendig, da Radverkehrsplanung nicht die Grüne Wiese, sondern Straßen und Kreuzungen betrifft, wo bestehende Rechte, Flächen oder Grünzeiten "umverteilt" und deshalb Konflikte gelöst werden müssen. Ein Radweg allein reicht nicht aus, um fahrradfreundliche Verhältnisse zu erreichen, denn mit "Radwegmitteln" kann der Straßenverkehr auch zu Lasten der Radfahrer/-innen gestaltet werden. Viele Fahrradampeln werden beispielsweise nur eingerichtet, damit der motorisierte Verkehr eine "Grüne Welle" erhalten kann. Nicht akzeptabel ist es, wenn Radfahrer auf Gehwege verdrängt werden und Radverkehrsförderung wie häufig in der Vergangenheit einseitig zu Lasten der Fußgänger geht.

Die zur Förderung des Radverkehrs benötigten Finanzmittel sind vergleichsweise niedrig. Zu unterscheiden sind einmalige Investitionskosten (Investitionshaushalt), laufende Kosten für Unterhalt und Betrieb (Verwaltungshaushalt) und Personalkapazitäten (Stellenplan). 90 % des Radverkehrs verläuft innerorts, der Rest außerorts. Die Zuständigkeit für Radverkehrsförderung liegt deshalb überwiegend bei den Gemeinden. Als Baulastträger der innerorts und außerorts auch für den Radverkehr wichtigen Landes- und Bundesstraßen und als Zuschußgeber für Verkehrsprojekte sind aber auch Bund und Länder für die Radverkehrsförderung zuständig.

Aufgaben und ihre Kosten

Fahrradförderung ist kleinteilig und arbeitsintensiv. Fahrradförderung benötigt weniger Sachmittel, dafür umso mehr Know-how und Planungskapazität (Stellenbesetzung und Qualifizierung). Wichtig ist es, nicht nur Investitionskosten sondern auch Planungs-, Bau-, Betriebs- und Personalaufwand zu berücksichtigen.

Beim Neu- und Umbau von Straßen sowie der Einrichtung von Fahrradparkplätzen im öffentlichen Raum und in privaten Gebäuden fallen Planungs- und Baukosten an; Kosten für Betrieb und Unterhaltung entstehen z. B. für Straßenreinigung, Tiefbau, Gartenbau oder Verkehrspolizei.

Betriebs- und Unterhaltungskosten fallen auch für Servicestationen, Bike- and Ride-Anlagen, Leit- und Informationssysteme und fahrradbezogene Dienstleistungen an. Beispiele:

Ausrüstung von Bahnhöfen, Bahnen und Bussen für Fahrradmitnahme, Fahrradwegweisung, bewachtes Fahrradparken mit Gepäckaufbewahrung, Reparaturservice, Kinderwagenverleih etc. und Fahrradstationen an Bahnhöfen.

Laufende Kosten entstehen für Programme zur Imageverbesserung des Fahrrades und seiner Nutzung, z. B. durch direkte Informationsarbeit mit Werbung, Öffentlichkeitsarbeit, Einzelansprache (Direktmarketing), Unterstützung von Aktionen und Dritten (Sponsoring).

Etats werden benötigt für den Fahrradeinsatz bei der öffentlichen Hand (für Diensträder) und bei Privaten (z. B. Zuschuss zum Bau von Stellplätzen, Änderung von Stellplatzverordnungen).

Bildungs- und Reisekosten entstehen z. B. für Koordination, Konzeption und den Aufbau der notwendigen Kompetenz der mit Radverkehrsförderung befassten Personen (z. B. Fahrradbeauftragte, Radverkehrskommission, Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern).

Weitere Kosten entstehen für die regelmäßige Erfolgskontrolle von Maßnahmen und die gezielte Beobachtung des Radverkehrs zur kontinuierlichen Verbesserung des Radverkehrsangebots und zur Vermeidung von Fehlinvestitionen.

Radverkehrsinvestitionen (Baumaßnahmen) aus dem Programm Fahrradfreundliche Stadt Münster (1989) ⁴		
Radweg außerorts	Radweg an einer Kreisstraße, ca. 550 m lang	33.000 € ⁵
Selbständ. Radweg	Neue innerstädtische Radwegverbindung zwischen Hindenburgplatz und Schloßgarten, ca. 1 km	204.000 €
Nebenstraßenknoten	Umbau/Teilspernung von zwei Knotenpunktbereichen mit durchgehenden Radwegeverbindungen, zusammen 408.000 €	204.000 €
Umbau Nebenstraße	Verkehrsberuhigung / Umbau Windhorststr., ca. 220 m lang	255.000 €
Radwegbrücke	Fünf Brücken über eine Umgehungsstraße, zusammen 2.900.000 DM	295.000 €
Bahnunterquerung	Bahnunterquerung und Anschlußstrecke, ca. 160 m lang	612.000 €
Fahrradparkhaus	Fahrradparkhaus Bahnhofsvorplatz für 3000 Fahrräder	2.500.000 €

Der zur Radverkehrsförderung benötigte Betrag ist um so höher, je weniger die Verkehrspolitik bereit ist, den Radverkehr zu Lasten des Kfz-Verkehrs auf vorhandenen

Flächen zu fördern. Die Höhe des jeweiligen Finanzbedarfs hängt außerdem von der örtlichen Ausgangslage ab. Oft lässt sich das vorhandene Straßennetz für den Radverkehr kostengünstig durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aufwerten (z. B. Ausweisung von Radfahrstreifen und Fahrradstraßen, Halte- und Parkverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen) und die vorhandene bauliche Infrastruktur fahrradfreundlich nutzen.

"Knackpunkt" sind in der Regel die Knotenpunkte. Dort sind zur Förderung des Fahrradverkehrs häufig veränderte Ampelsteuerungen erforderlich. Lichtsignaltechnische Maßnahmen, z. B. neue Ampelanlagen, kosten jedoch relativ viel Geld (mehrere Hunderttausend DM). Eine Alternative mit geringen Unterhaltungskosten sind enge Kreisverkehrsplätze ("Kleinkreisel").

Radverkehrsbezogene Investitionen schaffen mehr Arbeitsplätze als z. B. derselbe Betrag im U-Bahn- und allgemeinen Straßenbau, und sie benötigen mehr Planungskapazität. Für die Stellenbemessung (z. B. im Bauamt) für radverkehrsbezogene Stellen sind deshalb andere Schlüsselzahlen erforderlich. Im Modellvorhaben "Fahrradfreundliche Stadt" des Umweltbundesamtes wurde empfohlen, in kommunalen Ämtern für je 100.000 Einwohner insgesamt zweieinhalb radverkehrsbezogene Stellen einzurichten.

Kommunale Ausgaben

Kommunale Ausgaben lassen sich sinnvoll vergleichen, wenn man sie auf die Einwohnerzahl bezieht. Die meisten deutschen Städte gaben nach eigenen Angaben 1991 für den Radverkehr - einschließlich Zuschüsse - Beträge unter 2,50 €/Einwohner aus. Für motorisierte Verkehrsmittel betreffen, wird dagegen viel mehr Geld ausgegeben. Die westdeutschen Großstädte gaben für öffentliche Verkehrsmittel 55 - 90 € und für den Straßenverkehr 30 - 125 €/Einwohner und Jahr aus.⁶

Radverkehrsausgaben deutscher Städte 1991 je Einwohner⁷

Bereits Mitte der achtziger Jahre schätzte das Umweltbundesamt, dass Städte mit niedrigem Ausgangsniveau Investitionen von 400 DM/Einwohner benötigen, um fahrradfreundlich zu werden.⁸ Der ADFC hat im Jahre 1994 die Gemeinden aufgefordert, jährlich 50 DM/Einwohner (inkl. Zuschüsse) für den Radverkehr aufzubringen.

In Zeiten leerer Kassen lässt sich ein eigenes Radverkehrsbudget dieser Größenordnung kaum durchsetzen. Fahrradfreundliche Programme lassen sich aber auch durch eine Bündelung von preiswerten Maßnahmen durchführen (Beispiel Leverkus) oder mit den vorhandenen Möglichkeiten der Querfinanzierung (Kassel).

Radverkehrsfreundliche Städte im Ausland

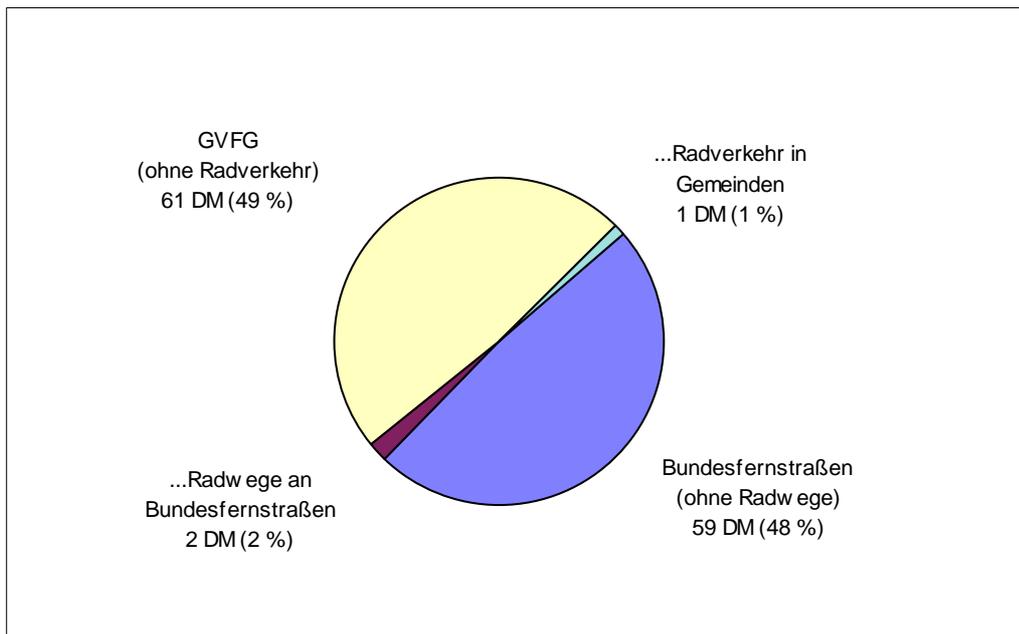
In der Stadt Basel (Schweiz, 177.000 Einwohner) wurden 1988 für sechs Jahre umgerechnet 15,3 Mio. € bewilligt, um das Veloroutennetz fahrradfreundlich zu gestalten (28 DM/Einwohner und Jahr).

In Delft (Niederlande, 100.000 Einwohner), wo sehr viel Fahrrad gefahren wird, konnte die Fahrradnutzung von 1982 bis 1992 bei Investitionen von umgerechnet 12,75 Mio. € jährlich um 6 - 8 % gesteigert werden (12,75 €/Einwohner und Jahr).

In Apeldoorn (Niederlande, 149.000 Einwohner), ebenfalls hoher Radverkehrsanteil, wurden 1990 Maßnahmen für umgerechnet 23 Mio. € geplant, um den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr (einschl. Fußwege) von 1990 bis 1995 von werktags 42 % auf 55 % zu steigern (30 €/Einwohner und Jahr).

Ausgaben bei Bund und Ländern

Eine Gesamtbetrachtung der im Verkehrssektor eingesetzten Finanzmittel des Bundes verdeutlicht, wie gering hier der Stellenwert des Radverkehrs heute noch ist. 1994 wurden aus dem Verkehrshaushalt des Bundes insgesamt umgerechnet 330 €/Einwohner ausgegeben. Davon entfielen 31 €/Einwohner auf Ausgaben für Bundesstraßen, davon wiederum lediglich rd. 1 €/Einwohner auf Radwege an Bundesstraßen. Bei den Straßenbauprogrammen der Länder sieht dies ähnlich aus. Auch beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das als wichtige Finanzierungsquelle für den Radverkehr angesehen wird, flossen von 31,50 €/Einwohner, die den Ländern 1994 aus dem GVFG zur Verfügung standen, weniger als 1 €/Einwohner direkt in die Radverkehrsförderung.



Ausgaben des Bundesverkehrsministeriums für den Straßenverkehr 1994

Die einzelnen Bundesländer engagieren sich finanziell sehr unterschiedlich für den Radverkehr. Die Eigenmittel, die jährlich für den Radverkehr ausgegeben werden, schwanken zwischen weniger als 0,50 € und 3 €/Einwohner. Bei Einbeziehung der Bundeszuschüsse liegen diese Werte zwischen 1 € und 9 €/Einwohner. Das meiste Geld wurde in den letzten Jahren in Mecklenburg-Vorpommern in die Radverkehrsförderung investiert, vorrangig im Bereich Tourismus.

Ein vorbildliches Bezuschussungssystem gibt es in Nordrhein-Westfalen. Dort gibt es für die Gemeinden ein eigenes Budget zur Radverkehrsförderung und zusätzliche Mittel für den Radverkehr aus verschiedenen anderen Programmen.

Landesmittel zur Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen

Durch die Bündelung verschiedener Finanzierungsmöglichkeiten im Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden" wurde den Kommunen die Möglichkeit der Radverkehrsförderung unter Einbeziehung eines breiten Maßnahmespektrums (auch Öffentlichkeitsarbeit) ermöglicht. Durch das "Sonderprogramm zur Verbesserung des kommunalen Radwegebaus" werden jährlich zusätzlich zu den Regelfinanzierungsmöglichkeiten (GVFG, Bundes- und Landesstraßenbauprogramme, Stadterneuerung u. a.) ca. 20,5 Mio. € an Landesmitteln den Kommunen für solche Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung gestellt, die anderweitig nicht förderfähig oder finanzierbar sind (u. a. selbständige oder unselbständige Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, Über- oder Unterführungen, Überquerungshilfen, Leit- und Wegweisungssysteme). Außerdem betreibt das Land selbst beispielhaft Radverkehrsforschung und Öffentlichkeitsarbeit.

Finanzierungsquellen in NRW

- Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden" -

Stadt- erneuerungs- programm (Land)	Radwege- programm (Land)	Straßenbau- programme (GVFG)	ÖPNV- Programm (GVFG)	Verkehrs- sicherheits- programm (Land)
<ul style="list-style-type: none"> • Planun- gen • Begleitun- tersuchungen • Radwege an Gemeinde- straßen • Verkehrs- beruhigung und Tempo-30-Zonen • Abstellan- lagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Separate Radwege • Straßen- begleitende Rad- wege, die sonst nicht gefördert wer- den • Beschil- derungs- u. Weg- weisungssysteme, Markierungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Radwege an kommunalen Hauptverkehrs- straßen (GVFG) • Radwege an Landes- oder Bundesstraßen (Landes- oder Bun- desstraßenmittel) 	<ul style="list-style-type: none"> • B+R- Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad- aktionstage/ Fahr- radwochen • Ver- kehrssicher- heitstage/ • Zeitung „Mensch und Stra- ße“

Finanzierungsquellen für Radverkehrsmaßnahmen von Gemein- den in NRW - Stand bis 1995

Finanzierung

Möglichkeiten im Überblick

Zur Radverkehrsförderung gibt es auch einige Finanzierungswege, die eher ungewöhnlich sind und bislang nur vereinzelt praktiziert werden. Dennoch werden kurz- und mittelfristig die "klassischen" Finanzierungsmöglichkeiten, wie sie vor allem in den ersten beiden Blöcken der nachstehenden Tabelle aufgeführt werden, den größten Teil der Radverkehrsförderung zu leisten haben. Damit diese Förderung effektiv und zielgerichtet erfolgt, sollten Ziele, Maßnahmen und Finanzierungsquellen in integrierten "Radverkehrsförderprogrammen" zusammengefasst werden, und zwar auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene.

Quelle	Merkmal	Ansatz, Beispiel
Haushalte von Gemeinden, Län- dern und Bund	eigene Steuereinnahmen	allgemeines Steueraufkommen
	Zuschüsse (Transfermittel)	- freie Zuschüsse

Quelle	Merkmal	Ansatz, Beispiel
		<ul style="list-style-type: none"> - Zuschüsse für Radverkehrsmaßnahmen - sonstige geeignete zweckgebundene Zuschüsse (z. B. Städtebauförderung, GVFG, ABM)
Gebühren und Abgaben	Stellplatzablösebeträge (Stellplatzsatzungen)	Landesbauordnung Hessen
	Erschließungsabgabe	Finanzierung von Geh-/Radwegen durch Anlieger
	Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> - Chipkarten und Schranke - Stellplätze (Bewachung) - Sondernutzungsgenehmigungen - Tarife für Fahrradmitnahme, Aufbewahrung
	sonstige Modelle	<ul style="list-style-type: none"> - Nahverkehrsabgabe - Straßenbenutzungsgebühren - Parkgebühren
Industrie und Handel	Werbeflächen als Gegenleistung	Werbeflächen an Fahrradstellplätzen und auf Mietfahrrädern
	Eigenwerbung	<ul style="list-style-type: none"> - Coca-Cola-Radweg - Werbung an (kommunalen) Fahrrädern - Werbung an öffentlichen Stellplätzen
	Sponsorenmodell	Zuwendung ohne direkte Gegenleistung im eigenen wirtschaftlichen Interesse (Fahrradindustrie, Tourismusgewerbe, Gastronomie etc.)
Lotterie	Lotteriemittel, Wohltätigkeitsveranstaltungen	Stiftung "Wohnliche Stadt" Bremen
Vereine und Verbände	Spenden, Dienstleistungen und Mitgliedsbeiträge	<ul style="list-style-type: none"> - Radwegebauverein (Magdeburg, 1920/30) - ADFC-Eigenleistungen
Privatfinanzierung	Vorfinanzierung	Rückzahlung durch Kommune
	"Mautsystem"	Rückzahlung durch Nutzer (Nutzungsgebühr)
	Erschließungspläne	Städtebauliche Verträge binden Investoren und Kommunen

Freie und zweckgebundene Finanzierungsmöglichkeiten im Überblick

Zweckbindung von Einnahmen und Ausgaben

In kommunalen Haushaltsplänen sind Einnahmen und Ausgaben für den Radverkehr in der Regel in allgemein bezeichneten Positionen enthalten (z. B. Straßenbaumittel, Instandhaltung, Personalkosten). Wegen der Finanzknappheit der Gemeinden und der politischen und verwaltungsinernen Konkurrenz der Ausgabenbereiche sollte versucht werden, eine kontinuierliche Finanzierung des Radverkehrs durch Zweckbindung von Einnahmen zu erreichen, beispielsweise von Gebühren (z. B. Parkgebühren von Kfz) und Abgaben (z. B. Stellplatzablöse).

Ausgaben für den Radverkehr können zwar aus allgemeinen Etats (z. B. Tempo-30-Mittel, Unterhaltungskosten, Straßenbauetat) bestritten werden; eine fahrradfreundliche Politik erfordert jedoch die Darstellung des Radverkehrs in speziellen Positionen im Haushaltsplan (z. B. Fahrradbeauftragte, Radverkehrsetat oder Sonderprogramme).

Antragstellung

Damit Gemeinden die bei Bund, Land oder auf EU-Ebene verfügbaren Zuschüsse zur Radverkehrsförderung auch in Anspruch nehmen können, müssen Zuschussan-

träge gestellt und Projektmittel abgerechnet werden. Auch die Länder können entsprechende Anträge stellen, beispielsweise für Pilotvorhaben und für Forschungs- und Modellvorhaben.

In den vergangenen Jahren gab es auf Bundesebene Programme des Bundesbauministeriums, des Bundesverkehrsministeriums, des Bundesumweltministeriums, der Bundesanstalt für Arbeit und des Bundesforschungsministeriums, aus denen Radverkehrsprojekte finanziert werden konnten. Die EU hat z.B. Programme für kommunale Pilotvorhaben. Die Etats können meistens für Planungskosten, für Pilotvorhaben oder für Baukosten genutzt werden; Betriebskosten werden nur selten bezuschusst. In der Regel erfordern alle bezuschussten Projekte auch Eigenleistungen (z. B. Personalkosten oder Komplementärfinanzierung).

Voraussetzung für die Bewilligung sind in der Regel gut formulierte Anträge. Die Anträge sollten Mittel für externe Planungen vorsehen, da eigene Personalkosten in der Regel nicht förderfähig sind. Mit der Antragstellung ist auch die entsprechende Komplementärfinanzierung zu sichern.

Angesichts der leeren Kassen benötigen Gemeinden wesentlich mehr Bundes- und Landeszuschüsse als bisher, um den geforderten Betrag von jährlich 25,5 €/Einwohner zu erreichen. Der ADFC hat vorgeschlagen, zusätzliche Bundeszuschüsse für die Gemeinden durch ein "Verkehrssanierungsgesetz" bereitzustellen.⁹

Integrierte Finanzierung

Verschiedene Radverkehrsmaßnahmen können von den Gemeinden im Rahmen der bestehenden Haushalte z. B. aus "Unterhaltungskosten" oder bei Straßenbauvorhaben mitfinanziert werden. Integrierte Radverkehrsförderung muss Teil eines Gesamtkonzeptes für den Radverkehr sein, da sonst leicht die Gefahr besteht, dass die Radverkehrsförderung entfällt. Andererseits bietet die Integration in andere Programme durchaus Vorteile, da in der kommunalen Verkehrsplanung die Belange des Radverkehrs fast immer berührt sind.

Ein weiterer wesentlicher Vorteil sind die Kostenvorteile einer integrierten Förderung des Radverkehrs, die die Umsetzung vieler Maßnahmen in Zeiten knapper Mittel erst ermöglicht. Wichtig ist deshalb, dass alle Straßenumbauten, z. B. in Verbindung mit Kanalarbeiten, fahrradfreundlich geplant werden.

Wenn Radverkehrsmaßnahmen integriert finanziert werden sollen, sollten die Grundsätze der Radverkehrsförderung, z. B. als Programm für eine "Fahrradfreundliche Stadt", in die kommunalpolitische Diskussion eingebracht und möglichst im Konsens vom Stadtparlament verabschiedet werden. Sind die Grundsätze der Radverkehrsförderung beschlossen, kann die Umsetzung in praktisch allen Maßnahmen und Programmen integriert werden.

Beispiele dafür sind die Öffnung von Einbahnstraßen im Zuge der Umsetzung von Tempo-30-Maßnahmen (z. B. in Leverkusen und Köln), Anlage von "Umweltspuren" für Fahrrad und Bus im Zuge von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. in Münster) oder der Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen im Zusammenhang mit

Stadt- und S-Bahnausbau (z. B. im Verkehrsverbund Rhein-Sieg). Für diese Maßnahmen werden von Bund und Land Fördermittel bereitgestellt, so dass sich die kommunalen Eigenmittel per Saldo mindestens verdreifachen lassen.

Damit die Maßnahmen im Sinne einer zielgerichteten Radverkehrsförderung durchgeführt werden, ist die Einbindung des Fahrradbeauftragten und die Beteiligung des örtlichen ADFC in die laufenden Planungen notwendig.

Radverkehrsetat

Wenn der Radverkehr im Rahmen der Kommunalpolitik eine eigenständige Rolle spielt oder eigene Dienststellen zur Fahrradförderung eingerichtet wurden, ist ein Radverkehrsetat sinnvoll, um die zur Radverkehrsförderung erforderlichen Investitions- und Betriebsmittel im Vermögenshaushalt (ggf. Sonderprogramme für Anschaffungen) und im Verwaltungshaushalt (laufender Etat für den Betrieb) zu sichern. So hat sich beispielsweise die Stadt Leipzig per Stadtratsbeschluss verpflichtet, jährlich 7 % des Straßenbauhaushalts für Fahrradförderung einzusetzen.

Dabei sollte Radverkehrsförderung als Querschnittsaufgabe betrieben werden, damit die Auswahl der möglichen Maßnahmen nicht etwa nur Investitionen in Radwege und öffentliche Fahrradständer umfasst, sondern damit auch Öffentlichkeitsarbeit und Betriebszuschüsse (z. B. für Fahrradstationen) finanzierbar sind.

Personalausstattung

Oft wird unterschätzt, dass eine gute Radverkehrsplanung qualifizierte Mitarbeiter erfordert, die ihre Aufgabe ernst nehmen. Mit Radverkehrsplanung befasste Menschen müssen kontinuierlich weitergebildet werden, da sich der Stand der Technik rasch ändert. Aus Arbeitsbeschaffungsmitteln finanzierte ABM-Projekte sind nur dann tragfähig, wenn eine fachkundige Projektleitung erfolgt und die Kontinuität der Projekte (Unterhalts- und Betriebskosten!) sichergestellt wird.

Integrierte Finanzierung in Leverkusen¹⁰

Grundkonzept

In einem "integrierten gebietsbezogenen Ansatz" werden Radverkehrsmaßnahmen in ein stadtweites Programm zur Verkehrssanierung einbezogen.

Für Stadtteile werden, nach einer Prioritätenliste, Maßnahmenpakete zur Verkehrssanierung erarbeitet.

Der Umweltverbund steht im Vordergrund; sein Anteil am Gesamtverkehr soll von 37 % auf 60 % steigen.

Die Ziele und Maßnahmenpakete zur Förderung des Radverkehrs wurden in einem Leitantrag vom Stadtrat beschlossen.

Handlungskonzept

Gebietsbezogene Maßnahmen

Öffnung aller Einbahnstraßen in den Tempo-30-Zonen

Neuordnung des ruhenden Verkehrs zur Aufhebung des Gehwegparkens und um Radfahren gegen die Einbahnstraße zu ermöglichen

Ummarkierung von Hauptverkehrsstraßen zur Anbringung von Angebotsstreifen

ÖV-Beschleunigung, ggf. unter Einbeziehung des Radverkehrs (Stichwort "Umweltspur")

Fahrradabstellanlagen

Haltestellenprogramm mit Bike & Ride-Angeboten an geeigneten Bushaltestellen.

Stadtweites Programm:

Ausweisung aller Tempo-30-Zonen (bereits erfolgt)

stadtweites Routennetz mit Fahrradwegweisung (zur Hälfte realisiert)

Zentralsteuerung von Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung des Radverkehrs (in Arbeit)

Wartehallen und Abstellanlagenaufstellung mit Werbeträgern (in Umsetzung)

"Vorsorgemaßnahmen"

Beseitigung von Unfallschwerpunkten

Ersatz von erneuerungsbedürftigen Lichtsignalanlagen durch Überquerungshilfen oder Kreisverkehre

Beseitigung problematischer Radwegabschnitte im Fahrradroutennetz

Weitergehende Ansätze, wie Mobilitätszentrale, "Freizeit ohne Auto", Fahrradmitnahme in Bus, Bahn und Schiff, CityCycle-System, Fahrradnachtransport werden als Sondermaßnahmen zusammengefasst, die in Abhängigkeit von Personal und Finanzlage realisiert werden können.

Wichtige Kriterien

Ganzheitliche Sicht

Die Führung des Radverkehrs orientiert sich an den Kfz-Geschwindigkeiten und der straßenräumlichen Situation. Dabei ist das gesamte Spektrum der Radverkehrsplanung, wie Radwege, Radspuren, Fahrradstraßen und Führung auf der Fahrbahn, einsetzbar. Der Schwerpunkt wird auf verkehrstechnischen Maßnahmen und Markierungen liegen, da nur so eine zügige Realisierung erreichbar ist.

Geringere Regelungsdichte

Der Schilderwald wird stark ausgelichtet. Insbesondere Halteverbots- und Vorfahrtsregelungen können zurückgenommen werden. Ebenso werden in den nächsten Jahren viele Signalanlagen abgebaut.

Kosten/Finanzierung

Im wesentlichen Ausnutzung der vorhandenen Zuschusstöpfe. Haushaltsstellen, die bisher als Eigenleistung der Stadt veranschlagt waren, wie die Sofortmaßnahmen zur Schulwegsicherung, können durch die Einbeziehung in eine Zuschussmaßnahme (z. B. Querungshilfen) faktisch verdreifacht werden.

Querfinanzierung radverkehrsfördernder Maßnahmen durch Mittel zur Umsetzung des Tempo 30-Konzeptes, ÖPNV-Beschleunigung, Umgestaltung von Verkehrsknoten;

Finanzierung der Sondermaßnahmen zum Radverkehr, z. B. Fahrradwegweisung, Lückenschlüsse im Außenbereich, mit Zuschüssen des Landesprogramms zur Förderung des Radwegebaus;

Privatfinanzierung bei der Aufstellung von Fahrradabstellanlagen durch eine Werbefirma;

Einsatz von Stellplatzablösebeiträgen für den Ausbau von Bike&Ride-Anlagen;

Refinanzierung von Maßnahmen durch Einsparungen, z. B. entfallen nach dem Umbau eines Verkehrsknotens in einen Kreisverkehr die hohen Unterhaltungskosten für Lichtsignalanlagen.

Probleme

Der Gedanke der Refinanzierung ist dem bisherigen kommunalen Finanzsystem (kameralistische Buchführung) fremd. Es kommt erst nach Vollendung der zur Zeit anstehenden Reform des Finanzierungssystems (Stichwort: Budgetierung) voll zum Tragen.

Der hohe Abstimmungsbedarf beim integrierten Ansatz stellt hohe organisatorische Anforderungen an Verwaltung und beteiligte Planer.

Es bedarf engagierter Fachleute, um für den Radverkehr bei allen Maßnahmen den größtmöglichen Nutzwert zu realisieren.

Die obligatorische Einbindung des örtlichen ADFC in den Planungsprozess fordert von den Aktiven hohes zeitliches Engagement und profundes Fachwissen.

Die Vorgehensweise setzt bei allen Beteiligten (Verbände, Verwaltung, Planungsbüros, Bürger, Träger öffentlicher Belange, Kommunalpolitiker) ein hohes Maß an Kooperationsbereitschaft und Dialogfähigkeit voraus. Dies ist leider nicht immer selbstverständlich.

Bewertung

Ein abschließendes Urteil lässt sich noch nicht fällen. Die Bereitschaft zum Dialog und zum gemeinsamen Vorgehen besteht. Die Einbeziehung der Radverkehrsbelange und ihrer (ehrenamtlichen) Vertreter vor Ort in den Planungsprozess hilft, eine Polarisierung abzubauen und macht das Totschlagargument "Finanzknappheit" gegen eine umfassende Radverkehrsförderung weitgehend wirkungslos.

Low-Cost-Maßnahmen im Projekt "Fahrradfreundliches Kassel" ¹¹

Grundkonzept

Ziel: innerhalb weniger Jahre insgesamt 12 attraktive Routenverbindungen von allen Stadtteilen in die Innenstadt schaffen (2-3 Routen/Jahr), später Ergänzung durch Tangentialverbindungen
separate Hochschulroute (Verknüpfung der wichtigsten vier Standorte)
Abstimmung mit Radverkehrsnetzplanung Zweckverband Raum Kassel (Umland)
Alltagstauglichkeit (Routenführung möglichst in bebauten Gebieten, Beleuchtung etc.)
Möglichst Verzicht auf aufwendige Einzelmaßnahmen
Hoher Stellenwert von "Soft Measures" (Leitsystem, Beschilderung, Öffentlichkeitsarbeit)

Maßnahmenspektrum

Möglichst direkte Routenführung unter Anbindung wichtiger Ziele bzw. Quellen (Schulen, Universität, Einkaufszentren, Bürgerhäuser etc.)
Ausnutzen von Straßen mit vorhandenen und funktionsfähigen Radverkehrsanlagen sowie von Tempo 30-Zonen
Weitgehend Verzicht auf Radwegneubau
Weitgehend Verzicht auf Maßnahmen, für die Planungsrecht erforderlich ist
Einzelmaßnahmen: Querungshilfen, Radfahrstreifen, Belagsverbesserungen, Veränderungen an Signalschaltungen, Beleuchtungsergänzungen u. a.
Orientierungs- und Leitsystem: Routenbeschilderung (nummeriert, Zielangabe, Fahrtrichtung, Signet "Fahrradfreundliches Kassel"), Piktogramme (grün, Signet "Fahrradfreundliches Kassel") als Leitmarkierung auf Wegen bzw. Fahrbahnen (auch Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen)
Öffentlichkeitsarbeit: Ausführliche Presseinformationen, routenbezogene Faltblätter an alle Haushalte im Einzugsgebiet einer Route, Benennung von Ansprechpartnern im Rathaus, intensive Einbindung der Fahrradinitiativen

Umsetzung

Planung durch Stadt
Routenfestlegung bereits in Abstimmung mit Initiativen
Erarbeitung von Einzelmaßnahmen, Abstimmung mit Fachämtern, Polizei und Initiativen (gemeinsame Befahrung u. a.)
Diskussion und Beschlussfassung in Stadtteilparlamenten und Bau- und Planungskommission (Fachgremium von Magistrat und Stadtverordnetenversammlung mit Stimmrecht für Vertreter der Fraktionen)
Auftragsvergabe für Öffentlichkeitsarbeit (Faltblätter etc.) an Werbeagentur

Kosten/Finanzierung

Finanzierung über Stellplatzablösebeträge (rechtliche Grundlage: Hessische Bauordnung; politische Basis: Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, die Stellplatzablösebeträge zu je einem Drittel für MIV, ÖPNV und Radverkehr zu verwenden)
Kosten pro Route (ca. 5-7 km Länge) ca. 153.000 € einschließlich Beschilderung, Leitmarkierung und Öffentlichkeitsarbeit (ca. 10-15.000 €)

Probleme

Verzögerungen bei Umsetzung bzw. Beschlussfassung, wenn für Amts- und Dezernatsspitze Radverkehrsförderung kein ernsthaftes Anliegen ist (in Kassel seit 1994 der Fall)
Vorher nicht absehbare Kostensteigerungen
Konkurrenz mit MIV und ÖPNV um Mittel aus Stellplatzablösebeträgen (wer hat die stärkste Lobby?)

Bewertung

Planerisches Grundkonzept hat sich im Prinzip bewährt
Einhaltung des Zeitplans scheitert manchmal an personellen Engpässen
Einbindung der Initiativen funktioniert
Andere Radverkehrsmaßnahmen (z. B. an Hauptverkehrsstraßen), die auch anders finanziert werden sollen, sind schwerer durchsetzbar (Verweis der Politik auf das Routenkonzept)
Finanzierungskonzept erleichtert Mittelfreigabe trotz knapper Kassen

Quellen:

- ¹ nach Auskunft von A. Welleman, Projektleiter "Masterplan Fiets" im niederländischen Ministerium für Verkehr und Wasserwirtschaft, Honorarprofessor TU Delft.
- ² T. Bracher u. a.: Least-Cost Transportation Planning. Schlußbericht des Subprojekts 3 im Forschungsverbund City:mobil. Berlin/Freiburg 1997.
- ³ Berechnet für die USA für eine vier Kilometer lange Fahrt zur Hauptverkehrszeit. Die Berechnung enthält Anschaffungskosten, Betriebskosten, Straßenkosten und externe Kosten (z. B. ersparte Staukosten). Quelle: T. Litman: Quantifying bicycling benefits for achieving transportation demand management goals. Victoria Transport Policy Institute. Victoria 1995.
- ⁴ H. Wacker, G. Wolters: Programm Fahrradfreundliche Stadt Münster. Hg. Stadtplanungsamt Münster, 1989.
- ⁵ Alle Preisangaben in diesem Text wurden von DM in Euro umgerechnet und gerundet. Sie sind daher lediglich als Orientierungswerte zu verstehen; lokale Marktgegebenheiten und die laufende Preissteigerung sind zu berücksichtigen.
- ⁶ alle Daten aus einer Städteumfrage im Auftrag der Klimaschutz-Enquetekommission des Deutschen Bundestags. In: M. Treber: Verkehr in deutschen Städten. Germanwatch. Arbeitspapier Nr. 4. Bonn 1993.
- ⁷ ebd., Rohdatenauswertung
- ⁸ Ergebnis aus dem Modellvorhaben "Fahrradfreundliche Stadt"; vgl. T. Bracher: Radverkehrsförderung durch Kommunen. Finanzbedarf und Finanzierungskonzepte. Vortrag auf dem VeloRegio-Kongreß vom 14. bis 18. März 1995 in Troisdorf. In: Das Fahrrad im Verkehrssystem. Tagungsband. Hg. ADFC Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf 1995.
- ⁹ ADFC, Entwurf eines Verkehrssanierungsgesetzes Bremen 1994.
- ¹⁰ nach Angaben von P. Gwiasda, Köln.
- ¹¹ nach Angaben von B. Horn, Kassel.

Impressum

Herausgeber: ADFC Bundesverband und SRL, Postfach 107747, 28077 Bremen

Autor/Redaktion: FA Verkehrsplanung/Tilman Bracher/Wilhelm Hörmann

Gestaltung: vierplus, Bremen