

Förderung des Rad- und Fußverkehrs

**Ein Leitfaden für die kommunale Praxis
in kleineren und mittleren Kommunen**

Bearbeitung:

Planersocietät 
Stadtplanung • Verkehrsplanung • Forschung

Dipl.-Ing. Frehn, Geyer, Plate & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner

(Federführung)

Dipl.-Ing. Elke Plate

Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Louisenstraße 80 • 01099 Dresden

Tel. 0351 / 804 28 81

e-mail: planersocietaet.dresden@t-online.de

Huckarder Straße 10 – 12 • 44147 Dortmund

Tel. 0231 / 164812

e-mail: planersocietaet.dortmund@t-online.de

ISUP GmbH

Dipl.-Ing. Michael Haase

Leipziger Straße 120 • 01127 Dresden

Tel. 0351 / 8510711

e-mail: ISUP.GmbH@t-online.de

unter Beratung von:

Dr. Jürgen Brunsing

Schrift-Verkehr – Büro für Publizistik und Planung

Huckarder Straße 10 – 12 • 44147 Dortmund

Tel. 0231 / 189 10 90

e-mail: Brunsing@web.de

Wir danken den Untersuchungskommunen Ettlingen, Halle/S., Hilden, Leer, Marl, München, Senftenberg, Unterföhring, Waren/Müritz und Westerland für ihr Engagement, die Zusammenarbeit und Unterstützung.

Inhaltsverzeichnis

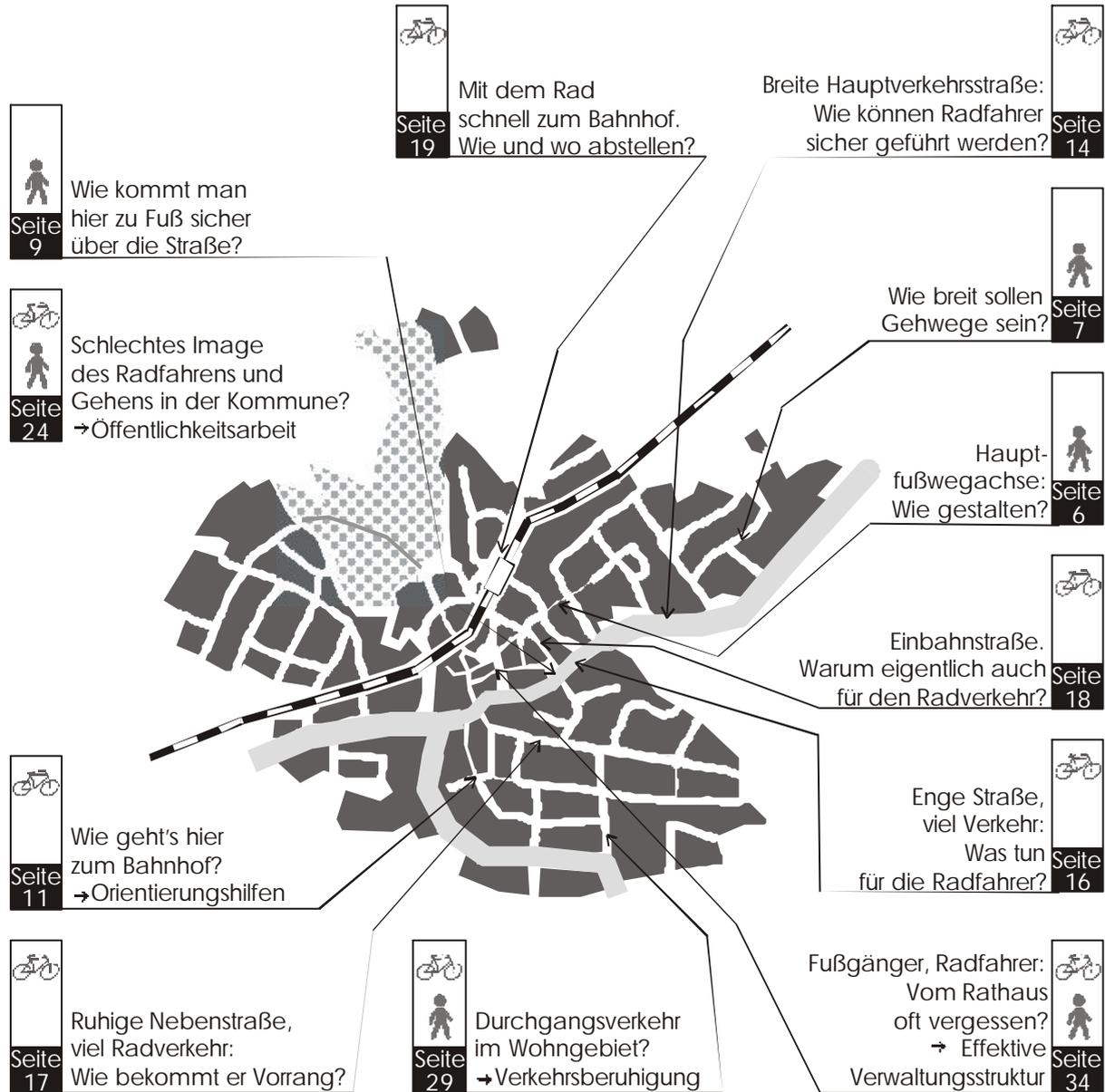
Einleitung und Problemaufriss	3
Fußverkehr	5
Netzanforderungen	5
Handlungsfeld Qualitätsstandards des Netzes	6
Handlungsfeld Gehwegbreiten	7
Handlungsfeld Querungsmöglichkeiten	9
Handlungsfeld Hauptgeschäfts- und Hauptverkehrsstraßen	11
Handlungsfeld Orientierung und Wegweisung	12
Radverkehr	13
Stufen-Strategie zur Radverkehrsförderung	13
Gestaltung des Radverkehrsnetzes	14
Netzelement Radfahrstreifen	15
Netzelement baulich angelegter Radweg	16
Netzelement Fahrradstraße	17
Öffnung von Einbahnstraßen	18
Mischverkehr auf der Fahrbahn	18
Handlungsfeld Ortsdurchfahrten	19
Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr	19
Akteure	22
Öffentliche Akteure	22
Private Akteure	23
Interessenverbände	24
Bürger	24
Akteursnetzwerke	24
Öffentlichkeitsarbeit	24
Ziel der Öffentlichkeitsarbeit	24
Projektbezogene Instrumente	25
Periodische Instrumente	25
Service	27
Verkehrsberuhigung	29
Ziele von Verkehrsberuhigung	29
Flächenhafter Ansatz	30
Finanzierung	32
Finanzierungsinstrumente Radverkehr	32
Finanzierungsinstrumente Fußverkehr	33
Organisationsformen	34
Beauftragte, Fachabteilung, Arbeitskreise	35
Weitere Strategieansätze, Maßnahmen und Instrumente	36
Leitbilder	36
Planungsrechtliche Instrumente	37
Städtebauliche Konzepte	38
Checkliste zur Rad- und Fußverkehrsförderung	39
„best practices“	44
Literatur	54

Zwölf Leitsätze zur Rad- und Fußverkehrsförderung

1. Klare politische Vorgaben, ein stufenweises Vorgehen und die zeitnahe Durchführung von Planung und Umsetzung sind wichtig für die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs.
2. Das Verhalten von Entscheidungsträgern, die aktiv Rad fahren und zu Fuß gehen, verbessert das Image des nicht motorisierten Verkehrs; es wirkt als Vorbild und ist ein Multiplikator.
3. Um die Förderung des Rad- und Fußverkehrs besser durchzusetzen, sind Verbündete und Kooperationspartner zu suchen sowie Netzwerke zu bilden.
4. Die Spielräume der rechtlichen Regelungen sind flexibel für individuelle Lösungen zu nutzen, neue Lösungen sind (versuchsweise) zu erproben.
5. Mit kleinen, kostengünstigen Maßnahmen lassen sich häufig erste grundlegende Verbesserungen erreichen.
6. Um Argumentationshilfen in der Hand zu haben und kurzfristige Finanzierungsmöglichkeiten ausnutzen zu können, sollte ständig ein ausreichender Planungsvorlauf gewährleistet sein.
7. Die Planung und Umsetzung von (Verkehrs-)Bauvorhaben ist kontinuierlich bezüglich ihrer Auswirkung auf eine ausreichende Berücksichtigung der Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern zu überprüfen.
8. Eine professionelle, kontinuierliche und abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit ist erforderlich. Dazu sind auch entsprechende Finanzmittel einzuplanen.
9. In den kommunalen Haushalten sind pauschale Ansätze für den nicht motorisierten Verkehr bereitzustellen.
10. Mit Anschub- und Kopplungsfinanzierungen können positive Impulse für den Rad- und Fußverkehr gegeben werden.
11. Der Wissens- und Innovationstransfer ist – über die Strukturen der Verwaltung hinausgehend – zwischen allen Beteiligten der Rad- und Fußverkehrsförderung zu ermöglichen, zu suchen und zu stärken.
12. Die Mitarbeiter in den kommunalen Verwaltungen sollten nicht gleichzeitig und nicht allein Planung, Finanzierung, Umsetzung, Kooperation, Moderation, Präsentation und Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Alles kann niemand allein. Bestimmtes lässt sich besser mit und durch engagierte Dritte und/oder andere Professionen erreichen.

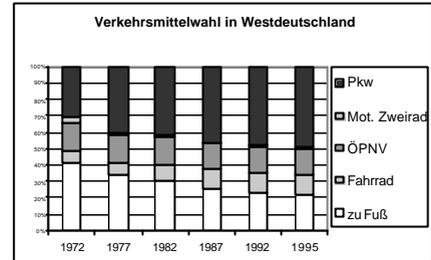
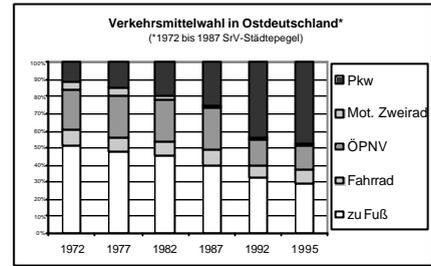
Einleitung und Problemaufriss

Kleinstadt. Autostadt. Normalstadt. Historische Bauten, heute verdeckt vom bunten Blech der Pkw's. Fußgänger schlängeln sich dazwischen entlang, Radfahrer auf Fußwegen, auf Umwegen, auf Abwegen Kuriose Versuche, die Hauptstraße zu überqueren. Erwachsene zerrren Kinder von der Bordsteinkante zurück. „Geh nicht hier, da ist's gefährlich“ als Schere im Hinterkopf. Vom Lärm ganz zu schweigen.



Rad- und Fußverkehr haben zusammen einen abnehmenden Anteil am modal-split. Während der Anteil des Fußverkehrs seit langem rückläufig ist, weil alltägliche Wege mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, ist der Anteil des Radverkehrs stagnierend oder leicht steigend.

Eine konsequente Förderung des nicht motorisierten Verkehrs ist daher nach wie vor erforderlich. Während sich für den Radverkehr ein breites Repertoire an Förderungsansätzen etabliert hat, fehlt dies für den Fußverkehr, obwohl immerhin bei fast drei Viertel aller Wege mindestens eine Etappe zu Fuß bewältigt wird. Obwohl einerseits versucht wird, durch umfangreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung die Aufenthaltsqualität zu verbessern, wirken andererseits gleichzeitig siedlungsstrukturelle Veränderungen gegen die nicht motorisierten, eher kleinräumig orientierten Verkehrsmittel.



Rad- und Fußverkehr können sich – die entsprechenden Infrastrukturen vorausgesetzt – optimal ergänzen. Räder sind in nahezu jedem Haushalt vorhanden (980 Räder/1.000 Einw.), Füße sind das ursprünglichste Fortbewegungsmittel des Menschen. Rad- und Fußverkehr stellen ähnliche Anforderungen an eine Förderung. Es können aber auch Konflikte zwischen den beiden nicht motorisierten Verkehrsarten durch die unterschiedlichen spezifischen Geschwindigkeiten, konkurrierenden Flächenansprüche und differierenden Nutzertypen auftreten.

Ziel des Leitfadens

Der Leitfaden zeigt Maßnahmen und Strategieansätze zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs auf. Ziel ist es, über „best practices“ ein plastisches Bild zu entwickeln, wie eine kommunale Gesamt-Strategie zur Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten aussehen kann. Hierbei richtet sich der Leitfaden vorrangig an kleine und mittlere Gemeinden, die sich in der Verkehrsplanung neu orientieren wollen.

Inhalte des Leitfadens

Der Leitfaden thematisiert zunächst die beiden unterschiedlichen Verkehrsarten und ihre spezifischen Anforderungen. Im Anschluss werden querschnittsorientiert und verkehrsmittelübergreifend weitere Themenbereiche benannt, die für die Förderung und die Entwicklung eines rad- und fußfreundlichen Klimas wichtig sind. Im Hinblick auf die finanziell angespannte Situation in vielen Gemeinden wird ein Schwerpunkt auf kostengünstige Maßnahmen gelegt.

Fußverkehr

Knapp ein Drittel aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt; in Innenstädten und Ortskernen sind es bis zu drei Viertel aller Wege. Begegnungen von Fußgängern fördern die Kommunikation, führen zu direkten Kontakten und tragen somit wesentlich zum Leben in einer Kommune bei. Dort, wo viele Fußgänger unterwegs sind, haben mittelständischer Einzelhandel und lokale Gastronomie gute Entwicklungschancen.

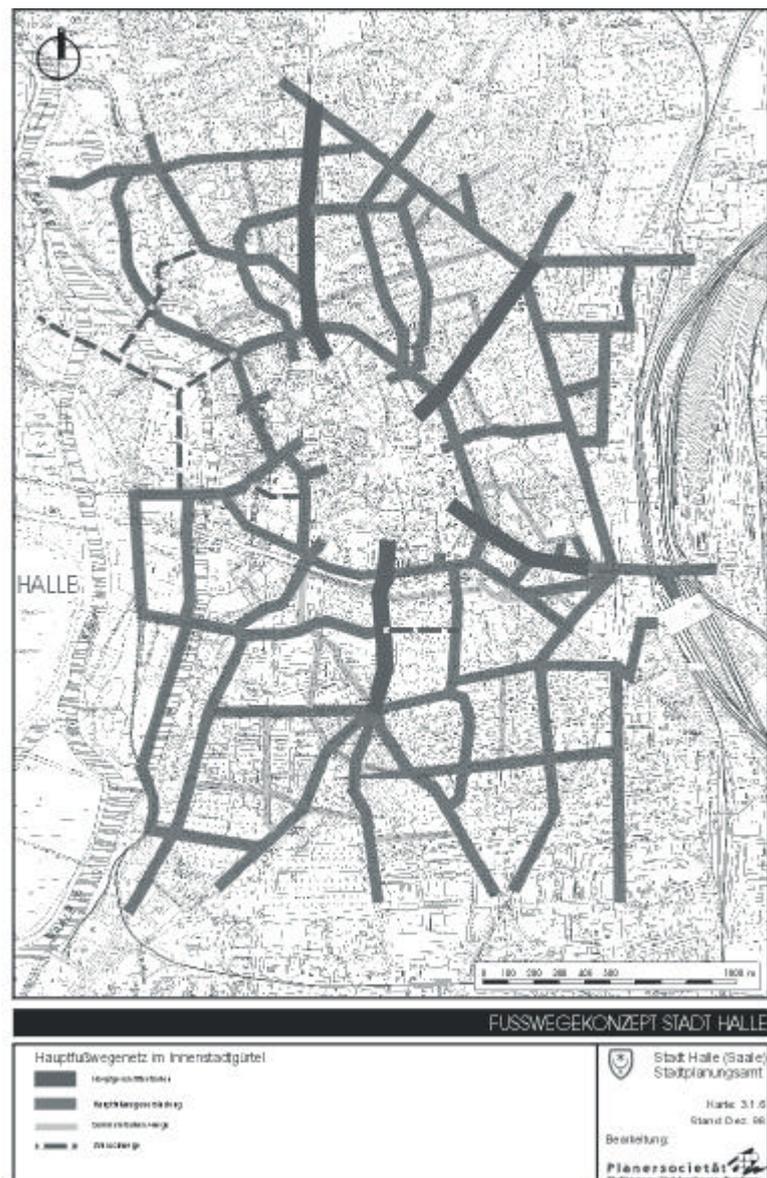
Die Förderung des Fußverkehrs als ein Beitrag zur Umweltentlastung, Stärkung der örtlichen Wirtschaft und Erhöhung der Attraktivität einer Gemeinde setzt die Konzeption eines attraktiven Fußwegenetzes mit folgenden Anforderungen voraus:

- ein kleinteiliges und engmaschiges Wegenetz
- eine ausreichende Dimensionierung des Gehbereichs
- ein hohes Maß an objektivem und subjektivem Sicherheitsgefühl
- Überschaubarkeit
- minimierte Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsteilnehmer
- eine Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln, insbesondere dem Öffentlichen Personennahverkehr

Die Nutzungsstruktur des Umfeldes sowie die Qualität der Verbindungsfunktion für die Fußgänger stellen jeweils unterschiedliche Anforderungen an die Ausgestaltung. Fußwegenetze sollen – ähnlich wie die Netze für den motorisierten Individualverkehr – als eigenständige Netze mit entsprechenden Anforderungen und Qualitätsstandards geplant sowie mit den übrigen Verkehrsarten sinnvoll verknüpft werden. Die vorhandenen Gehwege bilden eine Ausgangsbasis und sind in die Netzplanungen für eine zusammenhängende Fußverkehrsinfrastruktur einzubeziehen.

Die in nahezu jeder Gemeinde vorhandenen stark frequentierten Fußgängerbereiche (Plätze, Geschäftsstraßen, Ortsdurchfahrten etc.) sind wichtige Ankerpunkte für ein Fußwegenetz. Möglich ist eine schrittweise Ausdehnung oder, häufiger, die Vernetzung

Netzanforderungen



funktionale Gliederung des Fußwegenetzes

weiterer Quellen und Ziele mit diesen Bereichen, aber auch untereinander.

Empfehlenswert ist eine Kategorisierung des Fußwegenetzes, z.B. in Hauptfußwegeachsen, Hauptfuß- und Nebenfußwegeverbindungen, nach folgenden Kriterien:

- Art und Aufkommen der Quell- und Zielorte
- Häufung von potenziellen Wegebeziehungen ausgehend von den bedeutsamen Quellen und Zielen
- potenzielles Fußgängeraufkommen (Menge, Dichte)
- Umfeldnutzung (wohnen, arbeiten, Freizeit, Geschäftsnutzung, Ausbildung)
- Qualität und Ausstattung des Fußwegeangebots

Obwohl sich die Einteilung des Netzes für den Fußverkehr häufig an die entsprechende Gliederung für den motorisierten Verkehr (Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen, Anliegerstraßen) anlehnt, ist für die räumliche Gliederung nicht die Funktion der Straße für den motorisierten Verkehr, sondern die Funktion für die Fußgänger entscheidend.

Maßnahmen, die das zu Fuß gehen attraktiver gestalten, sind:

- Querungen erleichtern, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen
- Gehwege von Sondernutzungen und illegalem Gehwegparken freihalten
- Wegweisung
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Begrünung, Möblierung etc.)
- Sackgassen ggf. mit Zeichen versehen: Fußgänger frei, Radfahrer frei
- Passagen einrichten
- Öffnung privater Durchgänge für Fußgänger (Krankenhaus- und Schulhöfe, Kleingartenanlagen etc.)
- Gewährleistung ebener, befestigter Oberflächen
- Gewährleistung einer ausreichenden Beleuchtung

Ein möglichst hoher Anteil selbständig geführter Fußwege – im Gegensatz zu fahrbahnbegleitenden Fußwegen – erhöht die Qualität des Netzes für den Fußgänger erheblich.

Handlungsfeld Qualitätsstandards des Netzes



„Parke nicht auf unseren Wegen“

Zur Förderung des Fußverkehrs sollten verbindliche Qualitätsstandards für den Fußverkehr und die Netzgestaltung definiert werden. Die Standards können je nach Funktion des Gehweges (Verbindungs-, Aufenthalts-, Spiel- und Kommunikationsfunktion), der Nutzungsintensität sowie der städtebaulichen Umfeldnutzung differenziert gestaltet werden. Zu berücksichtigen sind:

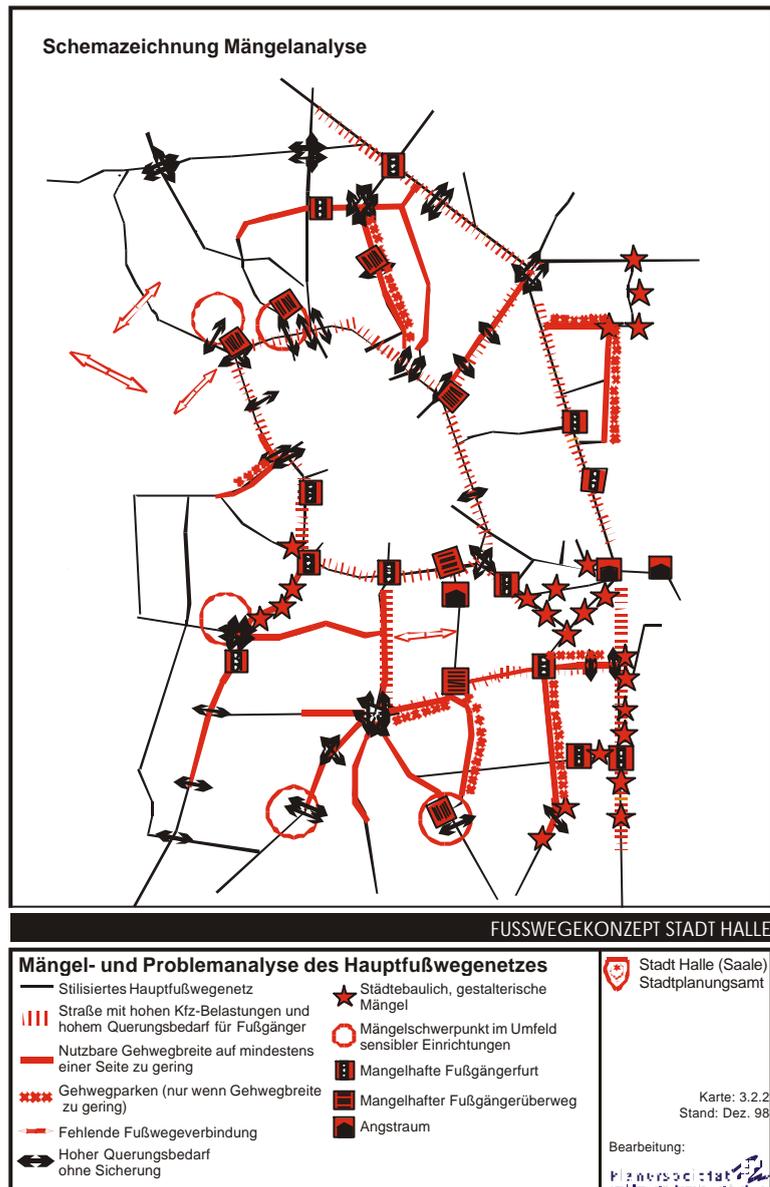
- Gehwegbreiten
- Qualität der Gehwege (Belag etc.)
- Baustellen
- Geschäftsauslagen, Werbereiter, Außengastronomie
- Radfahrer
- Kfz-Belastung
- Aufenthaltsqualitäten

Anzahl, Lage und Art von Querungsmöglichkeiten definieren im hohen Maße die Qualität eines Fußwegenetzes. Sie beseitigen Lückenschlüsse, dienen der Sicherheit der Fußgänger und reduzieren die Trennwirkungen von Fahrbahnen. Der Bedarf von Querungsanlagen ist abhängig von der Umfeldnutzung und dem Fußgängeraufkommen, den Kfz-Geschwindigkeiten, dem Kfz-Aufkommen sowie der Breite der Fahrbahnen. Bei der Auswahl eines geeigneten Elements der Querungssicherung sind neben den quantitativen Kennzahlen auch verstärkt Kriterien und Ziele der Angebotsplanung einzubeziehen. Auch für die Querungsanlagen sind differenzierte Qualitätsstandards entsprechend der Kategorisierung der Wegeverbindung zu entwickeln.

Eine zielgerichtete Bestands- und Mängelanalyse ergibt – unter Berücksichtigung von Qualitätsstandards – verallgemeinerbare Handlungsschwerpunkte, deren Umsetzung erheblich zur Förderung des Gehens beiträgt. Die vorhandenen Fußwege können hierbei wichtige Potenziale darstellen.

Gehwege haben sowohl Transportfunktionen als auch soziale Funktionen (Aufenthalt, Kommunikation, Spiel etc.) zu erfüllen. Es sollten nicht nur Mindestmaße eingehalten, sondern insbesondere im Hauptfußwegenetz sollte ein störungsfreies Gehen mit dem Entgegenkommen mehrerer nebeneinander laufender Fußgänger oder verweilender Personen ermöglicht werden. Hierbei ist zu beachten, dass Fußgänger meist Gepäck, Einkaufstaschen, Schirme oder Kinderwagen mit sich führen. Des Weiteren sind seitliche Begrenzungen zu berücksichtigen. Hierzu zählen der Fahrbahnrand, Bäume, Schilder, Zäune etc. Entsprechend ihrer Bedeutung im Fußwegenetz und den Umfeldbedingungen müssen Qualitätsanforderungen für Fußwege angesetzt werden.

In der nachfolgenden Tabelle sind Qualitätsanforderungen für Gehwegkategorien definiert:



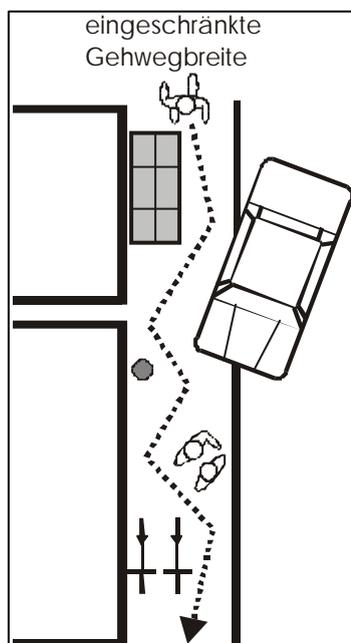
Handlungsfeld Gehwegbreiten



„Gehweg als Spielort“

Qualitätsanforderung für folgende Gehwegkategorien	unterschiedliche Komfortstufen (in Anlehnung an die EAE)	Nutzbare Gehwegbreiten (ohne Sicherheitsabstände)
Nebenfußwege	Bequemes Nebeneinandergehen von 2 Personen oder Begegnen und Überholen von Einzelfußgängern auch mit Gepäck o.ä. möglich. Aufenthaltsnutzungen mit geringem Flächenanspruch neben geringem Fußverkehr möglich, wenn auch beengt und häufig gestört. Radfahren von Kindern noch stark störend für Fußverkehr und Aufenthalt.	Planungswert: 2,00 bis 2,50 m + 10% der Gesamtstraßenraumbreite Alarmwert < 2,50 m
Hauptfußwegeverbindungen	Gehen, Überholen und Begegnen für kleine Fußgängergruppen möglich. Aufenthaltsnutzungen mit geringem Flächenanspruch neben Fußverkehr möglich. Bei geringem Fußverkehr auch anspruchsvollere Aufenthaltsnutzungen möglich. Radfahren von Kindern bei geringer Radfahr- und Fußgängerdichte und geringer Aufenthaltsnutzung möglich.	Planungswert: 2,50 bis 5,00 m + 10% der Gesamtstraßenraumbreite Alarmwert < 3,80 m
Hauptfußwegachsen	Bequemes Gehen, Überholen und Begegnen auch für größere Fußgängergruppen möglich. Auch anspruchsvollere Aufenthaltsnutzungen neben Fußverkehr möglich. Für Kinderspiele gut geeignet. Relativ unbehinderte Mitbenutzung durch radfahrende Kinder möglich.	Planungswert: 5,00 m und mehr Alarmwert < 3,80 m

Definition Planungs- und Alarmwert



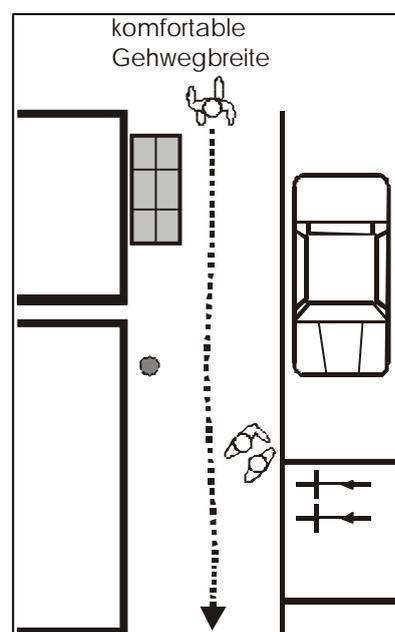
Unterschieden wird nach Planungswerten und Alarmwerten. Die Alarmwerte stellen Untergrenzen für eine quantifizierbare Bestands- und Mängelanalyse dar, die nicht unterschritten werden sollten, während Planungswerte normative Zielwerte sind, die bei Planungen zu berücksichtigen sind.

Häufig werden ausreichend breite Gehwege durch Baustellen, Sondernutzungen oder illegales bzw. legales Gehwegparken stark eingeschränkt. Neben einer Sensibilisierung der Öffentlichkeit sowie verstärkter Kontrollen durch Ordnungskräfte sind hinsichtlich einer Verhinderung des Gehwegparkens folgende Lösungen denkbar:

- Zeichen 315 (Parken auf Gehwegen) generell nicht aufstellen
- Markierungen auf den Gehwegen entfernen
- Erhöhungen der Borde (sog. Doppelbord)
- Lampen-, Baum- und Schildermanagement, regelmäßig angeordnet kann dies als Pollerersatz dienen
- Einbau von Pollern (möglichst sparsamer Einsatz, Berücksichtigung der Belange von Sehbehinderten).

Weitere Maßnahmen können sein:

- Verbot von Reklamereitern/-tafeln im nutzbaren Gehbereich
- Versetzung von Verkehrsschildern an den Fahrbahnrand oder in Gehwegrücklage mit Kragarm bei sehr schmalem Gehweg
- regelmäßiges Zurückschneiden von Hecken und Sträuchern
- Radabstellanlagen auf der Fahrbahn statt auf dem Gehweg



Zu unterscheiden ist zwischen

- Knotenpunkt-Signalanlagen (Ampeln)
- Fußgänger-Signalanlagen
- Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen)
- reinen oder ergänzenden baulichen Querungshilfen (Mittelin-seln, Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, Gehwegüber-fahrten etc.).

Eine Verbesserung bestehender Signalanlagen bzw. Fußgänger-überwege erfordert eine Überprüfung nach folgenden Kriterien:

- Wartezeiten: Sie sind auf unter 30 Sekunden zu senken (die Zahl der Rotläufer steigt bei Wartezeiten über 40 Sekunden deutlich an).
- Mindestgrünzeiten: Bei der Bemessung der Signalprogramme sollte ein mit normaler Geschwindigkeit gehender Fußgänger (1,2 m/sec) bei Grün die gesamte Fahrbahn überqueren können.
- Räumzeiten: Es sind Gehgeschwindigkeiten von 1,0 m/sec zu berücksichtigen.
- Fußgängerfurten an allen Knotenpunktarmen: An jedem Arm sollte eine eigene Furt angelegt werden, da Fußgänger sonst zu Umwegen gezwungen werden bzw. die vorhandenen Anlagen ignorieren.
- Vermeidung von Anforderungsdrucktastern
- Berücksichtigung der Anforderungen besonderer Personengruppen (akustische Anlagen, Bedienungsknöpfe in einer Höhe von 0,85 m)
- gebrochene Läufe vermeiden: Furten mit Mittelin-seln müssen Fahrbahnquerungen in einem Zuge er-möglichen.
- Sichtbarkeits- und Sicherheitsdefizite bei Fußgänger-überwegen minimieren (Beleuchtung, Lage etc.).

Insgesamt sind möglichst kurze Umlaufzeiten mit mög-lichst langen Fußgängerfreigabezeiten anzustreben. Furten und Überwege sollten in der direkten Laufrich-tung der Fußgänger angelegt sein.

Darüber hinausgehende Maßnahmen sind:

- immergrüne Ampeln für Fußgänger; der Kfz-Fahrer erhält erst Grün, wenn er eine Kontaktschleife über-fährt
- Rundum-Grün-Schaltungen, die diagonales Queren ermöglichen
- Veränderung des Umlaufs zugunsten des Fußver-kehrs durch Verkürzung nicht genutzter Kfz-Grünzeiten
- Doppelanwurf für Fußgänger während langer Um-laufzeiten (zweimalige Freigabe für den Fußverkehr

Handlungsfeld Querungsmöglichkeiten

bestehende Signalanlagen und Fußgängerüberwege



„Überwege an allen Knotenpunktarmen“



„Pedestrians ahead“

innerhalb eines Umlaufs)

- Alles-Dunkel-Ampeln (sog. schlafende Ampeln)
- Radardetektoren zur Verlängerung der Freigabezeiten bei Betreten der Fahrbahn durch nachfolgende Fußgänger.

Knotenpunkte mit hohem Querungsbedarf

Eine Bedarfs- und Mängelanalyse des Hauptfußwegenetzes zeigt die Knotenpunkte ohne Querungsanlagen bzw. -hilfen auf. Im Fall einer Angebotsplanung sowie zur Verbesserung der Sicherheit bieten sich Fußgängerfurten, Fußgängerüberwege oder sonstige Querungshilfen an. Über die Anwendungsbereiche der Querungsanlagen bzw. -hilfen existieren verschiedene Richtlinien und Empfehlungen (z.B. RiLSA, RFGÜ). Darüber hinaus sollten die Spielräume in den Richtlinien und Empfehlungen entsprechend der ortspezifischen Situation genutzt werden. Häufig werden beispielsweise Fußgängerüberwege im Rahmen von Schulwegsicherungsplänen oder im Umfeld sensibler Einrichtungen ohne strikte Anwendung der R-FGÜ eingesetzt und haben sich dort bewährt.

Renaissance der Zebrastreifen

Vorteile von Fußgängerüberwegen:

- kostengünstige Alternative zu Lichtsignalanlagen
- in der Regel geringere Wartezeiten als an Lichtsignalanlagen
- verkehrrechtlicher Vorrang attraktiver für den Fußverkehr
- geringe Zahl von „Nichtbenutzern“
- erleichtern die Einrichtung eines zusammenhängenden Fußwegenetzes, sofern ihre Einrichtung sich nicht auf die Richtlinie beschränkt, sondern Straßenfunktion und anliegende Nutzungen differenziert betrachtet.

Querungshilfen

Querungshilfen besitzen vorrangig geschwindigkeitsdämpfende Effekte, deren Wirksamkeit steigt, sofern sie wiederholt im Straßenraum eingesetzt werden. Sie erleichtern somit indirekt die Querbarkeit der Straße für den Fußverkehr. Zu den Querungshilfen zählen:

- Aufpflasterungen der Querungsstellen auf das Niveau der Gehwege
- vorgezogene Seitenräume zur Einengung der Querungsstelle
- Fahrbahnteiler und Mittelinseln
- Markierungen oder bauliche Elemente auf der Fahrbahn und dem Gehweg
- Kombination einzelner Maßnahmen.

„Lineare Querungshilfe“



Während Fußgängerfurten- und überwege überwiegend an Kreuzungen und Einmündungen eingesetzt werden, kann durch Querungshilfen die Trennwirkung von Straßen – insbesondere mit starker Wohn- und Geschäftsnutzung – reduziert werden. Je nach Straßentyp sind Abstände von 100 bis 250 Metern möglich.

Alternativ bieten sich lineare Querungsmöglichkeiten an, die dem Fußgänger jederzeit das Überqueren längs der Fahrbahn erleichtern.

Hauptgeschäfts- und Hauptverkehrsstraßen haben eine besondere Bedeutung für den Fußverkehr. In kleineren Gemeinden sind dies häufig die Ortsdurchfahrten. Hier finden sich nicht nur die Zielpunkte des Fußverkehrs, sondern hier konzentrieren sich auch die Probleme, Gefährdungen und Belastungen. Die Nutzbarkeit als Einkaufs-, Aufenthalts- und Kommunikationsort ist zu stärken. Diese Funktionen sowie die räumliche Erlebbarkeit der Straßenräume werden durch folgende Maßnahmen geprägt:

- Überquerbarkeit (linienhafte Maßnahmen zur Minderung der Trennwirkung und Erhöhung der Attraktivität für Fußgänger)
- Verminderung der Kfz-Mengen und Kfz-Geschwindigkeiten durch Verminderung der Fahrbahnbreiten, Aufpflasterungen, Gehwegnasen etc.
- Vorrang für Fußgänger gegenüber querendem Kfz-Verkehr, in dem in Seitenstraßen der Fußweg ohne Höhenunterschied über die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs hinweg geführt wird
- attraktivere Gestaltung des städtebaulichen Umfeldes (Mischung gestalterischer Elemente wie Fassaden, Baumaterialien, Beleuchtung, Verweilflächen, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Begrünung etc.)
- Einrichtung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche (Z 274.1/ Z274.2 i.V.m. § 45 StVO Abs. 1c) mit ergänzenden baulichen Maßnahmen.



„Hauptgeschäftsstraße mit linearer Querungshilfe“

In vielen Städten und Gemeinden fehlt ein Informationssystem für den Fußverkehr. Auf die Systeme des Kfz- oder Radverkehrs kann der Fußgänger selten zurückgreifen. Deren Schilder sind häufig insbesondere an Straßenkreuzungen so angebracht, dass sie von Fußgängern nicht zu lesen sind bzw. sie entlang von Hauptverkehrsstraßen – und somit häufig über unattraktive Wege – zum Ziel führen. Ein gute Wegweisung erspart Umwege bzw. Zeitverluste.

Ein Wegweisungssystem für Fußgänger sollte u. a. auf öffentliche Einrichtungen wie Orte für Kultur, Bildung, Einkauf, Sport und Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel hinweisen.

Handlungsfeld Hauptgeschäfts- und Hauptverkehrsstraßen

Handlungsfeld Orientierung und Wegweisung

Anforderungen an Wegweisung für Fußgänger

Wesentliche Merkmale einer attraktiven Fußgänger-Wegweisung sind:



„Fußgängerorientierung“

- Qualität statt Quantität: die Beschilderung sollte mit hohem Anspruch an Gestaltung und Qualität unter Berücksichtigung regionaler und lokaler Gestaltungselemente durchgeführt werden
- Kleinräumigkeit: Anbringung nicht nur im eigentlichen Kernbereich, sondern auch in einzelnen Ortsteilen
- auf den Schildern sollten Objekt, Richtung und Entfernung angegeben sein (von Zeitangaben ist aufgrund unterschiedlicher Gehgeschwindigkeiten abzusehen). Die Wegweisung ist insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs einzurichten sowie an weiteren stark frequentierten Plätzen einer Stadt bzw. Gemeinde
- die Wegweisung ist zu ergänzen durch Stadtpläne an Knotenpunkten und Haltestellen
- Straßenschilder müssen an allen Straßen vorhanden sein und sollten neben dem Straßennamen auch den Verlauf der Hausnummern anzeigen

Entsprechend den Radfahrplänen einiger Gemeinden ist die Herausgabe eines Fußgängerplanes zu empfehlen, der dem Bürger attraktive Wegeverbindungen aufzeigen kann, Freizeitziele und die Lage öffentlicher Einrichtungen etc. beschreibt und Lust macht, die eigene Stadt aus einer anderen Perspektive zu erleben. Mitfinanziert werden können solche Pläne durch den örtlichen Einzelhandel, Firmen, Fremdenverkehrsverbände etc.

Radverkehr

Stufen-Strategie zur Radverkehrsförderung

Erste Stufe: Radfahrer brauchen Strecken, um sicher und komfortabel zwischen Quell- und Zielorten fahren zu können. Die entsprechende Ausgestaltung der Strecken, auf denen besonders viel gefahren wird sowie die Behebung grober Verkehrssicherheitsdefizite sind wichtige Einzelmaßnahmen.

Zweite Stufe: Notwendig sind ein flächendeckendes Radnetz und ein radfahrfreundliches Klima.

Die einzelnen Strecken müssen zu einem Netz verknüpft und um fehlende Verbindungen ergänzt werden. Erst ein Radverkehrsnetz ermöglicht die für zeitgemäße Mobilität notwendige Flexibilität und Freiheit, jedes Ziel im Einzugsbereich sicher mit dem Rad erreichen zu können.

Damit mehr Rad gefahren wird, muß ein fahrradfreundliches Klima in der Stadt geschaffen werden. Dazu zählt:

- eine positive Sicht der Bevölkerung in Bezug auf das Radfahren
- die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer
- eine öffentlich vermittelte Unterstützung des Radfahrens durch die Kommune
- eine gute Informationsbasis der Nutzer bezüglich des Netzes, seiner Erweiterung, der eigenen Fahrfähigkeiten sowie technischer Fragen zum Radfahren.

Radverkehrsförderung wird somit nicht allein von den für Straßenbau zuständigen Ämtern, sondern von einer Vielzahl weiterer Beteiligten betrieben.

Dritte Stufe: Um dem Radfahren dauerhaft einen wichtigen Platz im Verkehrssystem zu geben, muss, aufbauend auf dem zunehmend verdichteten Radverkehrsnetz und dem erreichten radfahrfreundlichen Klima, der Radverkehr zu einem umfassenden, serviceorientierten und mit anderen Verkehrsträgern verknüpften Radverkehrssystem ausgebaut werden. Dazu gehören:

- ein umfassendes verkehrsträgerübergreifendes Informationssystem
- eine leichte Zugänglichkeit zu besonderen Fahrzeugen (Tandems, Anhänger, Faltfahrräder etc.) über Leih- und Mietsysteme
- Firmenräder und kommunale (Pfand-)Räder
- Fahrradstationen, neue Dienstleistungen der Fahrradinstandhaltung
- Gepäck- und Lieferdienste
- Fahrradfahrerschulen u.ä.

Ein großer Teil dieser Angebote kann nach einer Übergangszeit privatwirtschaftlich funktionieren.

Soll Radverkehr umfassend gefördert werden, reicht die erste Stufe nicht weit genug. Die dritte Stufe baut auf der verstärkten Fahrradnutzung, die mit den vorhergehenden Stufen erreicht wurde, auf. Sinnvoll ist es, die zweite Stufe (Radnetz und Klima) kurz- bis mittel-



Elemente eines Radverkehrssystems

Wo anfangen?



fristig zu beginnen. Viele Kommunen haben bereits Maßnahmen der ersten Stufe umgesetzt und möchten nun deutlich umfassender aktiv werden. Die Bereitstellung der Infrastruktur fällt in das typische Aufgabenspektrum der Bauämter bzw. Verkehrsämter. Die Realisierung eines fahrradfreundlichen Klimas ist für die öffentliche Hand dagegen eine relativ neuartige Aufgabe mit Querschnittscharakter. Sie erfordert das Zusammenwirken verschiedener Ämter (Planung, Öffentlichkeit, Ordnung, Umwelt, Sport, Wirtschaft...) und einer Vielzahl von Akteuren. Eine Bündelung unter einem Logo oder Motto kann sinnvoll sein.

Gestaltung des Radverkehrsnetzes

Hierarchische Gliederung

In Klein- und Mittelstädten bilden die radfahrgerechten Verbindungen zwischen den Wohngebieten und dem Zentrum, dem Bahnhof und ggf. weiteren wichtigen Einrichtungen sowie die Verbindungen zwischen den Wohngebieten und den Schulen das Grundgerüst des Netzes. Das Radverkehrsnetz wird, um die Funktionen zu verdeutlichen und die Mittel effektiv einzusetzen, funktional hierarchisch gegliedert: Haupttrouten haben vor allem Durchgangsfunktion und erhalten Wegweisung, untergeordnete Verbindungen dienen auch der Erschließung. Anhand der Quellen und Ziele des Radverkehrs und der bekannten Nachfrage wird vom Planer das Wunschliniennetz für die Haupttrouten erarbeitet, welches dann auf konkrete Straßen und Wege umzulegen ist.

Netzelemente

Grundanforderungen an Netzelemente

Nachdem seitens der Planung geklärt ist, auf welchen Straßen die Haupttrouten verlaufen, müssen für die einzelnen Streckenabschnitte die fünf Grundanforderungen

- Zusammenhang (keine Netzlücken)
- Direktheit (keine Umwege)
- Attraktivität (keine unangenehmen Erlebnisse)
- Sicherheit (keine Unfälle und Überforderungen) und
- Komfort (keine Behinderung, keine Holperstrecken)

gewährleistet werden. Die Auswahl der Maßnahmen richtet sich nach den Erfordernissen des jeweiligen Straßenraums. Für ruhige Nebenstraßen ist der Handlungsbedarf meist weniger groß, oft genügen Oberflächenverbesserungen. Für Sammelstraßen und stark belastete Hauptverkehrsstraßen sowie deren Knotenpunkte steht ein ausgefeiltes Repertoire an Möglichkeiten zur Verfügung, um den vielen Anforderungen gerecht werden zu können. Die Umsetzung der Maßnahmen kann dabei entweder als Einzelvorhaben oder – kostengünstiger- im Zuge allgemeiner Straßenrekonstruktionen geschehen. Baulich angelegte Radwege sind dann problematisch, wenn an Kreuzungen der Sichtkontakt zwischen Auto und Fahrrad eingeschränkt ist. Radfahrstreifen und Führungen auf der Fahrbahn schaffen hier meist bessere Sichtverhältnisse zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrern. Sie haben zudem den Vorteil, dass weniger Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern auftreten.

Die ERA 95 beschreiben das verfügbare Maßnahmenspektrum für die Netzelemente und deren Einsatzgrenzen. An dieser Stelle sollen vorrangig nachahmenswerte Einzelbeispiele präsentiert werden.

An stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen kommen vor allem Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radwege oder die Mitbenutzung von Busspuren in Betracht. Im Nebenstraßennetz kann der Mischverkehr durch Geschwindigkeitsbeschränkungen oder andere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung für Radfahrer sicherer gemacht werden. Fahrradstraßen können dazu ebenfalls beitragen bzw., wenn der Kfz-Verkehr ausgeschlossen wird, eine besonders attraktive Führungsart sein.

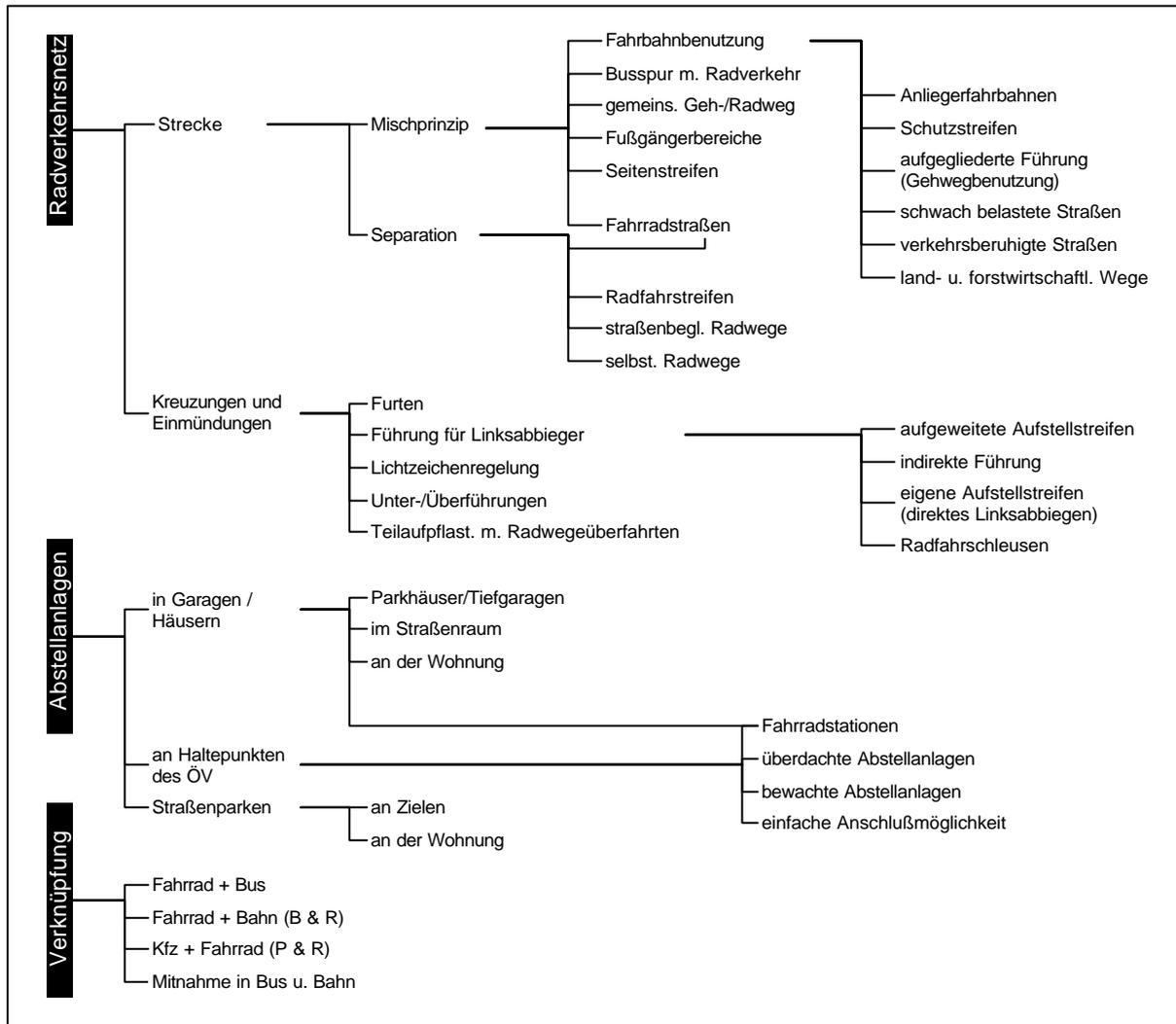


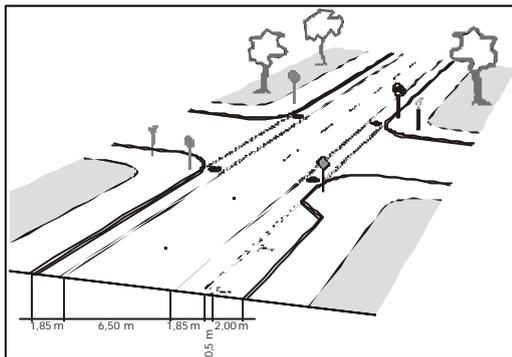
Abbildung Radinfrastruktur (Quelle: Draeger 1998)

Radfahrstreifen sind die Teile der Fahrbahn, die mit einer durchgehenden Linie markiert und allein für den Radverkehr bestimmt sind.

Netzelement Radfahrstreifen

Nach den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sollen Radfahrstreifen möglichst 1,85 m, mindestens jedoch 1,50m breit und mit dem Zeichen 237 nach jeder Kreuzung gekennzeichnet sein. Sie sind für Radfahrer benutzungspflichtig. Auf ihnen gilt für Kfz Halte- und Parkverbot. Die Verwaltungsvorschrift gibt vor, dass die Kennzeichnung eines Radfahrstreifens bei einer Verkehrsbelastung von 18.000 Kfz/24 Stunden bei Straßen mit 2 Fahrstreifen und 25.000 Kfz/24 Stunden bei Straßen mit 4 Fahrstreifen nicht genügt. Die ERA '95 benennen die Anforderungen an Radfahrstreifen bei höheren Kfz-Belastungen.

„Radfahrstreifen“



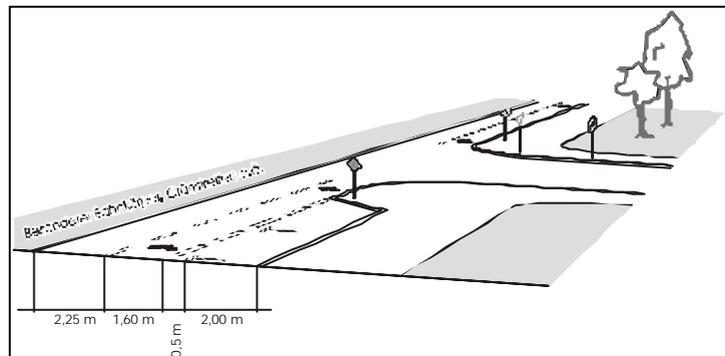
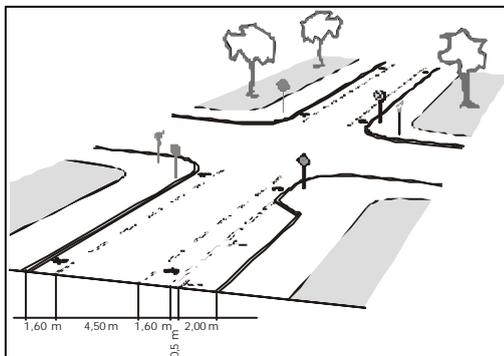
Radfahrstreifen sind - eine intakte Fahrbahnoberfläche und ausreichende Fahrbahnbreite vorausgesetzt - eine sehr preiswerte und schnelle Methode, um Radfahrern einen eigenen Verkehrsraum zu schaffen. Ihr Vorteil liegt zudem in den guten Sichtbeziehungen zwischen Auto- und Radfahrern. Zu beachten ist, dass bei Radfahrstreifen, die unmittelbar neben parkenden Autos entlang geführt werden sollen, ein Abstandstreifen von 0,50 m angelegt werden muss, um Konflikte mit aufschlagenden Autotüren o.ä. zu vermeiden.

**Schutzstreifen
als kostengünstige Maßnahmen**

Reicht die Fahrbahnbreite für Radfahrstreifen nicht aus, so kommen eventuell Schutzstreifen in Frage. Diese werden mit einer unterbrochenen Linie (Leitlinie) markiert, dürfen von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall mitbenutzt werden und setzen die Anordnung des absoluten Halteverbotes voraus. In der Praxis halten sich Pkw-Fahrer links vom Schutzstreifen und gewähren Radfahrern damit einen eigenen Raum. Lastkraftwagen und Busse sind u.U. gezwungen, den Schutzstreifen zu befahren, vor allem im Begegnungsfall mit einem ähnlich breiten Fahrzeug. Dieser Fall ist jedoch eher selten.

Die VwV-StVO nennt als Orientierungswert einen Schwerverkehrsanteil von 5 % bzw. maximal 500 Lastkraftwagen pro Tag. Die Breite der Schutzstreifen für den Radverkehr soll möglichst 1,60 m, mindestens jedoch 1,25 m betragen. Bei Gegenverkehr soll die zwischen den Schutzstreifen verbleibende Kernfahrbahn zwischen 4,50 – 5,50 m breit sein. Die Zweckbestimmung des Schutzstreifens kann durch ein aufmarkiertes Piktogramm „Radfahrer“ verdeutlicht werden.

„Schutzstreifen“



**Netzelement baulich
angelegter Radweg**

Radwege wurden in der Vergangenheit oft nicht nutzergerecht angelegt. Wesentlich schlechtere Oberflächen (häufig Betonsteinpflaster) als auf der Fahrbahn erhöhen den Rollwiderstand, enge Verschwenke, die zum Abbremsen zwingen, plötzliche und ungeschützte Radweg-Enden bzw. unklare Weiterführung, zu geringe Breiten, fehlender Abstand zu sich plötzlich öffnenden Türen parkender Autos und fehlender Sichtkontakt zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeausfahrenden, vorfahrtberechtigten Radfahrern an den Kreuzungen sind die häufigsten Mängel. Hinzu kommen stellenweise Konflikte mit Fußgängern.

Damit Radwege eine ausreichende Qualität erhalten, wurden mit der Änderung der Straßenverkehrsordnung von 1997 spezielle Qualitätsstandards in die VwV-StVO eingefügt. Danach soll

- der Radweg möglichst eine von Hindernissen freie Breite von 2,00 m, mindestens aber 1,50 m haben,

- die Verkehrsfläche einen guten Bau- und Unterhaltungszustand entsprechend dem Stand der Technik aufweisen (keine angefasten Betonverbundsteine),
- die Radwegführung im Streckenverlauf, an Kreuzungen und Einmündungen auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar sein,
- die Linienführung im Verlauf stetig und insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten sicher gestaltet sein, d.h. der Radverkehr im Sichtfeld des Autoverkehrs geführt werden.

Wird der Radweg mit Zeichen 237, 240 oder 241 beschildert, so muss er von den Radfahrern benutzt werden (Radwegbenutzungspflicht). Die genannten Zeichen dürfen zwingend jedoch nur verwendet werden, wenn der Radweg den oben genannten Qualitätskriterien genügt.

Sind die Qualitätskriterien nicht erfüllt, handelt es sich um einen „anderen Radweg“ (ohne Zeichen 237, 240, 241), bei dem es jedem Radfahrer freigestellt ist, auf der Fahrbahn zu fahren.

Bestehende Radwege waren bis zum Oktober 1998 bezüglich der Einhaltung der Qualitätskriterien zu überprüfen und bei Mängeln instand zu setzen bzw. die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben.

Auf Fahrradstraßen können Radfahrer nebeneinander fahren. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit, also maximal 25 bis 30 km/h fahren. Kraftfahrzeuge dürfen die mit den Zeichen 244 bzw. 244 a auszuschildernde Straße nur benutzen, wenn dies ausdrücklich zugelassen ist.

Nach VwV-StVO ist die Einrichtung von Fahrradstraßen dann möglich, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zu erwarten ist.

Besonders in der Nähe von Schulen oder größeren Betrieben kann nach Einrichtung einer Fahrradstraße erwartet werden, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wird. Im Rahmen der Netzplanung kann eine bisher wenig frequentierte Straße eine sehr große Bedeutung für den Radverkehr erlangen, wenn sie zu einer Hauptroute ausgebaut wird, z.B. durch das Öffnen einer Sackgasse oder die Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehres.

Fahrradstraßen bieten Vorteile für Radfahrer vor allem dann, wenn diese die Vorfahrt haben. Dies kann den Verkehrsteilnehmern der untergeordneten Straßen unterstützend durch eine Aufpflasterung der Fahrradstraße an den Knotenpunkten verdeutlicht werden.



„Fahrradstraße Senftenberg“

Fahrradstraßen als Vorrangstraßen



Führen Fahrradstraßen durch Tempo-30-Zonen, so sollten die Fahrradstraßen Bestandteil der Zone sein. Die hierbei ausdrücklich durch die Zonenregelung vorgegebene Geschwindigkeit von 30 km/h geht der allgemeinen Anforderung einer „mäßigen Geschwindigkeit“ des Fahrradstraßenzeichens vor. Zur Verdeutlichung der Geschwindigkeitsregelung kann ein Piktogramm „30“ aufgebracht werden.

Öffnung von Einbahnstraßen

Die für den Radverkehr durch Einbahnstraßen bewirkte Netzunterbrechung bzw. der Umwegzwang kann in den meisten Fällen vermieden werden. Bisher wurde dies vor allem durch die Einrichtung „unechter Einbahnstraßen“ erreicht. Bei diesen ist die Einfahrt auf der einen Seite lediglich durch Zeichen 267 mit Zusatz „Radfahrer frei“ für den Autoverkehr gesperrt. Mancherorts wurden auch in der Vergangenheit mit guten Erfahrungen schon echte Einbahnstraßen durch den Zusatz „Radfahrer frei“ geöffnet.

Ist die Fahrbahn mehr als 3,00 m, besser 3,50 m, breit und ist die Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h begrenzt und ausreichend Ausweichmöglichkeit vorhanden oder realisierbar, so kann der Radverkehr durch ein Zusatzschild in Gegenrichtung zugelassen werden.

Ausreichend Ausweichmöglichkeiten sind in den betreffenden Straßen häufig vorhanden. Grundstückszufahrten liegen meist in recht kurzen Abständen und erfüllen diese Funktion. Sind sie nicht ausreichend dicht existent oder nicht weit genug für das Begegnen, so kann durch Abpollern eine Ausweichstelle zwischen den parkenden Kfz geschaffen werden.

Systematische Untersuchung der vorhandenen Einbahnstraßen

Kommt die Öffnung einer echten Einbahnstraße nicht in Betracht, können durch das Markieren von Radfahrstreifen in Gegenrichtung oder durch Einrichtung einer „unechten“ Einbahnstraße ähnliche Netzwirkungen erzielt werden. Wichtig ist die systematische Untersuchung aller Einbahnstraßen bezüglich dieser Möglichkeiten.

Mischverkehr auf der Fahrbahn

Die gemeinsame Führung von Radverkehr und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn ist auch heute noch der Normalfall auf den meisten Straßen. Sind nur wenige Autos unterwegs, ist dies in den meisten Fällen objektiv auch kein Problem. Wichtig ist auf diesen Straßen, dass

- die Fahrbahnoberflächen intakt sind, damit sich die Radfahrer auf den Verkehr konzentrieren können,
- das Geschwindigkeitsniveau des Autoverkehrs nicht zu hoch ist,
- Autofahrer sich rücksichtsvoll gegenüber Radfahrern verhalten (z.B. Gewährleistung eines Überholabstandes von mindestens 1,50 m),
- die Straße durch Mittelmarkierungen nicht optisch beschleunigend wirkt,
- problematische rechte Fahrstreifenbreiten bzw. Fahrbahnbreiten, die ein zu enges Überholen von Radfahrern durch Kfz provozieren, vermieden werden und
- die Knoten mittels Rechts-vor-Links-Regelungen ein kooperatives Verkehrsverhalten herausfordern.

Erfahrungsgemäß sinkt das Unfallrisiko für Radfahrer, wenn deren Zahl auf einer Strecke zunimmt.

Geübte Radfahrer ziehen auch bei höher belasteten Straßen, also in Hauptsammelstraßen, oft die Fahrbahn dem Radweg vor. Die Fahrbahnbenutzung ist meist komfortabler, z.B. infolge der geradlinigen Führung. Selbstbewusste Fahrweise, sichere Fahrzeugbeherrschung (Handzeichen geben, umschaun, ausweichen...), Regelkenntnis

und das richtige Einschätzungsvermögen für Gefahrensituationen, die sich möglicherweise aus dem Fehlverhalten anderer ergeben könnten, sind die Voraussetzung für dieses Verhalten. Hinzu kommt die Fähigkeit, sich mit anderen Verkehrsteilnehmern zu verständigen. Im Training dieser Fähigkeiten könnte ein weiteres Potenzial der Radverkehrsförderung liegen.



„Training der Fahrzeugbeherrschung“

Die Ortsdurchfahrten, insbesondere von Bundes- und Landesstraßen, unterliegen nicht der Straßenbaulastträgerschaft von Mittel- und Kleinstädten. Für den innerörtlichen Radverkehr stellen sie zu meist eine wichtige Hauptachse dar, zu der es in Tallagen oft keine Alternative gibt. Damit bei Um- oder Ausbau dieser Straßen die Anforderungen des kommunalen Radverkehrs ausreichend berücksichtigt werden können, spielt die Radverkehrsnetzplanung der Kommune eine wichtige Rolle. Sie benennt die Bedeutung der Strecke für den Radverkehr und gibt wichtige Querungsstellen an. Auf dieser Grundlage kann die Kommune gegenüber dem Straßenbaulastträger argumentieren.

Den vielfältigen Nutzungsansprüchen an Ortsdurchfahrten kann am besten durch ein geringes Geschwindigkeitsniveau des Verkehrs entsprochen werden. Eine diesbezügliche Gestaltung der Ortseinfahrten und der Verzicht auf geschwindigkeitsfördernde Elemente wie Leitlinien oder Mehrspurigkeit unterstützen dies.

An höher belasteten Straßen können anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen oft unter Nutzung von Flächenreserven der Fahrbahn angelegt werden. Eine bisher zweistreifige Richtungsfahrbahn kann z.B. in einen überbreiten Fahrstreifen, nutzbar durch zwei Pkw oder einen Lkw, und einen Radfahrstreifen eingeteilt werden. Ermöglichen die städtebaulichen Bedingungen nur eine Fahrspur pro Richtung ohne anspruchsgerechte Radverkehrsanlagen, so ist darauf zu achten, dass

- kritische Fahrstreifenbreiten vermieden werden, die ein zu enges Überholen des Radverkehrs durch Pkw provozieren (vgl. ERA 95, S. 28),
- die Fahrbahnoberfläche insbesondere im Randbereich intakt ist und nicht vom Verkehrsgeschehen ablenkt und
- Parkstände ausreichend breite Schutzbereiche zum Verkehrsraum des Radverkehrs aufweisen, um Unfälle mit sich öffnenden Türen zu vermeiden.

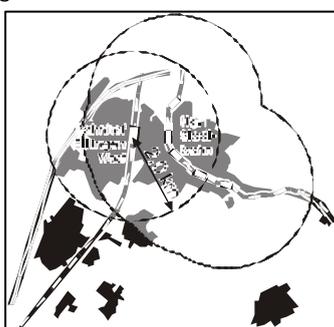
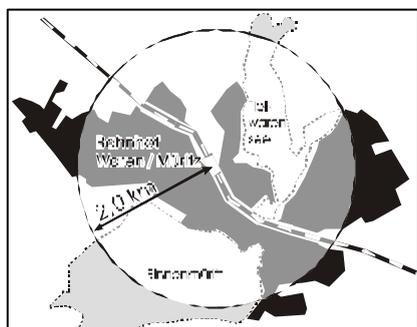
Das Fahrrad ist schnell, wenn es um kurze Distanzen geht. In dicht bebauten Gebieten hat es zusätzlich bei überlasteten Straßen sehr deutliche Zeitvorteile auch auf längeren Strecken oder wenn viele kleine Wege gekoppelt werden. Müssen auf täglichen Wegen jedoch Distanzen von mehr als 5 bis 10 km zurückgelegt werden, sind als Alternative zum Auto vor allem die öffentlichen

Handlungsfeld Ortsdurchfahrten

Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr

Verkehrsmittel gefragt – allein oder in Kombination mit dem Fahrrad.

Die Kombination mit dem Fahrrad hat den Vorteil, dass Entfernungen zwischen der Haltestelle und dem Ausgangs- bzw. Zielpunkt, welche einen zehnmünütigen Fußweg (ca. 600 m) übersteigen, trotzdem sehr bequem und schnell mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Der Einzugsbereich der Haltestellen wird enorm erweitert. Mit dem Rad können in zehn Minuten mehr als 2.000 m zurückgelegt werden. In kompakten Mittelstädten wird damit bereits der größte Teil des Siedlungsgebietes erreicht, wenn die Haltestelle zentral liegt.



Die Kombination beider Verkehrsmittel kann wie folgt aussehen:

Kombination

bei Klein- und Mittelstädten vor allem geeignet für:

Fahrrad im Vortransport	<ul style="list-style-type: none"> Berufsauspendler, Ausbildungsauspendler, sonstige Tagesreisende (Einkauf, Besorgung, Freizeit...), die mehr als 600 m von der Haltestelle entfernt wohnen
Fahrrad im Nachtransport	<ul style="list-style-type: none"> Berufseinpender, Ausbildungseinpender, wenn Zielpunkt weit von Haltestelle entfernt
jeweils ein Fahrrad im Vor- und Nachtransport	<ul style="list-style-type: none"> Berufs- und Ausbildungspendler, deren Wohn- und Zielort jeweils weit von der Haltestelle entfernt liegt
Fahrradmitnahme	<ul style="list-style-type: none"> Tagesausflügler Reisende auf dem Weg in den Urlaub Personen, die ein Rad gelegentlich mitnehmen wegen Reparatur, steiler oder gefährlicher Strecke, schlechtem Wetter oder Dunkelheit für den Transport von Kinderfahrrädern

Fahrrad als Haltestellen-zubringer (Vortransport)



In Klein- und Mittelstädten relevante öffentliche Verkehrsmittel:

- schnelle Eisenbahnverbindungen in Großstädte, Ballungsräume und andere wichtige Zentren
- Stadtbahnen, Straßenbahnen oder Stadtbusse, die in benachbarte Zentren führen
- regelmäßig verkehrende Regionallinien, die in benachbarte Zentren führen.

Vorhandene oder zu schaffende Voraussetzungen:

- Das Potenzial für die Fahrradnutzung im Vortransport ist groß, wenn Zubringerbusse nur selten fahren oder nicht für alle Personen der Zielgruppe geeignet sind.
- Fahrradabstellanlagen müssen in ausreichender Menge und in der entsprechenden Qualität vorhanden sein: überdacht, mit kurzen Wegen zum Einstiegsplatz (max. 100 m), diebstahlsicher (Rahmen und mindestens ein Laufrad anschließbar), bequem und sicher in der Bedienung, gut sichtbar und beleuchtet. Ein Teil der Abstellplätze sollte als rundum geschlossene Fahrradboxen auf Mietbasis angeboten werden.
- Zubringerstraßen und -wege müssen verkehrssicher und gut beleuchtet sein und eine möglichst direkte Verbindung zu Bahnhof oder Haltestelle herstellen.

„Bike & Ride“



In Klein- und Mittelstädten relevante öffentliche Verkehrsmittel:

- Zubringerlinien aus Umlandgemeinden (Bahn, Bus) oder aus benachbarten Zentren, wenn viele Berufs- oder Ausbildungsempfänger zu erwarten sind.

Vorhandene oder zu schaffende Voraussetzungen:

- sehr sichere Abstellmöglichkeiten für die meist über Nacht abgestellten Fahrräder: Fahrradboxen, Fahrradstationen (umfassender Service rund um das Fahrrad einschließlich bewachter Abstellmöglichkeit), automatische Fahrradparkhäuser
- Nähe einer Reparaturmöglichkeit
- gut ausgebautes Radverkehrsnetz mit möglichst direkter Verbindung zwischen Bahnhof oder Haltestelle und den relevanten Zielpunkten

Werden Fahrräder oft im Nachtransport genutzt, kann ein Leihsystem sinnvoll sein (z.B. automatische Entleihe mittels Chipkarten).

Wird das Rad im Vor- und Nachtransport verwendet, müssen die beim Vor- bzw. Nachtransport genannten Voraussetzungen erfüllt sein.

In Klein- und Mittelstädten relevante öffentliche Verkehrsmittel:

- Eisenbahn- oder Stadtbahnverbindungen in Naherholungs- und Ausflugsgebiete oder bei größeren Entfernungen zu Fernbahnhöfen
- Buslinien in Naherholungs- und Ausflugsgebiete bei größeren Entfernungen (etwa mehr als 10 km) bzw. darunter, wenn eine sehr steile oder gefährliche Strecke überwunden werden muss.

Vorhandene oder zu schaffende Voraussetzungen:

- gute Erreichbarkeit des Einstiegspunktes mit dem Fahrrad (fahrend oder auf einem kurzen Stück schiebend)
- Fahrradabteil oder Mehrzweckabteil in den Fahrzeugen. Bei Schienenfahrzeugen kommt dafür u.U. der Einstiegsraum in Betracht, bei Reisebussen der untere Gepäckraum oder Anhänger. Spezielle Fahrradständer sind in Nahverkehrsfahrzeugen meist nicht erforderlich. Es genügt eine Möglichkeit, die Fahrräder an eine Querstange o.ä. anzulehnen. Wichtig ist eine gute Fixierbarkeit des Fahrrades durch Gurte o.ä., um beim Bremsen Gefährdungen zu vermeiden.
- Integration der Mitnahme in das Tarifsystem bzw. kostenlose Beförderung. Der Effekt besteht für die Verkehrsunternehmen dabei weniger in der Gewinnung der Einnahmen für die direkte Fahrradbeförderung, sondern in den durch das Zusatzangebot hinzugewonnenen Personenfahrten.
- Das Mitnahmeangebot sollte zu allen Tageszeiten bestehen. Ggf. sind die vorhandenen Kapazitäten zu erweitern, um Konflikte zwischen unterschiedlichen Fahrgastgruppen (Rollstuhlfahrern, Personen mit Kinderwagen u.a.) zu vermeiden.

Fahrrad als Haltestellen-abbringer (Nachtransport)



Fahrrad im Vor- und Nachtransport



Fahrradmitnahme



„Fahrradmitnahme“

Akteure

Neben der öffentlichen Verwaltung gibt es zahlreiche weitere Akteure, die in die Fuß- und Radverkehrsförderung einbezogen werden sollten:

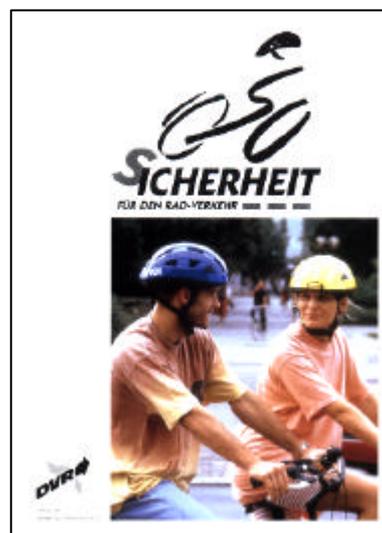
- öffentliche Institutionen wie Schulen, Universitäten, Behörden oder die Polizei
- private Akteure wie Fahrradhändler, Versicherungen, Krankenkassen oder Arbeitgeber, Schuhgeschäfte
- Interessenverbände wie der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), FUSS e.V., Verkehrsclub Deutschland (VCD) oder örtliche Gruppen und Initiativen.

Sie alle haben aus verschiedenen Gründen Interesse an der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und können einen Beitrag dazu leisten.

Öffentliche Akteure

Seitens der öffentlichen Akteure haben zwei Aspekte eine besondere Bedeutung, um die nicht motorisierten Verkehrsarten zu fördern und das Klima gegenüber diesen Verkehrsmitteln zu verbessern:

- Die Verkehrsmittel Füße und Rad sind in besonderer Weise geeignet, Umweltinteresse und -wissen und praktische Fähigkeiten miteinander zu verknüpfen. Für Kinder sind Füße und Fahrrad regelmäßig die wichtigste Grundlage für eine selbständige Mobilität. Damit kann im Rahmen der Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche bei umfassenden Lehrinhalten schon früh ein Interesse für alternative Verkehrsarten geweckt werden. Hier sind vor allem Schulen und Polizei gefordert, neben der reinen Regelkunde auch bewusstes Umwelt- und Mobilitätsverhalten zu vermitteln.
- Kommunen nutzen ihre Vorbildfunktion und bieten ihren Mitarbeitern in der Verwaltung Dienstfahrräder mit Abstellmöglichkeiten, Umkleide- und Duschräumen an. Oder sie fördern die Nutzung privater Räder für dienstliche Zwecke mit einer Kilometerpauschale. In einigen Städten werden Wettbewerbe ausgelobt, um den „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber bzw. Hauseigentümer“ zu prämiieren. Damit können positive Beispiele öffentlichkeitswirksam weiter verbreitet werden und Nachahmungseffekte erzielen.



Insbesondere private Akteure sollten in Strategien der Rad- und Fußverkehrsförderung eingebunden werden, um Handlungsansätze auf einer breiten Plattform zu verankern und damit letztlich auch die Tragfähigkeit von Konzepten zu verbessern. Durch Koordination und Kooperation der unterschiedlichen Akteure kann für die Nutzer ein umfassendes und komfortables Verkehrssystem entstehen, das dem des Kfz-Verkehrs vergleichbar ist.

- Viele private Akteure unterstützen die Rad- und Fußverkehrsförderung aus wirtschaftlichen Interessen. Hersteller und Händler beteiligen sich an Aktionen für den Rad- und Fußverkehr aus Werbezwecken, Versicherungen engagieren sich in der Verkehrssicherheitsarbeit, Krankenkassen unterstützen Kampagnen zur Gesundheitsförderung, zahlreiche Akteure im Bereich des Fremdenverkehrs bieten Serviceleistungen wie Fahrradverleih, Gepäckvortransport oder Kartenmaterial an.



Hersteller und Händler

- Private Arbeitgeber erstellen z.T. unter fachlicher Anleitung Berufsverkehrspläne für ihre Mitarbeiter und haben festgestellt, dass sie von den Maßnahmen profitieren: körperlich aktive Mitarbeiter haben weniger Krankheitstage, Kosten für Stellplätze sind geringer bzw. es werden Flächen gewonnen, das Image wird positiv beeinflusst etc. Das Anbieten von (Dienst-) Fahrrädern, Abstellanlagen, Umkleide- und Duschräumen trägt zur Verlagerung des Pendlerverkehrs bei. Auch eine betriebsinterne Kilometerpauschale, Parkgebühren für die Firmenstellplätze, ein Reparatur-Service oder eine Tombola für eingesparte Kfz-Kilometer sind weitergehende Anreize, den nicht motorisierten Verkehr zu fördern.

private Arbeitgeber

Im Land Schleswig-Holstein ist beabsichtigt, einen Wettbewerb unter dem Motto „Erfolg mit dem Fahrrad: Radverkehr in Betrieben und Verwaltung“ auszuschreiben, um „best practices“ zu dokumentieren und Anregungen zur Nachahmung zu geben.

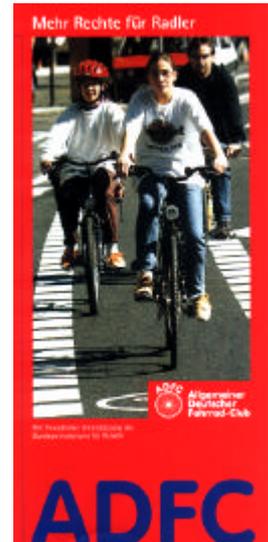
- Verkehrsunternehmen sehen Radfahrer und besondere Zielgruppen der Fußgänger (Familien, Einkäufer, Stadtbesucher) zunehmend als Potenzial, um sich über die Pendler- und Schülerbeförderung hinaus neue Kundengruppen zu erschließen. Sie bieten daher Verknüpfungsmöglichkeiten wie Fahrradmitnahme, Bike & Ride oder Verleih-Stationen sowie Zusatzan-

Verkehrsunternehmen

Interessenverbände



- Interessenverbände bringen ihr Fachwissen in Form von Gremienarbeit, Aktionen und Veranstaltungen sowie Informationsmaterialien in die Förderstrategien ein. Auf der gemeindlichen Ebene bietet die Ortskenntnis ein großes Wissenspotenzial, das in die Förderung des Rad- und Fußverkehrs eingebunden werden sollte. Durch die Beteiligung an Entscheidungsprozessen gestalten die Verbände die Rad- und Fußverkehrsförderung aktiv mit, dies reicht von Gesetzesinitiativen auf Bundesebene bis hin zur Gestaltung von örtlichen Plänen für den Rad- und Fußverkehr.



Bürger

- Arbeitsgruppen zur Lokalen Agenda 21, die durch die Bürgerschaft getragen werden, bilden in vielen Gemeinden einen weiteren Ansatz, um die Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten auf kommunaler Ebene strategisch zu fassen. Zum Themenkomplex der Nahmobilität können alle Bürgerinnen und Bürger aufgrund der persönlichen lebensweltlichen Kenntnisse vielfältige Hinweise und Verbesserungsvorschläge liefern. Dies betrifft sowohl Familien mit Kindern als auch Allein-erziehende und Senioren. Zukunftswerkstätten, Aktionstage oder Projektwochen sind Instrumente, die sich auch im Rahmen der Rad- und Fußverkehrsförderung einsetzen lassen, um Bürgerwissen zu aktivieren.

Akteursnetzwerk

Entscheidend für eine erfolgreiche Förderstrategie ist die offene Zusammenarbeit der Akteure, um fachliche, organisatorische und finanzielle Ressourcen zu bündeln. Die Bildung von Akteursnetzwerken erscheint insbesondere auf der regionalen Ebene ein erfolgversprechender Ansatz zu sein, da in diesem Rahmen vielfach vergleichbare Rahmenbedingungen und Problemlagen anzutreffen sind. Der regelmäßige Austausch der Rad- und Fußverkehrsbeauftragten ermöglicht neben einem aktuellen Wissenstransfer auch die Abstimmung gemeindeübergreifender Strategieansätze.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit für den Fuß- und Radverkehr umfaßt sowohl

- einzelne, projektbezogene Maßnahmen als auch
- periodische, institutionalisierte Instrumente.

Ziel der Öffentlichkeitsarbeit

Ziel von Öffentlichkeitsarbeit ist neben der Informationsverbreitung die Sensibilisierung und ggf. Verhaltensänderung von Entscheidungsträgern, Planern und Verkehrsteilnehmern im Umgang mit dem Fuß- und Radverkehr. Entscheidend für den Erfolg

ist – ein Mindestmaß vorhandener verkehrssicherer Angebote vorausgesetzt – die Ausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit auf die anvisierten Zielgruppen. Die Variation der gegebenen Medien und die Aktualität der Informationen tragen wesentlich zu deren Verbreitungschancen bei.

Öffentlichkeitsarbeit ist dann wirksam, wenn eine Kommunikation zwischen Anbietern und Nachfragern möglich ist. Kritik seitens der Bürger und Benutzer von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur aufzunehmen und die frühzeitige Beteiligung an Planungsprozessen mit kommunikativen Elementen (Workshops, Planspiele) sind wichtige Ansatzpunkte.

Jede Angebotsverbesserung „auf dem Markt“ ist vor allem dann wirksam, wenn sie bekannt gemacht wird. Das gilt nicht nur für private Akteure, sondern auch für eine Kommune. Insofern ist Öffentlichkeitsarbeit bei der Durchführung von Maßnahmen im Wegenetz oder der Erweiterung des Serviceangebotes durch

- Hinweise in der lokalen Presse
- Infobroschüren
- Plakate
- die Vorstellung/ Eröffnung vor Ort

ein wichtiger Baustein, um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen.

In der privaten Wirtschaft haben sich vielfältige Formen des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit etabliert. Kooperationen zwischen privaten Anbietern und den Kommunen auf diesem Sektor betreffen besonders den Radtourismus. Darüber hinaus sollten die kommunalen Maßnahmen und Events für den nicht motorisierten Verkehr insgesamt besser publiziert und vermarktet werden. Neben dem Informationseffekt bieten diese Instrumente der Kommune die Möglichkeit, ihre Außendarstellung zu verbessern und zu einer allgemeinen, positiven Image-Bildung der Gemeinde beizutragen.

Bestimmte Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit werden in periodischen Abständen angewandt, um über eine variationsreiche Ansprache von Zielgruppen ein Thema kontinuierlich im Bewußtsein zu halten. Ein Beispiel sind die bereits in vielen Kommunen durchgeführten Fahrrad-Aktionstage, landesweiten Radtage oder –touren etc., durch die ein breites öffentliches Interesse in den verfügbaren Medien hergestellt werden kann. Solche regelmäßigen Aktionen bieten die Möglichkeit, verschiedene Gruppen, die sich für die Belange des nicht motorisierten Verkehrs interessieren bzw.



Öffentlichkeitsarbeit ist Kommunikation

Projektbezogene Instrumente

Periodische Instrumente





neue Verknüpfungen und Kooperationspartner suchen

engagieren, in Verbindung zu bringen und ein Akteursnetzwerk für den Rad- und Fußverkehr zu unterstützen. Es können z.B. Arbeitskreise initiiert werden, die ihrerseits wieder aktiv Fuß- und Radverkehrsförderung betreiben.

Weitere Instrumente sind:

- Ausstellungen / Messen
- regelmäßige Veröffentlichungen
- Informationsveranstaltungen
- Einbindung von Meinungsbildnern
- öffentliche Exkursionen mit ausgewählten, ggf. zielgruppenspezifischen Themenschwerpunkten im Rad- und Fußverkehr.

Öffentlichkeitsarbeit muß professionell durchgeführt werden, um die bestmögliche Wirkung zu erzielen. Geringe finanzielle Mittel in den Kommunen führen dazu, dass Öffentlichkeitsarbeit für die Verkehrs-



planung nur auf das Notwendigste begrenzt oder häufig gar nicht bzw. nicht professionell betrieben wird. Die benötigten finanziellen Mittel und Ideen können auch über neue Kooperationspartner eingebracht werden (vgl. Kap. Akteure). Hier ist beispielsweise die Zusammenarbeit mit dem zur Zeit in vielen Gemeinden diskutierten Stadtmarketing ebenso zu nennen wie die Kooperation mit ortsansässigen Unternehmen (Sponsoring, Ideen für Marketingkonzepte, Kontakte zu professionellen Büros aus dem Bereich Grafik

und Marketing, Multimedia und Internetdienstleistungen etc.).

In Relation zu den kostenintensiven baulichen Investitionen, die für den Kfz-Verkehr getätigt werden, ist auch eine professionell durchgeführte Öffentlichkeitskampagne zur Imageverbesserung und Sensibilisierung gegenüber den Belangen des Rad- und Fußverkehrs eine kostengünstige Maßnahme zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs.

Service

Service umfaßt neben

- Information und Beratung auch
- technische Dienstleistungen vor allem für den Bereich des Radverkehrs.

Für den Autoverkehr sind technische Hilfeleistungen ein selbstverständliches Angebot. Neben dem perfekt ausgebauten Straßennetz, einem umfassenden Wegweisungssystem (Beschilderung, Navigationssysteme, Kartenmaterial etc.) und ständig aktuellen Informationen über mögliche Schwierigkeiten in der Fahrtgestaltung (Staumeldungen, Baustellen etc.) gibt es eine Vielzahl von kommerziellen Servicestationen mit Pflege-, Wartungs- und Reparaturmöglichkeiten für das Fahrzeug.

In den letzten Jahren wurden auch Radfahrer und Fußgänger zunehmend als Kundenpotential entdeckt. Im Tourismus werden teilweise umfassende Serviceleistungen angeboten, sei es in Form von Fahrrad- und Wander-Reiseangeboten, Wanderkarten oder Fahrradverleihstationen. Durch die unmittelbar erkennbaren finanziellen Anreize für die private Wirtschaft und den Imagegewinn für die Kommunen sind Dienstleistungen für den freizeitbezogenen Fuß- und Radverkehr entstanden, die auch dem Alltagsverkehr zugute kommen können.

Serviceleistungen für den Rad- und Fußverkehr gibt es in vielen Bereichen:

- Kauf- und Beratungsservice
Im privaten Sektor weitet sich das Serviceangebot der Fahrradhändler aus. Eine Betreuung der Kunden (Informationen und Beratung) nach dem Kauf erhöht die Kundenbindung. Checkhefte, Gutscheine für Info-Material, Inspektionen oder Angebote zu „do-it-yourself“-Kursen, ggf. in Verbindung mit kommunalen Weiterbildungseinrichtungen, sind nur einige Beispiele. Servicetelefonnummer für Mobilitätsauskünfte und Informationsdienstleistungen sind Beratungsangebote, die sehr flexibel von den Nutzern eingesetzt werden können.
- Kartenmaterial/ Information
Die Gemeinden bieten, oftmals in Verbindung mit privaten Sponsoren, thematische Kartenwerke wie Wanderkarten oder Fahrradstadtpläne an. Vielfach informieren daneben Broschüren über Themen des Rad- und Fußverkehrs in einer



„Lernen“ vom Autoverkehr und vom Radtourismus

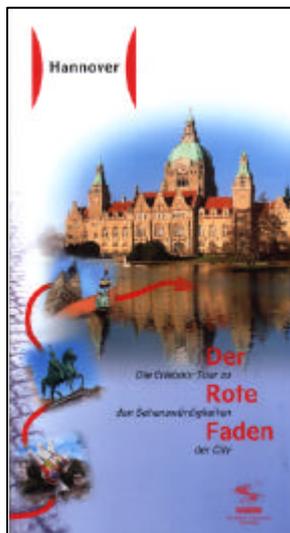


Kauf- und Beratungsservice

Karten- und Informationsmaterial



Kommune. Für den Fußverkehr sind neben attraktiven Routenvorschlägen die Ziele des Nahbereichs (Kinderspielflächen, soziale Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Naherholungsmöglichkeiten etc.), aber auch die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs oder Car-sharing-Standorte von Interesse. Auch touristische Sehenswürdigkeiten sind vielfach der Ausgangspunkt für fußgängerspezifische Informationsmaterialien. Fahrradstädtpläne sind bereits in vielen Kommunen vorhanden, variieren aber im Bezug auf ihre Inhalte stark.



Mindestanforderungen an solche Pläne sind die Darstellung des Wegenetzes mit den verschiedenen Qualitäten (Führungsart, Zustand), Radabstellanlagen, Serviceeinrichtungen, punktuelle Hindernisse wie Treppen oder für Radfahrer gesperrte Bereiche. Darüber hinaus ist die Darstellung von Steigungen und Belastungszahlen für Straßen ohne eigene Radverkehrsanlagen sinnvoll. Für die Erarbeitung von Kartenmaterial hat sich vielfach die Kooperation mit der örtlichen Vertretung der Interessenverbände für den Rad- und Fußverkehr bewährt.

Kundenservice des Einzelhandels

- Kundenservice des Einzelhandels
Auch der Einzelhandel erkennt zunehmend den Fußgänger und Radfahrer als Kunden und bietet neben Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten im Geschäft immer häufiger einen Lieferservice oder den Verleih von Transportanhängern oder Einkaufs-Trolleys an.

indirekter Service

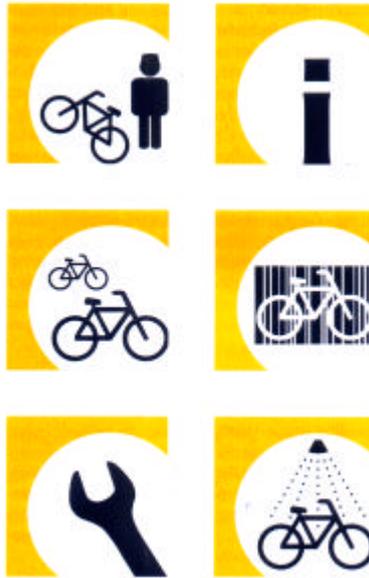
- Indirekte Serviceleistungen
Neben den direkten Serviceleistungen für die Verkehrsteilnehmer existieren auch Angebote für die mit der Planung Beauftragten. Interessenverbände, wie z.B. FUSS e. V. und ADFC stellen Fachinformationen zu gesetzlichen Regelungen in allgemein verständlicher Form zur Verfügung.

Diebstahlschutz

- Diebstahlschutz
Schlecht gesicherte Abstellmöglichkeiten an den Zielpunkten des Radverkehrs (Haltestellen des ÖPNV; Einkaufsbereiche, Arbeits- und Ausbildungsstätten) bilden häufig ein großes Hemmnis für die Benutzung des Rades.

Überwachte Abstellanlagen bzw. abschließbare Fahrradboxen und die kostenlose Codierung von Rädern (z.B. in Verbindung mit Händlern, Versicherungen und der Polizei) können in diesem Bereich Angebote darstellen.

- Technische Serviceleistungen
Hierzu zählen z.B. Reparaturdienste, Waschanlagen, Fahrradverleih. Anbieter sind private Händler. Die entstehenden Fahrradstationen sind nach einem Markenkonzzept mit einem einheitlichen Erscheinungsbild gestaltet, sie bündeln diese Angebote. Vorrangiges Ziel ist die verbesserte Verknüpfung mit dem Nahverkehr. Die Nutzung ist kostengünstig, Abstellgebühren liegen bei 1,- DM/Tag, für Dauernutzer gibt es Monats- und Jahres-Rabatte. Die meisten Fahrradstationen gibt es derzeit, unterstützt durch ein Landesförderprogramm, in Nordrhein-Westfalen.



technischer Service

Die Wirkungen der oben beschriebenen Serviceeinrichtungen für den Fuß- und Radverkehr lassen sich nur schwer quantifizieren. Eine zunehmende Dienstleistungsorientierung ist jedoch unabdingbar, um diese Verkehrsmittel umfassend nutzen zu können. Service ist somit ein wichtiger Baustein für die integrierte Rad- und Fußverkehrsförderung.

Wirkung von Service

Verkehrsberuhigung zur Unterstützung des Rad- und Fußverkehrs

Ziel der Verkehrsberuhigung ist die Verbesserung der

- städtebaulichen Situation:
Aufenthaltsqualität verbessern, Anforderungen des Wohnumfeldes bzw. angrenzender Nutzungen berücksichtigen, Schutz sensibler Einrichtungen
- verkehrlichen Situation:
Querungsmöglichkeiten verbessern, Sicherheit erhöhen, Verkehrsabläufe verstetigen, mehr Flächen für den nicht motorisierten Verkehr zur Verfügung stellen
- Umweltbedingungen:
Minderung der Lärmbelastung, Beeinflussung der Schadstoffemissionen, Rückgewinnung von Verkehrsflächen.

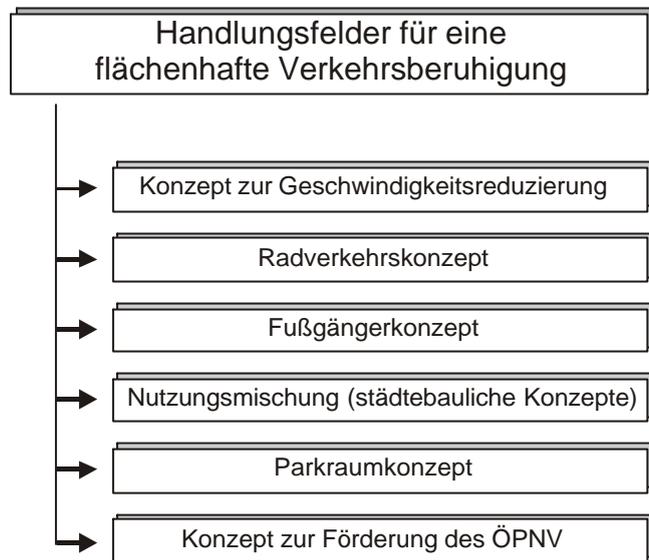
Ziele von Verkehrsberuhigung



unterstützende Wirkung für den Rad- und Fußverkehr

Radfahren und zu Fuß gehen wird durch Verkehrsberuhigung unterstützt. Bessere Querbarkeiten der Straßen, eine höhere Aufenthaltsqualität, rückläufige Unfallzahlen und engere Netze für den nicht motorisierten Verkehr sind einige der positiven Folgen.

Verkehrsberuhigung läßt sich über eine Reihe von Ansätzen verfolgen. Um Rad- und Fußverkehr als System zu fördern, ist es daher sinnvoll, auch in den übrigen Strategieansätzen zur Verkehrsberuhigung tätig zu werden. Gesamttörtlich sind die Bereiche zu identifizieren, in denen eine Verkehrsberuhigung erforderlich ist. Neben den Wohnquartieren und dem Umfeld sensibler Einrichtungen sind dies regelmäßig die zentralen (Geschäfts-)Bereiche aufgrund der vielfältigen Nutzungs- und Aufenthaltsansprüche. Mit Konzepten für den öffentlichen Verkehr und den Parkraum können die motorisierten Verkehrsmittel beeinflusst und beabsichtigte Zielsetzungen zur Aufteilung des modal-splits unterstützt werden. Aus dem Zusammenwirken der unterschiedlichen Handlungsfelder sind positive Wechselwirkungen zu erwarten.



Flächenhafter Ansatz



„Vorrang für den Radverkehr, Leer“

Es gibt eine Vielzahl von Instrumenten, um eine Verkehrsberuhigung, angepaßt an die örtlichen Gegebenheiten, umzusetzen. Um die Wirksamkeit zu erhöhen, sollten die Maßnahmen flächenhaft angelegt sein. Am weitesten verbreitet sind Tempo-30-Zonen. Als weitere Möglichkeiten bieten sich verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche, Fußgängerzonen und Fahrradstraßen oder streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen an. In der baulichen Umsetzung sind die Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs zu berücksichtigen. Durchlässe an Aufpflasterungen, die Öffnung von Einbahnstraßen oder die Errichtung von Fahrradbügeln auf (Pkw-) Parkstreifen sind einige Beispiele, die sowohl den Rad- als auch den Fußverkehr unterstützen.

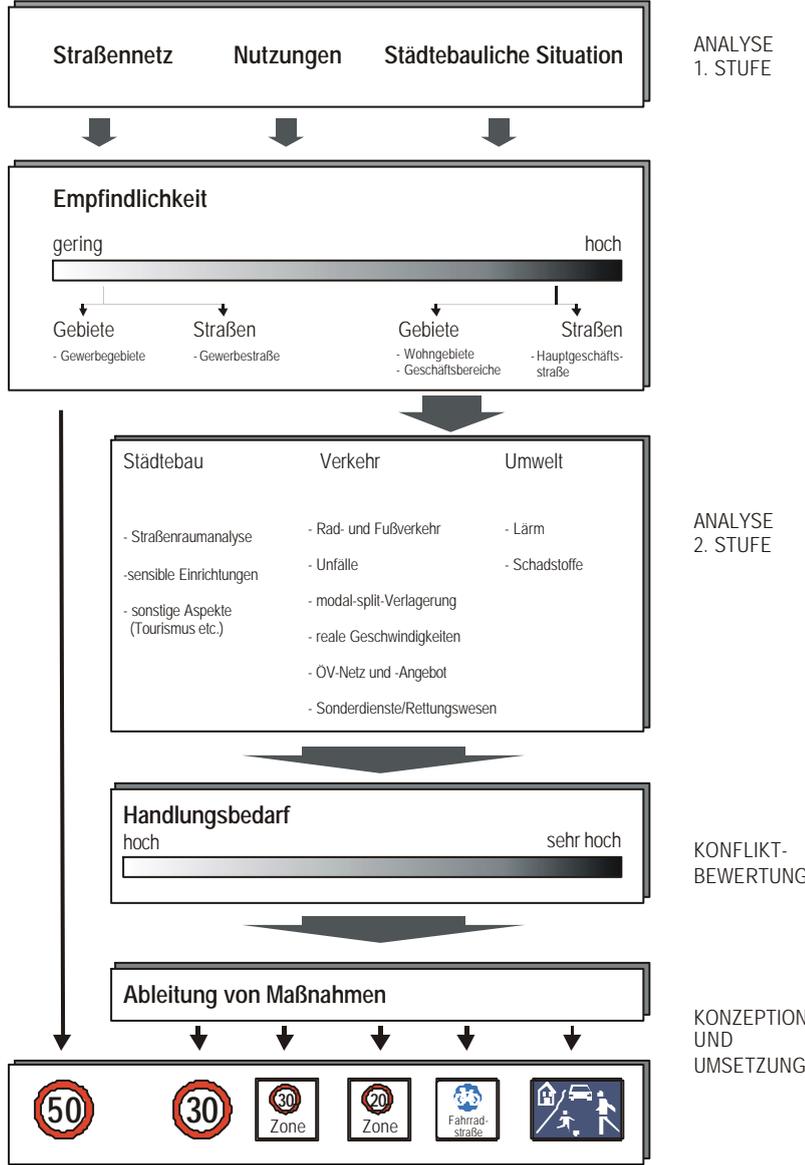
Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind in vielen Gemeinden mittlerweile in flächenhafter Weise umgesetzt worden. In den Neubaugebietern wird der Verkehrsberuhigungsansatz bereits in der Konzeption berücksichtigt. In den bestehenden Stadtquartieren ist die Situation durch bestehende Nutzungskonkurrenzen häufig schwieriger. Für aufwendige gestalterische Umbaumaßnahmen fehlen oft die erforderlichen finanziellen Mittel. Gefragt sind kostengünstige Ansätze, die ebenfalls zu einer Verlangsamung des motorisierten Verkehrs beitragen.

Kostengünstige Maßnahmen in Tempo-30-Zonen (beispielhaft):

- Fahrbahneinengung und zusätzliches Piktogramm auf der Straße (in Verbindung mit Z 274.1 StVO)
- Bodenmarkierung im Umfeld empfindlicher Einrichtungen, z.B. Z 136 StVO (Kinder)
- Verengung von Wohnsammelstraßen:
Fahrbahneinengung (beidseitiger Sicherheitsstreifen); Fahrbahnverengung durch Sperrfläche und Bauminsel; Fahrbahnverschwenkung durch Markierung einer Sperrfläche; Fahrbahnteiler
- Teil- und Plateauaufpflasterung mit Durchlaß für Radfahrer, ggf. für Bus befahrbar
- gestrichelte Wartelinie (Z 341 StVO) bei Rechts-vor-Links-Regelung
- Bürgerinformationen (Baustellen-Party bei Umgestaltung, Faltblatt etc.)
- visuelle Geschwindigkeitsanzeige („Sie fahren ... km/h.“)
- Anhalte-Aktionen mit Kindern, Senioren im Umfeld empfindlicher Einrichtungen

kostengünstige Maßnahmen in Tempo-30-Zonen

Ablaufschema
Konzept zur Verkehrsberuhigung



Finanzierung

Maßnahmen zur Rad- und Fußverkehrsförderung werden entweder als eigenständige Maßnahme oder als Teil eines umfassenderen Verkehrsbauvorhabens finanziert. Die gegenwärtige Struktur der Förderprogramme der Länder und des Bundes erleichtert vor allem die Finanzierung letzterer. Bei entsprechender Planung können kleine Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr von den Kommunen im Rahmen nicht verkehrlicher eigener Projekte mit realisiert werden, z.B. überdachte Fahrradständer bei Schulhofumgestaltungen.

Finanzierungsinstrumente Radverkehr

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungs-Gesetz (GVFG) des Bundes können

- verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
- verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz sowie
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in zurückgebliebenen Gebieten

gefördert werden. Zu diesen Straßen zählen ggf. auch Radverkehrsanlagen. Umsteigeparkplätze können gefördert werden, sofern sie zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Die Zuwendungstatbestände werden von den Ländern in den GVFG-Durchführungsbestimmungen unterschiedlich geregelt. Können Zuwendungen auch in Sammelanträgen beantragt werden oder sind auch dann möglich, wenn Bagatellgrenzen unterschritten werden, erleichtert dies die Umsetzung von kleinen Maßnahmen, die häufig im Netzzusammenhang erforderlich sind und große Wirkungen zeigen.

Weitere Instrumente sind u.a.:

Instrument	Finanzierung von
Radwegprogramm des Bundes / z.T. der Länder	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen / z.T. Landesstraßen außerorts sowie den Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden
Bundesfernstraßengesetz	<ul style="list-style-type: none"> • im Ausnahmefall Bundesstraßen bzw. Zubringer zu diesen, dabei ggf. auch Radverkehrsanlagen
Länder-Finanzausgleichsgesetze (FAG)	<ul style="list-style-type: none"> • u.a. Radverkehrsmaßnahmen (z.T. zweckgebundene Zuweisung, meist jedoch nicht)
Stadt- bzw. Dorferneuerungsmittel	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsmaßnahmen (nur in wenigen Bundesländern üblich)
Kommunalabgabengesetze/Satzungen	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen/Gehwege/Straßenbaumaßnahmen mit Bezug zum Grundstück (Mittel der Grundstückseigentümer)
Landesbauordnung	<ul style="list-style-type: none"> • Verwendung von Ablösemitteln für Kfz-Stellplätze für Radverkehrsanlagen
Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgaben	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen vor allem im fahrradtouristischen Bereich (Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“)

Instrument	Finanzierung von
Landeszuwendungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitsarbeit • kommunalen Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (Öffentlichkeitsarbeit etc.)
Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen/ Sozialprogramme	<ul style="list-style-type: none"> • Bau von Radwanderwegen, Betriebskosten von Serviceeinrichtungen (Fahrradstationen, Leihräder etc.)
EU-Fördermittel	<ul style="list-style-type: none"> • Forschungsprojekte, Einzelmaßnahmen
Private Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • vor allem Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und prestigeträchtige Einzelprojekte

Die Finanzierungsinstrumente ähneln denen des Radverkehrs, sind jedoch nicht so umfangreich. Werden mit GVFG-Förderung kommunale Straßen gebaut, sind die Gehwege gewöhnlich von der Finanzierung ausgenommen. Bei Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen in kleineren Gemeinden werden die Gehwege durch den Baulastträger Bund bzw. Land meist nicht finanziert. Das Instrument der kommunalen Satzung (Erschließungsbeiträge der Grundstückseigentümer) erhält damit eine wesentlich höhere Bedeutung. Ebenso können mit Stadt- bzw. Dorferneuerungsmitteln Gehwege angelegt werden. Die Finanzierung von Querungshilfen und von Maßnahmen der Schulwegsicherung erfolgt meist durch die Kommunen selbst.

Finanzierungsinstrumente Fußverkehr

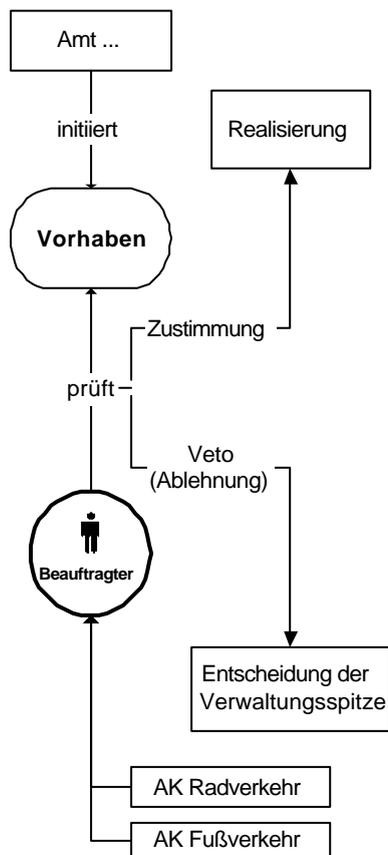
Die nachfolgende Übersicht zeigt grobe Kostenansätze für Standardmaßnahmen der Rad- und Fußverkehrsförderung. Erfahrungsgemäß liegen die Kostensätze in Großstädten höher, in kleineren Kommunen niedriger. So kann der Preis für eine Mittelinsel je nach Ausführung und Größe zwischen 10 und 50 TDM schwanken.

Kosten

Maßnahme	Streckenlänge / Menge	Kosten (TDM)
Abmarkieren eines Radfahrstreifens bei intakter Fahrbahn (ohne Färbung und Piktogramm)	1000 m (1,85 m breit)	15
Abmarkieren eines Radfahrstreifens bei intakter Fahrbahn (mit Einfärbung)	1000 m (1,85 m breit)	135
Neubau eines Radweges inkl. Unterbau	1000 m (2,00 m breit)	200
Deckschichtrekonstruktion eines Radweges	1000 m (2,00 m breit)	100
Abmarkieren eines Schutzstreifens bei intakter Fahrbahn (inkl. Piktogramm alle 50 m)	1000 m (1,60 m breit)	6
Fahrbahn asphaltieren bei Belassen des Pflasterbelages	1000 qm	50
Herstellen einer Bordabsenkung	1 Absenkung	3
Poller setzen	1 Poller	0,35

Maßnahme	Streckenlänge / Menge	Kosten (TDM)
Verkehrsschild inkl. Rohrpfosten	1 Schild	0,21
Mittelinsel baulich anlegen	1 Mittelinsel	25
Radfahrerfurt abmarkieren (mit Einfärbung)	1 Furt (2,00 m breit)	1,6
Gehwegnase baulich anlegen (vorgezogener Seitenraum)	1 Gehwegnase	15
Sperrfläche aufmarkieren (z.B. als provisorische Mittelinsel)	1 qm	0,04
Fahrradständer (überdacht)	1 Stellplatz	0,1 – 0,3 (0,5 – 0,8)
Fahrradboxen	1 Stellplatz	1,0 – 2,0

Organisationsformen



Kommunen haben zwei sich ergänzende Möglichkeiten, den Rad- und Fußverkehr zu fördern: zum einen durch eine ständige Überprüfung ihrer Maßnahmen („cycle-/walk-audit“), zum anderen durch aktive Fördermaßnahmen. Im Rahmen einer Innenstadtplanung initiiert beispielsweise das Planungsamt ein Vorhaben, das Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr zur Folge hat. Der Beauftragte prüft das Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der Radfahr- und Fußgängerfreundlichkeit und schlägt ggf. Verbesserungen vor. Arbeitskreise zum Rad- und Fußverkehr sind in beratender Weise eingebunden. Stimmt der Beauftragte zu, kann das Vorhaben umgesetzt werden. Wird keine Einigung erzielt, entscheidet letztlich die Verwaltungsspitze über den Konflikt und eine mögliche Ausgestaltung des Vorhabens.

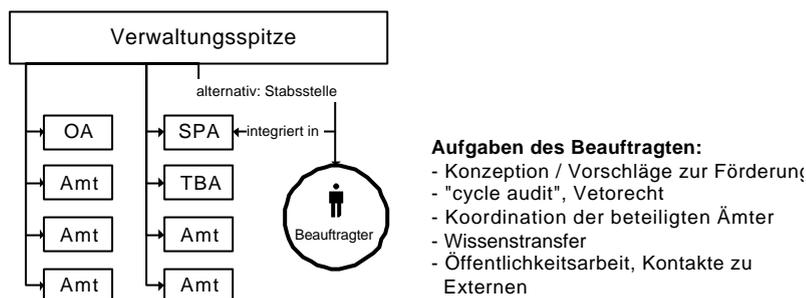
Die beiden Aufgaben, Überprüfung von Maßnahmen und aktive Förderung, können über eine Reihe von Organisationsformen erfüllt werden. Neben Organisation und Struktur der Verwaltung ist das persönliche Engagement der Mitarbeiter und Politiker für den nicht motorisierten Verkehr von ebenso großer Bedeutung.

Als Varianten für die organisatorische Einbindung der Rad- und Fußförderung bieten sich u.a. folgende an:

- Fuß- und Radbeauftragter
- Arbeitskreis für den Radverkehr
- Fachabteilung

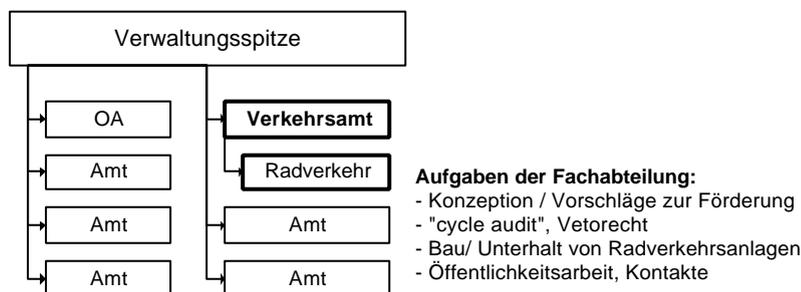
Beauftragte sind zentrale Ansprechpartner sowohl innerhalb der Verwaltung als auch für die Bürgerschaft und Initiativen. Sie verfügen über ein spezielles, ständig aktualisiertes Fachwissen zum Rad- und Fußverkehr. Neben der reinen Zuständigkeit für den Radverkehr gibt es auch erweiterte Tätigkeitsbereiche: als Beauftragte für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer mit einem inhaltlichen Schwerpunkt, der den Fußverkehr einbezieht, oder allgemein als Ansprechpartner für den gesamten Umweltverbund im Sinne eines Mobilitätsbeauftragten. Beauftragte übernehmen u.a. Koordinationsaufgaben innerhalb der Verwaltung. Ihnen kommt als Ansprechpartner für alle Seiten damit eine Schlüsselrolle für die Außenwirksamkeit der Rad- und Fußverkehrsförderung zu.

Beauftragte für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer



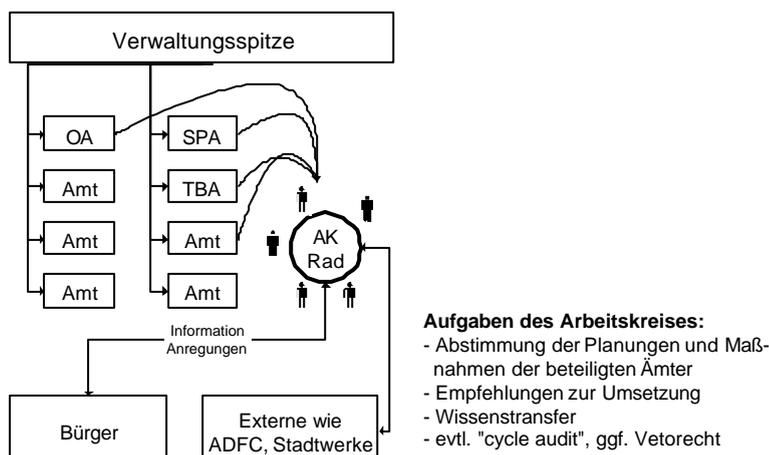
Der Zusammenschluß von Planung, Umsetzung und verkehrsrechtlicher Anordnung in einer Fachabteilung zielt auf eine Bündelung der Kompetenzen. Die Abstimmung mit anderen Ämtern und Dezernten erfolgt im Rahmen der Verwaltungshierarchien.

Fachabteilung



Ämterübergreifende Arbeitskreise für den Rad- und Fußverkehr, in denen Fachfragen zu verschiedensten Themen und Planungen abgestimmt werden, sind eine übliche Arbeitsform der Verwaltungen.

Arbeitskreise



externe Dritte als Kooperations-partner oder Betroffene

Für Rad- und Fußverkehr fehlen sie oft noch. Teilweise werden auch externe Dritte an den Arbeitskreisen der Verwaltung beteiligt. Häufig sind neben den örtlichen Verkehrsunternehmen auch Betroffene (Senioren, Schulen etc.) eingebunden. Innerhalb der kommunalen Aktivitäten zur „Lokalen Agenda 21“ haben sich in vielen Gemeinden Strukturen herausgebildet, die weiteres Fachwissen einbringen und als Multiplikatoren wirken können. Eine fallweise Zusammenarbeit im Rahmen von Aktionstagen oder Projekten hat sich bewährt.

Vor- und Nachteile der Organisationsmodelle

	Beauf- tragter	Arbeits- kreis	Fach- abteilung
Überprüfung v. Planungen etc. (cycle audit)	+	o	++
Erreichbarkeit für Bürger	+	–	++
Erreichbarkeit für Interessensvertreter	++	+	++
Ansprechpartner für Verwaltung	++	o	+
Wissenstransfer in der Verwaltung	++	+	–
Abstimmung zw. Ämtern			
Verkehr (TBA, Ordnungsamt etc.)	+ / o	+	++
andere Ämter (Stadtplanung)	o	+	o

++ sehr gute Eignung, + gute Eignung, o mittlere Eignung, – geringe Eignung

Die Durchsetzungsmöglichkeiten der unterschiedlichen Organisationsformen sind abhängig vom Einzelfall und den jeweiligen Kompetenzen, die zugewiesen werden sowie weichen Faktoren wie der „persönlichen Chemie“.

Weitere Strategieansätze, Maßnahmen und Instrumente

Neben der Bereitstellung der entsprechenden Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, der Implementierung von Beauftragten bzw. von Arbeitskreisen innerhalb der Verwaltung sowie Öffentlichkeitsarbeit bieten sich den Gemeinden und Städten weitere Möglichkeiten – zum Teil nur unter Mitwirkung der Länder – zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs.

Leitbilder

Politik und Verwaltung einer Gemeinde können Qualitätsziele hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsentwicklung u.a. durch

- verkehrspolitische Leitbilder
- integrierte Verkehrskonzepte
- die Lokale Agenda 21
- Verkehrsentwicklungspläne
- Klimabündnisse

vereinbaren. Dies geschieht beispielsweise durch die Formulierung von Planungszielen als Definition von prozentualen Minimierungen in einem bestimmten Zielhorizont (Entwicklung der CO₂-Belastungen, modal-split-Anteile des Umweltverbundes etc.). Darauf aufbauend können Unterziele und Maßnahmen zur Umsetzung der formulierten Ziele entwickelt werden. Die aktive Einbindung und Sensibilisierung der Bürgerschaft durch „public-awareness-Kampag-

nen“ erhöht wesentlich die Akzeptanz und Qualität der entwickelten Konzepte und Planungen.

In planungsrechtlicher Hinsicht sind den Kommunen geringe Spielräume zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs gegeben. In Flächennutzungsplänen können Fahrradrouten dargestellt werden. In Bebauungsplänen ist die Festsetzung von Verkehrsflächen differenziert nach Zweckbestimmung bzw. Verkehrsarten möglich.

Bei der Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen regeln die Bauordnungen der Länder die anzulegenden Stellplätze für Fahrräder. Grundsätzlich bestehen zwei Ansätze:

- Festlegung der notwendigen Fahrradabstellplätze in der Landesbauordnung (z.B. Berlin) oder einer zugehörigen Verordnung
- Satzungsermächtigung für die Kommunen innerhalb der Landesbauordnung, die ihrerseits Standards festlegen können (z.B. NRW und Sachsen).

In den meisten Bundesländern werden die Kommunen ermächtigt, für neue oder geänderte bauliche Anlagen per Satzung die Errichtung von Radverkehrsanlagen vorzuschreiben. In Nordrhein-Westfalen und Sachsen beispielsweise gilt diese Möglichkeit auch für bestehende Gebäude. Von dieser Möglichkeit, eine Fahrradabstellplatzsatzung zu beschließen, haben z.B. die Städte Marl, Düsseldorf und Münster Gebrauch gemacht.

Die angegebenen Richtwerte für bestimmte Gebäudenutzungen variieren zum Teil deutlich. Die folgende Aufstellung gibt die Spannbreite der Zahlen für bestimmte Nutzungen in den verschiedenen Vorschriften wieder:

- Wohnen:
differenziert für Bewohner und Besucher, ein Abstellplatz je Bewohner bzw. ein Stellplatz je 30 m² Gesamtwohnfläche
- Ausbildung:
zwischen einem Stellplatz je zwei Ausbildungsplätzen (Schulen) und einem Stellplatz je zehn Plätzen
- Versorgung:
zwischen einem Stellplatz je 25 m² Verkaufsfläche und einem Stellplatz je 150 m² Verkaufsfläche

Die Richtzahlen sind Ausdruck des Fahrradklimas einer Gemeinde und erfordern bei ihrer Anwendung eine Anpassung an die örtlichen Verhältnisse. Neben der Quantität sind auch die Qualität und die Lage der Abstellanlagen innerhalb der Gebäude wichtig, um den Gebrauch des Fahrrades zu fördern. Abstellmöglichkeiten, die hinter schweren Türen liegen oder nur über steile Kellertreppen zu erreichen sind, wirken für viele potenzielle Radfahrer als Nutzungshindernis. Daher ist eine Kooperation zwischen Baugenehmigungsbehörden und Bauherren erforderlich, um die Fahrradfreundlichkeit von Gebäuden sicherzustellen. Wettbewerbe, die das „Fahrradfreundlichste Haus“ prämiieren, können hierfür einen Anreiz darstellen.

Planungsrechtliche Instrumente

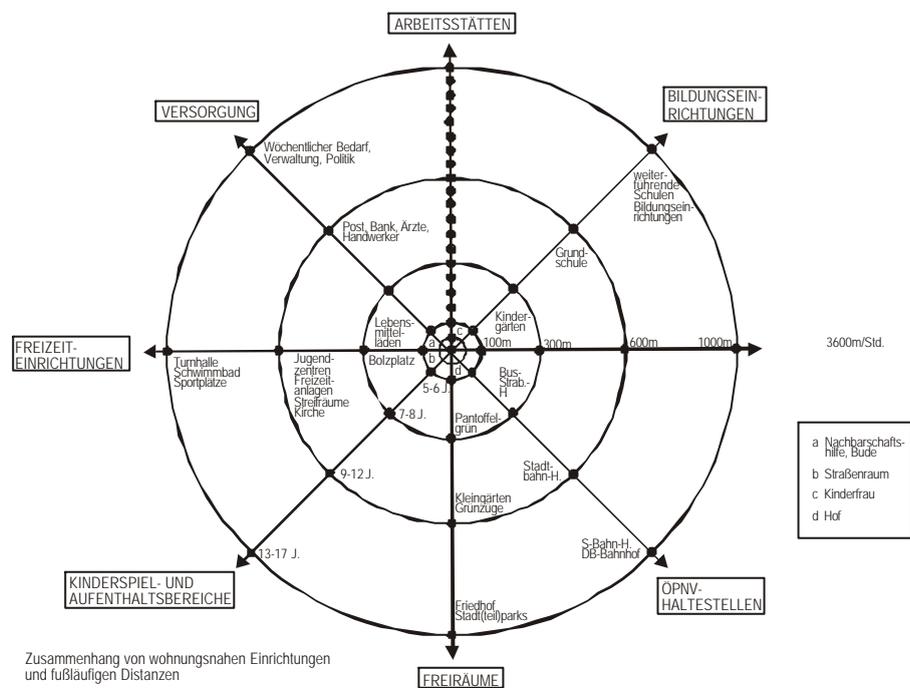
Fahrradstellplatzkennziffern

Städtebauliche Konzepte und Entwicklungsplanungen

Rad- und fußverkehrsorientierte Siedlungsstrukturen sind durch eine ausgewogene Mischung von Wohnen, Arbeiten und Versorgen in verdichteten Bebauungsstrukturen zu erzielen. Mit Hilfe der Leitbilder „Stadt der kurzen Wege“ und „kleinteilige Nutzungsmischung“ haben inzwischen einige Gemeinden Erfolge auf kleinräumiger Ebene erreichen können. Diese Konzepte zeichnen sich durch eine integrierte Sicht verkehrlicher, umweltbezogener und siedlungsstruktureller Belange aus.

Möglichkeiten, den Fuß- und Radverkehrsanteil in einer Gemeinde zu erhöhen, sind z.B.:

- Schaffung autoarmer Wohnquartiere
- Stadterweiterungsplanungen mit Nutzungsmischungen
- Innenstadt- und Stadtteilkonzepte zur Stärkung des wohnungsnahen Einzelhandels
- Berücksichtigung von fahrrad- und fußgängerbezogenen Erreichbarkeitskriterien



Die Umsetzung solcher Konzepte und Planungen ist regelmäßig ein langfristiger Prozess, der die Unterstützung durch politische Entscheidungsträger sowie die Bevölkerung benötigt. Daher sollte frühzeitig und prozessbegleitend eine Form der Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden, die die unterschiedlichen Akteure einbezieht (vgl. Kap. Akteure, Öffentlichkeitsarbeit).

Checkliste zur Rad- und Fußverkehrsförderung

Organisatorische Umsetzung Rad- und Fußverkehrsförderung			
Fragestellung	Inhalte	vorh. / erfüllt?	Vorgehen / Aufgaben
Wie sind die Rahmenbedingungen?			
	verkehrspolitisches Leitbild	<input type="radio"/>	
	Grundsatz-Beschlüsse der politischen Vertretungen	<input type="radio"/>	
	Leitbild für die Siedlungsentwicklung	<input type="radio"/>	
	verkehrsplanerisches Gesamtkonzept	<input type="radio"/>	
	Radverkehrskonzeption	<input type="radio"/>	
	Fußverkehrskonzeption	<input type="radio"/>	
	Kenntnis Stand der Technik	<input type="radio"/>	
Welche Organisationsstrukturen gibt es?			
	Bündelung von Zuständigkeiten (Dezernat etc.)	<input type="radio"/>	Netzwerk bilden Netzwerk bilden ansprechen, z.B. ADFC, FUSS e.V., Lokale Agenda 21, Schulen, Kitas, Senioren
	Arbeitskreis Rad- und Fußverkehr	<input type="radio"/>	
	Beauftragte/r für Radverkehr	<input type="radio"/>	
	für Fußverkehr	<input type="radio"/>	
	für nicht motorisierten Verkehr	<input type="radio"/>	
	regionaler Arbeitskreis (Landkreis)	<input type="radio"/>	
	überregionaler Arbeitskreis	<input type="radio"/>	
	Ansprechpartner innerhalb der Verwaltung	<input type="radio"/>	
	für Personen außerhalb der Verwaltung	<input type="radio"/>	
	weitere Bündnispartner	<input type="radio"/>	
Welche Aufgabenverteilung ist gegeben?			
	„Cycle audit“	<input type="radio"/>	kontinuierliche Überprüfung des Verwaltungshandelns
	„Fußgänger-Audit“	<input type="radio"/>	
	eindeutige Entscheidungswege und Aufgabenverteilung	<input type="radio"/>	
	konzeptionelle Arbeit / Maßnahmenentwicklung	<input type="radio"/>	
	Außendarstellung der kommunalen Aktivitäten	<input type="radio"/>	
	Koordination der Aufgaben	<input type="radio"/>	

Infrastruktur – Anlagen Radverkehr			
Fragestellung	Elemente	vorh. / erfüllt?	Aufgaben / Durchführung
Welche Anlagen gibt es?			
	benutzungspflichtige Radwege	<input type="radio"/>	Prüfung der Benutzungspflicht systematische Prüfung systematische Prüfung Prüfung weiterer Ausweisungen
	andere Radwege	<input type="radio"/>	
	Radfahrstreifen	<input type="radio"/>	
	Schutzstreifen	<input type="radio"/>	
	Fahrradstraßen	<input type="radio"/>	
	geöffnete Einbahnstraßen	<input type="radio"/>	
	Tempo-30-Zonen	<input type="radio"/>	
	Busspuren mit Radverkehr	<input type="radio"/>	
	„Gehweg / Radfahrer frei“	<input type="radio"/>	
	Fußgängerbereiche („Radfahrer frei“)	<input type="radio"/>	

Infrastruktur – Anlagen Radverkehr (Fortsetzung)			
Wo befinden sich diese Anlagen?			
	Karte erstellen	<input type="radio"/>	→ Netzlücken identifizieren
Ist eine hierarchische Netzgliederung vorhanden?			
	Hauptrouten Nebenrouten	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	Funktion der vorhandenen Anlagen im Netz bestimmen Funktion der fehlenden Anlagen im Netz bestimmen
Wie ist die Qualität der Anlagen?			
	Beschreibung des Qualitätszustandes vorhandene Anlagen erforderliche Anlagen	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	Qualitäts- und Mindeststandards definieren (→ Konzeption)
Wie sieht die Führung an Kreuzungen/ Einmündungen aus?			
	Furten	<input type="radio"/>	
	Führung für Linksabbieger	<input type="radio"/>	
	Lichtzeichenregelung	<input type="radio"/>	
	Unter- und Überführungen	<input type="radio"/>	
	Teilaufpflasterungen m. Radwegeüberfahrten	<input type="radio"/>	
Wo sind Anlagen zu verbessern?			
	Abbau von Sicherheitsdefiziten Schließung von Netzlücken Abbau von Qualitätsmängeln	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Priorisierung der Maßnahmen Welche kostengünstigen Maßnahmen können eingesetzt werden?
Welche weiteren Einzelmaßnahmen sind vorgesehen?			
	räumliche Lage Realisierungszeitraum	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	verzeichnen

Infrastruktur – Anlagen Fußverkehr			
Fragestellung	Inhalte	vorh. / erfüllt?	Vorgehen / Aufgaben
Wo liegen Quell- und Zielorte?			
	Art und Aufkommen der Quell- und Zielorte	<input type="radio"/>	Karte erstellen
Welches sind bedeutsame Quell- und Zielorte?			
	Fußgängerrelevanz / Bedeutung	<input type="radio"/>	
Welche Anlagen gibt es?			
	straßenbegleitende Gehwege	<input type="radio"/>	
	eigenständige Fußwege	<input type="radio"/>	
	verkehrsberuhigte Bereiche	<input type="radio"/>	
	Fußgängerzonen	<input type="radio"/>	
Wo liegen die Anlagen? Wie sind die Anlagen verknüpft?			
	Art der Querungsanlagen	<input type="radio"/>	Karte erstellen -> Netzlücken identifizieren -> fehlende Querungsanlagen
	Knotenpunkt-/ Signalanlagen	<input type="radio"/>	
	Fußgängerfurten (AnforderungsLSA)	<input type="radio"/>	
	Fußgängerüberwege	<input type="radio"/>	
	weitere bauliche Querungshilfen, u.a. Mittelinsel	<input type="radio"/>	
	Aufpflasterung Fahrbahneinengung	<input type="radio"/>	
Wie sieht eine hierarchische Netzgliederung aus?			
	Hauptfußwegeachsen Hauptfußwegeverbindungen Nebenfußwege	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Funktion der vorhandenen Anlagen im Netz bestimmen Funktion der fehlenden Anlagen im Netz bestimmen

Infrastruktur – Anlagen Fußverkehr (Fortsetzung)			
Wie ist die Qualität der Anlagen?			
	Gehwegbreiten und –qualität konkurrierende Nutzungen Aufenthaltsqualität Kfz- und Radfahrer-Belastung	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Definition / Abstimmung von Qualitätsstandards Beschreibung des Qualitätszustandes vorhandene Anlagen erforderliche Anlagen
Wo sind Anlagen zu verbessern?			
	Abbau von Sicherheitsdefiziten Schließung von Netzlücken Abbau von Qualitätsmängeln	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Priorisierung der Maßnahmen
Welche weiteren Einzelmaßnahmen sind vorgesehen?			
	Realisierungszeitraum räumliche Lage	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	verzeichnen

ergänzende Infrastruktur-Anlagen			
Fragestellung	Elemente	vorh. / erfüllt?	Aufgaben / Durchführung
Welche ergänzenden Anlagen sind vorhanden?			
Abstellanlagen		<input type="radio"/>	weitergehende Gestaltungsmöglichkeiten: Aussagen LBauO kommunale Satzungsmöglichkeit Fahrradabstellplatzsatzung Konzept zum Fahrradparken im öffentlichen Raum
	an wichtigen Zielen (ÖV-Haltestelle, Einkaufsbereich etc.): Fahrradstation überdachte Abstellanlagen bewachte Abstellanlagen einfache Anschlußmöglichkeit	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit: Einzelhandel ÖV-Unternehmen Schulen
	in Häusern / Betrieben: Abstellanlagen für Räder Umkleide-/Duschräume in Betrieben	<input type="radio"/> <input type="radio"/>	Zusammenarbeit / Wettbewerbe
Wie ist die Qualität einzuschätzen?			
	Diebstahlschutz Benutzerfreundlichkeit / Zugänglichkeit Witterungsschutz Gestaltung Erweiterungsmöglichkeit	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	systematische Prüfung vorhandener Anlagen

Öffentlichkeitsarbeit (ÖA) / Klima			
Fragestellung	Elemente	vorh. / erfüllt?	Aufgaben / Durchführung
Welche Angebote gibt es?			
Gesamtkonzept für ÖA		<input type="radio"/>	
projektbezogene ÖA		<input type="radio"/>	
	Broschüren, Flyer, Informationsblätter	<input type="radio"/>	
	Pressearbeit		
	Plakate		
	Vorstellung / Eröffnung vor Ort		
periodische ÖA		<input type="radio"/>	
	Fahrradbüro	<input type="radio"/>	
	Informationsveranstaltungen		
	regelmäßige Veröffentlichungen		
	Ausstellungen / Messen		
Welche Zielgruppen werden angesprochen? Welche Zielgruppen sollen angesprochen werden?			
	Nutzer Kinder und Jugendliche Erwachsene (junge, ältere) Benutzer anderer Verkehrsmittel	<input type="radio"/>	derzeitige und zukünftige Ausrichtung der ÖA
	Entscheidungsträger	<input type="radio"/>	
	Planer	<input type="radio"/>	
	örtliche Wirtschaft / Verkehrsunternehmen	<input type="radio"/>	
	Multiplikatoren Schulen Jugendgruppen Vereine und Verbände Kirchen	<input type="radio"/>	
	Interessenvertreter Einzelhandel Betriebe	<input type="radio"/>	
Welche Kooperationspartner gibt es? Welche Kooperationspartner lassen sich neu gewinnen?			
	Stadtmarketing / Citymanagement	<input type="radio"/>	Aufbau eines Kooperations-/ Akteursnetzwerkes
	(Fahrrad-)Händlerschaft	<input type="radio"/>	
	Polizei	<input type="radio"/>	
	örtliche Wirtschaft	<input type="radio"/>	
	Bürgerinitiativen	<input type="radio"/>	
	Lokale Agenda 21 – Arbeitsgruppen	<input type="radio"/>	
	Multiplikatoren	<input type="radio"/>	
	Interessenvertreter ADFC FUSS e.V.	<input type="radio"/>	
Welche Kosten entstehen? Welche Mittel sind vorhanden? Wo können weitere Mittel, auch außerhalb des kommunalen Haushalts, zur Verfügung gestellt werden?			Gesamtkonzeption zur Öffentlichkeitsarbeit entwickeln Abstimmung von Maßnahmen

Service-Maßnahmen			
Fragestellung	Elemente	vorh. / erfüllt?	Aufgaben / Durchführung
Welche Service-Leistungen werden angeboten?			
für Radverkehr	technischer Service (Reparatur etc.)	<input type="radio"/>	systematische Überprüfung des Angebots
	Kauf- und Beratungsservice	<input type="radio"/>	
	Karten- u. Informationsmaterial	<input type="radio"/>	
	Wegweisung	<input type="radio"/>	
	Firmenfahrräder / Diensträder	<input type="radio"/>	
	Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV	<input type="radio"/>	
	Fahrradfahrschulen	<input type="radio"/>	
für Fußverkehr	Leihmöglichkeiten	<input type="radio"/>	
	Karten- u. Informationsmaterial	<input type="radio"/>	
	Wegweisung	<input type="radio"/>	
für Rad- u. Fußverkehr	Regenschirmverleih	<input type="radio"/>	
	Lieferservice des Einzelhandels	<input type="radio"/>	
	Gepäckservice / -sammelstelle	<input type="radio"/>	
	Verleih von Transportkarren / Trolleys	<input type="radio"/>	
	Leih- und Mietfahrräder	<input type="radio"/>	
	Wo besteht Verbesserungsbedarf?		
Wo besteht weiterer Bedarf?			
			Entwicklung von Qualitätskriterien Beteiligung der Nutzer / Dritter als örtliche u. fachliche Experten

Finanzen			
Fragestellung	Elemente	vorh. / erfüllt?	Aufgaben / Durchführung
Welche Finanzmittel stehen zur Verfügung?			
	für Radverkehr	<input type="radio"/>	systematische Überprüfung
	für Fußverkehr	<input type="radio"/>	
	für Öffentlichkeitsarbeit	<input type="radio"/>	
	für Service	<input type="radio"/>	
Sind die Mittel ausreichend?			
	für Radverkehr	<input type="radio"/>	Reichweite der vorhandenen Mittel gegenüber erforderlichen Maßnahmen
	für Fußverkehr	<input type="radio"/>	
	für Öffentlichkeitsarbeit	<input type="radio"/>	
	für Service	<input type="radio"/>	
Wenn die Mittel nicht ausreichen, wo können weitere Mittel akquiriert werden?			
	Kopplungsmöglichkeiten	<input type="radio"/>	Mittel aus öffentl. Haushalten
	Anschubfinanzierungen	<input type="radio"/>	Mittel von Sponsoren etc.

„best practices“

Fußverkehr

Fußgängerkarte Esslingen am Neckar



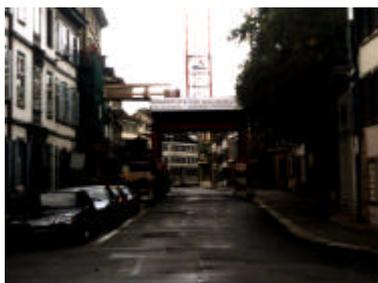
Zielsetzung: Sensibilisierung für den Fußverkehr, Partizipation der Bürgerschaft an der Erarbeitung einer Fußgängerkarte

Umsetzung: Über eine Kampagne „ES(s)ling(en) geht“ sollte die Motivation geweckt und gestärkt werden, die eigenen Füße vermehrt für innerörtliche Wege zu benutzen. Im Rahmen einer Fußgängerakademie wurden interessierte Bürgerinnen und Bürger über das Thema informiert und durch eine „Sehschule“ vorbereitet, ihre alltäglichen Wege zu ergehen und zu dokumentieren. Das Projekt wurde durch ein Expertenteam, bestehend aus Planern der Stadt, Umweltpsychologen, Kommunikationsberatern, Vertretern des Landesministeriums, wissenschaftliche Berater, begleitet. Eine Verknüpfung zu den Aktivitäten der „Lokalen Agenda“ ist vorgesehen. Durch die Art der Beteiligung wurde gleichzeitig ein „Wir-Gefühl“ für das zu Fuß gehen im Ort erzeugt und gestärkt.

Parallel wurden Aktionen zur Förderung des Fußverkehrs durchgeführt: Stern- und Themenspaziergänge, Werbung, ein Wegweisungssystem etc. Das Produkt ist ein Stadtplan, der Wege zwischen den Stadtteilen und in Richtung Innenstadt darstellt. Mit eigens entwickelten Symbolen werden die Wege charakterisiert und „Lust geweckt“, neue Wege auszuprobieren. Nicht die Entwicklung eines geschlossenen Wegenetzes stand im Vordergrund, sondern es sollen Anregungen für das Entdecken neuer und Vorschläge für angenehme Wege gegeben werden. Auch die Kartenrückseite wird für Informationen über die Innenstadt und eine Beschreibung und Illustration der Esslinger Stadtteile genutzt. Die innerstädtische Wegweisung zeigt nicht nur über Pfeilwegweiser die Richtung zu bekannten Ziele auf, sondern verwendet auch einen Planausschnitt der Fußgängerkarte für die gesamträumliche Orientierung.

Kontakt: Stadt Esslingen am Neckar, Stadtplanungsamt
Herr Götz E. Barth
Postfach 10 03 55, 73726 Esslingen a. N.

Baustellen ohne Fußgänger- behinderung Basel (Schweiz)



Zielsetzung: Wegfall der üblichen Behinderungen für Fußgänger an Gebäude-Baustellen

Umsetzung: Wird ein Gebäude rekonstruiert, so wird bisher für die Baustelleneinrichtung, für die Lagerung von Baumaterial und für das Aufstellen von Kränen oft der Gehweg und z.T. die Fahrbahn beansprucht. Dies führt zu Behinderungen und Unannehmlichkeiten für Fußgänger, die auf engen, provisorischen Wegen, oft ohne Bordabsenkungen, vorbeigeleitet werden. In Basel ist es dagegen üblich, die Baustelle so einzurichten, dass Kran, Baumaterial und Container in der Ebene über der Fahrbahn, quasi im „ersten Stock“ untergebracht sind und der Gehweg wie auch die Fahrbahn weitgehend frei bleiben.

Zielsetzung: Förderung des Gehens durch Aktionen und Events als niederschwellige Handlungsansätze

Umsetzung: Auf einem großflächigen Bahngelände im Berliner Bezirk Schöneberg wurde nach Aufgabe der Bahnnutzung ein Natur-Park eingerichtet, der sowohl ein ökologisch bedeutsames Biotop als auch ein neue Naherholungsmöglichkeit für die Bevölkerung der angrenzenden Wohnquartiere ist. Zur Eröffnung des Natur-Parks Schöneberger Südgelände führte der Fußgängerschutzverein FUSS e.V. Berlin ein Projekt aus der Reihe „wandern + wundern“ durch. An der ersten „Naturpark-Durchwanderung mit Literatur und Musik“ waren Künstler und Kunstinteressierte beteiligt: Das Berliner „Trio LICORNE“ bot Jazz-Improvisationen zur Bahn-Kultur, die Literaturgruppe „TRAUMA“ einer Berliner Gesamtschule rezitierte Schüler-Gedichte zum Thema „Der Mensch in der Natur“.

Kontakt: wandern + wundern, FUSS e.V. Berlin
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin
Tel. 030 / 492 74 73, e-mail: info@fuss-ev.de

Aktion „wandern + wundern“ des Vereins FUSS e.V. in Berlin



Zielsetzung: Realisierung eines für alle Verkehrsteilnehmer befriedigenden Miteinanders in den Ortskernen kleiner Gemeinden mit geringem Aufwand; Attraktivitätsgewinn dieser Ortskerne für Einwohner, Besucher und Gewerbetreibende

Umsetzung: Im Rahmen eines Versuchs mit Begleitforschung wurde in Burgdorf (Schweiz) ein Teil des Bahnhofquartiers zu einer „Flanierzone“ mit Langsamverkehr für alle Verkehrsteilnehmer umgestaltet. Dem lag die Überlegung zugrunde, dass Fußgängerzonen in kleinen Orten oft nicht realisiert werden, weil die Einkaufsstraße zugleich wichtige Durchfahrts- oder Zufahrtsstraße ist und Geschäftsleute auf direkte Erreichbarkeit durch Pkw-Kundschaft nicht verzichten wollen. Mit der Flanierzone soll ein sehr langsamer Verkehrsablauf unter Beteiligung aller Verkehrsteilnehmer und damit eine Neuverteilung der Kräfte zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs erreicht werden. Die Umsetzung erfolgte fast ohne bauliche Maßnahmen durch Aufstellen des Verkehrszeichens „Wohnstraße“ (entspricht etwa dem Verkehrszeichen „Verkehrsberuhigter Bereich“) inklusive der Aufschrift „Flanierzone“. Weiterhin wurden die Fußgängerstreifen und Mittelmarkierungen der Straße entfernt, die Eingangsbereiche durch transparente optisch hervorgehoben und Hinweisplakate aufgestellt. Besonders wichtig war die regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit in den Medien, zielt die Maßnahme doch vor allem auf Verhaltensänderungen aus Überzeugung. Im Ergebnis konnten eine deutliche Geschwindigkeitssenkung, kooperatives Verkehrsverhalten und eine Sicherheitsverbesserung erreicht werden.

Kontakt: Fußgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, Stadtbauamt
Postfach 512, CH – 3401 Burgdorf
Tel. 0041 / 34 42-36141

„Flanierzonen“ – neue Verkehrskultur in Ortskernen Burgdorf (Schweiz)



Abb.: Verkehrszeichen 1/99

Radverkehr

„TRIXI-Spiegel“

Zielsetzung: Entschärfung des toten Winkels zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern, die sich an LSA neben rechtabbiegenden Bussen oder LKW's aufstellen.

Umsetzung: Der Vater eines verunglückten schweizerischen Mädchens namens Trixi hat ihn erfunden. Der kleine runde, kostengünstige „Trixi-Spiegel“ wird als Ergänzung neben Lichtsignalen installiert. Er verkürzt den toten Winkel von Lkw-Fahrern beim Rechts-Abbiegen. Radfahrer, die sich während der Wartezeit an signalisierten Kreuzungen neben einem Lkw aufstellen und geradeaus fahren wollen, werden besser gesehen und somit Unfälle vermieden. Die Spiegel sind beheizbar und damit auch in der kalten Jahreszeit nützlich.

Die Schweizer Stadt Winterthur hat von 1998 an ca. 50 Kreuzungen die Spiegel erfolgreich eingesetzt.

Fahrradleitpiktogramm Ettlingen



Zielsetzung: Verdeutlichung von Hauptradwegeachsen insbesondere in Straßen, an denen aus baulichen und verkehrlichen Gegebenheiten keine Radverkehrsanlage angelegt werden kann.

Umsetzung: In der Stadt Ettlingen wurde im Rahmen des integrierten Fahrradprojektes Ettlingen das Ettlinger Radweg-Leitsystem erarbeitet. Mit einem Piktogramm auf der Fahrbahn, das sich in Form und Farbe von den straßenverkehrsrechtlichen Straßenmarkierungen abhebt, wurde die Möglichkeit geschaffen Lücken schlüsse im Netz ohne aufwendige bauliche Eingriffe kurzfristig zu realisieren. Außer auf den offiziellen Radwegen kommt es insbesondere in Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen und bei netzbedingten Sonderfällen zum Einsatz. Dem Radfahrer wird eine durchgängige Radwegeachse signalisiert, jedem Verkehrsteilnehmer die Existenz und Bedeutung des Fahrrades und des Fahrradfahrens verdeutlicht sowie insbesondere dort, wo nur das Piktogramm auf der Fahrbahn die Achse verdeutlicht, soll für eine gegenseitige Rücksichtnahme geworben werden.

Kontakt: Stadt Ettlingen, Stadtplanungsamt
Tel. 07243 / 101-387

Radfahr-Gemeinschaften

Zielsetzung: Förderung und Sensibilisierung für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl, Verminderung von Verkehrs- und Mobilitätsproblemen auf Schulwegen, Unterstützung von Eltern-Initiativen

Umsetzung: Mit der Bildung von Radfahr-Gemeinschaften soll Schulkindern ermöglicht werden, für den Schulweg nicht auf das Auto angewiesen zu sein. Radfahr-Gemeinschaften sind kleine, gut erkennbare Gruppen von Radfahrern, bestehend aus max. sieben Schülern und einer erwachsenen Begleitperson. Die Gruppen, die in einem Quartier leben, treffen sich an einem vereinbarten Punkt. Die Kinder sind automatisch über die Schule versichert, der Versicherungsschutz gilt durch eine Zusatz-Police ebenfalls für den Begleiter. Die örtliche Polizei und die kommunale Verwaltung sind eingebunden, es gibt einen Austausch über Verbesserungsmöglichkeiten auf den gewählten Rad-Routen.

Die Mitglieder der Radfahr-Gemeinschaft schließen eine Vereinbarung, in der u.a. Folgendes bestimmt wird: beteiligte Mitglieder, Treffpunkt, Vertretungsregelungen, max. Wartezeit, Umgang mit

schlechtem Wetter, Überquerung von Straßen etc. Die Vereinbarung wird formalisiert (unterzeichnet durch alle Beteiligten, Verträge für Eltern und Begleitperson etc.).

Umgesetzt wurde die Idee zunächst in der Gemeinde Brecht, Belgien. Dort beteiligen sich 100 von 400 Schülern zweier Schulen an dem Projekt. Für 1999 war eine Förderung der Idee in der belgischen Provinz Limburg vorgesehen. Die Provinz unterstützt daneben auch „autofreie Schultage“, fördert den Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Schulen und motiviert Kommunen zur Organisation „autofreier Schultage“. Derartige Ansätze lassen sich z.B. als gemeinsamer „autofreier Tag aller örtlichen Grundschulen“ auch auf die kommunale Ebene übertragen.

Zielsetzung: Angebot von Radrouten und Bahnverbindungen aus einem Guss an Individualreisende, damit Wegfall aufwendiger Fahrplanrecherchen

Umsetzung: Die 1998 in der Schweiz eröffneten neun Velowander-routen beginnen und enden an Bahnhöfen. Damit an den Velo-Routen Aufstiege und schwierige Wegstrecken auch für weniger Sportliche möglich sind, wurde die Integration mit dem öffentlichen Personenverkehr von Beginn an berücksichtigt. Dies führte zur Erhöhung der Mitnahmekapazität an erwarteten Nachfragespitzen, der einfachen und durchschaubaren Gestaltung der Fahrzeuge, der Neugestaltung der Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme (Kurzstreckenticket, Tagesticket, Jahresticket Netz) und der Verbesserung der Informationen über die Angebote des öffentlichen Verkehrs. 90 % der Züge nehmen Fahrräder mit. Im Fahrplan werden nur noch diejenigen Züge markiert, die diesem Standard nicht entsprechen. Ein kostenlos erhältlicher Velofahrplan listet routenbezogen die Züge, Schiffe, Busse und Seilbahnen für die An- und Abreise, für die Überbrückung von Zwischenstrecken auf der Route (z.B. Aufstieg) und Verbindungen zu anderen Routen auf. Angegeben werden die Abfahrtszeiten, die Transportkapazitäten und die Tarife. Die Nummern der Fahrplantabellen tauchen auch in den Routenführern und den offiziellen Landkarten auf.

Im Resultat hat die Zahl der verkauften Fahrradtickets zugenommen. In mehr als der Hälfte der Fälle wird bei Mehrtagestouren die Bahn als Anreisemittel genutzt, zu 33% auch auf Zwischenstücken.

Kontakt: Velobüro Olten
Solothurner Str. 107, CH – 4600 Olten
Tel. 0041 / (0) 62 212 06 50
auch: www.veloland.ch

Zielsetzung: Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten in privaten Gebäuden

Umsetzung: In der Stadt Münster gibt es eine lange Tradition der Radverkehrsförderung, 40 % aller innerörtlichen Wege werden mit dem Rad zurückgelegt, statistisch gesehen gibt es ein Fahrrad je Einwohner. Dies verursacht einen hohen Abstellbedarf, der Raum für Fahrrad-Parkplätze ist knapp. Über eine Fahrradabstell-Satzung werden Bauherren verpflichtet, Fahrradabstellanlagen

Optimale Verknüpfung von Fernradwegen mit der Bahn in der Schweiz



Aufstieg Unterägeri    

Eingesparte Höhenmeter: Zug-Unterägeri 300m; **Velotransport:** spezieller Fahrausweis nötig; **Kapazität/Bus:** Mo-Sa 5 Velos, So 17 Velos auf bestimmten Kursen; **Voranmeldung empfohlen:** ☎ 041 7 26 24 21

Zug-Unterägeri

→ **Mo-Fr** zwischen 06.55–23.00 Uhr ca. halbstündlich; **Sa+So** zwischen 7 und 20 Uhr ca. halbstündlich, 20.00–22.40 Uhr ca. stündlich

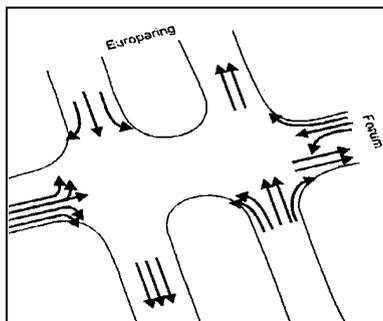
Wettbewerbe
„Fahrradfreundlichstes Haus“
bzw. „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber“

ausreichender Anzahl und guter Qualität zu errichten. Gleichzeitig geht die Stadt als Arbeitgeber mit gutem Beispiel voran: es gibt eine eigene Tiefgarage für die Beschäftigten. Mit Wettbewerben zum „fahrradfreundlichsten Haus“ und für den „fahrradfreundlichsten Arbeitgeber“ wurden Lösungen prämiert, die sich durch besonders innovative Ideen auszeichnen. Außerdem unterstützt die Stadt Hauseigentümer, die in dicht bebauten Innenstadtkvartieren auf dem eigenen Grundstück keine Fahrradabstellplätze unterbringen können. Hier kann ggf. auch öffentliches Straßenland verwendet werden, in dem beispielsweise Pkw-Stellplätze verwendet werden.

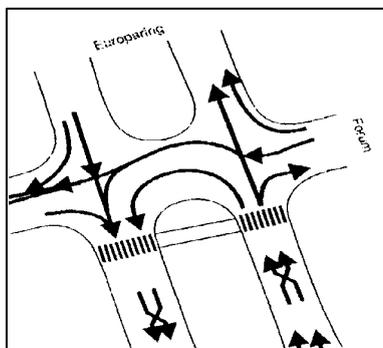
Kontakt: Stadt Münster

Tel. 0251 / 492-0, www.muenster.de

Umbau einer großen Kreuzung von LSA zum Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen Leverkusen



vorher (Ausschnitt)



nachher (Ausschnitt)

Abb. VIA/ISAPLAN

Zielsetzung: Städtebauliche Integration der oberen Ebene einer großflächigen, niveaufreien Straßenkreuzung; Anlage neuer Bushaltestellen und besserer Fußgängerquerungen; Einsparung von Kosten für den Betrieb von Lichtsignalanlagen

Umsetzung: Die notwendigen Bau- und Sanierungsarbeiten an der oberen Ebene des Europarings in Leverkusen ließen eine lange Baustellenphase mit umfangreicher Inanspruchnahme von Verkehrsflächen erwarten. Die abzusehenden Störungen des Verkehrsflusses und die hohen Kosten einer Baustellen-Lichtsignalanlage ließen die Idee reifen, den Verkehr statt dessen mit einem großen Kreisverkehr abzuwickeln. Während der Bauzeit wurden mittels provisorischer Leitelemente mehrere Varianten der Führung des Kreisverkehrs und der Einbindung der anliegenden Straßen erprobt. Zugleich wurden provisorisch die Fußgängerüberwege und die zusätzlichen Bushaltestellen eingerichtet. Eine Begleituntersuchung während der Bauphase verdeutlichte, dass die letztendlich gefundene Lösung unter den meisten Aspekten, insbesondere der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit, völlig unproblematisch ist. Aus diesen Gründen wurde sie auch dauerhaft realisiert. Somit wurde aus einem Knoten mit teurer Lichtsignalsteuerung und bis zu fünf Zufahrtsspuren mit langen Wartezeiten ein großer Kreisverkehr. Dieser weist maximal zwei Zufahrtsspuren pro Zufahrt auf, die zusätzlich durch Mittelinseln an den Fußgängerüberwegen unterbrochen sind. Die Fahrgeschwindigkeit am Knoten ist merklich gesunken, der Wegfall der Rotphasen hat für eventuelle Zeitverluste mehr als entschädigt (nachgewiesen am Bus). Fußgänger können ohne Zeitverluste queren.

Kontakt: Stadt Leverkusen, Tiefbauamt

Tel. 0214 / 406-6601

Neue Akteure

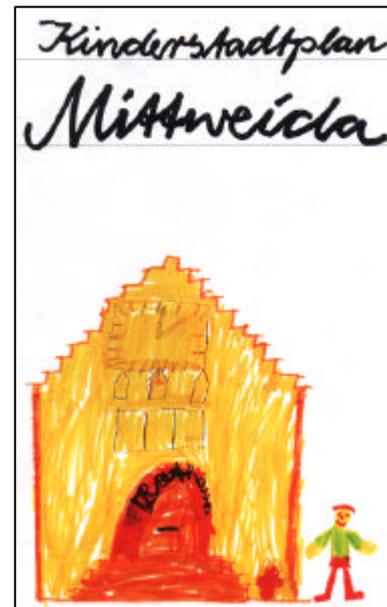
Kinderstadtplan Mittweida

Zielsetzung: Kinderfreundlichkeit innerhalb der Stadtverwaltung erhöhen, Information über Freizeitmöglichkeiten, Beteiligung von Kindern am Stadtmarketing

Umsetzung: In einem Malwettbewerb an den örtlichen Schulen wurden die bekanntesten städtischen Sehenswürdigkeiten, die wichtigsten innerstädtischen Ziele und die Freizeitmöglichkeiten, die von Kindern aufgesucht werden, ermittelt. Die Kinder haben nicht nur das Rathaus und den Bahnhof gezeichnet, sondern auch Grünflächen, Spielplätze und sonstige Freiräume gekennzeichnet, die sie in ihrem Alltag aufsuchen. Die Kindergärten, Schulen und Horte sowie Freizeitzentren bilden weitere Ziele.

Aufbereitet wurden die Zeichnungen durch einen Graphiker, der Druck wurde durch das Fremdenverkehrsamt übernommen. Auf der Rückseite der Karte sind die Kontaktmöglichkeiten zu den Freizeitziele, schulischen Einrichtungen aber auch Geschäften verzeichnet, die beispielsweise Spielsachen verkaufen.

Kontakt: Stadt Mittweida, Fremdenverkehrsamt
Markt 32, 09648 Mittweida



Zielsetzung: Sensibilisierung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer, Erhöhung der Akzeptanz von Tempo-30-Zonen, Verhaltensänderung, Medienarbeit

Umsetzung: In der Stadt Arnsherg wurden 1996/97 neue flächenhafte Tempo-30-Zonen eingerichtet. Dies geschah in Verbindung mit einer breit angelegten PR-Kampagne, um alle Bürger zu informieren und über den Nutzen aufzuklären. Ziel war es, damit eine dauerhafte Verhaltensänderung der Autofahrer zu erreichen. Motto der Kampagne war: „Mensch ändere Dich. Fahr´30!“ Die Kampagne umfaßte als Bausteine ein Tempo-30-Telefon, Anhalte-Aktionen mit Kindern und Senioren, Info-Veranstaltungen in Fahrschulen sowie Info-Stände. Mit dem Einsatz von Material des Landes wurden insbesondere Fahranfänger und junge Autofahrer angesprochen: „Keep cool – fahr´30!“

Unter Federführung des Kinderbüros der Stadt wurden die Anhalte-Aktionen vorbereitet und durchgeführt. Die Kinder übten mit Rollen spielen die Aktion. Mit Hilfe der Polizei wurden Autofahrer an ausgewählten Stellen in den Tempo-30-Zonen angehalten und ihnen durch die Kinder erklärt, was die neue Regelung bedeutet. Hierbei überreichten die Kinder den Autofahrern Handzettel mit selbst gemalten Zeichnungen als Erinnerungstütze. Die Resonanz auf die Anhalte-Aktionen war sehr positiv und wurde von einer entsprechenden Berichterstattung in den örtlichen Medien begleitet.

Kontakt: Stadt Arnsherg
Tel.: 02932 – 201-0

Aktionen mit Kindern zur Einführung neuer Verkehrsregelungen



Fahrradroute und Betriebs- verkehrspläne Aalborg (Dänemark)

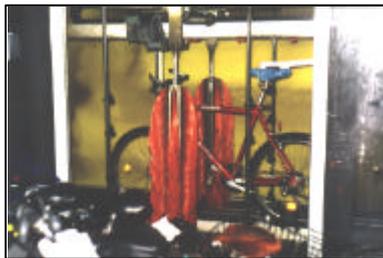
Zielsetzung: Verlagerung von mindestens 6 % der Autofahrten des Berufsverkehrs auf das Fahrrad innerhalb von drei Jahren

Umsetzung: In Aalborg wurde, um die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg zu erhöhen, der Bau einer neuen Fahrradroute zu Arbeitsplatzstandorten mit betrieblichen Verkehrsplänen und Öffentlichkeitsarbeit kombiniert (jeweils die Hälfte der Gesamtkosten). Die Verkehrspläne sehen, auf dem Freiwilligkeitsprinzip basierend, folgende vier Schritte vor: Befragung der Belegschaft zu Gründen ihrer Verkehrsmittelwahl und notwendigen Bedingungen zur Veränderung, Anschaffung von Betriebsfahrrädern, Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten und Einrichtung von Duschen in den Betrieben sowie kontinuierliche Ermutigung der radfahrenden Belegschaftsmitglieder durch kleine Preise, Wettbewerbe, Gesundheitschecks und anderes.

Kontakt: Stadtverwaltung Aalborg (Dänemark)
Tel. 0045 / 993 122 11, Fax 0045 / 9811 4246

Service

Serviceangebote



Zielsetzung: Serviceangebote als Zusatznutzen für Radfahrer und Fußgänger

Die nachfolgenden Angebote zeigen die Vielfalt von Serviceleistungen auf, die durch private Dritte angeboten werden. Ein Austausch zwischen der Kommune und den privaten Akteuren kann unterstützend wirken und die Erfolgchancen verbessern.

Die **Fahrradwaschanlage** eines Fahrradhändlers in Leer war eine der ersten ihrer Art in der Bundesrepublik. Kunden können sich hier ihr Rad kostengünstig und schnell reinigen lassen, die lästige Arbeit kann zusammen mit der alljährlichen Inspektion des Rades, bei Bedarf auch häufiger, durchgeführt werden. In Fahrradstationen ist dieses Angebot ebenfalls häufig zu finden.

Fahrrad- und wanderfreundliche Unterkünfte bieten u.a.:

- Übernachtung für nur eine Nacht (ohne Aufpreis) möglich
- abschließbare Fahrradabstellanlage
- reichhaltiges Frühstück und Lunch-Paket-Service
- Möglichkeit, nasse Kleidung über Nacht zu trocknen
- Werkzeuge für Reparaturen und Kontakte zu Fahrradhändlern
- Streckeninformationen sowie
- teilweise Gepäcktransport gegen Entgelt

Gegen einen Pfand von DM 10,- bieten zahlreiche Geschäfte, die Stadtinformation oder Verkehrsunternehmen ihren Kunden einen **Regenschirmverleih**, für den Fall, dass sich überraschend schlechtes Wetter einstellt. Die Schirme werden gleichzeitig als Werbeträger für den Verleiher genutzt. Die Pfandgebühr entspricht in der Regel dem Selbstkostenpreis, so dass ein „Schwund“ kalkuliert und erwünscht ist.

38% der Fußgänger sind mit einer Tasche unterwegs, ein größeres Gepäckstück transportieren weitere 2% der Fußgänger (Bast (1999), S. 24). Insbesondere Innenstadtbesucher argumentieren häufig mit dem zu transportierenden Gepäck, um die Verkehrsmittelwahl „Kfz“ zu erklären. Viele Geschäfte bieten einen **Lieferservice** auch für kleinere Liefermengen, in einigen Städten, wie beispielsweise Bielefeld, wird ein Lieferservice gemeinschaftlich vom Einzelhandelsverband, Händlern und einem Paketdienst-Unternehmen organisiert.

Zielsetzung: Umfassendes Angebot von integrierten Mobilitätsdienstleistungen im Hauptbahnhof

Umsetzung: Nach einer langjährigen Vorgeschichte wurde sie am 9.9.1999 eröffnet, die Fahrradstation und Mobilitätszentrale „mobile“ im Freiburger Hauptbahnhof. Die Mobilitätsberatungsleistungen von VCD, ADFC, ProBahn, Freiburger Auto-Gemeinschaft (Car-sharing) sowie anderen verkehrspolitischen Umweltgruppen und die Fahrradstation sind in einem gemeinsamen Konzept verbunden. Diese räumliche und organisatorische Einheit ist einmalig und ein innovativer Ansatz für die Zusammenarbeit im Umweltverbund.

„mobile“ bietet folgende Leistungen unter einem Dach:

- Fahrradstation tägl. von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts geöffnet mit Klein-Reparatur-Service „morgens gebracht, abends gemacht“
- Mobilitätsberatung durch VCD – Geschäftsstelle Fahrgastverband Pro Bahn ADFC – Geschäftsstelle
- Car-sharing Südbaden
- Fahrkartenverkauf „Gleis 8-Tickets für alle“
- Regio-Tourismus Freiburg Futour: Solar und Umwelt-Reisen-Touren-Seminare Freiburg Aktiv: Stadt-Land-Touren, Radwanderungen etc.
- Fahrradgeschäft „Duett – Räder am Bahnhof im mobile“
- Bistro Café Velo

Kontakt: Fahrradstation und Mobilitätszentrale Freiburg mobile gGmbH, Claudia Dambacher (Öffentlichkeitsarbeit) Postfach 1275, 79012 Freiburg e-mail: fagcd@t-online.de

„mobile“ – „Wer da hingehet, kommt gut weg“ Fahrradstation und Mobilitätszentrale Freiburg



Zielsetzung: Aufbau einer Wegweisung für Fußgänger im Ostseebad Zingst, Verbesserung des Ortsbildes durch einheitliche Wegweisung und Werbung

Umsetzung: Das System zeigt die Ziele an und stellt sie auf Luftbildern auch dar, es ist leicht erfassbar, konsequent und einheitlich. An wichtigen Kreuzungspunkten steht eine Gruppe aus drei Stelen, bestehend aus einer großen (öffentliche Ziele), einer mittleren (gewerbliche Ziele) und einer kleinen Stele (Ortsplan als Luftbild), an anderen Orten ist eine Säule ausreichend. Die Wegweiser-Nocken verweisen in rot auf öffentliche Einrichtungen, in blau auf gewerbliche Ziele (Hotels, Läden etc.). Die Nocken sind nachts beleuchtet. Die Banderole zeigt örtliche Großereignisse (Hafenfest etc.) an. Das hochwertige Design und das Material (gebürsteter Edelstahl, Plexiglas) greifen die Identität des Ortes auf.

Die Kosten für eine Säule belaufen sich auf etwa DM 5.000,--. Gewerbetreibende zahlen für die Miete einer Nocke pro Tag DM 1,--, es gibt Rabatte u.a. für Langzeitverträge. Die Refinanzierung des Systems ist auf zehn Jahre geplant. Die Vorbereitungszeit zur Einführung betrug ungefähr ein Jahr. In Verbindung mit einer Werbesatzung ersetzt das System die in touristisch geprägten Orten vielfach vorhandenen „Werbe-Schilder-Wälder“.

Kontakt: Gemeindeverwaltung Zingst, Kur- und Tourismus Zingst GmbH, Herr Rückert, Tel.: 038232-81545

„Touristisches Fußgänger-Wegweise- u. Leitsystem COMPASS in Zingst“



„Call a bike“ – Fahrradverleih



Zielsetzung: Flächendeckendes Fahrradverleihsystem als „öffentlicher Individualverkehr“

Umsetzung: Die 2.000 Räder stehen an Münchner Telefonzellen und damit in einem dichten Netz zur Verfügung. Als Starttermin ist das Frühjahr 2000 vorgesehen. Das Ausleihen und die Rückgabe werden per Telefonanruf unter einer Servicenummer über eine persönliche Kundennummer durchgeführt. Die Abrechnung ist minutengenau, die Grundgebühr beträgt 1,80 DM/ Fahrt und 3 Pfg./ Minute. Bezahlt wird mit Kreditkarte oder per Bankeinzug. Am Rad zeigt eine Leuchtdiode an, ob das Rad frei ist oder nur vorübergehend, z.B. für den kurzen Besuch eines Geschäfts, abgestellt wurde.

Die Räder haben ein attraktives Design und verfügen über eine hochwertige Ausstattung mit einer 8-Gang-Schaltung und wartungsfreien Naben-Rollbremsen, der Sattel ist leicht in der Höhe zu verstellen, Gepäck kann auf dem stabilen Träger transportiert werden. Die Sicherung erfolgt über ein robustes elektronisches Schloss, das sich über den telefonisch übermittelten Code freischalten bzw. zurückgeben lässt.

Kontakt: Call a bike
Tal 15, 80331 München
Internet: www.callabike.de

Organisationsformen

Beratungsangebote für kleine Gemeinden Land Niederösterreich (Österreich)

Zielsetzung: Beratung zu Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund

Umsetzung: Weil sich die kleinen Gemeinde in Niederösterreich (90 % unter 5000 Einwohnern) keinen Verkehrsexperten leisten oder beauftragen können, aber für die nichtmotorisierten Verkehrsarten verantwortlich sind, bietet die Niederösterreichische Landesregierung einen verkehrsträgerübergreifenden Beratungsservice an. Dieser hilft bei der Umsetzung der Grundziele des NÖ-Landesverkehrskonzeptes: Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund, Förderung sinnvoller Mobilität (auch Radverkehr und dessen Imageverbesserung).

Kontakt: Amt der Niederösterreichischen Landesregierung,
Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten, NÖ-Verkehrs-
beratung
Landhausplatz 1, A-3109 St-Pölten

Internet-Adressen

Die nachfolgenden Adressen bieten weitere Hinweise für Ansatzpunkte und Handlungsfelder zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club <http://www.adfc.de>

Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ <http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>

Fahrrad Netzwerk kommunaler Radverkehrsbeauftragter <http://www.iku.fh-darmstadt.de>

Fußgängerschutzverein FUSS e.V. <http://www.fussev.de>

Verkehrsclub Deutschland <http://www.vcd.org>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat <http://www.bq-dvr.de>

Europäischer Fahrradverband <http://www.ecf.com>

Fußverkehr in der Schweiz <http://www.fussverkehr.ch>

Dänischer Fahrradverband <http://www.dcf.dk>

Niederländischer Fahrradverband <http://www.cycling.nl>

VeloCityKonferenz 2000 <http://www.velomondial2000.nl>

Nahverkehr <http://www.eltis.org>

Praxisbeispiele in Europa über zukunftsfähige Städte <http://www.europa.eu.int./comm/urban>

Europäischer Informationsservice über „Zukunftsbeständige Kommunen“ <http://www.cities21.com/europractice>

Forschungsprojekte: CORDIS (Community Research and Development Information Service) <http://www.cordis.lu>

Literatur

Radverkehr

Förderungsstrategie für den Radverkehr

ADAC (Hg.) (1998): Radverkehr in Städten und Gemeinden, München, 2. Aufl.

ADFC Bundesverband, SRL (Hg.) (1998): Effektive Radverkehrsförderung – Handlungsfähige Verkehrsplanung bei fast leeren Kassen, Schriftenreihe „Fakten, Argumente, Forderungen“ Nr.9, Bremen

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (Hg.) (o.J.): Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Eine Zwischenbilanz, Düsseldorf

Europäische Kommission (1999): Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel, Luxemburg (Vertrieb: Europäische Gemeinschaften, GD XI, boulevard du Triomphe 174, B-1160 Brüssel)

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (Hg.) (1994): Radverkehrskonzeption für Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1997): Radverkehr in Städten und Gemeinden. Anregungen und Hinweise zur Förderung des Radverkehrs, Stuttgart

Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (1998): Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein, Kiel

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (1999): Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW, Düsseldorf

Verkehrsclub Deutschland VCD e.V. (Hg.) (2000): Fahrrad-Masterplan für Deutschland, Bonn

Verkehrsclub Österreich (Hg.) (1995): Straßen zum Radfahren, VCÖ-Schriftenreihe Wissenschaft und Verkehr, Wien

Planung und Entwurf für den Radverkehr

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (1995): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95, FGSV Verlag GmbH, Köln

C.R.O.W. (1995): Radverkehrsplanung von A bis Z, Das niederländische Planungshandbuch für fahrradfreundliche Infrastruktur, Ede, 2. Aufl.

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Land Brandenburg (1993): Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten. Brandenburgische Richtlinien für Planung und Bau von verkehrssicheren und ortsgerechten Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten (BRISOS), Ausgabe 1993, Potsdam

Stadt Münster, Stadtplanungsamt (Hg.) (1995): Programm fahrradfreundliche Stadt Münster. Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/95, Münster

Stadt Münster (Hg.) (1996): Programm fahrradfreundliche Stadt Münster, Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen, Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/96, Münster

Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (Hg.) (1998): Attraktivität von Radverkehrsanlagen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 56, Bergisch Gladbach

StVO-Novelle Radverkehr

Draeger, W. (1997): Die StVO-Novelle – Konsequenzen für die Radverkehrsplanung, in: Straßenverkehrstechnik H.12

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (1998): Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung; FGSV Verlag GmbH, Köln

Welge, A. (1997): Neue Regelungen für den Fahrradverkehr in den Städten. Bewertung aus Sicht der kommunalen Verkehrspolitik, in: der städtetag 11/1997, S. 716-718

Welge, A. (1999): Das Ziel der Städte ist ein lückenloses Radverkehrsnetz. Erste Erfahrungen mit der „Fahrradnovelle“, in: der städtetag 7/1999, S. 17-21

Fahrräder abstellen oder mitnehmen

ADFC Landesverband NRW; Entwicklungsagentur für Fahrradstationen (Hg.) (1998): Bericht 1996 – 1998 Radstationen, Düsseldorf

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hg.) (1990): Ruhender Radverkehr, Vom Fahrradständer zur Fahrradabstellanlage, Bausteine für die Planungspraxis in NRW 10, Dortmund

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (1995): Hinweise zum Fahrradparken; FGSV Verlag GmbH, Köln

Bundesministerium für Verkehr (Hg.) (1997): Fahrrad und ÖPNV / Bike & Ride, Empfehlungen zur Attraktivitätssteigerung des Fahrradeinsatzes für Zu- und Abbringerfahrten sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV, Reihe 'direkt' Heft Nr. 50, FMS Fach Media Service Verlagsgesellschaft mbH, Bad Homburg

ADFC, Landesverband Sachsen e.V.: (Hg.) (1995): Wohin mit dem Fahrrad?. Empfehlungen für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen in Sachsen, gefördert durch das Staatsministerium für Umwelt und Landesentwicklung, Dresden

Wegweisung für den Radverkehr

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.) (1998): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr; FGSV Verlag GmbH, Köln

Verschiedenes zum Radverkehr

ADFC Landesverband NRW (Hg.) (1995): Velo-Regio Fahrradkongreß, Kongreßdokumentation der Veranstaltung in Troisdorf vom 14. – 18. März 1995, Düsseldorf
 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1999): Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1998, Bonn

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW / ADFC Landesverband NRW (Hg.) (1994): Sicher auf dem Fahrrad, Düsseldorf

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1999): Mit dem Fahrrad unterwegs. Sicherheitstipps für Schülerinnen und Schüler ab der 5. Klasse, Stuttgart

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; ADFC NRW (Hg.) (1999): Sicher auf dem Fahrrad, Düsseldorf

Stadt Bonn, Planungs- und Baudezernat/Bauverwaltungsamt (Hg.) (1998): 3. Bonner Fahrradkongreß am 4. und 5. Juni 1997, Fahrrad – Wege aus der Immobilität, Dokumentation, Beiträge zur Stadtentwicklung, Stadtplanung und zum Bauwesen Nr. 10, Bonn

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.) (1997): Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 37, Bergisch Gladbach

Umweltbundesamt (Hg.) (1987): Wegweiser zur Fahrradfreundlichen Stadt, Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt“ des Umweltbundesamtes, UBA-Texte 38/93, Berlin

Fußverkehr

Förderungsstrategie für den Fußverkehr

Danish Road Directorate (Hg.) (1998): Best practice to promote cycling and walking, Copenhagen

FUSS e.V. (Hg.) (2000): Senioren zu Fuss. Aufsätze, Dokumente und Zwischenrufe des Fußgängerschutzvereins FUSS e.V. Eine Nachlese zum Internationalen Jahr der Senioren, Berlin

Giesen, E.; Thomas, R. (Redaktion) (1998): Impulse für fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden – Positionspapier „Die fußgängerfreundliche Stadt“, in: Städte- und Gemeinderat 1-2/1998

Krieger, N. (2000): „Stuttgart ... zu Fuß“. Ein Projekt im Rahmen der Lokalen Agenda 21, in: Planerin, SRL-Mitteilungen für Stadt-, Regional- und Landesplanung, H. 1, März 2000, Berlin, S. 20–21

Verkehrsclub Österreich (Hg.) (1993): Handbuch Vorrang für den Fußgänger, VCÖ-Schriftenreihe Wissenschaft und Verkehr, Wien

Planung und Entwurf für den Fußverkehr

Alrutz, D.; Bohle, W. (1999): Flächenansprüche von Fußgängern, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, FE-Nr. 77401/96, Bonn

Brunsing, J.; Schad, H. (1995): Fußgängerverkehr in der Diskussion – ein Überblick, in: Verkehrszeichen 3/95

Bundesminister für Verkehr (Hg.) (1984): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 84), in: Verkehrsblatt 38 (1984), Heft 22, S. 508 – 518

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Hg.) (1996): Fußgängerquerungsanlagen innerhalb bebauter Gebiete, FGSV-Arbeitspapier Nr. 39, FGSV Verlag GmbH, Köln

Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Hg.) (1999): Empfehlungen für Planungen, Entwurf und Betrieb von Anlagen des Fußverkehrs EFA, Entwurf

Knoflacher, H. (1995): Fußgänger sein – Fußgänger bleiben. Elemente einer fußgängergerechten Verkehrsplanung in: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1995): Fußgängerfreundliche Verkehrs- und Stadtplanung, Tagungsband, Experten-Hearing am 15. November 1994 in Stuttgart, Stuttgart, S. 33 – 44

Mennicken, C. (1999): Sicherheits- und Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege, in: Straßenverkehrstechnik 8/99

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1996): Leitlinien zur systematischen Verbesserung von Fußwegenetzen, Stuttgart

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr der Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (1991): Mehr Sicherheit für Fußgänger an Verkehrsampeln, Schlußbericht 4/91 (Kurzfassung), Bonn

Schmitz, A. (1991): Der Weg zur Straßenbahn, Teil I und II, in: Verkehr und Technik, H. 4 und 6, S. 139-144 und S. 235-240

Schmitz, A.: Grundlagen der Fußwegeplanung, in: Apel; Lehmbrock (Hg.) (ab 1993): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, Abschnitt 3.3.1.1

SRL; FUSS e.V. (Hg.) (2000): Wie breit müssen Gehwege sein? in: fußnote 1, Ausgabe März 2000

Barrierefreiheit von Gehwegen

Bundesminister für Verkehr (Hg.) (1992): Bürgerfreundliche, behindertengerechte Gestaltung des Straßenraums, Ein Handbuch für Planer und Praktiker, Reihe 'direkt' Heft Nr. 47, FMS Fach Media Service Verlagsgesellschaft mbH, Frankfurt

Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Soziales, Gesundheit und Familie sowie Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hg.) (1996): Planungsgrundlagen für barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes, Schriftenreihe: Barrierefreies Planen und Bauen im Freistaat Sachsen, Heft 1, 3. und überarbeitete Auflage, Dresden

Verschiedenes zum Fußverkehr

Boesch, H. (1986): Der Fußgänger als Kunde, Zürich

Boesch, H.; Huber, B. (1989): Der Fußgänger in der Siedlung, Zürich

Boesch, H. (1995): Erlebnis Zufussgehen. Der Reiz und die Zumutbarkeit von Fusswegen, in: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1995): Fußgängerfreundliche Verkehrs- und Stadtplanung, Tagungsband, Experten-Hearing am 15. November 1994 in Stuttgart, Stuttgart, S. 23 – 32

Bösel, D. (1997): Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, in: Verkehrszeichen Nr.2

Bräuer, D; Dittrich, A; Klewe, H. (1997): Ansätze der Konfliktvermeidung auf Gehwegen, in: Raumplanung Nr. 79, Dortmund

Bräuer, D; Dittrich, A; Klewe, H. (1997): Konfliktminderung auf Fußwegen in: Apel, D.; Lehmbrock, M. (Hg.) (ab 1993): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Abschnitt 5.2.2.2, 22. Ergänzungslieferung 7/98

Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (Hg.) (1999): Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 109, Bergisch Gladbach

Herzog-Schlagk, B. (2000): Angst ist ein schlechter Wegbegleiter, in: FUSS e.V. (Hg.) (2000): Senioren zu Fuss. Aufsätze, Dokumente und Zwischenrufe des Fußgängerschutzvereins FUSS e.V. Eine Nachlese zum Internationalen Jahr der Senioren, Berlin

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1995): Fußgängerfreundliche Verkehrs- und Stadtplanung, Tagungsband, Experten-Hearing am 15. November 1994 in Stuttgart, Stuttgart

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, FUSS e.V. (Hg.) (1997): „Änderungsbedarf der StVO und VwV-StVO aus Sicht des Fußverkehrs“, Kassel

Verkehrsberuhigung

Tempo 30

ADAC (Hg.) (1995): Tempo 30, Low-Cost-Maßnahmen für die Praxis, München, 2. Aufl.

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hg.) (1997): Kommunale Überwachung von Kfz-Geschwindigkeiten in Tempo-30-Zonen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 79, Bergisch Gladbach

Köster, U.; Stuckert, P. (1997): Tempo 30 – in Arnsberg. Verlauf einer Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung einer stadtweiten Tempo-30-Konzeption, in: Raumplanung Heft 79, S. 272 – 274, Dortmund

Köster, U.; Stuckert, P. (1997): Tempo 30 in Arnsberg, in: Städte- und Gemeinderat, Nr.3

Ludewig, K.-H. (1994): Tempo 30 – Wege zu menschenfreundlichen Städten und Dörfern, in: Arbeitskreis VERKEHR und Umwelt – UMKEHR e.V. (Hg.) (1994): Tempo 30. Wege zur menschenfreundlichen Städten und Dörfern, Berlin

Umweltbundesamt (Hg.) (1998): Erfahrungen mit Tempo 30, Planung – Umsetzung – Umweltauswirkungen der Verkehrsberuhigung, UBA-Texte 4/98, Berlin

Verschiedenes zur Verkehrsberuhigung

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau), Bundesministerium für Verkehr (BMV), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) (Hg.) (1992): Forschungsvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung. Folgerungen für die Praxis, Bonn

Institut für Lands- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hg.) (1992): Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung, Bausteine für die Planungspraxis in NRW 12, Dortmund

FUSS e.V.; Arbeitskreis VERKEHR und Umwelt – UMKEHR e.V. (Hg.) (1996): VERKEHRte Kinder?. Eine Zusammenstellung von Informationen und Hilfestellungen für alle, die sich aktiv für eine drastische Verminderung der Kinder-Verkehrsunfälle und für kind- und menschengerechte Städte und Dörfer einsetzen wollen, Berlin

Übrige Literatur

Verschiedenes zur Stadt- und Verkehrsplanung

Akademie für Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg (Hg.) (2000): „Mobilitätsmanagement im kommunalen Bereich – Bausteine für eine nachhaltige Verkehrspolitik, Symposium am 21. März 2000 in Ludwigsburg, Redebeiträge, Stuttgart, S. 48–50

Apel, D. ; Lehm Brock, M. (Hg.) (ab 1993): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Loseblattsammlung, aktuelle Ausgabe

Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hg.) (1999a): Städte der Zukunft. Auf der Suche nach der Stadt von morgen. Werkstatt: Praxis Nr. 4/1999, Bonn

Bundesumweltministerium (BMU); Umweltbundesamt (UBA) (Hg.) (1998): Handbuch Lokale Agenda 21. Wege zur nachhaltigen Entwicklung in den Kommunen, Bonn / Berlin

Determeyer, R.; et al. (1995): Modellversuch „mobiles Schopfheim“ – Veränderung von mobilitätsbezogenen Einstellungen und Verhalten, in: Verkehrszeichen H. 4/1995, S. 20 – 25

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1997): Kommunales Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung. Beispiele aus dem Modellprojekt „mobiles Schopfheim“, Stuttgart

DSSW (Hg.) (1998): Kundenorientierte Dienstleistungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt, DSSW-Schriften 28, Bonn

Flade, A. (1994): Der Straßenverkehr aus der Sicht von Schulkindern, in: Flade, A.: Mobilitätsverhalten – Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Weinheim

Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (Hg.) (1999): Umweltfreundlich zum Kindergarten, Stuttgart

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (1998): Orientierungshilfen für die Schulwegsicherung, Düsseldorf

Pez, Peter (1997): Zufußgehen und Radfahren. Auf dem Weg zu einer „Dritten Verkehrsplanung“, in: Raumplanung Heft 79, S. 258–266, Dortmund

Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V., Arbeitskreis „Beteiligungsverfahren“ der Fachgruppe „Forum Mensch und Verkehr“ (Hg.) (1998): Kooperative Beteiligungsverfahren in der kommunalen Verkehrsplanung. Anregungen zum Tätigwerden, SRL-Schriftenreihe Nr. 44, Berlin

Photo- und Abbildungsnachweis

- | | |
|--|---|
| S. 3 eigene Darstellung | S. 28 Stadt Marl, Stadt München, Stadt Hannover |
| S. 4 eigene Darstellung nach BAST (1999), S. 18 | S. 29 ADFC NRW (oben) |
| S. 4 Jürgen Brunsing | S. 29 FUSS e.V. (unten) |
| S. 5 Planersocietät i. A. der Stadt Halle/ Saale | S. 30 eigene Darstellung |
| S. 6 MWMTV NRW | S. 31 eigene Darstellung nach UBA (1998), S. 46 |
| S. 7 Planersocietät i. A. der Stadt Halle/ Saale | S. 34 eigene Darstellung |
| S. 7 Michael Haase (unten) | S. 35 eigene Darstellung |
| S. 8 eigene Darstellung | S. 38 Brunsing; Hilgeland (1994) |
| S. 9 FUSS e.V. (oben) | S. 44 Stadt Esslingen |
| S. 9 Jürgen Brunsing (Mitte, unten) | S. 44 Michael Haase |
| S. 10 Jürgen Brunsing | S. 45 Verkehrszeichen 1/1999 |
| S. 11 Jürgen Brunsing | S. 47 SBB (unten) |
| S. 12 Jürgen Brunsing | S. 48 Stadt Mittweida |
| S. 13 eigene Darstellung | S. 48 Danish Road Directorate (1998) |
| S. 14 Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ | S. 49 Stadt Leer (oben) |
| S. 15 eigene Darstellung nach Draeger (1997) | S. 49 Call a bike |
| S. 16 eigene Darstellung | |
| S. 17 Michael Haase | |
| S. 19 Michael Haase | |
| S. 20 eigene Darstellung | |
| S. 21 eigene Darstellung | |
| S. 21 Johannes Meusel (unten) | |
| S. 22 DVR | |
| S. 23 Anzeige | |
| S. 24 FUSS e.V., ADFC | |
| S. 25 ADFC | |
| S. 26 Stadt Marl | |
| S. 26 Landkreis Darmstadt-Dieburg | |
| S. 27 Anzeigen | |
| S. 27 DB AG | |