



Potsdam, 19. November 2009

Fahrradkommunalkonferenz 2009

AG 2: Großstädte – Inter- und Intrakommunale Kooperation

Winfried Sagolla berichtet über Erfahrungen im internen Bereich der Verwaltung und im externen Bereich der Kooperation mit anderen Akteuren. Die Verlegung der Straßenverkehrsbehörde zum Tiefbauamt ermöglicht die Bündelung von Planung und Anordnungen. Die moderierende Tätigkeit für den Masterplan Mobilität zeigt, dass der Diskurs erfolgreich war, weil er zur Vermeidung politischer Schattenkämpfe unter Ausschluss der Öffentlichkeit geführt wurde. Keine Presse und persönliche Kontinuität waren die Erfolgsfaktoren.

Herr Wilde aus Frankfurt (Main) berichtet über die guten Erfahrungen der Zuordnung der Zuständigkeiten für Bau, Planung und Straßenverkehr unter einem Dach. Wichtig sei es, Radverkehr im Gesamtverkehrsplan zu verankern. Mittlerweile gebe es ein Radverkehrsbüro im Verkehrsdezernat mit vier Mitarbeitern, also auch die Personalausstattung ist wichtig. Das Modal-Split-Ziel bis 2012 beträgt 20 Prozent. Die Mittelbeschaffung reicht aus, weil in Frankfurt laut Stellplatzsatzung die Ablösemittel für den Radverkehr verwendet werden können. Sein Appell an die übrigen Bundesländer lautet, die Stellplatzablösung für Fahrradmaßnahmen freizugeben. Probleme mit dem Radverkehr liegen oft auf einer personalen Ebene.

Herr Rupprecht aus Erfurt fragt, ob man Einbahnstraßen nicht einheitlich behandeln solle, entweder „alle“ freizugeben oder zu sperren. In der Diskussion wurde deutlich, dass das Problem nicht in den Querschnitten liegt, sondern in den Stellplätzen und es darum gehe, einfache Lösungen für die zu engen Straßen zu finden.

Herr Guggenthaler berichtet aus Berlin, dass seit dem Jahr 2000 Stadtentwicklung und Bauverwaltung zusammengelegt seien und die Stadtplaner auf den Führungsstellen für den Verkehr insgesamt und für das Grundsatzreferat sitzen. Es gebe einen eigenen Haushaltstitel für Investitionen und einen eigenen Titel für Unterhaltung. Ein Ziel sei es, das Verkehrsklima zu beeinflussen. Deshalb bereitet man eine Kampagne „Wechselt den Blick“ zusammen mit ADAC und ADFC vor.

Herr Brisbois aus Karlsruhe merkt an, dass gerade die Fahrradkommunalkonferenzen dazu beitragen können, das Fahrradklima deutlich zu verbessern. Er verweist darauf, dass die „Kopf an – Motor aus“-Kampagne sehr viel zur Verbesserung des Fahrradklimas beigetragen habe. Die Schwierigkeit der Radverkehrsplanung sei die unglaublich hohe Abstimmungsintensität insbesondere mit den Verkehrsbetrieben. In Karlsruhe sei das Schlüsselerlebnis der ADAC-Test aus dem Jahr 2004 gewesen, der eine sehr negative Bewertung des Angebotes für Radfahrer in Karlsruhe ergab. Dieses negative Erlebnis war der positive Einstieg in die Radverkehrsplanung. Jetzt sitzen zwei Personen im Stadtplanungsamt an dieser Aufgabe. Ablösegelder können nur für Parkieranlagen in Karlsruhe genutzt werden, es gebe ein Radlerforum zweimal im Jahr und er sehe einen Runden Tisch als „Muss“ für jede Stadt an.

Von Herrn Merkel aus Regensburg wurde berichtet, dass es eine AG Radverkehr gebe und aus einer persönlichen Initiative heraus die Radverkehrswegweisung in der Region umgesetzt und vereinheitlicht wurde. Er wünsche sich über die ministerielle Schiene ein Netzwerk in Bayern wie es in Baden-Württemberg gerade entsteht. Die Frage nach Erfahrungen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht und der ÖV-Beschleunigung wurde gestellt, da es Busvorrangschaltungen gebe. Er habe in Eigeninitiative regionale Kooperationen angeschoben und die Wegweisung in die benachbarten Gebietskörperschaften initiiert. Die Federführung sei egal, wichtig sei einfach, dass die Betroffenen dabei sind.

Stephan Böhme aus Münster meint, seine Stadt hatte noch nie einen Radverkehrsbeauftragten nötig, denn die Förderung des Radverkehrs sei im Auftrag des Rats gesellschaftlicher und politischer Konsens. Deshalb gebe es über die Ämtergrenzen hinaus eine gute Zusammenarbeit und eine lösungsori-



enterte Kooperation. Die zwölf Mitarbeiter in der Fachstelle machen alle auch Aufgaben der Radverkehrsplanung.

Auch aus Erlangen wurde berichtet, dass dort positiver Konsens herrscht und Personal und Finanzen für das Thema Radverkehr vorhanden seien. Federführend sei das Referat Umwelt, Recht und Ordnung beim Runden Tisch. In Bayern fehle jedoch die kooperative Vernetzung der Städte.

Herr Pagenkopf aus Rostock berichtet, dass die deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils zu zwei Dritteln vom Fußverkehr und zu einem Sechstel vom ÖPNV gekommen sei. Es sei auch ein Ziel, den ÖPNV auf gewissem Niveau zu halten. Die Verwaltung im Tiefbauamt bestehe aus fünf Personen, darunter auch 1 ½ Personen für die Aufgabenträgerschaft ÖPNV. Rostock habe sich mit BYPAD evaluieren lassen, ein Fahrradförderprogramm und ein Fahrradforum. Er habe es nicht geschafft, zusätzliche Stellen von der Politik zu bekommen. Die Kannibalisierung von Radverkehr und ÖPNV sei noch kein Thema, die S-Bahn Rostocks sei ein „rollender Radweg“.

Herr Wilde merkt an, dass das Teuerste im ÖPNV die Hauptverkehrszeit sei und der Radverkehr helfen könne, Sprungkosten zu vermeiden. Herr Mietzsch vom Deutschen Städtetag geht auf die Verknüpfung ÖPNV und Radverkehr nochmals ein – und merkt an, der Teufel liege im Detail! Herr Sagolla verweist auf das Modellvorhaben Fahrradverleihsysteme hin, bei dem im Ruhrgebiet umfassend kooperiert wurde und der ÖPNV mit im Boot sei. Herr Wilde betont, dass auch die lokale Nahverkehrsgesellschaft unter das Dach des Verkehrsdezernenten gehöre.

Herr Späth aus Kassel erläutert, dass das Fahrradverkehrssystem im Straßenverkehrsamt zusammengefasst sei, wo die Grundsatzplanung, die Ausführungsplanung und die Signalplanung liege und dies heute mit den richtigen Leuten an der richtigen Stelle besetzt sei. Das war aber nicht immer so. Entscheidend seien also nicht die Strukturen, sondern die Leute. Es komme auf die Netzwerkbildung unter den Gutwilligen an.

Herr Spiering vom Regionalverband Ruhr berichtet, wie der Regionalverband hinter verschlossenen Türen Steuerung und Koordination des regionalen Radverkehrsnetzes voranbringen konnte, weil der Koordinator Geld in der Hinterhand hatte. Auch regionale Netze beeinflussen die Kommunen und befördern die kommunale Fahrradförderung.

Aus Brandenburg wurde angemerkt, dass der Rückgriff des Landesbetriebs über die Landkreise und die kreisfreien Städte wegen eigener fehlender Ressourcen eigentlich nicht anständig sei. Eine solche Aufgabenverlagerung dürfe kein Modellfall werden.

Aus München wurde hervorgehoben, dass Kommunikation und Kooperation zusammen gehören. Herr Sagolla bestätigt dies und berichtet, dass Dortmund unter Negativberichterstattung über den Radverkehr gelitten habe. Er habe darauf den ADFC eingebunden, Redaktionsgespräche mit der Presse geführt, die Presse gezielt angesprochen und so erreicht, dass Presseerklärungen nicht verpuffen.

Vom Regionalverband Ruhr wurde noch darauf hingewiesen, dass die Kommunikation nicht nur auf die Infrastruktur zu fixieren sei und vielmehr Veranstaltungen wie Fahrradsommer, Fahrradfeste, Pressefahrten und Erlebnisfahrradfahrten im Vordergrund stehen sollten.

Zum Abschluss fasst Tilman Bracher vom Deutschen Institut für Urbanistik die Diskussion zusammen: Der Königsweg sei die Schaffung von Konsens, die Einstellung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und die Sicherung der Finanzierung. Im Einzelnen sei, was die institutionelle Verankerung angehe, kein Lösungsweg gefunden worden, wichtig sei jedoch, dass der ÖPNV mit ins Boot geholt werde. Zu Kooperation gehöre Kommunikation, und diese dürfe sich nicht nur auf die reine Infrastrukturplanung konzentrieren. Runde Tische sollten ohne Presse arbeiten, die Aufgabenübernahme durch die Kommune für das Land müsse ein Einzelfall bleiben, und an die Länder würde die Forderung gehen, die Stellplatzablässe zu öffnen.

Tilman Bracher, Leiter Arbeitsbereich Mobilität und Infrastruktur, Difu