Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Nationaler Radverkehrskongress 2009

7.-8. Mai 2009 in Berlin

Dokumentation

Die Zukunft des Radverkehrs

Kongresseröffnung durch Bundesminister Wolfgang Tiefensee

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

herzlich willkommen zum ersten Nationalen Radverkehrskongress hier in Berlin. Der Radverkehr braucht einen starken Impuls wie diesen und ich hoffe, dass wir auf allen Handlungsebenen das Jahr 2009 zu einem Jahr machen, in dem der Radverkehr den Durchbruch schafft in der öffentlichen Akzeptanz, der finanziellen Unterstützung und der strategischen Neuausrichtung.

Städte und Gemeinden stehen vor vielfältigen Herausforderungen: Das Mobilitätsbedürfnis wächst im Individualverkehr und im Güterverkehr mit all den belastenden Folgeerscheinungen wie Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahr und Staus. Die Verkehrsinfrastruktur verbraucht viel Fläche – ein Problem vor allem für Städte mit ohnehin knappen Flächenressourcen. Insbesondere die Städte haben die große Aufgabe, auf diese Herausforderungen moderne Antworten zu finden.

Wir brauchen eine Renaissance des Fahrrads, den optimalen Einsatz der Verkehrsmittel und ihre intelligente Vernetzung durch integrierte Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepte. Der Bund will dabei Ihr Partner sein. Mit dem 2002 vorgelegten Nationalen Radverkehrsplan hat der Bund Wege aufgezeigt, wie sozial- und umweltverträgliche Mobilität gemeinsam erreicht werden kann. Er leistet seinen mit jährlich rd. 100 Mio. € nicht geringen finanziellen Beitrag zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur, fördert vielfältige Radverkehrsprojekte und unterstützt z.B. mit der Fahrradakademie die Wissensvermittlung für effektive Radverkehrsmaßnahmen der Kommunen.

Pilotprojekte runden den Instrumentenmix des Bundes ab: z.B. das Leihfahrradsystem der DB Rent GmbH in Kooperation mit dem Land Berlin und den Verkehrsunternehmen; 1.250 Fahrräder, die in der ersten halben Stunde für Besitzerinnen und Besitzer eines ÖPNV-Tickets kostenlos benutzt werden können, sollen an 50 Stationen ausgebracht werden. Oder der aktuelle Wettbewerb des Bundesverkehrsministeriums „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“, der die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr zum Gegenstand hat.

Die Neuorganisation des städtischen Verkehrs inklusive des Regionalverkehrs hat besondere Bedeutung: Wie schaffen wir eine günstige Zuordnung und Mischung von Nutzungen, damit möglichst viel Verkehr vermieden oder über kurze Wege abgewickelt wird? Wie können wir Fahrradsysteme unterstützen, so dass das Fahrrad tatsächlich genutzt wird? Wie gestalten wir den öffentlichen Personenverkehr, so dass die Region erreichbar ist? Diese und andere Fragen wollen wir mit unserem Kongress beantworten.

Fahrrad fahren macht Freude, stärkt die Gesundheit und schärft den Blick für die Umwelt. Auch in den nächsten Jahren will der Bund den Radverkehr auf hohem Niveau unterstützen. Lassen Sie uns auf diesem Nationalen Radverkehrskongress die Weichen richtig stellen und einen höheren Gang einlegen.

Hiermit eröffne ich den Kongress und wünsche uns allen viel Erfolg. Vielen Dank.

Impressionen & Stimmungen

Fest im Sattel? Gedanken über Radfahrer und Radverkehr

Oberbürgermeister Dr. Berthold Tillmann (Stadt Münster) und Senatorin Ingeborg Junge-Reyer (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) im Gespräch mit Moderator Ulli Zelle (rbb)

Zelle: *Frau Senatorin, Sie können in Berlin stolz sein auf das Erreichte: 50% mehr Radverkehr als vor zehn Jahren und ein 12%iger Anteil des Fahrrads an allen Wegen. Würden Sie sagen, dass das Fahrrad im Alltag der Berlinerinnen und Berliner angekommen ist?*

Junge-Reyer: Dem kann ich für Berlin grundsätzlich zustimmen. Man kann es zum Beispiel an einem schönen Sommertag auf der Straße Unter den Linden beobachten, wo bis zu 15.000 Radfahrende unterwegs sind. Darauf können wir stolz sein.

Zelle: *Mit über 30% der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ist Münster Spitzenreiter in Deutschland. Ist Münster das Mekka des Fahrrads, die Stadt der radverkehrspolitischen Sehnsucht?*

Tillmann: Widersprechen würde ich einer solchen Aussage natürlich nicht. In der Tat besuchen häufig Delegationen aus aller Welt die Stadt; wir sind ein „Wallfahrtsort" für radverkehrspolitisch Interessierte. Sicher würde ich auch nicht widersprechen, Münster als eine Fahrradhauptstadt zu bezeichnen. Die Stadt stellt aber keine Blaupause für alle anderen Städte in Deutschland dar. Münster ist vielmehr ein gelungenes Beispiel für eine ganz bestimmte Gruppe von Städten und nimmt mit inzwischen nahezu 38% Radverkehrsanteil am Modal Split sicher eine Sonderstellung ein.

In einer Metropole wie Berlin oder einem Agglomerationsraum wäre ein solcher Wert nie zu erreichen. Dort konkurriert das Fahrrad natürlich – positiv – mit dem gesamten Angebot des öffentlichen Verkehrs, insbesondere mit den U- und S-Bahnen.

Nichtsdestotrotz möchte ich alle ähnlich gelagerten Städte ermuntern, getreu dem Motto „Hinter dem Horizont geht es weiter", den Radverkehrsanteil zu steigern. Eine Steigerung ist immer möglich. Dies braucht jedoch vor allem eines: Zeit und einen langen Atem, denn Radverkehrspolitik ist keine Kampagnenpolitik, sondern setzt sich aus vielen Bausteinen zusammen.

Zelle: *Es muss aber auch einen guten Grund dafür geben, dass die Zunahme des Radverkehrsanteils in Berlin so deutlich ist. Auch hier gibt es positive Grundvoraussetzungen bzw. Vorboten einer günstigen weiteren Entwicklung.*

Junge-Reyer: In den letzten zehn Jahren konnten viele wichtige Voraussetzungen geschaffen werden, um mit dem Fahrrad sicher unterwegs zu sein. Dies bezieht sich nicht nur auf einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur, sondern vor allem auch auf einen grundlegenden Verständniswandel. Ohne dieses andere Denken können wir vieles nicht erreichen. Wir müssen den öffentlichen Personennahverkehr, das Fahrrad und den Autoverkehr in ihrer Kombination, aber auch in ihrer Konkurrenz um den begrenzten Straßenraum sehen. Wir müssen dem Fahrrad dabei politischen Vorrang geben, um ihm mehr Raum zu verschaffen. Dies war eine Wende in der Fahrradpolitik in dieser Stadt.

Ein wesentliches Element der Berliner Radverkehrsstrategie ist darüber hinaus, dass es nicht nur um großräumige Hauptrouten, sondern auch um fein-erschließende Nahbereichsrouten im Quartier geht. Bereits direkt von der Haustür an sollen Radfahrende sicher und komfortabel unterwegs sein können. Die Aufgaben sind in Berlin schließlich andere als in Münster: Wir müssen weitere Strecken, 30 bis 40 km, überwinden. Daher müssen wir das Rad und den ÖPNV mehr kombinieren. Diese Aufgabe gehen wir mit Unterstützung der Bundesregierung und der Verkehrsunternehmen ganz konkret an. Hierfür gibt es noch kein Musterbeispiel, aber es braucht ja auch nicht immer ein solches, wenn man etwas neu und anders machen möchte. Ein Blick auf die in den letzten Jahren an den

„Eine Steigerung des Radverkehrsanteils ist immer möglich. Dies braucht jedoch vor allem eines: Zeit und einen langen Atem." (Tillmann)

S-Bahnstationen entstandenen sicheren Abstellmöglichkeiten zeigt, dass es immer selbstverständlicher wird, auf dem Weg zur Schule oder zu Arbeit den Öffentlichen Nahverkehr mit dem Fahrrad zu kombinieren. Meiner Meinung nach ist es genau diese Kombination, die das Fahrradfahren für die Stadt Berlin immer attraktiver gemacht hat.

Tillmann: Münster ist ein regionales Oberzentrum mit starken Pendlerströmen aus einem weiten Umland. Dort ist das Fahrrad keine alleinige Alternative zum Autoverkehr, sondern für Einpendelnde häufig nur in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr relevant, den wir in Münster allerdings nur in Form von Bussen und Regional- bzw. Fernbahnen haben. Diese Kombinationsmöglichkeiten müssen weiter verbessert werden, auch in Münster.

In einer solitären Stadt wie Münster kann es in den Hauptverkehrszeiten dabei allerdings auch zu einem Mengenproblem kommen, was z.B. die Ballung von Fahrrädern an den Bahnhöfen betrifft. Dies ist bei fast einer halben Millionen Fahrräder und 400.000 täglichen Fahrten auch wenig verwunderlich. Und vielleicht noch etwas zum Schmunzeln: Münster liegt in der Kriminalitätsstatistik auf einem unvorstellbaren vorderen Platz. Wenn man aber die Fahrraddiebstähle heraus rechnet, dann ist in der Stadt eher wenig los, was Kriminalität betrifft. Das Fahrrad ist ein konstitutives Merkmal für das Wir-Gefühl der Münsteranerinnen und Münsteraner. Aber man muss es noch einmal sagen, dies ist das Ergebnis mehrerer Jahrzehnte systematischer Fahrradentwicklungspolitik.

Zelle: *Die Innenstadt von Münster ist für den motorisierten Verkehr eher schlechter, für das Fahrrad eher leichter erreichbar. Dies ist in einer Metropole wie Berlin natürlich schwieriger umzusetzen. Was kann Berlin dennoch von Münster lernen?*

Junge-Reyer: Ich denke, wir können von Münster mitnehmen, dass es eine Talsohle im Verhältnis der Verkehrspolitik zum Fahrrad nie gegeben hat. Wir können in Berlin leider nicht auf eine lange Fahrradkultur zurückblicken. Berlin war lange Zeit geprägt vom Ideal der autogerechten Stadt. Dieses Denken hat sich inzwischen allerdings geändert. Es gilt inzwischen nicht nur als außerordentlich souverän bzw. gesellschaftlich anerkannt, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, sondern auch als ein verantwortlicher Beitrag zum Klimaschutz.

„Es gilt inzwischen als souverän, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein." (Junge-Reyer)

Dies ist einer der Faktoren, weshalb das Fahrradfahren mittlerweile so „modern" geworden ist wie in Münster. Allerdings stehen auch heute noch zu viele Fahrräder in den Garagen. Hier brauchen wir mehr Maßnahmen wie z.B. die Einrichtung von Fahrradstraßen oder Umweltspuren auf Hauptverkehrsstraßen, die in der Stadt inzwischen eine hohe Akzeptanz erfahren. Es wird mehr Akzeptanz und Toleranz erzeugt, wenn Autofahrer immer gleichzeitig auch Radfahrer sind und im Straßenraum die wechselseitige Perspektive einnehmen können. Rücksichtnahme und Vorsicht spielen immer eine große Rolle und wir sollten insbesondere die Verkehrssicherheit von Kindern bereits früh thematisieren und üben.

Zelle: *Trotz der langen Radfahrtradition verzeichnet Münster mit einer steigenden Nutzung des Rades auch ansteigende Unfallzahlen.*

Tillmann: Hier gibt es nach wie vor Handlungsbedarf. Wir müssen das Thema Verkehrssicherheit ganzheitlich anpacken. Es geht dabei zum Einen um strukturelle Aspekte wie die Bereinigung von Unfallschwerpunkten und zum Anderen auch um verhaltensbedingte Komponenten. Der Umgang damit ist auch für uns nach wie vor ein Experimentierfeld. Wir haben beispielsweise Ordnungspartnerschaften angeregt und versuchen, dieses Problem partnerschaftlich mit der Polizei und den Verbänden zu lösen. Es handelt sich dabei immer um einen Spagat zwischen Sanktion und Überzeugung.

Zelle: *Dies macht deutlich, dass Sicherheitsprobleme allein mit infrastrukturellen Mitteln nicht zu lösen sind. Bewusstsein und Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden untereinander spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.*

Junge-Reyer: Es ist in diesem Zusammenhang von großer Bedeutung, dass wir Hand in Hand mit den Interessenverbänden bzw. –vertreterinnen und -vertretern zusammenarbeiten, da dies die Multiplikatoren für das gegenseitige Verständnis sind. Zum Beispiel setzt sich in Berlin der ADAC für das Fahrradfahren ein oder es werden Kinderfahrradtrainings angeboten. Dies trägt zur Bewusstseinsbildung bei und ich denke, dass solche Engagements dauerhaft etwas verändern können und zwar nicht nur das Verständnis sondern auch das Verhalten.

Tillmann: Darf ich ausnahmsweise noch einen Appell loswerden in Ergänzung zu dem, was Sie gerade gesagt haben. Ich denke, wenn wir uns über Zukunftsoptionen innerstädtischen Fahrradverkehrs unterhalten, dann geht es um Sicherheitsfragen, Lösungen zum Fahrradparken und Konkurrenz um Flächen. Hier muss frühzeitig auch auf der gesetzlichen Regelungsebene angesetzt werden.

Junge Reyer: Viele der Auseinandersetzungen, die sich im alltäglichen Verkehrsgeschehen zeigen, entstehen durch die Konkurrenz um den (Verkehrs-) Raum, wie zum Beispiel der zugeparkte Radweg. Hier kann die Straßenverkehrsordnung die Probleme sicher nicht alleine lösen, sondern es muss eine gegenseitige Akzeptanz erzeugt werden.

Zelle: *Wäre dann der Idealfall im neuen Konzept des „shared space", des geteilten Raums für alle, zu sehen oder muss das gleichberechtigte Nebeneinander ein Traum bleiben?*

Junge Reyer: In der Praxis wird gelegentlich die Auffassung verfolgt, alles durch einen Umbau des Straßenraums ohne Zonierungen, Schilder oder Ähnliches lösen zu können. Wir könnten uns in Berlin eher am Modell der schweizerischen Begegnungszonen orientieren. Dort geht es nicht darum, den Straßenraum zwingend umzubauen, sondern Geschwindigkeiten einzuhalten und den Verkehrsteilnehmern deutlich zumachen, dass sie nicht allein im Raum unterwegs sind. Die Voraussetzungen für die gemeinsame sichere Nutzung des Raums, wie zum Beispiel eigene Gehwege, bleiben jedoch weitgehend erhalten. Wir führen derzeit mit den Berliner Bezirken eine rege Diskussion, wobei die Bezirke selbst Vorschläge machen, an welchen Stellen beispielsweise Begegnungszonen denkbar wären. Ich denke, dort können wir mit wenig Aufwand ganz praktisch etwas bewegen.

Tillmann: Radverkehrspolitik ist immer ein Ausbalancieren der Interessen der Verkehrsteilnehmenden untereinander und sie ist Integrationspolitik. Radverkehrsförderung muss aus Überzeugung verfolgt werden. Es gilt, die lokalen Akteurinnen und Akteure in Netzwerken zusammenzubringen und Radverkehrspolitik nie isoliert von anderen Belangen der Stadtentwicklung zu betrachten, denn erfolgreiche Radverkehrspolitik ist immer auch Stadtentwicklungspolitik.

„Erfolgreiche Radverkehrspolitik ist immer auch Stadtentwicklungspolitik." (Tillmann)

Zelle: *Gibt es etwas, das Münster von Berlin in das Mekka des Radverkehrs mitnehmen kann?*

Tillmann: Ich habe große Bewunderung dafür, wie es die Metropolen geschafft haben, die Radnutzung in den letzten Jahren zu steigern. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der schwierigen Randbedingungen, wie den hohen Verkehrsbelastungen. Für Münster könnte im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Tourismus auch ein Fahrradmietsystem interessant sein, wie es heute in Berlin vorgestellt worden ist. Optimierungsbedarf gibt es auch bei den Kombinationsmöglichkeiten zwischen Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr.

Zelle: *Die Gegenfrage: von Münster lernen heißt siegen lernen?*

Junge-Reyer: Was ich mitnehme und in unserem Gespräch gespürt habe, ist die grundsätzliche Akzeptanz, die Kultur des Fahrradfahrens, die Münster schon seit Jahrzehnten prägt. Wir haben in Berlin gerade erst damit begonnen, aber man spürt sie auch bei uns bereits.

Zelle: *Das Fahrrad ermöglicht individuelle Mobilität, es hat ein Image, das heute weitaus besser als früher ist, es schont unsere Umwelt und verbindet Nützliches mit Gesundheitsprävention. Ich bedanke mich ganz herzlich für das Gespräch.*

Programm Nationaler Radverkehrskongress 2009 in Berlin

Donnerstag, 7. Mai 2009

10.00–11.00 Uhr	Teilnehmerregistrierung	
11.00–12.30 Uhr **Plenum 1** Moderation: Ulli Zelle, rbb	Begrüßung/Eröffnung durch Bundesminister Wolfgang Tiefensee: Von der Leipzig Charta zur integrierten Radverkeh Öffentlicher Fahrradverkehr, integriert in die Mobilitätskette des ÖPNV (Präsentation mit DB Rent GmbH) Mattia Pellegrini, Mitglied des Kabinetts des EU Verkehrskommissars Antonio Tajani: Radverkehr in der Stadt – eine n Oberbürgermeister Dr. Berthold Tillmann (Münster) und Senatorin Ingeborg Junge-Reyer (Berlin): Fest im Sattel? Ged	
12.30–14.00 Uhr	Mittagspause	
14.00–17.30 Uhr Foren – 1. Session (a)	**F 1a Vom Nachbarn lernen** Metropolitane Fahrradstrategien	**F 2a Konkurrenten oder Dream-Team?** Öffentlicher Radverkehr und ÖPNV
Beitrag 1	Bicycle-city Copenhagen – Success story of an integrated cycling strategy Niels Torslov, Stadt Kopenhagen	Öffentliche Leihfahrräder in Europa – ein Dr. Hildegard Matthies, Choice
Beitrag 2	Public bikes in Barcelona: key of the Cycling Masterplan Carles Romero, Stadt Barcelona	The „Vélib" as part of the transportation st Hubert Peigné, Radverkehrskoordinator F
Beitrag 3	The London Cycling Experience Charles Snead, Transport for London	Öffentliche Verleihsysteme als Bestandteil ÖPNV? Prof. Dr. Andreas Knie, DB Rent GmbH
15.30–16.00 Uhr	Kaffeepause	
Beitrag 4	Die Berliner Radverkehrsstrategie Dr. Friedemann Kunst, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin	Fahrrad und S-Bahn — eine ideale Kombin Annekatrin Westphal, S-Bahn Berlin
Beitrag 5	The EU Green Paper and non-motorized modes" Marcel Rommerts, EU-Generaldirektion Energie und Verkehr	Intermodale Verkehrsportale – von Velola Dr. Jürg Tschopp, Verkehrs-Club der Schwe
Diskussion	Moderation: Dr. Ulrike Reutter, Institut für Landes- und Stadtentwicklungs-forschung	Moderation: Bernhard E. Nickel, Verband Deutscher Ve
18.00–21.00 Uhr	**Abendveranstaltung:** **Parlamentarischer Staatssekretär Ulrich Kasparick in einer Diskussionsrunde mit Verkehrspolitikern des Deutschen** **Teilnehmer der Diskussionsrunde sind:** **Herr Uwe Beckmeyer, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag** **Herr Patrick Döring, MdB, Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, FDP** **Herr Dr. Anton Hofreiter, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bu** **Herr Ulrich Kasparick, Parlamentarischer Staatsekretär des BMVBS** **Frau Astrid Klug, Parlamentarische Staatssekretärin des BMU** **Frau Dorothée Menzner, MdB, Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag** **Herr Gero Storjohann, MdB, Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, CDU/CSU** **„Get together" aller Konferenzteilnehmer mit Umtrunk und Buffet**	

Freitag, 8. Mai 2009

09.00–11.00 Uhr Foren – 2. Session (b)	**F 1b In Bewegung bleiben** Gesundheitsförderung durch Radfahren im Alltag	**F 2b Neue Marktpotenziale** Kooperation von Touristikern, ÖPNV und
Beitrag 1	Slowup – die autofreien Erlebnistage in der Schweiz Daniel Leupi, slow-up	Die Grundlagenuntersuchung „Fahrradto Deutschland 2009" Ulf Keutmann, Deutscher Tourismusverba
Beitrag 2	Mit dem Fahrrad zur Arbeit – Daten, Fakten, Hintergründe Armin Falkenhein, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen – Lösungen am Beispiel Ruhrtalradweg Uli Beele, Nahverkehr Westfalen-Lippe
Beitrag 3	Das Programm Soziale Stadt – Bewegungsräume im Quartier Silke Andresen, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Berlin steigt um! Fahrrad-Imagekampagn Fußball-WM 2006 Ulrike Saade, velo:konzept
Diskussion	Moderation: Reinhard Mann, Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung	Moderation: Dr. Achim Schmidt, Deutsche Sporthochsc
11.00–11.30 Uhr	Kaffeepause	
11.30–13.00 Uhr **Plenum 2** Moderation: Michael Adler, fairkehr	Siegerehrung „best-for-bike" Preisverleihung „Fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2009" durch Parlamentarischen Staatssekretär Ulrich Statement Wettbewerbssieger Preisverleihung „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit des Jahres 2009" Prof. Dr. Klaus Töpfer durch Albert Herresthal, Statement Prof. Dr. Klaus Töpfer Verabschiedung durch Parlamentarischen Staatssekretär Ulrich Kasparick	
13.00–14.00 Uhr	Mittagspause, Abreise	

rspolitik

eue Aufgabe für Europa
anken über Radfahrer und Radverkehr

	F 3a	**Straßen für alle?** Attraktive und verkehrssichere Straßenräume	F 4a	**Die Entdeckung der Nähe** Beitrag des Radverkehrs zur integrierten Stadtentwicklung und zum Klimaschutz
Überblick		Die StVO-Novelle – Neuerungen für den Radverkehr Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr		Mobilität in Deutschland (MID) 2008: Aktuelle Ergebnisse zur Fahrradnutzung Robert Follmer, Institut für angewandte Sozialwissenschaft
rategy of Paris rankreich		Die Empfehlungen für den Radverkehr 2009 (ERA 09) Peter Gwiasda, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen		Bike & Business – Frankfurt/Rhein-Main kommt in die Gänge Joachim Hochstein, Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main
l des traditionellen		Straßenraumgestaltung – Nutzungsqualität für alle Juliane Krause, plan&rat		Alltagsrouten im Nahbereich – das Beispiel Berlin-Pankow Christian Spath, Spath & Nagel/Jens-Holger Kirchner, Bezirksstadtrat
nation		Kosten-Nutzen-Analysen für die Fahrradinfrastruktur Dr. Christoph Walther, Planung Transport Verkehr		Klima:aktiv mobil – Aktionsprogramm für eine klimaverträgliche Mobilität Robert Thaler, Lebensministerium Österreich
nd zu Schweiz-mobil eiz		Qualität von Radverkehrsanlagen messen – die Fietsbalans Frank Borgman, Fietsersbond		Stadtentwicklungspolitik und Mobilität Dr. Oliver Weigel, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
erkehrsunternehmen		Moderation: Uni.-Prof. Dr. Christian Holz-Rau, Technische Universität Dortmund		Moderation: Dr. Ulrich Hatzfeld, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundestages

ndestag

Fahrrad	F 3b	**Straßen für alle?** Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit	F 4b	**Fahrradparken** Fahrradparken und Radverkehrsförderung – untrennbar?
urismus in nd		Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland Theo Jansen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg		Kennziffern zum Fahrradparken – Aussagen in den Regelwerken und in der Praxis Wolfgang Bohle, Planungsgemeinschaft Verkehr
- Probleme und		It's cool to bike to school – Radfahren für Schüler attraktiv und sicher machen Thomas Schuh, Stadt Bünde		Fahrradparken in Utrecht: Die städtische Politik und Praxis Marlies van Lijden, Stadt Utrecht
e zur		Die Sicht der Verkehrsrichter Prof. Friedrich Dencker, Universität Münster (angefragt)		Fahrradparken in Berlin Thomas Nagel, Spath & Nagel
chule Köln		Moderation: Kurt Bodewig, MdB, Präsident der Deutschen Verkehrswacht		Moderation: Oliver Mietzsch, Deutscher Städtetag

Kasparick

Verbund Selbstverwalteter Fahrradbetriebe (VSF)

Vom Nachbarn lernen

Metropolitane Fahrradstrategien - Forum 1a
Moderation: Ulrike Reutter (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung)

Die Berliner Radverkehrsstrategie

Dr. Friedemann Kunst, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Seit Verabschiedung der Radverkehrsstrategie durch den Berliner Senat im November 2004 sind wichtige Maßnahmen gut vorangekommen: Zu nennen sind vor allem die Verdichtung des Radverkehrsnetzes in der Innenstadt, der Ausbau des gesamtstädtischen Radroutennetzes, die Verbesserung der Radverkehrsinformation und die Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV. Das Fahrrad konnte als Alltagsverkehrsmittel deutlich gestärkt werden, auch wenn es bei einem Modal Split Anteil von mittlerweile 12% noch erhebliche Potenziale nach oben gibt. Ein wichtiges Element der Strategie ist der sog. „FahrRat", der sich aus Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen mit dem Radverkehr befassten Landes- und Bezirksressorts, der Umwelt- und Verkehrsverbände, der Verkehrsunternehmen, externen Expertinnen und Experten, des Fahrradgewerbes sowie dem Fahrradbeauftragten des Senats zusammensetzt. Das Gremium trifft sich jährlich, um den Stand der Umsetzung zu beraten, sich gegenseitig zu verpflichten und ggf. Nachsteuerungsbedarf festzustellen.

Bei der vorgesehenen Fortschreibung der Radverkehrsstrategie werden Aktivitäten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Akzeptanz von Verkehrsregeln und größerer Rücksichtnahme eine zentrale Aufgabe sein, neben Konzepten und Maßnahmen, um die eingetretenen Kapazitätsengpässe bei Radverkehrsanlagen, beim Fahrradparken und der Mitnahme im ÖPNV zu überwinden. Zudem erscheint eine stärkere Verbindung mit den Aufgaben und Aspekten des Fußgängerverkehrs notwendig.

www.stadtentwicklung.berlin.de

Fahrradstadt Kopenhagen

Niels Torslov, Stadt Kopenhagen

In über 100-jähriger Tradition hat sich in Kopenhagen eine deutlich ausgeprägte Fahrradkultur entwickeln können. Insbesondere in den letzten Jahrzehnten ist der Anteil der Radfahrenden stark gestiegen, so dass heute z.B. 36% der Fahrten zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad erfolgen – ein Wert, der seinesgleichen sucht und ohne Zweifel zur hohen Lebensqualität in der Stadt beiträgt. Es ist ein erklärtes Ziel von Politik und Stadtverwaltung, lebendige öffentliche Räume zu schaffen, in denen die Nahmobilität eine wichtige Rolle spielt. Die neuen Strategien „Ecometropolis" und „Metropolis for People" haben in dieser Hinsicht klar definierte Vorstellungen in einem mittelfristigen Zeithorizont. Bei jeder Planungsentscheidung sind diese Ziele zu berücksichtigen.

Doch auch wenn bereits viel erreicht worden ist, gibt es noch genug zu tun. Auch Kopenhagen braucht weitere Investitionen in die Fahrradinfrastruktur wie z.B. neue Radrouten, Fahrradwege oder Abstellmöglichkeiten – und die Forderung nach weiteren Verbesserungen hat eine starke Lobby in der dänischen Hauptstadt. Die kritische Masse an Radfahrenden ist definitv erreicht und fordert Verbesserungen ein, die die ganze Stadt zum Positiven verändern.

www.bycyklen.dk

Öffentliche Fahrräder in Barcelona

Carles Romero, Stadt Barcelona

Das Kernelement des Masterplans zur Förderung des Radverkehrs in Barcelona stellt mit „bicing" ein öffentliches Fahrradverleihsystem dar. Ziel ist es, durch eine automatisierte Vermietung von Fahrrädern, auf kurzen Distanzen eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV zu schaffen. Das Angebot startete im Jahr 2007 und ist heute mit 6.000 Fahrrädern für nahezu 190.000 Kundinnen

und Kunden ein bewährtes Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit. Im Gegensatz zu zahlreichen Systemen in anderen Städten wird die Hauptfinanzierung nicht durch private Betreiberinnen und Betreiber aufgebracht, sondern speist sich aus Überschüssen der Parkraumbewirtschaftung. Interessant zu beobachten ist, dass im Vergleich zu den Jahren vor Einführung von „bicing“, der Großteil der Nutzenden älter als 30 Jahre ist. Die Fahrradnutzung ist also nicht mehr nur eine Randerscheinung bei umweltbewussten Auszubildenden und Jugendlichen, sondern breit über Alters- und Berufsgruppen verteilt. Der Erfolg ist insbesondere vor dem Hintergrund zu sehen, dass die katalanische Hauptstadt mit einem Modal Split Anteil von 1-2% traditionell alles andere als eine Fahrradhochburg ist.

Trotz der Erfolge wird die Herausforderung für die Zukunft jedoch vor allem darin liegen, wie das heute zu beobachtende Ungleichgewicht in der Auslastung der verschiedenen Stationen optimiert werden kann. Das schwierige topographische Terrain in den nördlichen Stadtteilen wirkt sich hier bislang hinderlich aus.

http://spicycles.velo.info

The London Cycling Experience

Charles Snead, Transport for London

Radfahrende waren in London in der Vergangenheit eine wenig beachtete Randerscheinung. Seit einigen Jahren zeigt der Trend jedoch in eine andere Richtung: Der Anteil am Modal Split ist zwar mit ca. 2% immer noch sehr gering, doch werden heute über 90% mehr Fahrten mit dem Fahrrad unternommen als noch zu Beginn des Jahrtausends. Im Rahmen des London Cycling Action Plans wurden u.a. bislang 10.000 Abstellplätze an Schulen und 550km Radwege eingerichtet. Ein wichtiger Baustein des Handlungsprogramms liegt darüber hinaus darin, Radfahrtrainings anzubieten, um stärker für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Vor allem Kinder und Jugendliche sollen dadurch als (Alltags-) Radfahrende von morgen motiviert werden. Ziel ist es, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis zum Jahr 2025 auf etwa 5% zu steigern. Potenzial wird dabei vor allem in Verlagerungseffekten bei Kurzstrecken im Quartier gesehen. Weitere Potenziale liegen im Innenstadtverkehr sowie bei Pendlern aus dem Umland. In der Londoner Innenstadt soll z.B. im Jahr 2010 ähnlich wie in Paris ein umfassendes Fahrradverleihsystem eingerichtet werden. Ergänzend soll das Konzept der „Cycle Highways“, der Fahrradautobahnen, vor allem für Pendelnde attraktive, sichere und schnelle Verbindungen in die City herstellen.

Nach wie vor bleibt viel zu tun. Neben der Londoner Innenstadt stellen insbesondere die Außenbezirke wichtige Handlungsbereiche mit großem Potenzial dar. Die stärkere Kfz-Orientierung und die geringeren Bebauungsdichten sind die großen Herausforderungen, denen sich die Londoner Radverkehrsförderung in Zukunft verstärkt stellen wird.

www.tfl.gov.uk

Diskussionsergebnis

Die Bedeutung „harter“ und „weicher“ Aspekte bzw. Maßnahmen in der Radverkehrsförderung muss stets integriert betrachtet werden. Eine höhere Fahrradnutzung, begünstigt durch

ein positives Fahrradklima und Verbesserungen in der Infrastruktur, kann z.B. dazu beitragen, dass die Verkehrssicherheit steigt - getreu dem Motto: „more cycling is safer cycling“ (Charles Snead). Das Thema Verkehrssicherheit spielt jedoch nach wie vor eine große Rolle und nicht immer führen höhere Radverkehrsanteile zu einem relativen Rückgang der Unfälle. Neben infrastrukturellen Optimierungen muss vor allem die gegenseitige Wahrnehmung und Rücksichtnahme im Straßenverkehr gesteigert werden. Hier ist häufig noch Pionierarbeit zu leisten, was auch für die Diskussion um die „richtige“ bzw. sichere Geschwindigkeit in der Stadt gilt.

Ein wesentliches Element jeder Radverkehrsstrategie, darin sind sich die Beteiligten einig, sind die Faktoren Kooperation und Kommunikation. Ohne ein Zusammenbringen der Akteurinnen und Akteure können wirksame und vor allem dauerhafte Veränderungen kaum bewirkt werden. Vertrauen und Zeit sind dabei zwei wichtige Komponenten, die sich die Partnerinnen und Partner gegenseitig zugestehen müssen.

Konkurrenten oder Dream-Team

Öffentlicher Radverkehr und ÖPNV - Forum 2a
Moderation: Bernhard E. Nickel (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen)

Öffentliche Fahrräder in Europa – ein Überblick

Dr. Hildegard Matthies, Choice GmbH/ Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Der Begriff „Öffentliche Fahrräder“ ist in Mode gekommen. Versteht man darunter öffentliche und an mehreren Stationen zugängliche sowie kurzfristig ausleihbare Fahrradangebote, konnte diesbezüglich vor allem im Jahr 2007 in wichtigen europäischen Großstädten ein regelrechter Boom verbucht werden. Heute verfügen ca. 100 Städte in Europa über ein Leihfahrradsystem. Auch in Deutschland, wo mit call a bike und nextbike zwei große überregionale Anbieter den Markt bislang prägen, werden Fahrradverleihsysteme immer populärer. Doch wird dieser Trend anhalten, nachdem erste Erfahrungen zu den zusätzlichen Kosten des Betriebs anfänglichen Euphorien erst einmal einen Dämpfer versetzt haben? Es zeichnet sich ab, dass vor allem kleinere lokale Systeme den Kostenrahmen überschaubarer halten. Zusätzlich ist die Identifikation der Bevölkerung mit „ihren“ Fahrrädern tendenziell größer.

Ein völlig kostendeckendes Leihsystem ist jedoch noch in weiter Ferne. Um Hilfestellungen zu geben und gute Beispiele zu verbreiten, werden in dem von der Europäischen Union geförderten Projekt OBIS – Optimising Bike Sharing in European Cities – mithilfe von 15 Partnerinnen und Partnern in neun Ländern verschiedene Systeme analysiert und ein Bike-Sharing Handbuch erarbeitet.

Es bleibt festzuhalten, dass die bestehenden Verleihsysteme sicher noch Schwächen haben, doch auf breiter Front dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern. Die Präsenz des Fahrrades in der Stadt wird gestärkt, die Mobilitätsoptionen für die Bevölkerung steigen und es besteht Potenzial zur Verringerung des MIV-Anteils am Modal Split. Dabei sollten Verleihsysteme jedoch nicht als alleiniges Allheilmittel betrachtet, sondern stets als sinnvolle Ergänzung zu weiteren Instrumenten der Radverkehrsförderung gesehen werden, um ihre Wirkung voll entfalten zu können.

www.obisproject.com

Das „vélib“ als Teil der Pariser Mobilitätsstrategie

Hubert Peigné, Radverkehrskoordinator Frankreich

War das Fahrrad in Frankreich noch in den 90er Jahren ein weitgehend ausgeblendetes Verkehrsmittel, ist seit der Jahrtausendwende ein gewisser Umschwung zu beobachten. Insbesondere die Hauptstadt Paris erweist sich dabei als eine Art Vorreiter. Einer der Auslöser kann in den großen Streiks der öffentlichen Verkehrsmittel Mitte der 90er Jahre gesehen werden, durch die das Fahrrad erstmals auch als Alltagsverkehrsmittel in den Blickpunkt rückte. Gleichzeitig trug eine aktive und integrierte Radverkehrspolitik der Stadtregierung zu einer deutlichen Verbesserung der infrastrukturellen und fahrradklimatischen Bedingungen bei, die bis heute unvermindert anhalten.

Einen großen Anteil am Erfolg des Fahrrads in Paris hat dabei ohne Zweifel die Einführung des Fahrradmietsystems „vélib“ seit dem Jahr 2007. Heute können an über 1.400 Stationen, die in regelmäßigen Abständen von etwa 200-300m voneinander angeordnet sind, mehr als 20.000 Fahrräder flexibel ausgeliehen werden. Betreiber ist ein privater Werbeaufsteller und die Kosten liegen mit 29 Euro pro Jahr im Abo ausgesprochen niedrig. Der Erfolg spricht für sich: „vélib“ ist heute für mehr als 1/3 aller Fahrradbewegungen in Paris verantwortlich! Die Kehrseite der Medaille sind hohe Kosten durch Vandalismus und Diebstähle und auch die Unfallstatistik ist eher ungünstig. Hier muss neben infrastrukturellen Maßnahmen nicht zuletzt die öffentliche Wahrnehmung des Fahrrads als gleichberechtigtem Verkehrsteilnehmer auf den Straßen der Hauptstadt verbessert werden.

„Vélib“ wird auch weiterhin wachsen und den Fuhrpark durch robustere Räder erweitern. Bis zum Jahr 2010 werden weitere 30 umliegende Städte und Gemeinden das System einführen.

Bei allem Erfolg bleibt jedoch festzuhalten, dass ein Fahrradmietsystem wie „vélib“ die Radverkehrsförderung nicht einfach ersetzen kann, sondern stets als Teil einer integrierten Politik betrachtet werden muss. Und auch bei dem System selbst gibt es sicherlich noch Optimierungspotenzial, so dass in den nächsten Jahren wohl spannende Entwicklungen erwartet werden können.

www.velib.paris.fr

Fahrrad und S-Bahn – eine ideale Kombination

Annekatrin Westphal, S-Bahn Berlin

Die S-Bahn ist seit 1924 ein Rückgrat der Berliner Mobilität. Als Dienstleistungsunternehmen muss sich die S-Bahn dabei den Wünschen aller Kundinnen und Kunden stellen, was pro Tag etwa 1,3 Millionen Menschen ausmacht. Das bezieht solche mit Fahrrad explizit mit ein. Nur eine umfassende Strategie kann hier eine erfolgreiche Weiterentwicklung und Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel Rad und S-Bahn ermöglichen. Es gilt, die drei Elemente Fahrradmitnahme im Zug, das Bike&Ride-System und das Mietfahrrad „call a bike“ noch stärker miteinander zu verzahnen.

Für die Fahrradtminahme im Zug müssen die Fahrzeuge und der Zugang zu diesen auch auf radfahrende Fahrgäste ausgerichtet sein, ohne andere Nutzerinnen und Nutzer zu behindern. Nicht zuletzt mithilfe von Umbauten in den Fahrzeugen und einer Kooperation mit dem ADFC konnte bis heute die Mitnahme von ca. 60.000 Fahrrädern pro Tag erreicht werden. Im Rahmen des Bike&Ride Angebots sind an nahezu allen Stationen sichere und komfortable Abstellanlagen entstanden. Es handelt sich dabei um eine win-win Situation, da einerseits der Aktionsradius des einzelnen Radfahrenden und gleichzeitig der Einzugsbereich der Haltestelle erhöht werden kann.

Die Verknüpfung von Rad und Bahn bietet den größten Hebel für eine positive Marktbearbeitung in den kommenden Jahren. Die Interessen radfahrender Fahrgäste werden bei der Umfeldplanung von Bahnhöfen jedoch oft genug „vergessen“. Hier muss angesetzt und das Angebot weiter erhöht werden. Das dritte Element der S-Bahn Strategie wird durch das Mietfahrradsystem der DB AG „Call a Bike“ gebildet. 1.650 Räder, die flexible intermodale Wegeketten ermöglichen, gibt es bereits in Berlin. Das große Ziel bleibt die Integration von Mietfahrradtarifen in den Berlin-Brandenburger ÖPNV-Tarif.

www.s-bahn-berlin.de

Vom Veloland zu SchweizMobil

Dr. Jürg Tschopp, Verkehrs-Club der Schweiz

Anfang der 1990er Jahre wurde die Idee eines Netzes von touristischen Fahrradrouten in der Schweiz entwickelt. Bereits 1998 konnten mehrere Routen eröffnet werden, die alle 26 Kantone der Eidgenossenschaft miteinander verbinden. Neun einheitlich ausgeschilderte Routen bilden das Grundgerüst von „Veloland Schweiz“, die das Land vom Bodensee zum Genfersee sowie von Basel im Norden bis nach Chiasso im Süden durchziehen. Zwischen 2004 und 2008 wurde das Veloland unter der Dachmarke „SchweizMobil“ mit den Angeboten Mountainbikeland, Wanderland, Skatingland und Kanuland ergänzt. Veloland selbst wurde um 50 regionale Routen erweitert. Damit verfügt die Schweiz seit 2008 über eine einheitlich strukturierte, beschilderte und mit den notwendigen Dienstleistungen verknüpfte Langsamverkehrsinfrastruktur mit einer Gesamtlänge von 20.000 km.

„SchweizMobil“ verknüpft mehr als 2.500 Leistungsträger zu diesem international einmaligen Angebot für Freizeit, Tourismus und Alltag. Die Rou-

ten von „SchweizMobil“ sind eng mit den öffentlichen Verkehrsmitteln verknüpft. Ein integraler Taktfahrplan sowie ein dichtes Netz von 5.000 km Eisenbahnlinien, 15.000 km Busverbindungen und 745 km Schifffahrt sorgen für Aufstiegshilfen, Abkürzungen und Umgehungen von autobelasteten Streckenabschnitten. Für „SchweizMobil“ wurden die Möglichkeiten beim Fahrradtransport mit den öffentlichen Verkehrsmitteln markant verbessert. Alle Kategorien von Bahnen (Tram, Bergbahn, Regionalzüge, Intercity) befördern Zweiräder in Selbstverladung oder als Gepäckgut. Außerdem

befördern die meisten Busse Fahrräder in Anhängern oder an Haken am Busheck. Wer das eigene Fahrrad nicht ins Veloland Schweiz mitbringt, dem stehen an über 100 Standorten rund 3.500 Fahrräder zur Ausleihe bereit. Für den Velotransport wurden die Fahrscheine vereinfacht (Tagespauschale) und mit einem Jahrespass zu ca. 120 Euro wird einerseits beim Fahrradverleih Rabatt gewährt und anderseits kann das Velo ein Jahr lang unbeschränkt mit Bahn und Postbus transportiert werden.

www.schweizmobil.ch

Öffentliche Verleihsysteme als Bestandteil des traditionellen ÖPNV?

Prof. Dr. Andreas Knie,
DB Rent GmbH

„Call a Bike," das öffentliche Fahrradverleihsystem der Deutschen Bahn AG, stellt einen Baustein für die Anschlussmobilität in der individuellen Reisekette von Tür zu Tür dar. „Call a Bike" verbessert die Mobilität im Nahbereich durch Geschwindigkeitsvorteile gegenüber dem Fußweg und Preisvorteilen gegenüber der Taxifahrt. Es ist flexibler als das Auto, kombinierbar mit dem ÖPNV, one-way fähig und umweltfreundlich.

Praktisch werden zwei „Call a Bike"-Systeme angeboten. Während bei „Call a Bike" „fix" die CallBikes an festen Stationen entliehen und zurückgegeben werden, sind die Kundinnen und Kunden bei „Call a Bike" „flex" räumlich weitgehend ungebunden, sie stellen die Fahrräder im Innenstadtraum einfach an großen Kreuzungen ab. Befragungen zur Kundenzufriedenheit zeigen, dass bei den Nutzenden von „Call a Bike" eine hohe Zufriedenheit besteht. So konnte in den vergangenen vier Jahren die Zahl der Kundinnen und Kunden um etwa 60.000 erhöht und die Zahl der Fahrten um über 50 % gesteigert werden.

Für die zukünftige Entwicklung ist die weitere Integration von „Call a Bike" in den Öffentlichen Verkehr (ÖV) vorgesehen. Damit soll dessen Angebot attraktiver und der Radverkehr gestärkt werden. Für die Umsetzung dieses Ziels spielt der Wettbewerb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme - Neue Mobilität in Städten" eine wichtige Rolle.

Die Verbesserung der infrastrukturellen Verknüpfung, die tarifliche und organisatorische Integration der Leihfahrräder in das ÖV-Angebot und ein gemeinsames Marketing sind die Vorhaben, mit denen mittelfristig eine Änderung des Mobilitätsverhaltens und die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden sollen. Damit können auch Neukundinnen und -kunden für den ÖV gewonnen werden.

www.nrvp.de

Diskussionsergebnis

Wirksame Fahrradverleihsysteme sollten mit geringen Kosten für die Nutzenden verbunden sein. Jenseits der derzeitigen Werbefinanzierung sind derartige Systeme jedoch nicht kostendeckend zu betreiben und bedürfen neben dem Infrastrukturaufwand für die Stationen auch im Betrieb einer Kofinanzierung. Damit stehen die öffentlichen Fahrräder im Wettbewerb mit anderen wirkungsvollen Programmen der Radverkehrsförderung, v.a. in kleineren Städten. Deutlich wurde auch die Notwendigkeit, durch Koordination der Beteiligten die geeigneten

Standorte bereit stellen zu können. Die Flächenverfügbarkeit an belebten Orten bleibt ein dominantes Umsetzungshemmnis. Auf die zunehmende Kombination von Fahrrad und Bahn, insbesondere beim Bike&Ride, sind die großen Bahnhöfe flächenmäßig nicht vorbereitet.

Die abgestellten Fahrräder an den Berliner S-Bahnstationen während des BVG-Streiks im Winter 2008, aber auch die aktuellen großen Investitionsprogramme für die niederländischen Bahnhöfe zum Fahrradparken, zeigen die Größenordnungen auf, mit denen mittelfristig auch in Deutschland gerechnet werden sollte.

Innovationen an der Schnittstelle zwischen Fahrrad und ÖPNV

Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstandsmitglied Deutsche Bahn AG
Dr. Rolf Lübke, Geschäftsführer DB Rent GmbH

Das erklärte Ziel der Deutschen Bahn AG ist es, nicht nur als klassischer Bahnbetreiber, sondern als integrierter Mobilitätsmanager aufzutreten. Dabei wird die gesamte Reisekette von Haustür zu Haustür betrachtet. Es gilt, bestmöglich auf individuelle Kundenwünsche zu reagieren, was angesichts der enormen Zahl von 7,2 Mio. beförderten Personen am Tag stets aufs Neue eine Herausforderung darstellt.

Radfahrerinnen und Radfahrer mit ihren spezifischen Bedürfnissen sind für die Deutsche Bahn AG eine wichtige Zielgruppe. Ein grundlegendes Angebot stellt dabei die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen dar. Im Nah- und Regionalverkehr ist dieses Angebot zum großen Teil verwirklicht und auch im Fernverkehr arbeitet die Bahn an einer steten Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten. Bereits heute kann an 95% der Fernverkehrshalte die Fahrradmitnahme angeboten werden und die neue Generation der Fernverkehrszüge „ICX“ wird mit Mehrzweckabteilen zur Fahrradmitnahme ausgestattet sein. Für Kundinnen und Kunden, die sich während der Reise mit der Bahn nicht um den Transport ihrer Fahrräder kümmern möchten oder können, gibt es neben dem Kuriergepäckservice das Fahrradmietsystem „Call a Bike“ als weiteres attraktives Angebot.

Deutschlandweit sind bereits über 6.000 solcher Mietfahrräder im Einsatz, die einfach und flexibel an jeder Straßenkreuzung angemietet und abgestellt werden können. Etwas neuer sind feste, über die Stadt verteilte Stationen, an denen Fahrräder ausgeliehen und zurückgegeben werden können. An allen 100 ICE-Bahnhöfen sollen in Zukunft derartige Verleihstationen eingerichtet werden, um die Anschlussmobilität der Kundinnen und Kunden auch vor Ort zu sichern.

Eine Weiterentwicklung dieses Systems wird derzeit im Rahmen eines Pilotprojekts in Berlin realisiert. Bei der neuen Generation der Bahn-Fahrräder erfolgt die Ausleihe durch ein einfach zu bedienendes Kartensystem. Dank einer Funkübertragung wird es darüber hinaus ermöglicht, das Fahrrad in einem Radius von 50-70 Meter um eines der zahlreichen Verleihterminals herum abzustellen und auf diese Weise unnötige Wegestrecken zu vermeiden. Wichtig bei allen Überlegungen ist es, nicht nur die Touristenorte und Bürostädte abzudecken, sondern gerade auch die Wohnquartiere mit einzubeziehen. Das Fahrrad muss zur Sicherung der Anschlussmobilität schließlich auch dorthin, wo die Kundinnen und Kunden wohnen.

Das mittel- bis langfristige Ziel muss sein, solche Angebote noch stärker in die Mobilitätskette des öffentlichen Verkehrs zu integrieren. Wünschenswert wäre dabei die Möglichkeit, mit den Zeitkarten bzw. Fahrscheinen des ÖPNV und des Fernverkehrs nicht nur Bus und Bahn, sondern gleichzeitig auch das Mietfahrrad benutzen zu können. 50% aller „Call a Bike“-Kundinnen und Kunden sind bereits heute in Besitz einer Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr. Dieses Potenzial sollte genutzt werden, um nicht nur das System Bahn, sondern auch das System Fahrrad bestmöglich auszunutzen.

Aus dem klassischen Bahnbetreiber ist ein integrierter Mobilitätsmanager geworden

Straßen für alle?

Attraktive und verkehrssichere Straßenräume - Forum 3a
Moderation: Univ.- Prof. Christian Holz-Rau (Technische Universität Dortmund)

Die StVO-Novelle – Neuerungen für den Radverkehr

Dankmar Alrutz, Planungsgemeinschaft Verkehr

Die bereits seit mehreren Jahren in der Diskussion befindlichen Änderungen der Straßenverkehrsordnung zum Radverkehr wurden am 3. April 2009 im Rahmen der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften im Bundesrat beschlossen. Die Verordnung wird am 1. September 2009 in Kraft treten.

Damit werden 12 Jahre nach der sogenannten Fahrradnovelle von 1997 die Möglichkeiten, den Radverkehr zu fördern und zu sichern, weiter verbessert. Laut Einführung zur 46. Verordnung soll es Ziel sein, die Radverkehrsvorschriften zu straffen und zu vereinfachen. Darüber hinaus werden den zuständigen Behörden mehr Handlungsspielräume und eine größere Flexibilität für ihre Entscheidungen eingeräumt. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen werden auf das Maß zurückgeführt, bei dem die Anordnung aus Verkehrssicherheitsgründen tatsächlich geboten ist. Außerdem heißt es, dass Einsatzkriterien für die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr vereinfacht und die Verhaltensregeln in Fahrradstraßen „radverkehrsfreundlicher" gestaltet werden. An Kfz-Stärken orientierte Einsatzgrenzen für Radfahrstreifen und Schutzstreifen entfallen zukünftig ebenso wie die Notwendigkeit einer generellen Schrittgeschwindigkeit für Radfahrende bei der Regelung „Gehweg/ Radfahrer frei". Außerdem können linke Radwege nun ohne Benutzungspflicht frei gegeben werden. Radfahrende müssen sich nach einer Übergangszeit ab dem 01.09.2012 nur noch nach Fußgängerampeln richten, wenn diese mit den Symbolen für Zufußgehende und Radfahrende versehen sind. Inline-Skater dürfen für sie freigegebene Radwege und Fahrbahnen mit geringem Verkehr benutzen. Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird in der Verwaltungsvorschrift zur StVO auf die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hingewiesen. Damit ist in Bezug auf die aktuelle Neufassung der ERA (Entwurf 2009) eine gute Verzahnung zwischen verkehrsrechtlichen Bestimmungen und technischem Regelwerk gegeben. Abschließend bleibt fest zu halten, dass die StVO-Novelle den Kommunen mehr Handlungsspielraum und Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs bietet. Sie entspricht dem heutigen Erkenntnisstand und harmoniert besser mit den technischen Regelwerken. Die Novelle kommt vergleichsweise spät, aber im Kontext der Neufassung der ERA gerade noch rechtzeitig.

Die Empfehlungen für den Radverkehr 2009

Peter Gwiasda, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2009 ersetzen mit der ERA 95 ein nunmehr über 10 Jahre altes Regelwerk. Der Anlass der Neufassung war weniger die Aktualisierung der technischen Vorgaben, sondern die Anpassung an die neue Rechtslage und die systematische Einbindung in das Gesamtregelwerk der FGSV. Bereits 1997 wurden im Zuge der sog. „Fahrradnovelle" zahlreiche Entwurfselemente des Radverkehrs neu in der StVO verankert. Damals wurden zahlreiche Einsatzgrenzen und Mindestmaße in den Verwaltungsvorschriften zur StVO

geregelt. Nicht alle dieser Regelungen basierten jedoch auf ausreichenden empirischen Befunden. Außerdem war im Wortlaut der VWV StVO noch das Primat des baulich angelegten Radweges über andere Führungsformen festgeschrieben. Mit der kürzlich durch den Bundesrat verabschiedeten StVO-Novelle wird die verkehrsrechtliche Regelung der Einsatzgrenzen aufgegeben und auf die Empfehlungen für den Radverkehr (ERA) verwiesen, die in diesem Zusammenhang ein flexibleres Instrument darstellen und die Forschungsergebnisse der letzten 12 Jahre widerspiegeln.

Die ERA stellen in der neuen Systematik der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen ein Regelwerk zweiter Ordnung dar, das inhaltlich konsistent zu den sämtlich neu gefassten Richtlinien sein muss. Es handelt sich hier insbesondere um die

Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung (RIN), die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die noch nicht erschienene Richtlinie zur Anlage von Landstraßen (RAL). Die Abstimmungsprozesse haben Zeit gekostet, führen aber zu einer wesentlich höheren Prägekraft der normativen Festlegungen zu Regelmaßen und Einsatzkriterien, da sich diese auch in den höherrangigen Richtlinien zum Gesamtentwurf wiederfinden. Die aktuelle StVO-Novelle hebt u.a. die bevorzugte Stellung des Radwegs auf und stellt alle Führungsformen gleichberechtigt nebeneinander. Dementsprechend liefern die ERA nun Empfehlungen für die Wahl der Führungsform nach definierten Kriterien und typischen Entwurfssituationen. Des Weiteren beinhalten sie die Aufhebung starrer Einsatzgrenzen und lenken die Konzentration auf die Kernthemen. Spezialthemen werden dagegen in Merkblättern und Hinweisen behandelt. Im Gegensatz zur ERA 95 hat die ERA 09 einen weniger experimentellen, sondern stärker normativen Charakter. Damit entspricht sie dem Stand der Radverkehrsförderung, bei dem es in erster Linie darauf ankommt, vorhandene Instrumente flächendeckend anzuwenden.

www.fgsv.de

Straßenraumgestaltung – Nutzungsqualität für alle

Juliane Krause, plan & rat

Öffentliche Räume haben eine wichtige soziale und sozialisierende Funktion. Häufig sind sie jedoch reine Verkehrsräume und werden überwiegend unter verkehrlichen Gesichtspunkten umgestaltet. Die Funktionen Aufenthalt und Kommunikation wurden in der Vergangenheit immer weiter zurückgedrängt und soziale Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmenden (besonders von Fußgängern und Autofahrern) ist kaum noch möglich: Überregulierung verringert Akzeptanz von Verkehrsregeln, Separation verhindert Kommunikation. Mit einer guten und verträglichen Gestaltung der Verkehrsflächen sowie der Organisation des Verkehrs können ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden und eine hohe Lebens- und Wohnqualität erreicht werden. Zur Attraktivität gehört Vielgestaltigkeit, aber auch Sauberkeit, Ordnung und soziale Sicherheit. Die Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume spricht viele an und erfordert das Engagement und die Kompetenz unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure. Öffentlicher Raum ist aber nicht nur eine Frage der Gestaltung. Ganz wesentlich sind dessen Nutzen für den alltäglichen Gebrauch durch alle Generationen. Lebendig ist öffentlicher Raum dann, wenn die Leute dort etwas zu tun haben. Wenn es Arbeitsplätze, Läden, eine Vielfalt an Nutzungen gibt. Ebenso wenn er Anlässe bietet, den Raum überhaupt auf vielfältigen Wegen zu unterschiedlichen Zeiten zu durchqueren und sich dort aufzuhalten. Die funktionale Nutzung des Straßenraums, das heißt die Festlegung der Aufgaben einer Straße bzw. eines öffentlichen Raumes, ist eine wichtige Randbedingung, wobei die Entschleunigung des Verkehrs eine wesentliche Voraussetzung für attraktive Straßenraumgestaltungen ist. Dies reicht von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen über Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche bis zu „Shared-Space"-Ansätzen und autofreien Gebieten. Bei allen Überlegungen müssen jedoch stets auch die Anforderungen des Radverkehrs beachtet werden. Dies gilt z.B. für den Einsatz der Schrittgeschwindigkeit, die von Radfahrenden kaum einzuhalten ist.

Nutzen-Kosten-Analyse für die Fahrradinfrastruktur

Dr. Christoph Walther, Planung Transport Verkehr (PTV AG)

Im Rahmen eines Forschungsprojekts des Bundes konnte ein gesamtwirtschaftlich ausgerichtetes, formalisiertes Verfahren zur Nutzen-Kosten-Analyse für die Fahrradinfrastruktur entwickelt werden. Dadurch können die positiven Wirkungen und die Mitteleffizienz von unterschiedlichen Radverkehrsmaßnahmen nun eindeutig belegt werden. Neben einer Priorisierung von Maßnahmen des Radverkehrs untereinander kann damit in mittelfristiger Perspektive auch der unmittelbare Vergleich der gesamtwirtschaftlichen Rentabilität von Radverkehrsmaßnahmen mit derjenigen von

Maßnahmen des Straßenbaus oder des ÖPNV geleistet werden. Das Verfahren besteht aus zwei Säulen: einer Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) und einer Checkliste mit deskriptiven Indikatoren. Ein großer Teil der positiven Wirkungen, die durch Radverkehrsmaßnahmen ausgelöst werden, ergibt sich aus den Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den Fahrradverkehr. Darunter fallen insbesondere die Reduktion von Treibhausgas-Emissionen und Luftschadstoffen, Unfallkosten sowie Betriebskosten. Diese Wirkungen bilden den Kern der NKA und werden durch Indikatoren erfasst. Darüber hinaus konnte die NKA auch um Indikatoren zur Erfassung der gesundheitsfördenden Wirkungen des Radverkehrs und Einsparungen bei den Kosten des ruhenden Verkehrs ergänzt werden. Die deskriptiven Indikatoren berücksichtigen wesentlich die Stadt als Lebensraum und die Sicherstellung persönlicher Mobilität. Da sogenannte Bewertungsverfahren immer nur Verfahren zur Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung darstellen, erfordert das Verfahren eine abschließende verbale Gesamteinschätzung, die die beiden Säulen „NKA“ und „Checkliste“ zusammenführt.

Anhand eines Berliner Beispiels wurde aufgezeigt, dass das Verfahren zum Einen die Einsatzreife erreicht hat, zum Anderen aber auch, dass eine Standardisierung der Bewertung von Radverkehrsmaßnahmen für ihre bundesweite Vergleichbarkeit dringend geboten ist. Grundlegender Forschungsbedarf besteht weiterhin bei der Wirkungsermittlung kleinräumiger Maßnahmen, die die Grundlage für gesamtwirtschaftliche Bewertungen auch von Maßnahmen für den Radverkehr bilden.

www.nrvp.de

Die Fietsbalans: Qualität von Radverkehrsanlagen messen

Frank Borgman, Fietsersbond NL

Die Fietsbalans – zu deutsch „Fahrradbilanz“ – der niederländischen Radverkehrsvereinigung Fietsersbond hat zum Ziel, Städte und Gemeinden zu einer noch besseren Fahrradpolitik zu motivieren. Partnerschaftlich wird anhand objektiver und subjektiver Messergebnisse Bilanz gezogen, um gezielt die Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik und Radinfrastruktur aufzudecken. Die Bewertung läuft in unterschiedlichen Schritten ab, wobei nationale Daten die Grundlage bilden. Eine Besonderheit ist der Einsatz des sog. „Messfahrrades“. Anhand eines mit Sensoren ausgestatteten Fahrrads werden mehrere Routen innerhalb einer Stadt abgefahren und Parameter wie z.B. die Qualität der Fahrbahndecke oder die Feinstaubbelastung gemessen. Um auch das subjektive Fahrradklima in einer Stadt besser einschätzen zu können, werden darüber hinaus sowohl Beschäftigte der Verwaltung als auch Radfahrende selbst zu unterschiedlichen Themen befragt. Regelmäßig wird die Stadt mit dem besten Fahrradklima als „fietsstad“ ausgezeichnet.

Insgesamt kann fest gehalten werden, dass in Städten mit guten Bewertungsergebnissen in der Regel auch die Radnutzung höher liegt. Bei hohen Modal Split Anteilen konnte darüber hinaus beobachtet werden, dass sich auch die Verkehrssicherheitsstatistik günstiger darstellt. Die Fietsbalans stellt ein erfolgreiches Instrument zur objektiven und subjektiven Bewertung des Fahrradklimas in einer Stadt dar. Die Nachfrage aus den Gemeinden ist auch weiterhin groß und zu den bislang 180 durchgeführten Bilanzen werden noch einige hinzukommen.

www.fietsersbond.nl

Diskussionsergebnis

Der demografische Wandel stellt die Radverkehrsförderung vor große Herausforderungen. Ältere Menschen zeigen ein anderes Mobilitätsverhalten als jüngere Bevölkerungsgruppen. Die Mobilitätsradien und -Geschwindigkeiten sind grundsätzlich geringer und teilweise können komplexe Situationen aufgrund verlangsamter Reaktionszeiten nicht schnell genug überblickt werden. Es muss alles dafür unternommen werden, um älteren Menschen die Teilhabe am Radverkehr auch im höheren Alter ohne größere Barrieren zu ermöglichen. Hierfür sollte zum Beispiel in den Empfehlungen für den Radverkehr 2009 über die Vereinheitlichung von Fahrbahnbegrenzungen gesprochen werden, um die Übersichtlichkeit zu erhöhen. Auch Radfahrschulen für Seniorinnen und Senioren wären eine gute Möglichkeit, Ängste abzubauen und für diese Art der Fortbewegung weiter zu sensibilisieren.

Die Entdeckung der Nähe

Beitrag des Radverkehrs zur integrierten Stadtentwicklung und zum Klimaschutz - Forum 4a, Moderation: Dr. Ulrich Hatzfeld (BMVBS)

Mobilität in Deutschland (MiD) 2008: Aktuelle Ergebnisse zur Fahrradnutzung

Robert Follmer, Institut für angewandte Sozialwissenschaft

Die aktuelle Fassung der Studie Mobilität in Deutschland wurde wie schon die Vorgängerin im Jahr 2002 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragt.

Bei einem Blick auf den Modal Split liegt das Fahrrad hinsichtlich seiner Anteile an allen zurückgelegten Wegen 2008 wie schon 2002 noch vor dem öffentlichen Nahverkehr. Beide Verkehrsmittel verzeichnen einen überproportionalen Zuwachs, die mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege sogar ein Plus von 17 Prozent. Eine Segmentierung der Bevölkerung zeigt, dass immerhin fünf Prozent der Bürgerinnen und Bürger bei ihren alltäglichen Wegen hauptsächlich auf das Fahrrad setzen.

Werden alle Wege dieser Bevölkerungsgruppe zusammengerechnet – und natürlich sitzen auch überzeugte Fahrradfahrende hin und wieder in Bus, Bahn oder Auto – ist diese Gruppe deutlich ökologischer mobil. Pro Kopf betrachtet, verursacht sie nur ein Fünftel der CO2-Emissionen, für die eine Person verantwortlich ist, die sich üblicherweise mit dem Auto fortbewegt. Das Fahrrad ist also auch aus diesem Blickwinkel ein wichtiger Hebel. Immerhin steht in fünf von sechs Haushalten mindestens ein Fahrrad zur Verfügung. Das aktuelle Verhältnis zwischen Freizeitradelnden und Personen, die das Fahrrad täglich für den Weg zur Arbeit, Ausbildung und Schule nutzen liegt gemessen am Gesamtverkehr recht ausgeglichen bei 10 bis 15 Prozent. Der Anteil des Einkaufsverkehrs liegt hierbei bei 11 Prozent.

Bei entsprechenden Rahmenbedingungen ist mit weiteren Zuwachschancen im Radverkehr zu rechnen. Das Potenzial dafür liegt in der mit 24 Millionen noch recht hohen Anzahl täglicher Wege von weniger als zwei Kilometern, die mit dem Auto zurückgelegt werden.

www.mobilitaet-in-deutschland.de

bike + business - Frankfurt/Rhein-Main kommt in die Gänge

Joachim Hochstein, Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main

Der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main und der ADFC Hessen leiten seit 2003 das Projekt „bike + business", das neue Wege in der regionalen Radverkehrsförderung beschreitet. Unter dem Motto „Planung und Management an einem Tisch" werden alle an der Mobilitätskette Beteiligte in das Projekt einbezogen. Hierzu gehören neben Unternehmen auch die Kommunen sowie die Dienstleistenden im öffentlichen Personennahverkehr. Was zählt, ist das Zusammenwirken von öffentlichen und betrieblichen Maßnahmen der Radverkehrsförderung.

Der Planungsverband und der ADFC Hessen gehen arbeitsteilig vor. Während der Planungsverband die Kooperation mit ausgewählten Mitgliedskommunen herstellt, wendet sich das ADFC-Projektbüro den Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen zu. Der ADFC bietet umfangreiche Beratungsleistungen im Rahmen der betrieblichen Radverkehrsförderung an. Dabei ist zu beobachten, dass die Managementebene in den Unternehmen in zunehmendem Maße für die Vorteile der betrieblichen Radverkehrsförderung sensibel wird. Bike + business ist kein isoliertes Projekt, sondern ein wichtiger Baustein der regionalen Radverkehrsförderung im Rhein-Main-Gebiet. Es bestehen intensive Wechselwirkungen zu weiteren Strategieelementen, wie dem „Überörtlichen Fahrradroutennetz Frankfurt/Rhein-Main" und der regionalen Kooperati-

onsplattform „RADforum Rhein-Main“. Der vernetzte Ansatz gibt dem Projekt ein solides Fundament. Im Bezug auf eine inhaltliche Weiterentwicklung sind bereits die Weichen für „bike+business 2.0“ gestellt.

www.bikeandbusiness.de

Alltagsrouten im Nahbereich – das Beispiel Berlin-Pankow

Christian Spath, Büro Spath+Nagel

Die 2004 verabschiedete „Radverkehrsstrategie für Berlin“ sieht neben der Realisierung eines Fahrradrouten-Hauptnetzes die Ergänzung durch ein enger geknüpftes Netz in der Verantwortung der Bezirke vor. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat deshalb – mit finanzieller Unterstützung durch die EU – eine Arbeitshilfe für die Entwicklung von Nahbereichskonzepten für den Radverkehr erarbeiten lassen. Am konkreten Beispiel des Stadtbezirks Pankow wird aufgezeigt, wie mit begrenztem Aufwand ein belastbares Konzept für ein Netz bezirklicher Nahbereichsrouten entwickelt werden kann, das die Erreichbarkeit von Zielen im Stadtgebiet verbessert, die Orientierung erleichtert und die Motivation zum Umstieg auf das Fahrrad erhöht. Darüber hinaus soll das Konzept helfen, künftige Maßnahmen auf Projekte mit besonders hohem Radverkehrsnutzen zu konzentrieren.

Das beispielhaft für Pankow erarbeitete Nahbereichskonzept sieht zwölf bezirkliche Fahrradrouten vor, die die wichtigen Quellen und Ziele des Alltagsverkehrs auf fahrradfreundlichen Straßen und Wegen miteinander verbinden. Die meisten dieser Wege sind bereits vorhanden und i.d.R. auch gut befahrbar. Ihre Verknüpfung zu einem Netz setzt jedoch noch einige Lückenschlüsse sowie gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit voraus. Zum Nahbereichskonzept gehören deshalb auch eine Karte der Handlungserfordernisse und eine Maßnahmenliste mit Angabe von Prioritäten. Die Umsetzung des Konzeptes liegt jetzt schwerpunktmäßig bei dem Bezirk selbst.

Das Pilotprojekt sollte zugleich anderen Berliner Bezirken als Ansporn und Arbeitshilfe für die Entwicklung eigener Radverkehrskonzepte dienen. Damit verdichtet sich das Ziel, schrittweise überall in Berlin auch abseits der Hauptrouten fahrradfreundliche Verbindungen im Nahbereich zu schaffen.

www.stadtentwicklung.berlin.de

klima:aktiv mobil - Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums

Robert Thaler, Lebensministerium Österreich

Klima:aktiv mobil, die Klimaschutzinitiative des österreichischen Lebensministeriums im Verkehrsbereich, setzt auf erfolgreiche Partnerschaften und unterstützt Österreichs Länder, Kommunen und Betriebe bei der Entwicklung und Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrsbereich. Rund 400 „klima:aktiv mobil“ Projektpartnerinnen und -partner sparen mit ihren Klimaschutzprojekten zu Fuhrparkumrüstungen, Radverkehr und Mobilitätsmanagement mehr als 200.000 Tonnen CO2 jährlich ein. Damit ist klima:aktiv mobil auf dem besten Weg, das in der Klimastrategie festgelegte Ziel von 300.000 Tonnen CO2 bis 2010 zu erreichen, ja vielleicht sogar übertreffen zu können. Klima:aktiv mobil forciert Energieeffizienz, erneuerbare Energien, umweltfreundliche Fahrzeuge und Mobilitätsmanagement. Sie ist ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung des Masterplans Radfahren, der österreichischen Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Mit einem eigenen Radschwerpunkt in den klima:aktiv mobil Beratungs- und

Förderprogrammen, erhalten Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Verbände fachliche und finanzielle Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Innerhalb von zwei Jahren wurden mit ca. 7 Mio. Euro 110 Radprojekte unterstützt und rund 45.000 Tonnen CO2 gespart. klima:aktiv mobil ist effizient, belebt die Konjunktur und leistet wichtige Beiträge zur Kosteneinsparung. Das eingesetzte Förderbudget löst rund das Zehnfache an Investitionen in Infrastruktur und Umwelttechnologien aus, kommt österreichischen Betrieben und Gemeinden zu Gute und entfaltet die positiven Umwelteffekte zur Gänze im Inland.

www.klimaaktiv.at

Stadtentwicklungspolitik und Mobilität

Dr. Oliver Weigel, BMVBS

Die Zukunft der Städte wird stärker als jemals zuvor von sich immer schneller wandelnden Rahmenbedingungen, wie dem demografischen Wandel, dem sozio-ökonomischen Strukturwandel und dem Klimawandel beeinflusst. Um gemeinsam auf die Herausforderungen zu reagieren und die integrierte Stadtentwicklung zu stärken, einigten sich im Frühjahr 2007 alle für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister der Mitgliedstaaten der EU auf gemeinsame Grundsätze und Strategien für die Entwicklung der Städte, die in der „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt" niedergelegt sind. In Deutschland wird die Leipzig-Charta seit Sommer 2007 durch die Initiative zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik umgesetzt. Damit verfolgt der Bund gemeinsam mit den Ländern und Kommunen das Ziel, eine nachhaltige Entwicklung der Städte sicher zu stellen und die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und seiner Städte und Regionen zu stärken. Hierfür stehen zwei Programmbereiche zur Verfügung: „Gute Praxis" sowie die „Projektreihe für Stadt und Urbanität". Der Baustein „Gute Praxis" bündelt und optimiert die Kernbereiche der Initiativen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie z.B. die Städtebauförderung. Diese Programme werden im Sinne eines integrierten Ansatzes weiterentwickelt und an die sich schnell ändernden Anforderungen in den Städten angepasst. Der lokalen Ebene und hier insbesondere den Akteurinnen und Akteuren aus Zivilgesellschaft und Wirtschaft soll im Rahmen der „Projektreihe für Stadt und Urbanität" die Möglichkeit gegeben werden, neben den klassischen Förderprogrammen auch innovative Projekte und Strategien für die unterschiedlichen Herausforderungen erproben zu können.

Mobilität und Verkehr sind wichtige Aspekte einer nachhaltigen, integrierten Stadtentwicklung. Um ihr Leitbild, die „Stadt der kurzen Wege", auch in der Praxis zu realisieren, ist eine gute Infrastruktur für Fahrrad- und Fußgängerverkehr eine wichtige Voraussetzung. Durch eine gute, funktionierende Nahmobilität werden die Flächeninanspruchnahme nachhaltig reduziert, Stadtquartiere mit der Vielfalt an Einzelhandel aufgewertet und zentrale Versorgungsbereiche gestärkt.

www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de

Diskussionsergebnis

Es ist von großer Bedeutung, die Vorteile des Fahrrads klar zu benennen und positiv zu argumentieren. Hierzu gehört

z.B., bezogen auf die ökonomischen Vorteile, eine direkte Ansprache der Akteurinnen und Akteure sowie der Zielgruppen. Für Firmen und Entscheidende muss klar ersichtlich sein, welche Vorteile sich aus einem verstärkten Engagement für die Radnutzung ergeben. Dies sollte weniger durch groß angelegte Informationswerke, sondern knapp formuliert und auf den Punkt gebracht geschehen. Ein erster Ansatzpunkt könnte dabei zunächst das Thema Logistik und Fuhrpark und erst in zweiter Linie das Thema Mitarbeitermotivation sein. Wichtig ist es in diesem Zusammenhang auch, die Verantwortung des einzelnen Unternehmens gegenüber der Gesellschaft zu thematisieren.

Insgesamt gilt, dass Stadtplanung und Verkehrsplanung stärker zusammenwirken müssen, wobei auch die Wirtschaftspolitik eine wesentliche Rolle spielt. Die Politik hat dabei eine Gesamtverantwortung, sie ist für den Rahmen zuständig und muss in den Kommunen Kooperationen zwischen den einzelnen Planungsträgerinnen und -trägern möglicherweise auch erzwingen. Pilotprojekte können hier als Katalysator wirken.

In Bewegung bleiben

Gesundheitsförderung durch Radfahren im Alltag - Forum 1b
Moderation: Reinhard Mann (Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung)

SlowUp – die autofreien Erlebnistage in der Schweiz

Daniel Leupi, slowUp

SlowUp ist der Markenname für die Serie der regionalen, autofreien Erlebnistage in der Schweiz. Im Jahre 2000 wurde der slowUp Murtensee als Vorevent der Landesausstellung Expo.02 erstmals durchgeführt. 2009 finden bereits 15 slowUp in (fast) allen Teilen des Landes statt. Mit rund einer halben Million Teilnehmenden ist slowUp einer der größten Events der Schweiz geworden, jedenfalls was die Zahl der aktiv Teilnehmenden betrifft.

Ein wichtiges Ziel der drei Trägerinnen und Träger Gesundheitsförderung Schweiz, Stiftung SchweizMobil und Schweiz Tourismus ist es, die Teilnehmenden in lockerer Atmosphäre zu mehr Bewegung zu motivieren. Der Zugang zu slowUp ist sehr einfach und die körperlichen Anforderungen zur Bewältigung der Strecke sind an den meisten slowUp gering.

Die Events ziehen deshalb auch Personen an, die übergewichtig sind (rund 30% der Teilnehmenden) oder sich im Alltag (zu) wenig bewegen (15%). Der Anteil dieser Gruppen an der Gesamtbevölkerung ist zwar etwas größer, doch der Mobilisierungseffekt ist dennoch beträchtlich. Immerhin rund 10-20% dieser Personen geben an, dass sie sich aufgrund des slowUp-Erlebnisses im Alltag sicher oder wahrscheinlich mehr bewegen werden.

www.slowup.ch

Mit dem Rad zur Arbeit – Daten, Fakten, Hintergründe

Armin Falkenhein, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ wurde 2001 erstmals in Bayern und seit 2003 bundesweit gemeinsam vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und der Gesundheitskasse AOK durchgeführt. Ziel ist es, die umweltfreundliche Mobilität des Radfahrens mit den gesundheitlichen Vorteilen täglicher Bewegung zu verbinden. Die Aktion wird vom Bundesverkehrsministerium im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans, seit 2009 erstmals auch durch das Bundesgesundheitsministerium im Rahmen des Nationalen Aktionsplans „IN FORM“ sowie durch weitere Landesministerien und Sponsoren finanziell oder ideell unterstützt.

Hintergrund der Aktion ist der zunehmende Bewegungsmangel vieler Menschen, der zu vielen Krankheiten und damit hohen Kosten im Gesundheitswesen führt. Immerhin besteht ein Potential von ca. 7 Mio. Pendelnden, die vom Pkw auf das Fahrrad umsteigen könnten! Der ADFC bietet u.a. in diesem Zusammenhang professionelle Betriebsberatungen an, um Unternehmen aufzuzeigen, wie fahrradfreundlich sie sind bzw. wo Verbesserungsmöglichkeiten bestehen. Mit dieser Aktion zeigt sich, dass Radverkehrsförderung neben umwelt- und verkehrspolitischen Gründen auch aus gesundheitspolitischer Sicht eine Investition in die Zukunft ist. Verkehrsplanung muss sich daher auch an gesundheitspolitischen Zielen messen, die über Lärmschutz und Luftreinhaltung hinaus gehen.

www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de
www.adfc.de

Das Programm Soziale Stadt: Bewegungsräume im Quartier

Silke Andresen, BMVBS

Städte und Stadtquartiere müssen insbesondere als Lebens- und Wohnbereiche für Familien mit Kindern und Jugendlichen gestärkt werden. Hierzu gehören Angebote für Bildung und Betreuung ebenso wie eine günstige Erreichbarkeit von Versorgungsmöglichkeiten und Grün- und Freiflächen für alle Generationen – auch mit dem Fahrrad. Besonderer Handlungsbedarf besteht in Stadtteilen mit strukturellen Defiziten in Wohnumfeld, Gebäudebestand, Infrastruktur und einem hohen Anteil sozial benachteiligter Haushalte. Dass Armut ein erhebliches Gesundheitsrisiko darstellt, ist durch die Ergebnisse des bundesweiten Kinder- und Jugendgesundheitssurveys (KiGGS) erneut bestätigt worden.

Die Bundesregierung setzt sich im Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt" für integrierte Problemlösungsstrategien in benachteiligten Stadtquartieren und für die Verknüpfung städtebaulicher Maßnahmen mit Vorhaben der Gesundheitsförderung ein. Zahlreiche Projekte wie z.B. Radfahrkurse für Migrantinnen oder Runde Tische zur Unfallprävention bei Kindern tragen hierzu bei.

www.sozialestadt.de

Diskussionsergebnis

Beim Thema Gesundheitsförderung sind zwei wesentliche Bereiche anzusprechen: Dauerhaftigkeit bzw. Nachhaltigkeit sowie flächendeckende Konzepte. Die Fläche kann in erster Linie durch bundesweite Konzepte, wie z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit" angesprochen und erreicht werden, wobei die Dauerhaftigkeit z.B. durch die Verankerung bei überregional tätigen und etablierten Akteurinnen und Akteuren sicher gestellt werden kann. Auf kommunaler Ebene gilt es dabei, Partnerinnen und Partner vor Ort mit lokalspezifischem Expertenwissen zu nutzen. Ein wichtiges Thema stellt darüber hinaus die Fahrradnutzung bei Menschen mit Migrationshintergund dar. Insbesondere bei Frauen gibt es hier noch einen großen Nachholbedarf. Wichtig bei allen Engagements ist, sowohl den Faktor Lust bzw. Spaß am Bewegen und Radfahren als auch ökonomische Aspekte hervorzuheben, um dauerhaft zu motivieren und Veränderungen verankern zu können. Gerade im Bereich der betrieblichen Präventionsangebote liegt noch großes Potenzial.

Das Fahrrad muss deutlich stärker als bisher in den Alltag integriert und auch in den Köpfen verankert werden. Hierfür sind Imagekampagnen sowie Verbesserungen in der Infrastruktur, aber auch klare Bekenntnisse auf der politischen bzw. planerischen Ebene notwendig. Bei jeder Planung sollte vorab z.B. immer auch die „Fahrradverträglichkeit" geprüft werden. Auf allen Ebenen und bei allen Ansätzen muss das Fahrrad stets mitgedacht und integriert werden. Hier bedarf es vermehrter flächendeckender Visionen.

Neue Marktpotenziale

Kooperation von Touristikern, ÖPNV und Fahrrad - Forum 2b
Moderation: Dr. Achim Schmidt (Deutsche Sporthochschule Köln)

Die Grundlagenuntersuchung „Fahrradtourismus in Deutschland“

Ulf Keutmann, Deutscher Tourismusverband e.V.

Fahrradtourismus in Deutschland generiert als eines der wichtigsten touristischen Nachfragesegmente seit Jahren Gewinne in Milliardenhöhe, wobei für eine genaue Bezifferung bislang die wissenschaftliche Grundlage fehlte. Im Rahmen eines 18-monatigen Projektes, angesiedelt beim Deutschen Tourismusverband e.V., wurde daher auf Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie sowie der Bundesregierung die „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“ durchgeführt.

Die Studie ermittelt Bruttoumsätze von jährlich mindestens 9,16 Milliarden Euro durch Ausgaben deutscher Fahrradtouristinnen und -touristen. Dieser Betrag teilt sich auf in Bruttoumsätze vor Ort von 3,87 Milliarden Euro und in fahrradtouristische Investitionskosten von 5,29 Milliarden Euro. Allein aus den genannten Bruttoumsätzen von 3,87 Milliarden Euro entstehen Einkommen in Höhe von insgesamt 1,89 Milliarden Euro, was einer Beschäftigung von umgerechnet mindestens 186.000 Menschen entspricht.

Die Studie erbringt einen eindeutigen Beleg für die Bedeutung des Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor. Darüber hinaus stellt sie einen umfangreichen Maßnahmenkatalog zur Verfügung und gibt konkrete Handlungsempfehlungen, um den Fahrradtourismus für die Zukunft zu stärken.

www.deutschertourismusverband.de

Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen – Probleme und Lösungen am Bsp. Ruhrtalradweg

Uli Beele, Nahverkehr Westfalen-Lippe

Der Ruhrtalradweg von Winterberg im Sauerland bis zur Rheinmündung bei Duisburg ist seit seiner Eröffnung im Jahr 2006 ein großer Erfolg, was sich auch auf die parallel verlaufende Zugverbindung RE 57 „Dortmund-Sauerland-Express“ auswirkt. Der überdurchschnittliche Erfolg des Radweges führte zu einer derart hohen Nachfrage im Bahnverkehr, dass an Wochenenden bereits ab Dortmund wegen Überfüllung kein weiterer Zustieg mehr möglich war. Die Verärgerung der Fahrgäste war groß und selbst der Landtag beschäftigte sich mit der Problematik.

Versuche, wie die Bereitstellung weiterer Kapazitäten oder zusätzlicher Busse mit Fahrradanhängern, konnten die Situation nur wenig entschärfen. Erst der Einsatz von zwei zusätzlichen, speziell für den Transport von je 30 Fahrrädern, umgebauten Schienenfahrzeugen ab Mai 2008 brachte endgültig Entspannung und eine Beruhigung der Gemüter.

Wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung eines leistungsfähigen und attraktiven Freizeitverkehrs ist, dass auf realistischer Basis und in enger Zusammenarbeit zwischen Verkehr und Tourismus geplant und gehandelt wird. „Erfolg“ pendelt sich ein zwischen Leerfahrten und Kapazitätsproblemen – gepaart mit viel Zeit und Geduld.

www.zrl.de
www.ruhrtalradweg.de

Berlin steigt um! Fahrrad-Imagekampagne zur Fußball-WM 2006

Ulrike Saade, Velokonzept Saade GmbH

Die Fußball-WM 2006 bot für die Radverkehrsförderung in Berlin große Möglichkeiten. Zum Einen bestand die Chance, dass das Fahrrad durch den Imagetransfer von diesem Sportevent profitieren würde und zum Anderen, dass die Stadt erheblich vom verstärkten Autoverkehr entlastet werden könnte. Ohne offensive Kommunikation alternativer Verkehrskonzepte wäre der Verkehrsfluss angesichts zahlreicher Straßensperrungen massiv bedroht. Daher wurde die Informationskampagne "Berlin steigt um – auf Bus, Bahn und Fahrrad" frühzeitig vor dem Event geplant und umgesetzt.

Internet- und Pressekampagnen zeigten die Vorteile des Fahrradfahrens – sowohl im täglichen Verkehr, als auch auf dem Weg zu den Veranstaltungsorten. Für die Kampagne wurde darüber hinaus ein spezieller Weltmeisterschafts-Fahrrad-Stadtplan gestaltet, der in einer Auflage von 75.000 Stück direkt auch an Autofahrende verteilt wurde. Cartoon-Postkarten, die die Vorteile des Fahrradfahrens unter Weltmeisterschafts-Bedingungen illustrierten, waren eine zusätzliche PR Maßnahme. Für die Zeit während der Weltmeisterschaft wurde außerdem bewachtes Fahrradparken an vier wichtigen Orten mit integriertem Servicecheck eingerichtet.

Unter verkehrstechnischem Blick ist die Fußball Weltmeisterschaft in Berlin erfolgreich durchgeführt worden und war ein echter Impulsgeber für die Radverkehrsförderung. Während der Weltmeisterschaft hat der Fahrradverkehr um rund 25% zugenommen

– gleichzeitig sank der Autoverkehr um 5%. Bewährte Elemente des Konzepts wie z.B. das bewachte Fahrradparken werden auch heute bei anderen Großveranstaltungen in Berlin eingesetzt.

www.berlin-steigt-um.de

Diskussionsergebnis

Der Fahrradtourismus wird weiter wachsen, darin sind sich alle Beteiligten einig. Dies hängt nicht zuletzt auch mit dem zunehmenden Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung zusammen. Ein Trend wird dabei vor dem Hintergrund der demografischen Alterung ganz klar in Richtung E-biking gehen, d.h. elektrisch unterstützten Fahrradsystemen, die auch mobilitätseingeschränkten Personenkreisen den Zugang zum Radfahren erleichtern.

Neben Angeboten für ältere Menschen sollte jedoch auch der Radtourismus mit Kindern gestärkt werden, da dieser in den vergangenen Jahren eher vernachlässigt wurde. Was den Ausbau des Ferntourismus mit dem Rad betrifft, wird insbesondere im öffentlichen Verkehr Nachholbedarf gesehen. Dies gilt in erster Linie für die barrierefreie Gestaltung der Bahnhöfe sowie die Fahrradmitnahme in Fernzügen.

Straßen für alle?

Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit - Forum 3b
Moderation: Kurt Bodewig (MdB, Präsident der Deutschen Verkehrswacht)

Netzwerk "Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland"

Theo Jansen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH

In Nordrhein-Westfalen sind in allen fünf Regierungsbezirken in den letzten drei Jahren Netzwerke mit Städten, Gemeinden und Kreisen zur Unterstützung und Stärkung der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit entstanden. Dem Netzwerk im Rheinland (Regierungsbezirk Köln) gehören mittlerweile 51 kommunale Gebietskörperschaften an. Das Projekt ist 2004 gemeinsam vom Verkehrsministerium des Landes NRW, der Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, der Bezirksregierung Köln und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) initiiert worden. Die Projektbeteiligten haben beim VRS eine Koordinierungsstelle eingerichtet, die als Geschäftsstelle des Netzwerkes fungiert. Die Netzwerkkommunen verpflichten sich mit der Unterzeichnung der Beitrittsurkunde, folgende Ziele zu erreichen: Reduzierung der Verkehrsunfälle bei gleichzeitiger Förderung einer eigenständigen Mobilität (qualitative Verkehrssicherheitsarbeit), Aufbau einer vernetzten Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene (Netzwerke auf lokaler Ebene) sowie die Teilnahme am Erfahrungs- und Informationsaustausch mit den anderen Netzwerkkommunen (Netzwerke auf regionaler Ebene).

Zentrales Anliegen des Projektes ist die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteurinnen und Akteure vor Ort im Rahmen eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Die Verkehrssicherheitsarbeit muss dabei ein wichtiges Aufgabengebiet mit einem integrierten strategischen Konzept innerhalb der Verwaltung darstellen und eindeutige Zielvorgaben enthalten. Für die vernetzte Arbeit brauchen die Kommunen jedoch Unterstützung, die die Koordinierungsstelle u.a. in Form von Beratungs- und Qualifizierungsangeboten, gemeinsamen Aktionen oder der Organisation des Informations- und Erfahrungsaustausches bietet.

www.verkehrssicher.nrw.de

It's cool to bike to school – Radfahren für Schüler attraktiv und sicher machen

Thomas Schuh, Stadt Bünde

Das NRVP-Projekt „It's cool to bike to school" ist ein gemeinsames Projekt der Schülerinnen und Schüler sowie der Lehrenden eines Gymnasiums in Bünde, der Stadtverwaltung sowie der örtlichen Polizei. Ziel ist es, den Anteil der Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler und die Verkehrssicherheit auf dem Schulweg zu erhöhen.

Neben infrastrukturellen Maßnahmen wie der Anlegung von Querungshilfen, Radwegenetzschlüssen oder der Ausweisung einer Fahrradstraße, werden auch gemeinsame Aktionen durchgeführt. Hierzu gehört z.B. ein jährlicher Fahrradaktions- und Verkehrssicherheitstag, der die Identifikation der Schülerinnen und Schüler mit den Themen Fahrrad und Verkehrssicherheit erhöhen soll. Ein weiterer wichtiger Projektbereich besteht darin, Schulneulinge für das Radfahren zu motivieren. Schülerinnen und Schüler der Oberstufe radeln z.B. als Fahrradscouts, die durch die Polizei geschult werden, zusammen mit den Fünft-Klässlerinnen und -klässlern in kleinen Gruppen zur Schule.

Kernstück des Projekts ist eine praxisorientierte Schulwegekarte, die in enger Zusammenarbeit von regelmäßig Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern, der Polizei und der Verkehrsplanung der Stadt Bünde entwickelt wurde. Die Karte zeigt sicher und empfohlene Schulwege zu Fuß und mit dem Rad und ist in eine Publikation eingebunden, die Eltern und Kinder bei der Auswahl des sichersten Schulwegs unterstützen soll. „It's cool to bike to school " ist vor allem durch die gute Zusammenarbeit aller Partnerinnen und Partner

und praxisnahe Ergebnisse ein sehr erfolgreiches Projekt, das kontinuierlich weitergeführt und verbessert wird. Das Thema Verkehrserziehung darf in den Schulen kein Fremdwort sein und sollte dabei interessant vermittelt werden.

www.nrvp.de/praxisbeispiele

Die Sicht der Verkehrsrichterinnen und -richter

Prof. Dr. Friedrich Dencker, Universität Münster

Für Verkehrsrichterinnen und -richter sind Fahrradfahrende in Verkehrssachen besondere Beteiligte – sowohl als „Täterin" und „Täter" wie auch als „Opfer"; vielfach sind sie beides zugleich. Dabei besteht eine Besonderheit darin, dass sicherheitsrelevante Fehlverhaltensweisen von Radfahrenden weniger Gegenstand von Strafverfahren und solchen wegen Ordnungswidrigkeiten sind, sondern vielmehr von Zivilgerichten entschieden werden.

In solchen Prozessen geht es im Allgemeinen darum, wer welchen Anteil des Schadens zu tragen hat. Wird dabei gerichtlich im Hinblick auf die besondere Betriebsgefahr von Kraftfahrzeugen oder die besondere Sorgfaltspflicht nach § 10 StVO dem Pkw-Fahrenden eine größere Haftung zugeteilt, so kann das zu dem Fehlverständnis führen, der Fehler der Radfahrenden wäre zu vernachlässigen.

Dass Fehlverhaltensweisen bzw. Ordnungswidrigkeiten von Radfahrerinnen und Radfahrern vergleichsweise selten zu gerichtlichen Auseinandersetzungen führen, dürfte hauptsächlich auf zwei Umstände zurückzuführen sein: Zum Einen auf die im Vergleich zu entsprechenden Fehlern von Kraftfahrzeugführenden geringere Höhe der dafür verhängten Geldbußen und zum Anderen auf eine schwächere polizeiliche Überwachung.

Was die Opferrolle der Fahrradfahrenden betrifft, sind vom Unfallgeschehen her zwei Ursachen besonders hervorzuheben: Fehler von Kraftfahrerinnen und Kraftfahrern beim Rechtsabbiegen und das Öffnen von Autotüren während der Vorbeifahrt von Fahrrädern. Ein besonderes Thema für die Rechtsprechung sind diese (Un-)Fälle wegen der eindeutigen Haftungslage jedoch nicht. Aber ganz egal, welche Rolle die Radfahrenden in Verkehrssachen einnehmen – die beiden Attribute Rücksicht und Umsicht müssen für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen gelten und umgesetzt werden.

www.deutsche –verkehrs-akademie.de; www.nrvp.de (zum Verkehrsgerichtstag)

Diskussionsergebnis

Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit muss durch Partnerschaft und Kooperation geprägt sein. Grundsätzlich darf dabei jedoch nicht vergessen werden, dass für sicheres Verhalten im Straßenverkehr nicht nur Regelungen oder weiche Maßnahmen wichtig sind, sondern auch die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Eine Herausforderung wird zukünftig im Umgang mit dem demografischen Wandel liegen, auch wenn ältere Menschen nicht per se als bedürftige Verkehrsteilnehmer gesehen werden können. Eine Schlüsselstellung nimmt nicht nur in diesem Zusammenhang das Thema Geschwindigkeit ein. Die Geschwindigkeitsniveaus von Pkw, Fahrrad und Fußgängern sind oftmals zu unterschiedlich und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Die Debatte um Verkehrssicherheit muss immer auch eine Debatte um die richtige Geschwindigkeit in der Stadt sein.

Fahrradparken

Fahrradparken und Radverkehrsförderung... untrennbar? - Forum 4b
Moderation: Oliver Mietzsch (Deutscher Städtetag)

Kennziffern zum Fahrradparken – Aussagen in den Regelwerken und in der Praxis

Wolfgang Bohle, Planungsgemeinschaft Verkehr

Seit Mitte der 1990er Jahre haben alle Länder bauordnungsrechtliche Vorschriften über die bei Neubauten oder wesentlichen Änderungen von Gebäuden zu errichtenden Fahrradabstellplätze eingeführt. Dabei gibt es teils deutliche Unterschiede. Einige Länder geben Richtwerte über die Anzahl der Abstellplätze vor. Die Bauordnungen anderer Länder verlangen Abstellplätze „in erforderlichem Umfang", ohne landeseinheitliche Richtzahlen vorzugeben und ohne den Kommunen die Möglichkeit zur Quantifizierung der „erforderlichen" Zahl an Abstellplätzen durch eine Ortssatzung einzuräumen. Dies führt zu Unsicherheiten der Bauaufsichtsbehörden über angemessene Abstellplatzzahlen. Die Bauordnungen einiger Länder machen den Bauträgerinnen und -trägern und den Bauordnungsbehörden unangemessen enge Vorgaben über die Lage der Abstellplätze, indem diese beispielsweise nur auf dem Baugrundstück nachgewiesen werden dürfen und nicht nach Nutzergruppen differenzieren.

Im Interesse einer effektiven Radverkehrsförderung und um Behinderungen für Zufuß Gehende zu vermeiden, sollten die Länder und die Bauordnungsbehörden den Abstellplatznachweis für Fahrräder konsequent verfolgen und präzise Anforderungen an die Zahl und die Lage der Abstellplätze stellen. Die „Hinweise zum Fahrradparken" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit der für 2009/2010 geplanten Neufassung sehen Empfehlungen für die Zahl von Fahrradabstellplätzen vor, die auch unterschiedliche Radverkehrsanteile am Zielverkehr zu den Gebäuden berücksichtigen.

www.fgsv.de

Fahrradparken in Utrecht - Lokale Politik und Praxis

Marlies van Lijden, Stadt Utrecht

Die Fahrradnutzung in der 300.000 Einwohner zählenden Stadt Utrecht ist groß: Etwa 60% der Verkehrsteilnehmenden nehmen auf innenstadtbezogenen Wegen das Rad. Dies erzeugt einen hohen Parkdruck und um die Radnutzung noch weiter zu steigern, müssen weitere Stellplatzmöglichkeiten nicht nur an wichtigen Zielen wie Bahnhöfen oder Einkaufszentren, sondern auch an den Quellorten in Wohngebieten geschaffen werden.

Insbesondere in den Wohngebieten der 1960er Jahre fehlt es häufig an ausreichenden Parkmöglichkeiten. In diesen Quartieren stellt die Stadt Utrecht z.B. verschiedene Formen überdachter Parkanlagen bereit. Die Stadt plant,

die Kapazitäten darüber hinaus insbesondere am Hauptbahnhof sowie in der Altstadt zu erhöhen. Bereits heute übersteigt der Bedarf das Angebot, so dass sich häufig unbefriedigende und teilweise gefährliche Situationen ergeben. Aus diesem Grund wurde in besonders betroffenen Gebieten eine eigene Parkraumpolitik bzw. –Bewirtschaftung eingeführt, die das Verfahren mit regelwidrig abgestellten Fahrrädern bestimmt. Für das Fahrradparken ist in Utrecht eine eigene Abteilung der Stadtverwaltung zuständig. Diese arbeitet u.a. an der Weiterentwicklung der kommunalen Radverkehrspolitik mit, errichtet Stellplatzanlagen und berät den Stadtrat sowie private Bauherrinnen und -herren bei allen Fragen rund um das Thema Fahrradparken. In der Zukunft wird es allerdings nicht nur darum gehen, weitere Stellplätzmöglichkeiten zu errichten, sondern auch auf das Verhalten der Nutzenden einzuwirken. Kommunikation und Vermittlung im Vorfeld könnten

zahlreiche ordnende Maßnahmen im Nachhinein überflüssig werden lassen.

www.utrecht.nl

Leitfaden Fahrradparken in Berlin und die Praxiserfahrungen

Thomas Nagel, Büro Spath & Nagel

Der im Rahmen des Spicycles-Projektes entstandene Bericht „Fahrradparken in Berlin - Leitfaden für die Planung“ hat reges Interesse ausgelöst und in Fachkreisen weite Verbreitung gefunden. Wichtigste Quelle für Fahrradabstellplätze im Straßenraum sind die normale Bau- und Unterhaltungstätigkeit der bezirklichen Tiefbauämter. Hinzu kommen die Verkehrsbetriebe. Die S-Bahn Berlin hat bis 2004 in Eigenregie zunächst etwa 6.700 Stellplätze an Bahnhöfen eingebaut, seit 2005 finanziert der Berliner Senat das Programm. Die Berliner Verkehrsgesellschaft BVG plant ihrerseits die Errichtung von ca. 6.300 Fahrradabstellplätzen an eigenen Haltestellen, die zu 75% vom Land Berlin finanziert werden. Die Berliner Bauordnung verlangt seit Jahren die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen bei Neubauten. Seit 2008 ist zudem eine Ausführungsvorschrift in Kraft, die hohe technische und räumliche Standards für Fahrradabstellanlagen abverlangt. Darüber hinaus können Ablösebeträge für nicht errichtete notwendige Fahrradstellplätze verlangt werden. Die Umsetzung dieser Vorschriften ist offenbar je nach Berliner Bezirksverwaltung unterschiedlich und noch lange nicht die Regel. Zudem gelten die Vorschriften nur für Neubauten und tragen damit kaum etwas zur Verbesserung im Gebäudebestand bei.

Mit der Zunahme des Radverkehrs entstehen immer mehr Brennpunkte des Fahrradparkens; wenn der Platz im Gehwegbereich nicht ausreicht, werden immer wieder auch Umnutzungen von Pkw-Stellplätzen im Fahrbahnbereich realisiert. Auch hier ist die Praxis in den Berliner Bezirken höchst unterschiedlich und diese Maßnahmen treffen regelmäßig auf Widerstand der Straßenverkehrsbehörden

www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/radverkehr

Diskussionsergebnis

Auch wenn es zahlreiche gute Beispiele gibt, befindet sich Deutschland im Hinblick auf das Fahrradparken noch am Anfang. Es gilt, Stellplatzvorgaben stärker durchzusetzen und die rechtlichen Voraussetzungen weiter auszubauen. Besondere Schwierigkeiten ergeben sich z.B. bei großen Einzelhandelsbetrieben und im Bestand, wobei es hier auch auf innovative Lösungen ankommt. Hier ist nicht nur die Politik bzw. der Gesetzgeber, sondern auch die Stadtverkehrsplanung gefordert. Ein wichtiges Thema besteht darüber hinaus darin, bei der Gestaltung von Abstellanlagen stärker als bisher auf den Konflikt zwischen Diebstahlschutz bei gleichzeitig hohem Komfort einzugehen. Eine Herausforderung ergibt sich insbesondere bei begrenzten Raumkapazitäten. Hier gibt es vielversprechende Lösungsmöglichkeiten, die in mehreren Städten bereits erprobt wurden.

Eine weitere Herausforderung liegt darin, den Konflikt zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern und behindernd abgestellten Fahrrädern zu lösen. Die StVO kann hier bislang nur begrenzt herangezogen werden. Hier sollte stärker auch auf Kommunikationsstrategien und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der FGSV hingewiesen werden, in denen konkrete Bewegungsflächen genannt werden. Auch über die Möglichkeit, freizuhaltende sensible Bereiche abzumarkieren, sollte nachgedacht werden. Hier bestehen jedoch noch zahlreiche rechtliche und ideelle Hürden, die überwunden werden müssen.

Verkehrspolitische Diskussionsrunde

Parlamentarischer Staatssekretär Ulrich Kasparick in einer Diskussionsrunde mit Verkehrspolitikern des Deutschen Bundestages - Moderation: Ulli Zelle (rbb)

Teilnehmende:

Herr Uwe Beckmeyer, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag

Herr Patrick Döring, MdB, Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, FDP

Herr Dr. Anton Hofreiter, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Deutschen Bundestag

Herr Ulrich Kasparick, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Frau Astrid Klug, MdB, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Frau Dorothée Menzner, Verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag

Herr Gero Storjohann, MdB, Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, CDU/CSU

U. Zelle: *Schön, dass Sie am Ende dieses ersten Tagungstages noch Muße haben, zuzuhören. Die Diskussionsteilnehmerinnen und –teilnehmer könnten nach einer langen Sitzungswoche morgen frei haben und schon in ihrem Wahlkreis sein. Sie sind aber extra für diese Veranstaltung hier geblieben, was ich sehr positiv finde. Beginnen wir mit den Perspektiven des nicht motorisierten Individualverkehrs.*

G. Storjohann: Ich stelle fest, dass sich das Fahrrad nicht nur als touristisches Verkehrsmittel einer wachsenden Popularität erfreut, sondern auch im alltäglichen Berufs- und Schülerverkehr immer mehr genutzt wird. Dies gilt auf dem Land ebenso wie in den Städten. Möglichst viele Schülerinnen und Schüler sollten das Fahrrad auf sicheren Fahrradwegen nutzen können. Problematisch wird es aber dort, wo kein sicheres Fahren zur Schule möglich ist, die Wege weit sind und Eltern ihre Kinder daher mit dem Auto bringen.

U. Zelle: *Das heißt, da bleibt das „Mama-Taxi" das Fortbewegungsmittel, ohne dass Sie Überzeugungsarbeit leisten können?*

D. Menzner: Im ländlichen Raum wird innerorts viel Fahrrad gefahren, aber weite Wege, beispielsweise in die Kreisstadt, sind tatsächlich ein Problem. Eine verbesserte Mitnahme des Fahrrads im öffentlichen Verkehr würde sicher dazu führen, dass noch mehr Menschen das Fahrrad im Alltagsverkehr nutzen. Gleichzeitig sehe ich, dass durch den zunehmenden Fahrradtourismus in ländlichen Regionen die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden gesteigert werden kann, wenn z.B. Autofahrerinnen und Autofahrer zumindest einen Teil des Jahres selbst mit dem Rad fahren.

U. Zelle: *Nun tauchen die Probleme des motorisierten Verkehrs mit Stauerscheinungen oder hohen Emissionsbelastungen hauptsächlich in den Ballungszentren auf. Münster hat einen Radverkehrsanteil am Modal Split von nahezu 40%. Sind dies unerreichbare Traumwerte auch für andere Städte und Gemeinden?*

U. Kasparick: Um in den Städten einen hohen Radverkehrsanteil zu erzielen, sind vor allem die Kommunen selbst gefordert. Neben den Ausgaben von 100 Mio. € im Jahr für Radwege an Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen, unterstützt der Bund die Städte und Gemeinden im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans, sich besonders fahrradfreundlich aufzustellen. Radverkehrsförderung als Alternative zu den tradierten Verkehrskonzepten in den Städten ist zum Einen sehr effizient. Zum Anderen spart nach einer finnischen Studie jede radfahrende Person dem Gesundheitssystem 1.200 € pro Jahr. Gerade deshalb sind in der Radverkehrsförderung besonders aktive Städte wie München, Münster, Berlin und viele andere Beispiele so wichtig. Mein Eindruck ist, dass wir seit der Verabschiedung des Nationalen Radverkehrsplans gemeinsam mit den Verbänden und den Kommunen ein großes Stück weiter gekommen sind.

U. Zelle: *Was Sie gerade genannt haben, müsste ja eigentlich fraktionsübergreifend einsichtig sein, das klingt alles sehr vernünftig. Herr Döring, handelt es sich bei Ihrer Heimatstadt Hannover auch um eine ausgewiesene Fahrradstadt? Die topographischen Verhältnisse müssten doch unterstützend wirken.*

P. Döring: Hannover ist eine sehr fahrradfreundliche Stadt und wird häufig unterschätzt. Ich glaube, dass das Thema Radverkehrsförderung in der kommunalen Politik angekommen ist und dort mit großer Sympathie begleitet wird. Hierzu trägt der Nationale Radverkehrsplan sicher bei. Das zeigen auch Themen wie vermehrt auftretende Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, die von der Politik in den Städten zu lösen sind.

U. Zelle: *Herr Hofreiter, gibt es über das, was bereits durch den Bund geschieht, noch größere Forderungen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils?*

A. Hofreiter: Mir fällt dabei ein Spruch ein, den der Soziologe Ullrich Beck geprägt hat, allerdings unter einem ganz anderen Thema: „Verbale Aufgeschlossenheit bei weitgehender Verhaltensstarre". Die häufig geäußerte Summe von 100 Mio. € zur Förderung des Radverkehrs ist konstant geblieben, also Verhaltensstarre. Diesen 100 Mio. € des Bundes für die Radverkehrsförderung stehen 10 Mrd. € Investitionssumme für die anderen Bereiche des Ministeriums gegenüber. Der Ausspruch von Herrn Beck könnte also durchaus auch auf diesen Bereich zutreffen.

U. Zelle: *Frau Klug, sie treten heute ja im Schulterschluss mit dem Kollegen Kasparick auf – also zwei Ministerien, die sich nicht bekriegen, sondern gemeinsam in die gleiche Richtung stoßen. Würden Sie sich Verhaltensstarre vorwerfen lassen?*

A. Klug: Ich denke, mit dem Nationalen Radverkehrsplan ist im Bereich der Fahrradpolitik in den letzten Jahren einiges in Bewegung gekommen. Für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) sind Investitionen in den Rad- und Fußverkehr ein wesentlicher Beitrag zur Klimaschutzpolitik. Im Schnitt ist heute jede Bundesbürgerin und jeder Bundesbürger 600 Meter zu Fuß und einen Kilometer mit dem Rad unterwegs. Eine Verdoppelung dieser Strecken würde insgesamt zu einer Einsparung von über fünf Mio. Tonnen CO2 führen – und das quasi zum Nulltarif. Das BMU und das BMVBS haben gemeinsam die bundesweite Imagekampagne ‚Zero Emission Mobility' initiiert, um auf die Bedeutung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs für den Klimaschutz hinzuweisen. Mit der Kampagne werden Kommunen unterstützt und belohnt, die bereits in gute Infrastruktur investiert haben. Sie soll andere Kommunen motivieren, ebenfalls zu investieren, um an dem Programm teilnehmen zu können.

U. Zelle: *Man kann den Fahrradverkehr nicht verordnen. Die Menschen müssen es wollen. Die Fahrradnutzung ist in den letzten Jahren immer weiter gestiegen, die Bürgerinnen und Bürger erkennen die Vorteile offenbar nun auch für sich. Herr Beckmeyer, wie kann die Politik auf die Bedürfnisse nach individueller Radverkehrsmobilität reagieren?*

U. Beckmeyer: Unabhängig von der politischen Zugehörigkeit schaffen Kommunen mit Unterstützung des Bundes bereits heute eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Es wird bereits einiges an Mitteln investiert und insofern denke ich, dass mit Politikunterstützung der Regierungsfraktionen hier in Berlin auch Initiativen und Akzente gesetzt werden können. Zum Schutz von Radfahrenden, aber auch zum Selbstschutz

der Radfahrerinnen und Radfahrer müssen jedoch verstärkt Kampagnen und Angebote initiiert werden. Hier ist die Politik gemeinsam mit den Städten, den Verbänden und Vereinen in Zukunft stärker gefordert.

U. Zelle: *Das Thema Verkehrssicherheit spielt sicher auch für den Bund eine große Rolle.*

U. Kasparick: Die Fahrradakademie, die das BMVBS gemeinsam mit dem Deutschen Institut für Urbanistik gegründet hat, ist bereits eine Antwort auf die Verkehrssicherheitsfrage. Wir haben in der Vergangenheit gesehen, dass die Stadt- und Verkehrsplanerinnen

und -planer in den Kommunen im Hinblick auf den nichtmotorisierten Individualverkehr häufig zu wenig ausgebildet sind. In der Fahrradakademie geht es für kommunale Planerinnen und Planer darum, zu lernen, wie die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs unter besonderer Berücksichtigung rechtlicher Aspekte und der Verkehrssicherheit in der Planung optimal berücksichtigt werden können. Die hohen Anmeldezahlen zeigen, wie gut das Angebot angenommen wird.

U. Zelle: *„Europa fährt Rad" ist ein häufig gehörtes Schlagwort. Geht es im Ausland besser als bei uns? Was kann man von Europa lernen?*

A. Klug: Das Beispiel Paris zeigt, wie man sich über Leihfahrräder ganz neue Zielgruppen, zum Beispiel Personen

ohne eigenes Fahrrad oder solche, die ihr Rad nicht dabei haben, erschließen kann. Dies wird in Zukunft auch in Berlin möglich sein.

U. Zelle: *In Paris waren das wohl 10.000 Fahrräder, die auf den Markt gebracht wurden. Hier in Berlin-Mitte sind es weitaus weniger, es geht im September los. Wie schätzen Sie das Projekt ein?*

U. Kasparick: Ich bin gespannt, wie das Angebot angenommen wird. Deutschland hat in der Vergangenheit zu wenig über den eigenen Tellerrand geschaut. In anderen Ländern ist der nichtmotorisierte Individualverkehr bereits viel früher in der Stadtplanung berücksichtigt worden – mit den entsprechenden Erfolgen. Das BMVBS hat die Radverkehrsförderung seit einigen Jahren in die Stadtentwicklung integriert und verdeutlicht damit, dass Radverkehrsförderung für uns kein Nischenthema ist, sondern ein zentrales Thema der Stadtentwicklungspolitik. Im internationalen Vergleich holt Deutschland auf.

D. Menzner: Radwege allein sind nicht ausreichend, auch die übrige Infrastruktur muss stimmen. Hierzu zählen insbesondere ausreichende und sichere Fahrradabstellplätze. Kleine und mittlere Kommunen müssen entsprechende Informations- und Unterstützungsangebote erhalten.

U. Zelle: *Was muss für eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV getan werden?*

U. Beckmeyer: In der Arbeitsgruppe ‚sozialdemokratischer Verkehr' wird das Thema Fahrradverkehr immer wieder in die Diskussion gebracht. Dank einer konstruktiven Diskussion mit dem Bahnvorstand wird in der neuen Generation der Fernverkehrszüge ICX die Fahrradmitnahme endlich möglich sein. Die Vertaktung der Verkehrsmittel untereinander ist darüber hinaus ein ganz wesentliches Element, um eine höhere Attraktivität des Umweltverbunds zu erreichen. Daran muss mit Nachdruck gearbeitet werden.

U. Kasparick: Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV möchten wir aktuell durch den Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme" fördern. Wir als Bund können nicht direkt in die Städte hineingehen, aber was wir können, ist eine Plattform und die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stellen. Wir sind zuversichtlich, dass wir viele gute Lösungen sehen werden. In den Kommunen ist häufig eine richtige Aufbruchstimmung spürbar.

P. Döring: In meinem Unternehmen bezahlen wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die in den Sommermonaten mit dem Fahrrad kommen, die Inspektion in einer mittelständischen Fahrradwerkstatt. Ich habe danach einen gesamten Tag mit der Betriebsprüfung Finanzamt Hannover verbracht, ob dies Betriebsausgaben sind. Das ist auch die Wirklichkeit. Und noch ein weiteres Thema: In der Unfallkasse der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer haben wir zur Zeit eine Schadensquote von 200-300 %, im Wesentlichen getrieben durch den Anstieg der Personenschäden zwischen Taxi und Fahrradfahrerinnen und -fahrern. Diejenigen, die gewerblich Pkw fahren, sollten v.a. in den Städten für die besonderen Gefahren für Radfahrende sensibilisiert werden. Wer häufig in einen Fahrradunfall verwickelt ist, müsste folgerichtig irgendwann den Personenbeförderungsschein verlieren.

G. Storjohann: Ich möchte die Gelegenheit nutzen, die Regierung aufzufordern, sich massiv bei der Bahn für die Fahrradmitnahme einzusetzen. Der Tourismusstandort Fehmarn ist beispielsweise mit dem Fahrrad nicht zu erreichen. Es gibt Regionen

in Deutschland, da müssen wir anders denken. Insofern sind gewisse Pilotprojekte seitens der DB durchaus sinnvoll. Wir wollen keine Urlauber-Pkws mit den Fahrrädern auf dem Gepäckträger, sondern Fahrräder in den Zügen sehen, um den Tourismus nachhaltig zu fördern. Wenn wir das ändern wollen, dann muss es ein grundsätzliches Umdenken bei den Verantwortlichen der DB AG geben.

A. Hofreiter: Ein hundertprozentiges Staatsunternehmen sollte durchaus in der Lage sein, die Fahrradmitnahme im ICE umzusetzen. Aber ich will auch zu einem anderen Thema etwas sagen. Ein wichtiges Problem zwischen den einzelnen Formen der individuellen Verkehrsmittel, liegt in den Geschwindigkeitsunterschieden. Lassen Sie uns mit Hilfe des Bundes die Regelgeschwindigkeit in Städten auf 30 km/h senken, ich denke, dies wäre ein hoher Gewinn für die Popularität und Sicherheit des Fahrradfahrens.

U. Zelle: *Viel Applaus im Auditorium, auch auf dem Podium. Herr Storjohann, was meinen Sie hierzu?*

G. Storjohann: Wir müssen vielmehr ein Netz schaffen aus langsamen und schnellen Korridoren, um die Akzeptanz einschränkender Maßnahmen bei den Autofahrerinnen und Autofahrern zu erhöhen. Eine flächendeckende, bewusste, politische Reduzierung der Geschwindigkeit halte ich kontraproduktiv für die Sicherheit von Radfahrerenden und zu Fuß Gehenden und deswegen spreche ich mich dagegen aus.

D. Menzner: Höhere Geschwindigkeiten bedeuten mehr Lärm bzw. Abgase. Ebenso wichtig ist, dass viele Autofahrerinnen und Autofahrer sehr wenig über den Umgang mit Fahrradfahrerinnen und -fahrern und die Novelle der Straßenverkehrsordnung von 1997 wissen. Hier wird regelkonformes Verhalten häufig als Fehlverhalten erlebt und dementsprechend aggressiv reagiert. Hier können bundesweite Aufklärungskampagnen helfen.

U. Zelle: *Häufig wurde in der Diskussion der Bund als Akteur angesprochen. Frau Klug, Herr Kasparick, was sagen Sie dazu?*

A. Klug: Die Debatte über die Angleichung von Geschwindigkeiten sollte nicht nur hinsichtlich Auto- und Radfahrerinnen und -fahrern, sondern

auch bezogen auf Radfahrende und zu Fuß Gehende geführt werden. Viele Unfälle passieren z.B. auf kombinierten Geh- und Radwegen. Hier brauchen wir vermehrt stadtplanerische Konzepte, die den Fuß- und Radverkehr stärker entflechten.

U. Kasparick: Wir möchten keine zentralstaatlichen Lösungen, sondern geben den Kommunen als lokalen Experten die entsprechenden rechtlichen Spielräume. Wir sehen, dass die Städte und Gemeinden dies auch annehmen und den Wettbewerb miteinander suchen. Was das Thema Verkehrssicherheit betrifft, führt das Bundesministerium zusammen mit dem Verkehrssicherheitsrat und den Verbänden eine engagierte Verkehrssicherheitsarbeit durch. Radfahrerinnen und Radfahrer gehören zu den Zielgruppen, um die wir uns besonders kümmern. Eine weitere Sache ist, dass wir lernen müssen, das Thema Radverkehr integriert zu betrachten. Etwa 80 % der Einwohnerinnen und Einwohner Europas leben in Städten über 25.000 Einwohner, wir reden im Kern also über ein Stadtentwicklungsthema. Wir als Bund möchten integrierte Prozesse in den Kommunen ideell und finanziell unterstützen.

U. Zelle: *Ich denke, die Debatte ist noch lange nicht am Ende und deshalb wird es hoffentlich nicht nur diesen ersten Nationalen Radverkehrskongress, sondern auch einen zweiten geben. Ich darf mich ganz herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie am Ende ihrer Parlamentswoche noch hier bei uns geblieben sind. Ich wünsche Ihnen allen noch einen schönen Abend hier in Berlin.*

Siegerehrung „best for bike“ 2009

Ehrung der „Fahrradfreundlichsten Entscheidung“ und der „Fahrradfreundlichsten Persönlichkeit“ des Jahres - Moderation: Michael Adler (fairkehr)

Der deutsche Fahrradpreis „best for bike“ - wurde erstmals im Jahr 2000 verliehen und ist seither Deutschlands bekannteste und renommierteste Auszeichnung zum Thema Radverkehr. „Best for bike“ ist ein Gemeinschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) in Zusammenarbeit mit dem Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV). Der deutsche Fahrradpreis wurde dieses Jahr zum ersten Mal in Berlin durch den Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ulrich Kasparick, verliehen.

Als „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit“ wurde dieses Jahr Prof. Dr. Klaus Töpfer, der ehemalige Leiter des UN-Umweltprogramms und Bundesminister a.D., geehrt. Mit dem Preis werden Leistung und Engagement von Prof. Dr. Töpfer gewürdigt, der seit Jahren kontinuierlich für einen Perspektivwechsel in der Verkehrspolitik eintritt und bereits als Bundesumweltminister auf den Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Energieverbrauch hingewiesen hat. Er war einer der ersten Politiker, der mahnend auf die Endlichkeit der fossilen Energieträger hingewiesen und in diesem Zusammenhang nachhaltige Technologien gefordert hat.

Der mit 5.000 Euro dotierte praxisorientierte Preis für die „Fahrradfreundlichste Entscheidung“ wurde an den „Fahrradfreundlichen Kirchentag Bremen 2009“ für die radfreundliche Gestaltung einer Großveranstaltung überreicht. Initiiert wurde das Siegerprojekt von Bremens Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Dr. Reinhard Loske, in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub sowie der Kirchentagsgeschäftsstelle. Neben der Anreise per Rad und dem eigens entwickelten „Kirchentagsrad“ gab es auf dem mittlerweile durchgeführten Kirchentag die Möglichkeit, Fahrräder zu leihen, an Verkehrsführungen teilzunehmen oder bewachte

Stellplatzangebote zu nutzen. Der Bremer Kirchentag gab somit eine gute Möglichkeit, die Eignung des Fahrrads als Verkehrsmittel auf Großveranstaltungen zu demonstrieren.

Insgesamt waren fünf Projekte aus über 90 Bewerbungen nominiert. Die positive Resonanz der Teilnehmenden hat einmal mehr gezeigt, dass der deutsche Fahrradpreis auch 2009 in gute Hände gegeben wurde.

Sieger und Nominierte: Die Fahrradfreundlichste Entscheidung des Jahres 2009

Fahrradfreundlicher Kirchentag Bremen 2009
Träger: Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Kirchentag

Die weiteren Nominierten:

Frankenwald mobil - das Netz der Fahrradbusse und Bahnen im Frankenwald
Träger: Landkreise Hof, Kronach und Kulmbach

Kinder- und familienfreundliche Radwegegestaltung auf dem „Maare-Mosel-Radweg“ und dem „Kyllradweg“
Trägerinnen: Verbandsgemeinden Daun und Gerolstein

Koordinierungsstelle für die radtouristische Infrastruktur in Schleswig-Holstein
Träger: Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein, Tourismus-Agentur Schleswig-Holstein

1.000 Abstellmöglichkeiten pro Jahr in Köln, und jetzt auch speziell für Kinder
Trägerin: Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrstechnik

Prof. Dr. Klaus Töpfer: Die „Fahrradfreundlichste Persönlichkeit des Jahres 2009“

Nicht nur dem Alter geschuldet, sondern der Tatsache, dass ich fast acht Jahre in Afrika und der Welt unterwegs war, ist bei mir das Radfahren in letzter Zeit leider etwas zu kurz gekommen. Als Kind und Jugendlicher bin ich durch halb Europa geradelt und weiß, wie großartig das ist. Bis zum heutigen Tag kann ich die Stationen aufzählen, die ich mit dem Fahrrad erreicht habe – die Urlaube mit dem Auto verblassen dagegen schneller.

Das Thema Radverkehr ist untrennbar mit dem Begriff Siedlungsstruktur verbunden. Wir wissen, wir gehen auf ein „urban millennium” zu bzw. befinden uns schon darin. Wir wissen, wir müssen 60-70% weniger CO2 emittieren. Wir werden dieses Ziel nur erreichen können, wenn wir vor allem die Städte mobilisieren können. Das Thema Mobilität spielt in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle. Wie können wir wieder Stadtstrukturen herstellen, in denen z.B. das Fahrrad als klimafreundliches Verkehrsmittel aktiv genutzt werden kann? Wir müssen uns dabei jedoch immer wieder klarmachen, dass wir langfristig denken müssen. Ich sehe in der gegenwärtigen Krise von Wirtschaft und Finanzen den Offenbarungseid der Kurzfristigkeit.

Ich werde nachher gerne einmal beim Bremer Kirchentag nachfragen, ob ich eines der heute vorgestellten Fahrräder kaufen kann. Vielleicht werde ich dann beim nächsten Mal auch mit dem Fahrrad hier vorfahren.

Ich danke Ihnen nochmals ganz herzlich für Ihre Entscheidung.

Auf Wiedersehen in Berlin

Resumée des Gastgeberlandes
von Senatorin für Stadtentwicklung, Ingeborg Junge-Reyer

Im Mai 2009 war Berlin zwei Tage lang nicht nur Bundes- sondern auch „Fahrradhauptstadt". Mit dem „Nationalen Radverkehrskongress" standen Fragen eines traditionellen und doch ganz modernen und zunehmend wichtigeren Fortbewegungsmittels im Mittelpunkt. Der Kongress hat für alle Beteiligten viele Impulse für den verkehrspolitischen Schwerpunkt der Radverkehrsförderung gebracht.

Heute nutzen die Berlinerinnen und Berliner das Rad bereits für 13% ihrer täglichen Wege in der Stadt. Diese Zahlen dokumentieren nicht nur einen Zuwachs um 50% innerhalb der letzten zehn Jahre. Sie belegen auch, wie wichtig es war und ist, etwas für den Fahrradverkehr zu tun. Mit der Radverkehrsstrategie hat Berlin viel angepackt: für den Ausbau von Radrouten und Abstellanlagen oder für die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Bedeutung des Radverkehrs in Berlin noch deutlich zu steigern. Der Startschuss für das Berliner Pilotprojekt zur Integration öffentlicher Leihfahrräder, der im Rahmen des Kongresses gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee gegeben wurde, ist nur ein Schritt von vielen.

Dieser Kongress hat deutlich gemacht, dass es bei dem Thema Fahrradverkehr viele Gemeinsamkeiten gibt. So zeigte zum Beispiel das Gespräch mit dem Oberbürgermeister von Münster, Herrn Dr. Tillmann, dass auch Städte, die wenig vergleichbar sind, ähnliche Probleme bei der Radverkehrsförderung bewältigen müssen. Hieran wird klar, wie wichtig die Kooperation der verschiedenen Akteurinnen und Akteure ist und welch große Potenziale das Fahrrad als städtisches Alltagsverkehrsmittel hat.

Die über 500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern, darunter auch viele, die aus neuen Zielgruppen zu den Fragen der Radverkehrsförderung hinzugekommen sind, belegen die Bedeutung des Kongresses. Die Mischung aus spannenden Plenardiskussionen, Fachforen zu wichtigen und neuen Einzelthemen mit intensiver Arbeitsatmosphäre, politischem Schlagabtausch und – vor allem – ausreichender Gelegenheit zum persönlichen Erfahrungsaustausch in den Pausen und beim abendlichen Ausklang auf der Terrasse an der Spree hat allen sehr viel gegeben, das zeigen die vielen positiven Rückmeldungen.

Mein ganz besonderer Dank gilt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das diesen Kongress ermöglicht und damit auch ein markantes Zeichen für die Radverkehrsförderung gesetzt hat. Umwelt-, Klimaschutz-, Energie-, Gesundheits-, Städtebau- und Verkehrspolitik – die Herausforderungen bei diesen wichtigen Themen sprechen mehr denn je für eine enge und umfassende Kooperation zwischen Bund, Ländern und Kommunen bei der Unterstützung des Radverkehrs.

Ganz herzlich möchte ich mich bei den Referentinnen und Referenten sowie den Moderatorinnen und Moderatoren bedanken, aber auch bei den Vielen, die zur reibungslosen Organisation beigetragen haben und ohne die der Kongress nicht möglich gewesen wäre.

Ich freue mich, dass aufgrund des großen Erfolges bereits über die dauerhafte Einrichtung eines solchen Kongresses nachgedacht wird.

Schlusswort und Ausblick

Der erste Nationale Radverkehrskongress in Berlin war ein großer Erfolg und hat der Radverkehrsförderung in Deutschland neue Impulse gegeben. Er stellt eine gelungene Halbzeitbilanz des Nationalen Radverkehrsplans und einen engagierten Aufbruch in die nächste Umsetzungsphase bis 2012 dar. Rund 500 Vertreterinnen und Vertreter aller politisch-administrativen Ebenen sowie zahlreiche weitere Akteurinnen und Akteure aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur, öffentlicher Personennahverkehr und Wohnungswirtschaft kamen zum Erfahrungsaustausch zusammen. Dies zeigt, welche Aufmerksamkeit, dem Fahrradverkehr seitens Politik, Planung und Wirtschaft entgegen gebracht wird.

Auf den insgesamt acht gut besuchten Foren wurden von Fachleuten die verschiedenen Aspekte des Kongressmottos „Stadtverkehr neu denken" diskutiert. Unter anderem ging es um die Übertragbarkeit der Erfahrungen von europäischen Metropolen mit Leihfahrradsystemen, deren Verknüpfung mit dem öffentlichen Nahverkehr sowie um die Möglichkeiten, die die ab 1. September 2009 gültige Straßenverkehrsordnung in Kombination mit neuen technischen Regelwerken für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bietet. Weitere Foren befassten sich mit den Themen Verkehrssicherheit für Radfahrernde Fahrradparken und Gesundheitsförderung durch mehr Radfahren im Alltag. Es wurden Kooperationsmöglichkeiten vorgestellt, mit deren Hilfe noch mehr Regionen in Deutschland vom boomenden Fahrradtourismus profitieren können. Schließlich wurde der Beitrag des Radverkehrs zu einer nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik beleuchtet.

Besondere Aufmerksamkeit bei den Kongressteilnehmenden und der Presse fand das von Bundesminister Tiefensee, Senatorin Junge-Reyer und dem Vorstand Personenverkehr der DB AG, Dr. Rausch, vorgestellte Pilotvorhaben für ein innovatives Fahrradverleihsystem in Berlin. 1250 Leihräder an 50 Stationen werden das Umsteigen zwischen Bahn und Fahrrad erleichtern. Ziel des Pilotvorhabens ist auch die kostenlose Nutzung eines Leihfahrrads mit einem ÖPNV-Ticket in der ersten halben Stunde.

In einer Podiumsdiskussion unterstrichen die verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher aller Bundestagsfraktionen einstimmig die Bedeutung des Radverkehrs für eine nachhaltige integrierte Verkehrspolitik. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Ulrich Kasparick und die Parlamentarische Staatsekretärin beim BMU Astrid Klug erläuterten, welche Schwerpunkte die beiden Ministerien bei der Förderung des Radfahrens in den Bereichen Klimaschutz und Verkehrs- und Stadtentwicklung setzen und appellierten an die Bundestagsabgeordneten, dem Fahrradverkehr auch in den kommenden Jahren genügend Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen.

Die Konferenz hat deutlich gemacht, dass sich die verschiedenen Politikbereiche zunehmend mit dem Thema Radverkehrsförderung beschäftigen und dass bereits in vielen Handlungsfeldern Maßnahmen umgesetzt bzw. auf den Weg gebracht wurden. Die Bundesregierung hat die Haushaltsansätze für den Radverkehr erhöht und neue Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen (z.B. für nicht investive Maßnahmen, Modellprojekte und öffentliche Fahrradverleihsysteme). Auch auf der Ebene der Länder und Kommunen hat sich einiges getan.

Gleichwohl lässt sich festhalten, dass die Potenziale für eine Steigerung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr in Deutschland bislang noch nicht ausgeschöpft wurden. Vielfach ist es noch nicht gelungen, den Radverkehr in der kommunalen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik hinreichend zu verankern.

Nach wie vor liegt der Schwerpunkt der Radverkehrsförderung vor allem auf der Infrastruktur. Dies mag vielerorts mit erheblichem Nachholbedarf begründet sein; jedoch sollte künftig den nicht investiven Maßnahmen („Soft Policies") der Radverkehrsförderung ein höherer

Stellenwert beigemessen werden, zumal die knappen Mittel der öffentlichen Hand, insbesondere in den Kommunen, die Handlungsmöglichkeiten im investiven Bereich begrenzen. Gerade auf der kommunalen Entscheidungsebene wird noch vielfach unterschätzt, welche Bedeutung das Fahrrad im Alltagsverkehr und für die Entlastung der Städte von Lärm- und Luftschadstoffen sowie als Wirtschaftsfaktor und für die Gesundheitsvorsorge hat.

Dem zentralen Ziel des Nationalen Radverkehrsplans, den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Deutschland zu steigern und gleichzeitig die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen, wird weiterhin die besondere Anstrengung der Bundesregierung gelten. Die Radverkehrsförderung als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Stadt- und Verkehrspolitik soll weiter ausgebaut werden. Insbesondere wird auch eine bessere ressortübergreifende Vernetzung der unterschiedlichen Handlungsbereiche (Umwelt, Gesundheit, Arbeit und Wirtschaft) angestrebt.

Zur Stärkung von Innovationen hat sich der fachliche Austausch zwischen Bund, Ländern, kommunalen Fachleuten und weiteren Handlungsträgerinnen und -trägern bewährt. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liegt in besonderem Maße bei den Kommunen. Der Bund fördert deshalb die Fortbildungsangebote der „Fahrradakademie“ des Deutschen Instituts für Urbanistik sowie die jährlich statt findende „Fahrradkommunalkonferenz“, auf der Kooperationsstrukturen auf kommunaler Ebene geschaffen, bzw. gestärkt werden. Veröffentlichungen zu „Best Practice“ und Forschungsarbeiten zu Fragen des Radverkehrs werden fortgeführt. Die Vernetzung der verschiedenen Handlungsebenen auf Konferenzen und Fachveranstaltungen wird weiter unterstützt. Dies

ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass eine dauerhafte, wirksame und wirtschaftlich effiziente Förderung des Radverkehrs nur gelingen wird, wenn die Qualität der Angebote und die der Kooperation auf allen Ebenen stimmt und nachhaltig gewährleistet wird.

In Deutschland gibt es ca. 73 Mio. Fahrräder, d.h. fast 80 % der Bevölkerung besitzen ein Fahrrad. Angesichts dieses vorhandenen Potenzials gilt es, das Fahrrad als Null-Emissionsfahrzeug stärker in das Bewusstsein der Menschen zu rücken und für seine vermehrte Nutzung im Alltag zu werben. Die Bundesregierung wird sich daher weiter konsequent für die Stärkung des Radverkehrs einsetzen.

Interessante links im www

Die Bundesregierung _ **www.bundesregierung.de**

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung _ **www.bmvbs.de**

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung _ **www.bbr.bund.de**

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung _ **www.bbsr.de**

Bundesanstalt für Straßenwesen _ **www.bast.de**

Nationaler Radverkehrsplan _ **www.nrvp.de**

Mobilität in Deutschland _ www.mobilitaet-in-deutschland.de

Nationale Stadtentwicklungspolitik _ **www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de**

Bund-Länder-Programm Soziale Stadt _ **www.sozialestadt.de**

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit _ **www.bmu.bund.de**

Umweltbundesamt _ **www.uba.de**

Die Kampagne „Kopf an: Motor aus“ _ **www.kopf-an.de**

Kompetenznetzwerk für nachhaltige Entwicklung _ **www.gute-beispiele.net**

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie _ **www.bmwi.bund.de**

Förderdatenbank des BMWi _ **www.foerderdatenbank.de**

Bundesministerium für Gesundheit _ **www.bmg.bund.de**

Nationale Initiative für gesunde Ernährung und mehr Bewegung _ **www.in-form.de**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club _ **www.adfc.de**

„best for bike“ - der Deutsche Fahrradpreis _ **www.best-for-bike.de**

Deutscher Verkehrssicherheitsrat _ **www.dvr.de**

Verkehrsclub Deutschland _ **www.vcd.de**

Gastgeberland Berlin _ **www.berlin.de**

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin _ **www.stadtentwicklung.berlin.de**

Herausgeber
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
www.bmvbs.de

Stand
September 2009

Druck
Referat Z 22
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Redaktion I Gestaltung
Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dipl.-Ing. Matthias Franz
Dipl.-Ing. Gernot Steinberg

Foto I Bildnachweis
Deckbar Photographie/ BMVBS
Titel (Mitte): ADFC/ Norbert Eisele-Hein

Nachdruck und Vervielfältigung
Alle Reche vorbehalten