

Landesarbeitsgemeinschaften Radverkehr

Empfehlungen für die Praxis



Impressum

Herausgeber:

BUND für Umwelt und
Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Berlin e. V.
10827 Berlin

Autor:

Dr. Thorben Prenzel
prenzel communications
www.prenzel-com.de

**Gestaltung:**

Natur & Umwelt Verlag

Titelbild:

photos.com/Heidi Kristensen

ViSdP:

Tilman Heuser

Druck:

Z.B.I., Köln

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor.

In dieser Broschüre wird in erster Linie die männliche Form verwendet. Dies geschieht ausschließlich zur Verbesserung der Lesbarkeit. Personen weiblichen wie männlichen Geschlechts sind darin gleichermaßen eingeschlossen.

Hintergrundstudie:

Das hier vorliegende Papier ist eine Kurzfassung der umfangreicheren Hintergrundstudie. Darin finden sich, neben weiteren Detailinformationen, eine vergleichende Untersuchung bestehender Arbeitsgemeinschaften sowie Empfehlungen zur Einführung einer LAG. Zu finden unter:

- www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele
- www.bund-berlin.de
- www.prenzel.com.de/Veroeffentlichungen

Vorwort

Definition

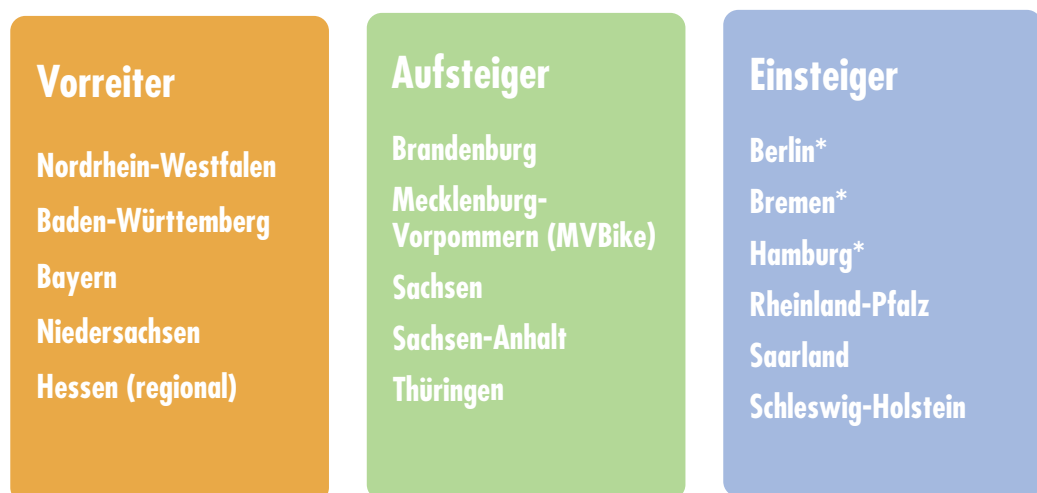
Eine Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr ist ein Zusammenschluss von Kommunen und kommunalen Gebietskörperschaften eines Bundeslandes mit dem Ziel die Kommunikation, Organisation und Motivation der radverkehrspolitischen Akteure zu optimieren.

Landesarbeitsgemeinschaften (LAGen) haben sich als ein erfolgreiches Mittel zur Förderung des Radverkehrs in Ländern und Kommunen bewährt. Das älteste Beispiel für einen Zusammenschluss fahrradfreundlicher Kommunen ist die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS), aber auch die Regionalforen in Hessen sind teils schon seit längerem aktiv. In jüngerer Zeit sind in Baden-Württemberg, Bayern und Niedersachsen weitere LAGen entstanden und auch in Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sind ähnliche Ansätze zu verzeichnen (siehe Grafik).

Diese Institutionen verschaffen dem Radverkehr politisches Gewicht, fördern den Erfahrungsaustausch und motivieren die Kommunen, sich für den Radverkehr zu engagieren. Auch die Bundesregierung hat den Nutzen dieser Netzwerke erkannt. Im Nationalen Radverkehrsplan 2020 heißt es: „Für eine effiziente Arbeit sollte sowohl in den Landkreisen, als auch in den Ländern sowie auf Bundesebene angestrebt werden, ein Netz von Netzen zu etablieren.“ (NRVP 2020, S. 61). Diese Broschüre setzt hier an. Sie möchte einen Denkanstoß liefern, Diskussionen anregen und weitere Arbeiten auf diesem Gebiet initiieren. Sie soll Politik und Verwaltung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene sowohl informieren als auch motivieren, dieses Instrument zu fördern.

Dr. Thorben Prenzel, Berlin, August 2013

LAGen in den Bundesländern (Stand Mai 2013)



Legende:

- Vorreiter = LAG mit einer festen Struktur
- Aufsteiger = bestehende LAG ohne feste Struktur, neue LAG oder in Planung, LAG ähnlich
- Einsteiger = Bundesländer ohne LAG (zu beachten: Stadtstaaten*)

1. Vorteile einer LAG Radverkehr



LAGen dienen in erster Linie der Vernetzung der Kommunen untereinander mit dem Ziel, Informationen und Erfahrungen auszutauschen. Daneben können sie aber noch weitere Aktivitäten entfalten: LAGen können gemeinsame Materialien für Ihre Mitglieder erstellen, Fachveranstaltungen organisieren und Abstimmungsprozesse verbessern, d.h. den Radverkehr insgesamt stärker organisieren. Und nicht zuletzt können mit diesem Instrument auch Verantwortliche auf allen Ebenen motiviert werden, sich stärker im Radverkehr zu engagieren. Deshalb lassen sich die Ziele einer LAG unter den Stichworten Kommunikation, Organisation und Motivation zusammenfassen:

Kommunikation

Kommunikation der Kommunen untereinander
LAGen dienen in erster Linie dazu, die Fahrradverantwortlichen der Kommunen miteinander zu vernetzen. Durch das Netzwerk entstehen direkte, persönliche Kontakte. Erfahrungen können untereinander ausgetauscht und Fachkenntnisse weitergereicht werden. Dies gilt auch für die politische Ebene.

Kommunikation zwischen Land und Kommunen
Durch eine LAG kann der Informationsfluß zwischen den Kommunen und dem Land verbessert werden. Beschlüsse und Informationen des Landes können über eine LAG direkt an die Kommunen weitergeleitet werden.

Kommunikation zwischen den Bundesländern
LAGen können sich auch bundesweit untereinander vernetzen. Informationen und Good-Practise-Beispiele können ausgetauscht werden, direkte Ansprechpartner mit praktischer Erfahrung stehen schnell und unkompliziert zur Verfügung.

Kommunikation zwischen dem Bund und den Kommunen

Über die LAGen kann der Informationsfluß zwischen dem Bund und den Kommunen verstetigt werden. Einsteiger-, Aufsteiger- und Vorreiterkommunen benötigen unterschiedliche Informationen. Die Verantwortlichen in den LAGen verfügen über das Wissen, wer wann welche Informationen benötigt.

Organisation

Verbesserung der Beziehungen zwischen Bund, Ländern und Kommunen

Durch die Einführung von LAGen in den Bundesländern kann die Radverkehrsförderung insgesamt besser organisiert werden. Wie oben beschrieben, kann eine LAG den Informationsfluss zwischen den verschiedenen Ebenen verbessern. LAGen können ein Bindeglied zwischen den Kommunen und den Ländern sowie dem Bund bilden.

Gemeinsame Erstellung von Materialien

In vielen Kommunen existieren Faltblätter, Infotafeln, Wegweisungen oder Aktionsideen zum Radverkehr. LAGen können Ideen entwickeln, oder Materialien zentral erstellen und den Kommunen zur Verfügung stellen. Dadurch fallen weniger Herstellungskosten an und das Personal in den Kommunen wird entlastet.

Bündelung von finanziellen Mitteln

LAGen können Mittel für den Radverkehr effektiv an die Kommunen weiterleiten. Sie können im Vorfeld bei der Erstellung der Kriterien und Antragsformulare mitarbeiten, teilweise die Verwendung der Mittel kontrollieren und gegebenenfalls direkt nachsteuern. Auf der anderen Seite können LAGen die Kommunen bei der Antragsberatung unterstützen und sie bei größeren Anträgen untereinander vernetzen. Insgesamt kann so eine effizientere Verwendung begrenzter Mittel erreicht werden.

Abstimmungsprozesse optimieren

Nicht zuletzt können LAGen auch dazu dienen, Abstimmungsprozesse benachbarter Kommunen beziehungsweise Regionen zu verbessern. Die gemeinsame Erstellung von Radrouten, Wegweisungen oder Routenplanern kann über eine LAG organisiert werden.

Motivation

Motivation der Kommunen

Die Mitgliedschaft in einer LAG motiviert auch die Kommunen selbst, den Radverkehr stärker zu fördern. Die politisch Verantwortlichen haben sich durch die Mitgliedschaft in der LAG „verpflichtet“, den Radverkehr zu fördern. Durch Treffen, Kongresse und Exkursionen kann diese Zielgruppe zusätzlich motiviert werden. Gleiches gilt für die kommunalen Verwaltungsmitarbeiter. Sie sind keine Einzelkämpfer mehr, sondern stärker vernetzt und Teil einer Gruppe. Dies motiviert und schafft eine positive Atmosphäre für weiteres Engagement.

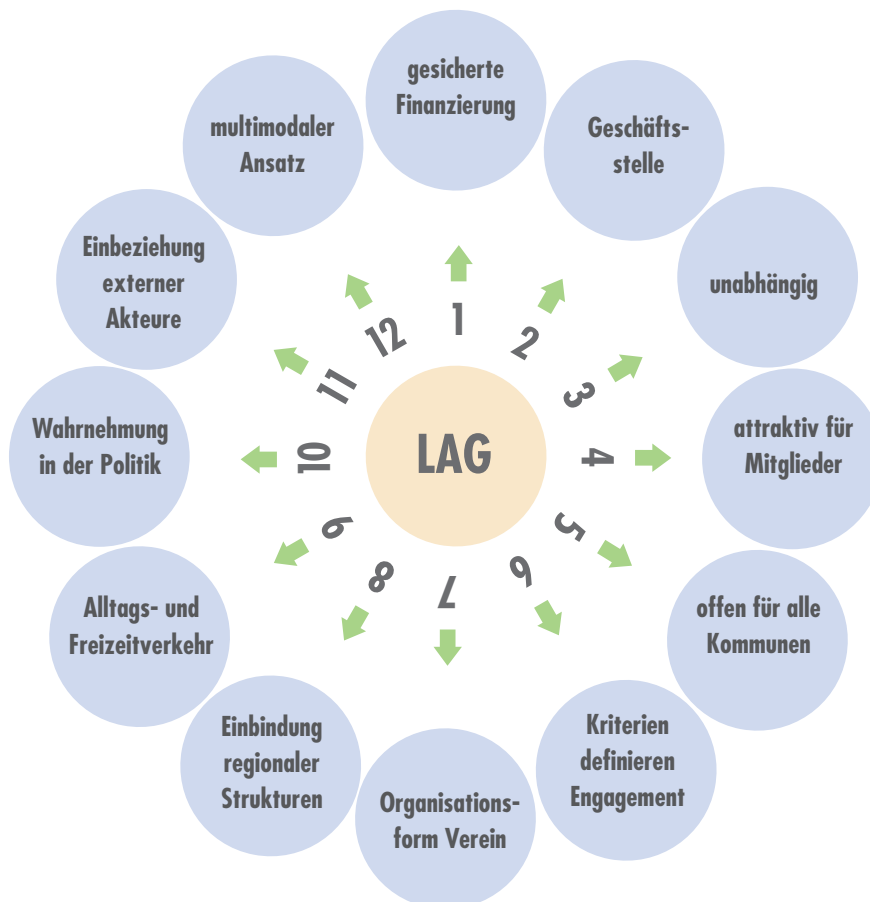
Motivation der Länder

Die Länder besitzen eine wichtige Rolle bei der Förderung des Radverkehrs, könnten diese zum Teil aber besser ausfüllen. Um die Länder stärker zu motivieren, kann ein Zusammenschluss engagierter Kommunen positiven Druck auf die jeweilige Landespolitik ausüben. Allein die Existenz einer LAG zeigt, dass Engagement und Willen da ist, das Thema weiter voranzutreiben.

Motivation des Bundes

Auch die Bundespolitik kann durch LAGen angeregt werden, sich stärker mit dem Thema Radverkehr zu beschäftigen. Bürgermeister der jeweiligen Kommunen können mit ihrem Engagement zeigen, dass das Fahrrad eine wichtige Rolle in ihrer Kommune spielt.

2. Ein Zwölf-Punkte-Katalog für die Praxis



Eine LAG kann und muss vielfältige Aufgaben übernehmen. Dies stellt hohe Anforderungen an die Akteure. Ohne feste Personal- und Finanzmittel lassen sich diese Herausforderungen nicht bewältigen. Dafür bietet eine LAG eine Reihe von Vorteilen, die den Mitteleinsatz rechtfertigen. Auf Basis der Untersuchung bestehender Ansätze (diese werden in der Hintergrundstudie darge-

stellt) lassen sich zwölf Empfehlungen ableiten. Dieser Zwölf-Punkte-Katalog kann auch als Gerüst für eine erfolgreiche LAG Radverkehr verstanden werden. Dabei gilt zu beachten: Jedes Bundesland muss seinen eigenen Weg gehen. Je nach vorhandenen Ressourcen und der jeweiligen Situation vor Ort sind verschiedene Möglichkeiten der Umsetzung denkbar.

1. Eine LAG benötigt eine gesicherte Finanzgrundlage

Herausforderung

Eine LAG ohne gesicherte Organisationsstruktur und ohne Finanzmittel wird nur schwer Bestand haben. Verschiedene Beispiele zeigen, dass sich solche Ansätze schnell in „lose Treffen“ erschöpfen, die insgesamt wenig zielführend sind. Die Aufgaben einer LAG sind vielfältig und die Organisation bedeutet einen erheblichen Aufwand für alle Beteiligten.

Beispiele

Die LAGen in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg oder Hessen zeigen, dass eine gesicherte Finanzierung eine Arbeitsgrundlage schafft, die ausgebaut werden kann. In den Fällen, wo versucht wurde, eine LAG ohne finanzielle Grundlage zu etablieren, fehlte die Kontinuität. Ein festes Netzwerk konnte sich nicht entwickeln.

Empfehlung

Eine kontinuierliche Arbeit muss auch kontinuierlich finanziell unterfüttert werden. Für die Erstellung von Materialien, die Organisation von Veranstaltungen oder allgemeine Öffentlichkeitsarbeit ist eine Grundfinanzierung erforderlich:

- Eine gesicherte jährliche Finanzierung muss durch das Land bereitgestellt werden. Als Zielvorstellung sollte ein Betrag von etwa 2,5 Cent pro Einwohner jährlich zur Verfügung stehen.
- Mitgliedskommunen sollten einen festen Beitrag zahlen. Dieser kann je nach Größe der Kommunen gestaffelt sein. Ein jährlicher Mitgliedsbeitrag zwischen 1.000 und 5.000 Euro ist realistisch. Für die Kommunen rechnet sich der Beitrag, da verschiedene Aufgaben zentralisiert werden können und sie somit entlastet werden (siehe Punkt 4).
- Parallel sollte versucht werden, Sponsoren zu werben. Hier kann der Beitrag pro Sponsor ebenfalls bei ca. 5.000 Euro liegen.

2. Eine LAG muss eine Geschäftsstelle besitzen

Herausforderung

Um eine professionelle und kontinuierliche Arbeit zu gewährleisten, muss zum einen eine dauerhafte Anlaufstelle zur Verfügung stehen, zum anderen muss ein Mitarbeiter vorhanden sein, der die Arbeit voranbringt und für die Weiterentwicklung der LAG sorgt.

Beispiele

Die Beispiele aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Hessen und Bayern zeigen, dass eine Geschäftsstelle für eine kontinuierliche Arbeit unerlässlich ist. Erst mit einer „festen Adresse“ ist ein Anlaufpunkt gegeben, um Kommunen zur Mitarbeit zu motivieren und eine effektive Arbeit zu gewährleisten.

Empfehlung

Eine Geschäftsstelle sollte durch das Land finanziert werden. Zu Beginn sollte mindestens eine halbe Personalstelle eingerichtet werden, welche sich ganz auf den Aufbau der LAG konzentrieren kann. Je nach Aufgaben und Finanzgrundlage sind weitere Personalmittel sinnvoll. Die Geschäftsstelle kann Aufgaben übernehmen, die bislang von den jeweils zuständigen Länderministerien bearbeitet worden sind. Zu nennen wären hier die Organisation von radpolitischen Veranstaltungen, die Pflege eines landeseigenen Radverkehrsportals, Fortbildungsveranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit etc. Im Idealfall können so auch zusätzliche Mittel aus anderen Etats gewonnen werden (zum Beispiel aus der Öffentlichkeitsarbeit).



3. Eine LAG muss unabhängig agieren können

Herausforderung

Eine LAG muss mit der Landespolitik eng zusammenarbeiten, aber trotzdem die Möglichkeit haben, eigene Positionen zu vertreten. Eine zu große Nähe kann die LAG abhängig von der Politik machen, eine zu große Ferne nimmt der LAG die Möglichkeit, für eine fahrradfreundliche Politik auf Landesebene zu werben. Wie oben gezeigt, ist es notwendig, eine Geschäftsstelle einzurichten, die unabhängig agieren kann. Die Geschäftsstelle sollte deshalb bei einem „neutralen“ Träger angesiedelt sein.

Beispiele

Die derzeit existierenden LAGen haben verschiedene Formen gefunden. In Baden-Württemberg ist die Geschäftsstelle bei der Nahverkehrsgesellschaft angesiedelt, beim Radforum Rhein-Main in Hessen bei einem Planungsverband, in Nordrhein-Westfalen bei einer Mitgliedskommune, in Mecklenburg-Vorpommern bei einer Hochschule.

Empfehlung

Verschiedene Modelle sind denkbar, hier muss im Einzelfall auf Basis der vorhandenen Rahmenbedingungen und Strukturen entschieden werden. Im Ländervergleich zeigte sich lediglich, dass vorrangig praktische Erwägungen bei der Anbindung eine Rolle spielten. Wo auch immer die Geschäftsstelle angesiedelt ist, es gilt von vornherein zu beachten, dass Synergieeffekte genutzt werden (Verbindung mit anderen Verkehrsarten, Grundfinanzierung) und eine hohe Kontinuität (Personal, Finanzen) gewährleistet ist. Insbesondere Letzteres sollte als zentraler Punkt bei der Auswahl ins Auge gefasst werden.

4. Eine LAG muss attraktiv für ihre Mitglieder sein

Herausforderungen

Eine LAG muss ihren Mitgliedern etwas bieten. Ein loses Netzwerk mit gelegentlichen Treffen reicht nicht aus, um eine kontinuierliche Arbeit zu gewährleisten. Die Arbeiten einer LAG müssen permanent in der Öffentlichkeit, beim Land und bei den Kommunen sichtbar sein und aktiv kommuniziert werden. Kurz: Eine LAG muss attraktiv genug zu sein, um neue Mitglieder zu erreichen.

Beispiele

Bestehende LAGen wie in Nordrhein-Westfalen oder Baden-Württemberg liefern ihren Mitgliedern Unterstützung auf verschiedenen Ebenen. Von der gemeinsamen Materialerstellung, zentraler Öffent-

lichkeitsarbeit, der Koordinierung der regionalen Radverkehrspolitik bis hin zu konkreten finanziellen Vorteilen reichen die Angebote.

Empfehlung

Mit einer Mitgliedschaft sollten finanzielle und ideale Vorteile für die Kommunen verbunden sein. Kommunen erwarten Arbeitserleichterung durch gemeinsam nutzbare Materialien, Fördergelder oder Wissensvermittlung. Im Rahmen einer landesspezifischen Strategie sollte jede LAG definieren, wie und mit welchen Mitteln sie Kommunen konkret unterstützen kann.

Aufgaben einer LAG

- Fachliche Vernetzung ist sicherlich für viele kommunale Fahrradbeauftragte entscheidend. Dies gilt vor allem für die kommunalen Mitarbeiter, die über dieses Netzwerk Informationen und fachliche Unterstützung auf direktem Wege erhalten können.
- Jährliche Veranstaltungen für die kommunale Politik und Aktionen in den Mitgliedskommunen können die politisch Verantwortlichen in ihren Bemühungen für mehr Radverkehr unterstützen. Eine LAG kann diese Events zentral organisieren.
- Materialien wie Handbücher oder Arbeitshilfen können über eine LAG an ihre Mitglieder weitergeleitet werden. Zu fast jedem Thema gibt es bereits umfangreiches Material. Eine Aufgabe der Geschäftsstelle ist es, die Informationen zu bündeln und zielgerichtet weiterzugeben.
- Die zentrale Öffentlichkeitsarbeit ist ein weiteres Arbeitsfeld für eine LAG. Flyer, Poster, Ausstellungen oder Aktionsideen können zentral entwickelt und produziert werden. Wenn diese Punkte zusammengeführt werden, kann eine landeseigene Bausteinkampagne entstehen, die je nach Bedarf von den Kommunen genutzt werden kann.
- Im Bereich Service ist in erster Linie die Erstellung und Pflege eines landesweiten Radroutennetzes einschließlich einheitlicher Beschilderung denkbar.
- Und nicht zuletzt kann für Förderprojekte eine Antragsberatung und Prüfung der Förderfähigkeit durch eine LAG durchgeführt werden. Während einer Maßnahme können Projektnetzwerke und Abrechnungsbegleitung organisiert werden.

5. Eine LAG sollte offen für alle Kommunen sein

Herausforderung

Kommunen sind sehr unterschiedlich aufgestellt. Es gibt in allen Bundesländern Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter. Alle in einer Organisation zu vereinen, stellt die LAG vor besondere Herausforderungen.

Beispiele

Die AGFS in Nordrhein-Westfalen knüpft eine Mitgliedschaft an die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“. Gewisse Mindeststandards (Beschluss der Kommune, finanzielle Unterstützung der LAG etc.) müssen erfüllt und nachgewiesen sein, damit eine Kommune ordentliches Mitglied werden kann. In Baden-Württemberg ist eine Mitgliedschaft an relativ einfache Kriterien geknüpft. In anderen Bundesländern reicht ein formloser Mitgliedsantrag aus.

Empfehlung

Jedes Bundesland sollte nach seiner spezifischen Lage entscheiden. An dieser Stelle wird ein zweistufiges Verfahren empfohlen: Eine LAG sollte allen Kommunen im Land eine Mitgliedschaft anbieten, dabei als Besonderheit eine Premium-Mitgliedschaft für Vorreiterkommunen anbieten.

- Für die einfachen Mitglieder sollten die Aufnahmekriterien niedrig gehalten sein. Unter anderem sollte eine feste Ansprechperson (z.B. Fahrradbeauftragter) vorhanden sein, ein allgemein formulierter Beschluss des Kommunalparlaments das Fahrrad als Verkehrsmittel zu fördern, die Verpflichtung zur finanziellen Unterstützung der LAG etc..
- Um die Premium-Mitgliedschaft zu erreichen, müssen die Kommunen strengere Kriterien erfüllen. Diese Kommunen bilden dann den Kern der LAG. Einzelne Fördermaßnahmen des Landes (zum Beispiel für Pilotprojekte) können an eine Premium-Mitgliedschaft gebunden werden.

6. Kriterien müssen Engagement einfordern

Herausforderung

Wie beschrieben, wird eine zweistufige Mitgliedschaft favorisiert. Die Kriterien sollten dabei so gestaltet sein, dass sie einerseits nicht von einer Mitgliedschaft abschrecken, aber andererseits ein Mindestmaß an Engagement sicherstellen.

Beispiele

Wie im vorherigen Punkt beschrieben, verfolgen die bestehenden LAGen verschiedene Konzepte der Mitgliederstruktur mit entsprechend unterschiedlich definierten Mitgliedschaftskriterien.

Empfehlung

Die Aufnahmekriterien sollten dem zweistufigen Verfahren der Mitgliedschaft entsprechen:

In der ersten Stufe sollten die Kommunen nachweisen, dass sie den Radverkehr fördern. Sie sollten zeigen, dass Ansprechpartner vorhanden sind, Politik und Verwaltung sich zum Radverkehr bekennen, die LAG finanziell unterstützt wird und weitere Anstrengungen in der Radverkehrsförderung unternommen werden. Eine Überprüfung der Radverkehrsarbeit der Kommune sollte alle fünf Jahre stattfinden.

Für die zweite Stufe, die „Premium-Mitgliedschaft“, sind schärfere Kriterien erforderlich. Hierfür sollte ein umfangreicher Kriterienkatalog erstellt werden, mit dem die Kommunen zeigen, wie sie in der Vergangenheit den Radverkehr gefördert haben und wie sie ihn in Zukunft fördern wollen (Beispiel Nordrhein-Westfalen). Wichtig ist, dass nicht jedes Kriterium hundertprozentig erfüllt sein muss, sondern der Gesamteindruck entscheidend ist. Die Kommunen dürfen dann den Titel „Fahrradfreundliche Kommune“ tragen. Eine unabhängige Überprüfung sollte alle sieben Jahre stattfinden.

7. Eine LAG sollte wie ein eingetragener Verein organisiert sein

Herausforderung

Die Organisationsform einer LAG sollte die Unabhängigkeit gewährleisten. Es muss eine Form gewählt werden, die für eine solide Struktur und ein langfristiges Engagement sorgt. Eine LAG ohne feste Strukturen verliert schnell an Attraktivität und ist nur schwer mit Leben zu erfüllen.

Beispiele

Die LAGen in Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern sind jeweils als eingetragener Verein registriert, die neu gegründete LAG Niedersachsen soll in Zukunft ebenfalls diese Struktur besitzen.

Empfehlung

Als Rechtsform hat sich ein eingetragener Verein bewährt. Dies betont die Unabhängigkeit, zudem sind Spenden und Sponsoring möglich und die Einbeziehung eines Wirtschafts- und Steuerprüfers sorgt für transparente Finanzen. Ein eingetragener Verein kann auch bei personellen Wechseln für eine kontinuierliche Arbeit sorgen.

Mögliche Struktur einer LAG

- Ein Vorstand leitet die LAG, in ihm sollten verschiedene Akteure vertreten sein: gewählte Vertreter der Kommunen, Vertreter des zuständigen Landesministeriums und Vertreter der kommunalen Verbände.
- Auf einer jährlichen Mitgliederversammlung sollten alle beteiligten Kommunen die relevanten Beschlüsse verabschieden (Mittelverwendung, Aufnahme neue Mitglieder, Wahlen).
- Im Facharbeitskreis sind die Radverkehrsverantwortlichen aus den Verwaltungen der Kommunen vertreten, diese können sich je nach Bedarf, mindestens aber zwei Mal im Jahr treffen..
- Die eigentliche fachliche Arbeit sollte in kleineren Fachausschüssen oder Arbeitsgruppen stattfinden. Verschiedene ständige Arbeitsgruppen sind denkbar, temporäre Themen können Ad-hoc-Arbeitsgruppen übernehmen.
- Zur Aufnahme neuer Mitglieder beziehungsweise für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ sollte ein ständiger Ausschuss unter Einbeziehung des Landes und der kommunalen Spitzenverbände eingerichtet werden.

8. Eine LAG sollte regionale Strukturen zulassen

Herausforderung

Die Struktur der Bundesländer ist sehr unterschiedlich. Ländern mit überwiegend ländlich geprägten Strukturen stehen Ländern mit großen Ballungszentren gegenüber und auch innerhalb der Länder gibt es regional große Unterschiede. Dabei haben ländlich gelegene Kommunen andere Herausforderungen zu bewältigen als Metropolen oder große Ballungszentren.

Beispiele

In Hessen wurden verschiedene regionale Radforen gegründet, die sich gut bewährt haben. Länder wie Rheinland-Pfalz oder Niedersachsen sind sehr ländlich geprägt und benötigen für eine LAG eine Organisationsstruktur, die Städten und ländlichen Gebieten gleichermaßen gerecht wird.

Empfehlung

Eine LAG sollte die Frage der Mitgliedschaft pragmatisch angehen. Regionale Verbände sollten ebenso zugelassen sein wie Landkreise oder kommunale Verwaltungsverbände. Je nach Gegebenheit vor Ort und der Länderstruktur sind verschiedene Modelle möglich. Auch ist es denkbar, in Ballungszentren eigene, regionale LAGen zu gründen, dies hängt aber stark vom Engagement und der Finanzsituation vor Ort ab. In der Organisationsstruktur der LAG sollten sich die unterschiedlichen Interessen widerspiegeln. So können Facharbeitskreise eingerichtet werden, die die Themen Radverkehr in Ballungsgebieten oder ländlicher Verkehr abdecken.

9. Eine LAG sollte Freizeit- und Alltagsradverkehr integrieren

Herausforderung

Touristischer Radverkehr und Alltagsradverkehr werden in den Verwaltungen häufig getrennt bearbeitet. Der Alltagsradverkehr liegt in der Regel in der Zuständigkeit der Landesverkehrsministerien, um den touristischen Verkehr kümmern sich die Wirtschaftsministerien. In den Kommunen sieht es häufig ähnlich aus. Die Verkehrsabteilungen übernehmen den Alltagsradverkehr, das Stadtmarketing oder die Wirtschaftsförderung bearbeiten den touristischen Verkehr.

Beispiele

Die meisten LAGen behandeln in erster Linie den Alltagsradverkehr. Der touristische Radverkehr wird meist gesondert in einer Arbeitsgruppe bearbeitet.

Empfehlung

Die Förderung des Alltagsradverkehrs sollte bei einer LAG im Vordergrund stehen. Trotzdem muss der touristische Verkehr mit einbezogen werden. Eine eigene, ständige Facharbeitsgruppe für den touristischen Verkehr kann dafür sorgen, dass die Teilnahme an der LAG auch für Kommunen mit starkem Bezug zu diesem Thema interessant ist. Zu beachten ist, dass der Fokus des touristischen Verkehrs auf einem funktionierenden Radroutennetz, Wegweisungen und gezielter Öffentlichkeitsarbeit liegt. Sieht eine Kommune diese Anforderungen ausreichend erfüllt, kann das Interesse der Verantwortlichen schnell erlahmen. Auf der anderen Seite bieten sich dann aber auch Chancen, darauf aufbauend weitere Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs zu ergreifen.

10. Eine LAG muss in der Politik und Öffentlichkeit wahrgenommen werden

Herausforderung

Eine LAG ist eine Chance, dem Radverkehr auf landespolitischer Ebene mehr Gewicht zu verleihen. Deshalb sollte eine LAG Lobbyarbeit in der Politik betreiben, um den Radverkehr allgemein zu fördern und sich selbst als zentrales Radverkehrsgremium zu verankern. Nicht zuletzt besteht immer die Gefahr, dass nach einem Regierungswechsel die Unterstützung für den Radverkehr schwindet. Ein Ziel einer LAG muss sein, bei allen politischen Parteien wahrgenommen zu werden und eine breite Unterstützung über die Parteigrenzen hinweg zu erzielen.

Beispiele

Fast alle LAGen führen einmal im Jahr eine öffentliche Veranstaltung durch, zu der auch Vertreter der politischen Parteien eingeladen sind. In Nordrhein-Westfalen bestehen schon lange intensive Kontakte zu der Landesregierung, so dass die LAG nicht mehr aus dem politischen Betrieb wegzudenken ist.

Empfehlung

Durch die Einführung einer permanenten Geschäftsstelle kann eine enge Zusammenarbeit mit den politisch relevanten Akteuren sichergestellt werden. Die Mitarbeiter sind nicht nur für die Organisation der LAG verantwortlich, sondern auch für die Kontaktpflege in die Landespolitik. Regelmäßige Events helfen, die Kontakte zur Politik zu pflegen.

Öffentlichkeitswirksame Aktionen einer LAG

- Zu der jährlichen Mitgliederversammlung sollten die verkehrspolitischen Sprecher der Landtagsparteien eingeladen werden. Hier kann eine abschließende Podiumsdiskussion mit Pressebeteiligung für Aufmerksamkeit sorgen.
- Um die Bürgermeister zu erreichen, ist eine jährliche Veranstaltung speziell für diese Gruppe sinnvoll. Ziel ist hier eher die Vernetzung und Motivation als der Fachaustausch.
- Gleiches gilt für die Landesebene. Auch hier können spezielle Veranstaltungen für das Thema Radverkehr werben.
- Möglich sind auch mehrtägige Exkursionen in andere Städte oder Länder, um positive Beispiele zu zeigen und allgemeines Networking zu betreiben.
- Öffentlichkeitsmaßnahmen wie die Aktionen „Stadtradeln“ oder „Radeln mit dem Bürgermeister“ können mit Unterstützung der LAG organisiert werden.
- Denkbar sind auch Fortbildungen für die politische Ebene, die einzelne Themen stärker thematisieren (zum Beispiel Sicherheit im Straßenverkehr).



11. Eine LAG sollte auch externe Akteure mit einbeziehen

Herausforderung

Externe Akteure können für den Radverkehr eine große Rolle spielen: Verbände und Vereine verfügen über ein breites Netzwerk, wissenschaftliche Institute können fachliche Unterstützung liefern. Da die Förderung des Radverkehrs als Querschnittsaufgabe angesehen werden muss, ist die Einbeziehung aller relevanten Akteure in die Fahrradpolitik notwendig. Andererseits sollte eine LAG nicht überfrachtet werden.

Beispiele

In einigen Bundesländern existieren Fahrradforen, in denen externe Akteure sich regelmäßig mit Vertretern der Landespolitik treffen, zum Beispiel das Landesbündnis ProRad in Baden-Württemberg und das Fahrradforum Schleswig-Holstein.

Empfehlung

LAGen dienen als Netzwerk der Kommunen untereinander. Externe Akteure sollten aber in die Arbeit der LAG integriert werden. Je nach Situation vor Ort sind verschiedene Einbindungsmöglichkeiten denkbar.

- Wenn Radverkehrsforen auf Landesebene bereits bestehen, sollte die Struktur beibehalten werden. Lediglich die Organisation des Forums kann bei der Geschäftsstelle der LAG angesiedelt werden. Der Vorstand der LAG sollte im Forum vertreten sein.
- Existiert kein Radverkehrsforum, kann eine Gründung durch die LAG erfolgen. Das Forum kann als eigene Facharbeitsgruppe an den Verein angebunden werden.
- Unabhängig davon sollten die Verbände in die jährliche Mitgliederversammlung eingebunden werden.
- Städte- und Gemeindetag sowie der Landkreistag sollten in ihrer besonderen Rolle als Kommunalvertreter auch eine besondere Rolle in einer LAG zugestanden werden. Sie sollten im Vorstand vertreten sein und/oder im Auswahlgremium für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ einen Platz einnehmen.

12. Eine LAG sollte einen verkehrsübergreifenden Ansatz berücksichtigen

Herausforderung

Die Förderung des Radverkehrs sollte innerhalb eines verkehrsübergreifenden Ansatzes verankert werden. Erst im Zusammenspiel mit den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes kann der Radverkehr sein volles Potenzial entfalten.

Beispiele

Bei der baden-württembergischen AGFK ist die Geschäftsstelle beim Nahverkehrsverband Baden-Württemberg angesiedelt, wodurch eine enge Vernetzung mit dem ÖPNV nahezu automatisch gegeben ist. Das Radforum Rhein-Main hat seine Geschäftsstelle beim Planungsverband, dadurch ist ebenfalls eine Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern sichergestellt. Die AGFK NRW definiert die Förderung der Nahmobilität als Ziel.

Empfehlung

Eine LAG Radverkehr ist qua Definition für den Radverkehr zuständig. Trotzdem sollten in die Arbeit der LAG auch andere Verkehrsträger einbezogen werden.

- Die Ziele einer LAG sollten verkehrsträgerübergreifend formuliert werden. So bleibt Raum, bei Bedarf weitere Themen in die Arbeit zu integrieren.
- Möglich ist, eine permanente Arbeitsgruppe zum Thema Intermodalität/Zusammenarbeit der Verkehrsträger zu etablieren, dies hängt aber stark von der Motivation der Kommunen und der externen Akteure ab.
- Projekte der LAG sollten auch auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger abzielen.
- Zu den jährlichen Mitgliederversammlungen sollten auch Vertreter des Umweltverbundes eingeladen werden.



© Peter Helebrand/sxc.hu

3. Aufbau eines bundesweiten Netzwerkes

„Für eine effiziente Arbeit sollte ... auf Bundesebene angestrebt werden, ein ‚Netz von Netzen‘ zu etablieren.“ (Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 61) Eine enge Abstimmung und Verzahnung mit den bestehenden Strukturen ist dabei unbedingt nötig. Mit dem Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr, der Kommunalen Koordinierungsgruppe Radverkehr (KoKoRad) und der Fahrradkommunikationskonferenz bestehen bereits effiziente Austauschgremien. Ein „Netz von Netzen“ kann hierauf aufbauen und den Austauschprozess zwischen Bund, Ländern und Kommunen vertiefen. Die Vorteile einer bundesweiten Vernetzung lassen sich wieder in die Bereiche Kommunikation, Organisation und Motivation zusammenfassen.

Kommunikation

Kommunen untereinander: In einer LAG treffen sich Einsteiger-, Aufsteiger- und Vorreiterkommunen. Ein Netzwerk kann für jede Zielgruppe gesonderte Informationen bereitstellen und für eine verbesserte Zusammenarbeit sorgen.

Länder untereinander: Ein Netzwerk dient in erster Linie dazu, dass sich die LAGen untereinander austauschen. Informationen können über das Netzwerk auf direktem Wege kommuniziert und aktuelle Entwicklungen in „Echtzeit“ übermittelt werden.

Bund-Länder-Kommunen: Ein Netzwerk kann den Informationsfluss vom Bund über die Länder zu den Kommunen sinnvoll ergänzen. Über die Landesorganisationen können Informationen, Veranstaltungen und Initiativen des Bundes zielgerichtet an die Kommunen weitergetragen werden.

Organisation

Ein Netzwerk verbindet die LAGen untereinander. Die dabei entstehenden Synergien können, wie in jedem anderen Netzwerk auch, genutzt werden.

Kampagnen, Flyer, Handbücher, Internetauftritte und andere Medien können zentral erstellt werden. Dies spart Arbeitszeit und Kosten. Ein Netzwerk der LAGen kann Akteure aus den betroffenen Ländern schon im Vorfeld zusammenbringen und Abstimmungen vorbereiten.

Ein Netzwerk kann ein einheitliches Gütesiegel „fahrradfreundliche Kommune“ verankern. Ein zentraler Kriterienkatalog schafft eine bundesweite Verbindlichkeit und kann einen zusätzlichen Anreiz für Kommunen darstellen.

Ein Netzwerk kann Bundesländer beim Aufbau ihrer Landesarbeitsgemeinschaft unterstützen. Hierzu wäre konkret die Erstellung eines „Aufbaupaketes“ denkbar, mit denen Ländern und Kommunen in einer Art Coaching bei den ersten praktischen Schritten unterstützt werden.

Motivation

Ein Netzwerk motiviert die Kommunen: Ein Netzwerk kann gezielt Einsteiger-, Aufsteiger-, und Vorreiterkommunen ansprechen. Die jeweiligen Gruppen können direkt voneinander lernen und sich gegenseitig motivieren.

Ein Netzwerk motiviert die Länder: Ein länderübergreifendes Netzwerk kann die positiven Erfahrungen der Vorreiterländer verbreiten. Gerade die Einsteigerländer können direkt motiviert werden, sich für den Aufbau einer eigenen LAG starkzumachen.

Ein Netzwerk motiviert den Bund: Und nicht zuletzt kann ein Netzwerk auch dafür sorgen, dass der Bund stärker im Radverkehr aktiv wird. Ein Netzwerk kann die Sichtweisen, Nöte und Probleme der Kommunen zielgerichtet an die Entscheider im Bund vermitteln.



Umsetzung

Im Rahmen der Erstellung der Hintergrundstudie wurde deutlich, dass eine Vernetzung der bestehenden LAGen bereits intensiv diskutiert wird. Offen sind aber noch die Rahmenbedingungen, in denen eine Vernetzung möglich ist. Wesentlich bei allen Netzwerken ist, dass eine feste Struktur besteht und klare Ziele und Aufgaben definiert sind. Die Erfahrungen zeigen, dass Netzwerke ohne feste Strukturen sich schnell erschöpfen und den Mitgliedern kaum Vorteile bieten.

Wie oben unter „Organisation“ beschrieben, kann das erste Ziel eines bundesweiten Netzwerkes darin bestehen, dass in möglichst allen Bundesländern eigene LAGen gegründet werden (für die Stadtstaaten kann eine Sonderform gefunden werden). Denkbar ist eine Art Coaching zwischen interessierten Ländern und etablierten LAG. Die dafür erforderlichen Aufgaben, Strukturen und Materialien müssten noch entworfen werden. In einem zweiten Schritt kann über eine vertiefende Zusammenarbeit nachgedacht werden. Hierzu

müssen ebenfalls konkrete Projekte definiert werden. Interessant wären beispielsweise die Begleitung und Umsetzung einer bundesweiten Dachkampagne, die Definition eines bundesweit einheitlichen Siegels „fahrradfreundliche Kommune“ oder allgemein die Erstellung eines gemeinsamen Materialpaketes für alle LAG (Flyer, Handbücher, Handlungsanleitungen).

Der Bund kann vor allem in der Anfangszeit eine entscheidende Rolle spielen. Dass er dazu bereit ist, ist im Nationalen Radverkehrsplan niedergelegt: „Der Bund unterstützt als Koordinator und Moderator eine Zusammenarbeit der verschiedenen Ländernetzwerke“ (S. 61).

4. Fazit



© Fernando Mengoni/sxc.hu

Es zeigte sich bei der dieser Broschüre zugrunde liegenden Untersuchung, dass sowohl die Idee als auch die Vorteile einer LAG Radverkehr bei den Verantwortlichen verankert sind. Damit ist der erste Schritt bereits getan. Vielfach fehlen aber noch das nötige Engagement und der Wille, die nächsten Schritte zu gehen:

Akteure zusammenbringen

Die Initiative zur Gründung einer LAG muss von Akteuren aus den Kommunen und auf Landesebene gleichermaßen ausgehen. Kommunen müssen den notwendigen Druck von unten aufbauen, Landespolitiker müssen sich auf ihrer Ebene engagieren.

Netzwerke und Arbeitskreise einbinden

Die Gründung einer LAG erfordert einen langen Atem. Erst gemeinsam mit anderen Akteuren kann es gelingen, die notwendigen Sach- und Personalmittel zu akquirieren. Bestehende Netzwerke können helfen, die Vorbereitungen zu koordinieren, die wesentlichen Akteure zusammenzubringen und den nötigen positiven Druck aufzubauen.

Politische Ebene einbeziehen

Die Unterstützung durch einen Minister und/oder Staatssekretär war in vielen Fällen der ausschlaggebende Faktor für die erfolgreiche Einführung einer LAG. Aus den bestehenden Netzwerken heraus sollte deshalb intensiv für dieses Instrument geworben werden.

Personal unterstützen

Schlussendlich ist der Einfluss einzelner Akteure nicht zu unterschätzen. Diese müssen organisatorisch und fachlich in der Lage sein, die vielfältigen Aufgaben zu bewältigen. Dabei müssen sie auch noch ein hohes Maß an Engagement mitbringen, um andere mitzureißen und eine anspruchsvolle Strategie umzusetzen. Es gilt, diese Akteure direkt zu unterstützen.

Die größte Herausforderung besteht vor allem darin, die notwendigen Personal- und Finanzmittel zu akquirieren. Hier ist von allen Seiten noch Überzeugungsarbeit zu leisten. Die guten Beispiele aus Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und anderen Bundesländern bieten Vorbilder und können als Blaupause für andere Länder dienen.

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Eelkje Bok/sxc.hu

Die Erde braucht Freundinnen und Freunde

Der BUND ist ein Angebot: an alle, die unsere Natur schützen und den kommenden Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten wollen. Zukunft mitgestalten – beim Schutz von Tieren und Pflanzen, Flüssen und Bächen vor Ort oder national und international für mehr Verbraucherschutz, gesunde Lebensmittel, und natürlich den Schutz unseres Klimas. Der BUND ist dafür eine gute Adresse. Wir laden Sie ein, dabei zu sein.

Unterstützen Sie unsere Arbeit für eine intelligente und nachhaltige Mobilität werden Sie BUND-Mitglied.

www.bund.net/mitgliedwerden