DStGB
DOKUMENTATION Nº 137

Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden

Neuauflage 2016

DStGB
Deutscher Städte- und Gemeindebund
www.dstgb.de

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

VORWORT DES DEUTSCHEN STÄDTE- UND GEMEINDEBUNDES

Dr. Gerd Landsberg
Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städte- und Gemeindebundes

Immer mehr Städte und Gemeinden sehen in der Förderung des Radverkehrs ein vorrangiges Ziel der Kommunalpolitik. Das Verkehrsgeschehen vor Ort hat einen großen Einfluss auf die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Allerdings gibt es noch viel zu tun: Für rund vier Millionen Menschen ist die Nutzung des Fahrrades keine Option – es ist ihnen laut Fahrradmonitor der Bundesregierung zu gefährlich! Die gegenwärtige Verkehrsinfrastruktur in deutschen Städten ist zu stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und wird den heutigen Mobilitäts- und Lebenswünschen der Menschen zu wenig gerecht.

Dies zeigt: Für die Verkehrspolitik ist es an der Zeit, planerisch umzudenken. Gut ausgebaute Radwegenetze, die sichere Benutzung von Schutzstreifen auf Fahrbahnen, geschützte Abstellflächen für Zweiräder und Ladestationen für die rasant wachsende Zahl von Elektrorädern sind nötig. Wichtig ist zudem, die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu verbessern. Die Möglichkeit, Fahrräder beispielsweise in Bussen und Bahnen jederzeit mitnehmen zu können, sollte die Regel sein. Ein zukunftsorientierter Ansatz wäre es, hier direkt auch die Verknüpfung mit Elektroautos einzubeziehen.

Unverzichtbar ist ein Investitionsprogramm für die Verkehrsinfrastruktur. Im Bereich der Straßen- und Verkehrsinfrastruktur bemisst sich der Investitionsrückstand auf mindestens 30 Milliarden. Hier sind Bund und Länder gefordert, nicht nur das Problem zu beschreiben, sondern endlich die dringend notwendigen Investitionsmittel bereitzustellen!

Die Digitalisierung verändert unsere Leben grundlegend. Dies betrifft auch die Mobilität. Das Mobilitätsverhalten der jüngeren Generation demonstriert dies am stärksten. Der Trend geht immer mehr in die Richtung, Verkehrsträger auch mithilfe von modernen, Internet gestützten Anwendungen zu teilen, anstatt sie zu besitzen. Die Verkehrspolitik kann dies durch eine entsprechende Verkehrs- und Infrastrukturplanung unterstützen, die Mobilität ganzheitlich denkt und so zur Steigerung des Radverkehrsanteils und damit der Attraktivität einer Kommune beiträgt.

Die erste Auflage der Dokumentation „Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden“ ist auf eine positive Resonanz gestoßen. Mit der vorliegenden Neuauflage wollen wir erneut den Blick auf gute kommunale Beispiele richten. In Anbetracht der Finanznot vieler Kommunen haben wir uns dabei auf einfache Maßnahmen mit großer Wirkung für die Radverkehrsförderung vor Ort konzentriert..

Berlin, im Juni 2016

Dr. Gerd Landsberg

IMPRESSUM

Herausgeber:
Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)

Autoren:

Timm Fuchs
Beigeordneter, DStGB

Carsten Hansen
Referatsleiter, DStGB

Ludger Koopmann
Stellvertretender Bundesvorsitzender, ADFC

INHALT

I Einleitung 4

II Gesellschaftliche Vorteile des Radverkehrs 5
1 Knappe öffentliche Mittel – ökonomischer Vorteil 5
2 Energiewende – Verkehrswende 5
3 Klimaschutz 6
4 Gesundheit – Bewegungsmangel 6
5 Lärmbelastung, Luftreinhaltung und Flächenverbrauch 6
6 Soziale Teilhabe 6

III Kosten und Finanzierung des Radverkehrs 7
A Kostenvorteile des Radverkehrs 7
B Finanzierung des Radverkehrs 7

IV Radverkehr auf kommunaler Ebene – Aktionsfelder 9
A Verkehrssicherheit 9
1 Objektive Sicherheit 10
2 Subjektive Sicherheit 10
3 Verkehrsklima 11
4 Infrastruktur und Verkehrssicherheit 11
5 Regelkenntnis und -akzeptanz 12
6 Kommunaler Arbeitskreis Verkehrssicherheit 12
B Öffentlichkeit und Kommunikation 12
1 Vorbildfunktion 13
2 Bürgerbeteiligung an der Radverkehrsplanung 13
3 Allgemeine Kampagnen 14
4 Kampagnen zu Verkehrsklima und Verkehrssicherheit 15
5 Mobilitätsbildung 15
6 Kommunikation nach innen – Fortbildung der Akteure 16
C Infrastruktur 17
1 Radverkehr im Netz 17
2 Regeln für den Bau von Radverkehrsanlagen ERA 18
3 Infrastrukturanforderungen – zügig, sicher, komfortabel 18
4 Führung des Radverkehrs 19
5 Fahrradparken 21
6 Wegweisung 21
7 Wartung und Instandhaltung 21
Kleine Maßnahmen mit großer Wirkung 22
D Multimodalität 28
E Wirtschaftsförderung / Tourismus / Einzelhandel 30

BEISPIELE

Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Siegburg/Bonn 4/5
Fahrradverleihsystem als „Gewerbegebietszubringer“ 6
Beispiel Finanzielle Radverkehrsförderung – Auszug aus der Förderfibel des NRVP im Fahrradportal 8
Förderung der Radverkehrssicherheit in der Stadt Oldenburg 9
Die Straße ist für alle da 11
Fotowettbewerb als Öffentlichkeitsarbeit 12
Dienstrad statt Dienstwagen 14
Arbeitskreis Fahrrad 14
Sichere Schulwege – radfahrende Schüler als Experten für den Radschulwegeplan 15
Alleenradweg auf stillgelegter Bahntrasse Siegburg-Lohmar 17
Bürgerbeteiligungsplattform im Schwarzwald-Baar-Kreis 18
Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts 19
Fahrradboxen für Pendler 21

Kleine Maßnahmen mit großer Wirkung
Ingelheim: Infrastruktur, Kommunikation, Service 22
Mittelmarkierung in der Soester Jakobistraße 23
Aktion „FahrRad-Licht“, Potsdam 24
Sattel-Fest – Freie Fahrt zwischen Hamm und Soest 24
Rostocker Radwegewart 25
Ausschilderung durchlässiger Sackgassen in Neustadt an der Weinstraße 26
Umweltverbund – Vernetzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote im ÖPNV 26
Karlsruhe – „Tu's aus Liebe!“ 27
Beschilderung von Radrouten 28
KST mobil – Fahrrad und ÖPNV 29
Freigabe der Rheinpromenade für Radfahrer 30/31
Kommunale Radwege auf den Deichen 32

I Einleitung

Eine möglichst hohe Lebensqualität in den Städten und Gemeinden stellt einen entscheidenden Standortvorteil dar und wird somit zu einem wichtigen Faktor zur Bewohner- und Fachkräftegewinnung. Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden werden als attraktiv wahrgenommen, während autozentrentierte Städte eher als negativ empfunden werden.[1]

Die Förderung des Radverkehrs stellt daher eine tragende Säule der Attraktivitätssteigerung für Städte und Gemeinden dar. Ein hoher Radverkehrsanteil reduziert die Lärm- und Schadstoffbelastung, erhöht die Verkehrssicherheit und kann die Möglichkeit schaffen, wieder mehr öffentliche Räume in den Städten und Gemeinden zum Flanieren, Verweilen und zum Spielen zu nutzen. Das Fahrrad erfüllt aber auch viele Bedürfnisse der heutigen Menschen: individuelle Fortbewegung, zeitgemäße Technik, es ist bequem, praktisch, gesund und schont das Klima. Und nicht zuletzt macht Rad fahren einfach Spaß.

Studien zeigen, dass die Hälfte aller Autofahrten innerorts kürzer als fünf Kilometer sind, 25 Prozent sind sogar kürzer als drei Kilometer. Sie eignen sich ideal für die Fahrt mit dem Fahrrad. Der Radverkehr besitzt somit ein nicht zu unterschätzendes Potenzial, den innerörtlichen und innerstädtischen Autoverkehr zu ersetzen.[2]

Seine vollen Möglichkeiten kann der Radverkehr aber erst mit einer engen Vernetzung mit dem öffentlichen (Nah-)verkehr ausschöpfen. Verkehrsmittel sind für Menschen nur dann attraktiv, wenn sie die gesamte Fahrtstrecke von Tür zu Tür abdecken. Eine gute intermodale Vernetzung stärkt nicht nur den Radverkehr, sondern auch den ÖPNV. Die Vernetzung mit Bussen und Bahnen, mit Taxen und dem Car-Sharing muss daher ein Bestandteil der Radverkehrsförderung sein.

Häufig wird die Bedeutung des Radverkehrs für den innerstädtischen Einzelhandel noch vollkommen unterschätzt.[3] Mehrere Studien aus dem In- und Ausland zeigen, dass Kunden mit dem Fahrrad zwar pro Einkauf weniger einkaufen, dafür aber öfter einkaufen. Die Förderung des Radverkehrs speziell zum Einkaufen stärkt den Einzelhandel in den Städten und Gemeinden. Gut mit dem Fahrrad erreichbare innerörtliche Standorte werden aufgewertet gegenüber anderen Einkaufsstandorten „auf der Grünen Wiese".

Heute fahren etwa 32 Prozent der Menschen täglich oder mehrmals die Woche mit dem Rad. Mehr als jeder zweite (57 Prozent) fährt zumindest gelegentlich mit dem Rad.[4]

Dieses Potenzial gilt es durch eine gute Radverkehrsförderung zu nutzen und zu vergrößern.

1 http://www.insm-wiwo-staedteranking.de/2012_niv_d_gesamt.html
http://www.adfc.de/fahrradklima-test/ergebnisse/adfc-fahrradklimatest-2012---die-ergebnisse

2 http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/k4451.pdf

3 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-04.pdf

4 Fahrrad-Monitor Deutschland 2013, repräsentative Online-Befragung.

FAHRRADABSTELLANLAGEN AM BAHNHOF SIEGBURG/BONN

Seit der Eröffnung der ICE-Strecke Köln – Frankfurt 2002 mit Halt in Siegburg, sind die Fahrgastzahlen am Bahnhof rasant angestiegen – folglich auch der Bedarf an Fahrradabstellplätzen. Im Gesamtbereich Bahnhof Siegburg/Bonn, Stadtbahn und ZOB sind mittlerweile rund 550 zum Großteil überdachte Plätze entstanden, die fast täglich zu 100 Prozent ausgelastet sind.

Mittlerweile gibt es im Bereich „vor" dem Bahnhof (Europaplatz) weit über 400 Fahrradabstellplätze. Auf der Rückseite des Bahnhofs stehen weitere 135 – zum Teil überdachte – Plätze zur Verfügung. Fahrgäste, die schnell in die Regional- oder S-Bahn Rich-

Die dänische Hauptstadt Kopenhagen gilt als vorbildlich in Sachen Radverkehr

II Gesellschaftliche Vorteile des Radverkehrs

Neben den verkehrlichen Vorteilen bietet das Fahrrad Lösungen auch für andere Politikbereiche.

1 KNAPPE ÖFFENTLICHE MITTEL – ÖKONOMISCHER VORTEIL

Eine wesentliche Belastung der Finanzen der Städte und Gemeinden ergibt sich durch den Ausbau und die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur. Häufig kann die Steigerung des Radverkehrs eine kostengünstige Alternative zu einem Ausbau der Autoverkehrsinfrastruktur sein. In Frankfurt konnte durch die Steigerung des Radverkehrs und der sinkenden Pkw-Zahl bei der Sanierung der „Alten Brücke“ auf die Linksabbiegerspuren verzichtet und so 25 Millionen Euro eingespart werden.[5]

tung Köln möchten, nutzen die 50 neuen überdachten Fahrradständer auf dem Schotterparkplatz Wilhelmstraße mit direktem Zugang zum Bahnsteig 1.

Wer den Zug, die Stadtbahn oder den Bus erreichen möchte, kann aus sechs teilweise überdachten und mit Zugangssicherung versehenen Abstellanlagen an unterschiedlichen Orten wählen.

Für Fahrgäste, die zum ICE möchten oder die S-, Regional- oder Stadtbahn durch den Tunnel erreichen wollen, bieten sich weitere Abstellplätze für deren Fahrräder an, nämlich drei weitere Fahrradabstellanlagen mit kurzen Wegen zu den Verkehrsanlagen und Bahnsteigen.

Ansprechpartnerin
Elisabeth Hertel
Fahrradbeauftragte der Stadt Siegburg
Abt. Straßenverkehr
Tel. 02241 102-375
E-Mail: elisabeth.hertel@siegburg.de

2 ENERGIEWENDE – VERKEHRSWENDE

Die Energiewende wird heute überwiegend mit Blick auf den Klimaschutz unter dem Aspekt der Stromerzeugung betrachtet. Regenerative Stromerzeugung soll dazu beitragen, die CO_2-Emissionen zu senken. Der Straßenverkehr ist aber nach der Industrie der zweitgrößte Energieverbraucher in Deutschland. Etwa 20 Prozent unserer Treibhausgase entstehen durch Mobilität. Der Anteil des Güter- und Personenverkehrs am CO_2-Ausstoß wächst. Prozentual, weil der Anteil der erneuerbaren Energien bei der Erzeugung von Strom und Wärme steigen, aber auch, weil das motorisierte Verkehrsaufkommen weiter wächst.

Die beschlossene Energiewende kann wesentlich durch eine nachhaltige Mobilität unterstützt werden.

Die zentralen Orientierungspunkte dabei sind Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verbesserung des Verkehrs.

Durch moderne Stadtplanung mit einer guter Nahversorgung können unnötig lange Wege durch kurze Wege ersetzt werden. Dadurch wird auch die Verlagerung von Verkehr vereinfacht. Rund 25 Prozent der Pkw-Fahrten sind nicht länger als 3,3 Kilometer.[6] Das heißt, sie könnten vom Pkw auf das Fahrrad und die Füße beziehungsweise den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verlagert werden. Die zunehmende Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern wie Pedelecs oder E-Bikes, ihre Vernetzung mit dem ÖPNV, aber auch Leihradsysteme und gute Radwege- sowie Beschilderungskonzepte verwirklichen das dritte Grundprinzip, die Verbesserung, des Verkehrs.

Im Kurzstreckenbereich und in der Verbindung mit einem guten Angebot im öffentlichen Verkehr, kann der Radverkehr das eigene Auto ersetzen.

Die entscheidende Wirkung liegt aber nicht so sehr in der CO_2-Einsparung – beim Ersatz kurzer Pkw-Fahrten kann auch nur wenig CO_2 eingespart werden – als vielmehr darin, dass die Verkehrsteilnehmer erleben, dass der eigene Pkw für viele

5 ADFC Frankfurt aktuell, Mai/Juni 2012

6 http://www.hvv-futuretour.de/infopool/pkw-nutzung-wegel%C3%A4ngen nach:Sozialdata 1992 und Mobilität in Deutschland (MiD) 2008

Strecken der Alltagsmobilität verzichtbar ist. Eine Erfahrung, die auch bei längeren Strecken die Bereitschaft für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel öffnet. Der Radverkehr trägt insoweit zur Sichtbarkeit und zum Funktionsnachweis moderner energieeffizienter Mobilitätskonzepte bei.

3 KLIMASCHUTZ

Um das Ziel die Erderwärmung auf zwei Grad zu begrenzen hat sich die EU unter anderem dazu verpflichtet, im europäischen Verkehrssektor die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 20 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 70 Prozent im Vergleich zu 2008 zu reduzieren. Deutschland will bis 2020 eine Reduzierung um 40 Prozent im Vergleich zu 1990 erreichen. Während die CO_2-Emissionen insgesamt zwischen 1990 und 2011 um 22 Prozent zurückgingen, sind es im Verkehrssektor lediglich sechs Prozent. Das Umweltbundesamt geht in seiner Studie „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“ davon aus, dass sich insbesondere im Bereich der Pendlerfahrten deutliche CO_2-Einsparmöglichkeiten durch den Radverkehr erreichen lassen.[7] Auf Kurzstrecken verbrennt der Pkw besonders viel Sprit und erzeugt überproportional viele Treibhausgase, ehe der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat.[8]

4 GESUNDHEIT – BEWEGUNGSMANGEL

In Deutschland nehmen durch Bewegungsmangel verursachte Krankheiten wie Fettleibigkeit und Herz-Kreislauferkrankungen stark zu und treiben die Kosten nach oben. Heute sind neun Prozent der drei- bis 17-Jährigen übergewichtig, weitere sechs Prozent sogar adipös. Vor 30 Jahren, zwischen 1980 und 1990, lag der Anteil bei der Hälfte. Das hat in zweierlei Hinsicht Folgen: Aus dicken Kindern werden in 85 Prozent aller Fälle auch dicke Erwachsene! Und: Übergewicht hat dramatische Auswirkungen auf die physische und psychische Gesundheit![9]

Das Rad bietet eine einfache Alternative. Denn für die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlene halbstündige Bewegung reicht es meist, den Schul- oder Arbeitsweg per Rad zurückzulegen. Radverkehrsförderung ist Gesundheitsförderung.

7 http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/k4451.pdf

8 http://www.kopf-an.de/

9 http://www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/Netzwerktreffen2013_AchimSchmidt_Kindermobilmachen.pdf

5 LÄRMBELASTUNG, LUFTREINHALTUNG UND FLÄCHENVERBRAUCH

Viele Einwohner sind vom Straßenverkehrslärm betroffen, etwa zwölf Prozent von starkem und äußerst starkem Lärm. Das bedeutet einen massiven Verlust an Lebensqualität. Lärm schädigt auch die Gesundheit und verursacht dadurch hohe volkswirtschaftliche Kosten durch krankheitsbedingte Fehltage.

Der Radverkehr ist sowohl hinsichtlich Luftschadstoffen als auch Lärm fast emissionsfrei und kann daher deutlich zur Luftreinhaltung in den Kommunen beitragen. Der Flächenverbrauch des Radverkehrs ist deutlich kleiner als der des Autoverkehrs. Insbesondere in den Innenstädten kann der Radverkehr zu einer deutlich besseren Nutzung der knappen Verkehrsflächen beitragen. Beim ruhenden Verkehr können für einen Autoparkplatz acht bis zehn Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

Die Förderung des Radverkehrs ist daher besonders geeignet, die Kapazitäten des ruhenden und fließenden Verkehrs in räumlich beengten oder städtebaulich schützenswerten Stadtquartieren besser zu nutzen.

6 SOZIALE TEILHABE

Automobilität produziert hohe Kosten für den Nutzer. Die Kosten pro Kilometer liegen für ein Auto der „Golfklasse“ bei etwa 44 Euro-Cent. Durch die Förderung des Radverkehrs werden größere Anteile des Haushaltsbudgets für andere Konsumzwecke frei. Für finanziell schwache Haushalte gewährleistet das Fahrrad darüber hinaus Teilhabe und verhindert, dass hohe Mobilitätskosten zu sozialer Ausgrenzung führen.

Viele Industriegebiete sind durch den ÖPNV gar nicht oder nur schlecht angebunden, wodurch viele Arbeitsplätze ohne Auto kaum zu erreichen sind. Durch eine gute Fahrradinfrastruktur wächst die potenziell erreichbare Anzahl von Arbeitsmöglichkeiten insbesondere für Menschen im Niedriglohnsektor.

BEISPIEL FAHRRADVERLEIHSYSSTEM ALS „GEWERBEGEBIETSZUBRINGER“

Damit Arbeitnehmer die Strecke vom Zielbahnhof zu Arbeitsplatz und zurück zurücklegen können, ist die Einrichtung eines öffentlichen oder privaten Fahrradverleihsystems sinnvoll. Dient das Fahrradverleihsystem ausschließlich oder weit überwiegend nur dem Verkehr zum und vom Arbeitsplatz ist zu überlegen, ob Arbeitgeber dieses Verleihsystem finanzieren. Dieses kann im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft aller Unternehmen eines Gewerbegebiets erfolgen, welches schlecht mit dem ÖPNV erreicht werden kann. Auf jeden Fall sollten auch diese privat finanzierten Verleihsysteme aus rechtlichen Gründen Bestandteil des öffentlichen Fahrradverleihsystems sein (unter anderem Fahrradabstellanlagen auf öffentlichen Flächen.)

III Kosten und Finanzierung des Radverkehrs

A Kostenvorteile des Radverkehrs

Wie vorstehend beschrieben, bietet der Radverkehr Lösungen für gesamtgesellschaftliche Aufgaben an und bietet die Möglichkeit hier zu erheblichen Einsparungen zum Beispiel im Gesundheitsbereich zu kommen. Es ist ein grundsätzliches Problem der Radverkehrsförderung, dass die Kosteneinsparungen bei diesen gesamtgesellschaftlichen Aufgaben nicht dort anfallen, wo die Kosten getragen werden müssen. Rein finanziell hilft es keiner Kommune weiter, wenn durch die Präventionseffekte des Radfahrens die Krankenkassen Geld einsparen. Dennoch sollten auch Kommunen im Rahmen ihrer Gesamtverantwortung diese Aspekte nicht aus den Augen verlieren.

Der Radverkehr steigert die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und damit die Attraktivität der Stadt oder Gemeinde. Dies wird auf Grund des demografischen Wandels zunehmend mitentscheidend für den Zuzug junger, gut ausgebildeter Fachkräfte. Mittelfristig stellt die Förderung des Radverkehrs auch einen Teil der Wirtschaftsförderung dar.

Für Städte und Gemeinden ergeben sich jedoch auch Vorteile durch eine konsequente Radverkehrsförderung im Bereich des Infrastrukturausbaus und der Instandhaltung. Durch die Doppelnutzung bestehender Infrastruktur (zum Beispiel Schutzstreifen auf Fahrbahnen) können gegebenenfalls Kosten für den Bau von Radwegen eingespart werden. Die Doppik macht diese Effekte durch erforderliche Rückstellungen und Abschreibungen sichtbar.

Es ist sehr schwierig, konkrete Aussagen zu den Kosten der Radverkehrsinfrastruktur im Vergleich zur Autoverkehrsinfrastruktur zu machen, da diese je nach den vorliegenden Gegebenheiten sehr stark schwanken. Allerdings lassen einige Vergleichsrechnungen den Kostenvorteil des Radverkehrs deutlich werden.

BEISPIELRECHNUNG

Mit 50 000 Euro kann man für den Autoverkehr

- 100 bis 200 Meter Gemeindestraßen bauen
- oder ungefähr 16 Autoparkplätze innerorts bauen

Mit 50 000 Euro kann man für den Radverkehr

- 300 bis 400 Meter Radwege bauen,
- 6 bis 7 Kilometer Radstreifen markieren,
- 500 Fahrradbügel für 1000 Räder aufstellen,
- einen Pool mit 50 bis 100 Leihrädern einrichten
- 35 Kilometer Radwegenetz als Leitsystem beschildern
- oder eine(n) Radverkehrsbeauftragte(n) für 1,5 Jahre finanzieren.

Diese Auflistung macht deutlich, dass die Radverkehrsinfrastruktur deutlich kostengünstiger ist als die Autoverkehrsinfrastruktur.[10] Deutlich wird auch, dass unterschiedliche Lösungen in der Radverkehrsinfrastruktur erhebliche Auswirkungen auf die Kosten haben (baulicher Radweg/Radfahrstreifen). Die Kosten können noch einmal erheblich durch die Einbeziehung bestehender Wege und Straßen reduziert werden.

B Finanzierung des Radverkehrs

Radfahrer sind Verkehrsteilnehmer. Der Umgang mit der Radverkehrsförderung ist Teil der örtlichen Verkehrspolitik. Städte und Gemeinden müssen, wenn sie Wirkungen erzielen wollen, auch einen angemessenen Haushaltsansatz dafür vorsehen.

Eine moderne, zielgerichtete Radverkehrsförderung betrachtet den Radverkehr als System aus den Bausteinen Infrastruktur, Service und Kommunikation. Für diese drei Bausteine gibt es eine große Anzahl von finanziellen Fördermöglichkeiten. Viele dieser Fördermöglichkeiten existieren nicht dauerhaft, so dass es für die Städte und Gemeinden wichtig ist, die jeweils aktuellen Finanzierungsmöglichkeiten zu kennen. In der Broschüre des Bundesverkehrsministeriums „Wer fördert Radverkehr?“ werden die Fördermöglichkeiten beschrieben.

Insgesamt 38 unterschiedliche Radverkehrsmaßnahmen unterscheidet diese Broschüre. Sie stellt die Fördermöglichkeiten des Bundes und aller Bundesländer sowie ausgewählte Fördermöglichkeiten der EU dar.[11] Grundsätzlich unterschieden wird bei den Förderungen zwischen investiven und nichtinvestiven Förderungen. Für die Förderung nichtinvestiver Maßnahmen der Radverkehrsförderung steht im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein Etat in Höhe von drei Millionen Euro zur Verfügung.[12]

Einen aktuellen Überblick über die finanziellen Fördermöglichkeiten des Radverkehrs erhält man beim NRVP. Der NRVP stellt eine datenbankgestützte Förderfibel zu Verfügung.

Es ist für Kommunen für die Beantragung und Genehmigung von Förderungen wichtig, die Fördermöglichkeiten zu kennen und sich mit unterschiedlichen inhaltlichen und formalen Ansprüchen einzelner Förderinstrumente auseinanderzusetzen.

10 In Österreich geht man darüber sogar teilweise hinaus. Siehe: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, 2013.

11 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/120903_foerderfibel_faltblatt.pdf

12 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/

BEISPIEL FINANZIELLE RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Auszug aus der Förderfibel des NRVP im Fahrradportal

Zur angegebenen Maßnahme (Bundesland: Hessen, Art der Maßnahme: innerorts: Maßnahmen an Nebenstraßen – Fahrradstraßen und ähnliche –) gibt es folgende Finanzierungs- beziehungsweise Fördermöglichkeiten. Finanzierungsmöglichkeiten beschreiben dabei allgemein, wie ein Projekt finanziert werden kann. Fördermöglichkeiten beschreiben Wege insbesondere für kommunale und private Maßnahmeträger, um Zuwendungen des Staates im Rahmen vorgegebener Ziele zu erhalten.

Sonstige Möglichkeiten:

Bezeichnung	Rechtsgrundlage	Finanzierungstyp
Beiträge für Verkehrsanlagen nach Kommunalabgabengesetz (KAG)	Gesetz über kommunale Abgaben (KAG) vom 17. März 1970 GVBl. I S. 225, zuletzt geändert durch Gesetz vom 31. Januar 2005 (GVBl. I S. 54), § 11	Finanzierung
Stadterneuerung	Richtlinien für die Förderung der einfachen Erneuerung in Stadtkern- und Wohngebieten (Landesprogramm einfache Stadterneuerung) vom 12. Mai 1999, St. Anz. 1999, S. 1784	Förderung
Landesbauordnung, Ablösebeträge	Hessische Bauordnung (HBO) in der Fassung vom 15. Januar 2011 (GVBl. I 2011, 46), § 44	Finanzierung
Regionale Entwicklung: Dorferneuerung	Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der regionalen Entwicklung (StAnz. 2010, S. 886), durch Verwaltungsvorschrift vom 1. Dezember 2011 (StAnz. 2011, S. 1556), Teil II, Nr. 6.5	Förderung
Förderung von Klimaschutzprojekten	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom 17. Oktober 2012 (BMU)	Förderung

Zusammenfassung von Radinfrastruktur und Ausstattung in einer Fördermaßnahme (Land Hessen)

Fördermöglichkeiten des Radverkehrs bestehen auf Landesebene oft auf der Basis einer Vielzahl von Rechtsgrundlagen zum Teil verschiedener Ministerien. Damit ist die Übersicht über die bestehenden Möglichkeiten erschwert, so dass unter Umständen bestehende Möglichkeiten nicht ausgenutzt werden. Lücken in den Fördermöglichkeiten können zudem nicht oder schwer erkannt werden.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat deshalb eine Zusammenfassung und aktuelle Auslegung aller Fördermöglichkeiten herausgegeben. Der Katalog enthält die Kriterien für die Förderung des Radverkehrs nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz des Landes Hessen. Er umfasst sowohl Maßnahmen des Alltagsradverkehrs als auch des Tourismus und benennt im Einzelnen:

- Neu- und Ausbau von Radwegen an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen, verkehrswichtigen Zubringerstraßen und verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen,
- Neu- und Ausbau von Radwegen, auch Radverkehrsrouten, in den Städten und Gemeinden, soweit diese Wege Bestandteil der Radverkehrsplanung sind,
- Neu- und Ausbau von Radwanderrouten (Landesrouten, regionale Routen sowie Nachnutzung ehemaliger Bahnstrecken),
- Kosten für die wegweisende Beschilderung (routenorientiert oder flächenorientiert, bundesweiter Standard),
- Bau von Fahrradabstellanlagen (auch Boxen und Fahrradparkhäuser),
- Ausbau von Fahrradstraßen.

Der Katalog wurde mit dem Hessischen Ministerium des Innern und dem Hessischen Ministerium der Finanzen abgestimmt und anschließend den Ämtern für Straßen- und Verkehrswesen per Erlass vom 17. April 2003 bekannt gemacht. Die Ämter haben damit eine fundierte Arbeitsgrundlage, um bestehende Fördermöglichkeiten so auszuschöpfen, dass eine umfassende und übergreifende Förderung möglich wird. Das Antragsverfahren für Kommunen vereinfacht sich.

Das bisherige Problem, dass Verkehrsweg und Ausstattung (touristische Beschilderung, Rastplätze etc.) von touristischen Radrouten getrennt gefördert wurden, ist damit behoben. Mit der Verkehrsfreigabe der Radroute steht zeitgleich die Ausstattung bereit.

Ansprechpartner / Trägerorganisation

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Abteilung V (Verkehr, Straßenbau)
Kaiser-Friedrich-Ring 75, 65185 Wiesbaden
Tel. 0611 815- / Fax 0611 815-
E-Mail:

Stand der Information: Je nach Bundesland zwischen August und September 2012. Die Förderfibel wird seit 2013 nicht mehr laufend aktualisiert.

IV Radverkehr auf kommunaler Ebene – Aktionsfelder

A Verkehrssicherheit

Menschen werden nur Fahrrad fahren, wenn sie sich sicher fühlen. Deshalb muss jede Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowohl für die objektive Sicherheit sorgen als auch dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Radfahrenden Rechnung tragen.

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur und einfache, nachvollziehbare Regeln sind die Basis für einen sicheren Radverkehr. Zudem basiert die Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger auf der sicheren technischen Ausstattung aller Fahrzeuge (zum Beispiel Beleuchtung, Bremsen) und dem rücksichtsvollen Verhalten aller Verkehrsteilnehmer.

Erwachsene haben bei der Einhaltung der Verkehrsregeln eine große Verantwortung als Vorbild für Kinder.

BEISPIEL Förderung der Radverkehrssicherheit in der Stadt Oldenburg

Das Radwegenetz in Oldenburg, einer Stadt mit 162 000 Einwohnern und mehr als 40 Prozent Radverkehrsanteil bei den Wegen innerhalb des Stadtgebiets, besteht aus Haupt- und Alternativrouten, wobei sich die Hauptrouten in erster Linie an den Hauptverkehrsstraßen orientieren. Sie werden vom Radverkehr stark genutzt, weil sie in der Regel die direkten Verbindungen ohne notwendige Umwegfahrten herstellen. Gegenüber den Alternativrouten, die häufig auf Wegen und durch Grünanlagen führen, bieten die Hauptrouten durch Straßenbeleuchtung und die Führung entlang belebter Straßen eine größere soziale Sicherheit. Gleichzeitig bringt diese Führung aber Nachteile mit sich. Um die gerade entlang der Hauptverkehrsstraßen in die Jahre gekommene Infrastruktur des Fahrrad-Hauptroutennetzes aus den 1960er-Jahren heutigem Standard anzupassen, werden seit nunmehr 20 Jahren kontinuierlich bauliche und signaltechnische Maßnahmen durchgeführt. Im Folgenden wird am Beispiel der Aufpflasterung von Einmündungsbereichen nachgeordneter Straßen dargestellt, wie vorhandene Nebenanlagen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs verbessert werden können.

An Einmündungsbereichen und Knotenpunkten mit Vorfahrtsregelung ist „…der geradeaus fahrende Radverkehr bei der Führung im Seitenraum gegenüber fahrbahnseitigen Führungen stärker gefährdet, da er sich oft nicht im direkten Sichtfeld der abbiegenden Kraftfahrzeuge befindet“ (ERA 2010 / Seite 38). Das Unfall- und Konfliktpotenzial wird in Fachkreisen mit rechts- oder linksabbiegenden Kfz als hoch eingestuft. Diese Einschätzung wird aktuell in der Studie „Innerörtliche Unfälle mit

Fußgängern und Radfahrern“ des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft, der Unfallforschung der Versicherer, bestätigt. Als eine mögliche Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schlägt die ERA bei Radwegen mit gemeinsamer Führung des Fußgängerverkehrs vor, gegebenenfalls die Querungsfurten baulich anzuheben.

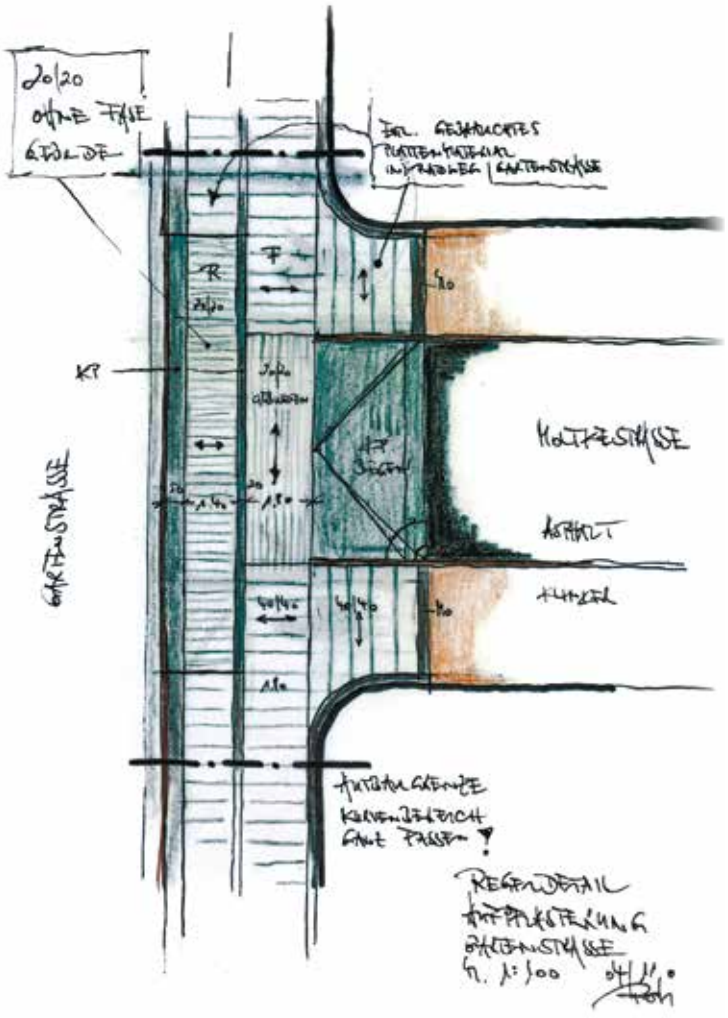
Die Stadt Oldenburg praktiziert diese Maßnahme seit vielen Jahren. Die Anhebung in Form einer Aufpflasterung von Rad- und Gehwegen in Einmündungsbereichen wird sowohl von der Polizei als auch von der Straßenverkehrsbehörde als ein wirkungsvolles positives Element bei der Reduzierung von Unfällen in Einmündungsbereichen nachgeordneter Straßen angesehen. Der abbiegende Kfz-Verkehr nimmt den Fußgänger- und Radverkehr besser wahr. Darüber hinaus wird mit dieser baulichen Maßnahme auch dem Kfz-Verkehr aus der untergeordneten Straße stärker verdeutlich, dass der Radverkehr auf dem baulichen Radweg an der Hauptverkehrsstraße Vorrang hat. Dass gleichzeitig zumeist auch der Fußgänger den Vorrang eingeräumt bekommt, ist aus Sicht der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde unkritisch.

Als weiterer Vorteil solcher Aufpflasterungen ist der Komfortgewinn zu nennen. Sowohl radfahrende als auch insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen als Fußgänger profitieren von der ebenen Führung, die ein schnelles und erschütterungsarmes Fortkommen garantiert. Gerade für Menschen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlbenutzer stellen Straßenüberquerungen oftmals Hindernisse dar, die hier besser zu bewältigen sind. Für Sehbehinderte und Blinde sind allerdings die erforder-

lichen Hilfen zur Erkennung einer Querung zu berücksichtigen.

Im Zuge der Vorplanung von Neu- und Ausbauten von Verkehrsstraßen wird in Oldenburg grundsätzlich gemeinsam mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde geprüft, ob das Element der Aufpflasterung sinnvoll berücksichtigt werden kann. Daneben erfolgt regelmäßig auch die nachträgliche Herstellung von Aufpflasterungen an geeigneten Stellen im Straßennetz. Der Kostenaufwand für das nachträgliche Herstellen liegt in einer Größenordnung von 20 000 bis 30 000 Euro je Einmündung. Die erforderliche Finanzierung dieser Maßnahmen stellt den wesentlichen Grund dar, dass die Umsetzung nachträglicher Aufpflasterungen in einzelnen Straßenzügen über mehrere Jahre erfolgt.

Für alle bisher umgestalteten Straßen gilt, dass die Entscheidung zu Gunsten von Aufpflasterungen unabhängig von der jeweiligen Funktion der Straße erfolgte: Egal, ob es sich um Sammelstraßen in Wohngebieten, um verkehrswichtige Radialstraßen mit zentralen Funktionen oder um denkmalpflegerisch relevante Straßen handelt, ist für die Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde alleine ausschlaggebend, dass auf der Vorfahrtsstraße jeweils Tempo 50 gilt und die Radverkehrsführung auf einem baulich erkennbaren Radweg erfolgt. Dabei ist auch die Frage der Benutzungspflicht dieser Radwege unerheblich, da einerseits ein überwiegender Anteil der Radfahrenden auch nicht benutzungspflichtige Radwege nutzt und andererseits gerade auch Fußgänger von dieser Maßnahme profitieren.



Kontakt
Kerstin Goroncy, Stadt Oldenburg,
Fachdienst Verkehrsplanung, Fußgänger- und Radverkehrsbeauftragte
kerstin.goroncy@stadt-oldenburg.de

1 OBJEKTIVE SICHERHEIT

Radfahren wird immer sicherer. Die Zahl der verletzten und getöteten Radfahrer geht trotz des wachsenden Radverkehrs kontinuierlich zurück. Während 2003 noch 616 Radfahrende tödlich verunglückten waren es im Jahr 2012 noch 399 tödlich verunglückte Radfahrende. Von Januar bis November 2013 sank die Zahl der getöteten Radfahrer noch einmal auf 341. Besonders gefährdet sind jedoch Kinder ab zehn Jahren und Senioren.

Sicherer Radverkehr erfordert eine adäquate Infrastruktur, einfache und nachvollziehbare Regeln sowie eine ausreichend geringe Kfz-Geschwindigkeit. Zudem bleibt sichere Technik und Ausrüstung sowie ständige Aufmerksamkeit der Radler, gegenseitige Rücksichtnahme und Regeleinhaltung aller Verkehrsteilnehmer unverzichtbar.

2 SUBJEKTIVE SICHERHEIT

Sicherheit im Verkehr hat immer zwei Aspekte: Während die objektive Sicherheit auf statistischen Erhebungen und Forschung beruht, entspricht die subjektive dem Empfinden der Menschen. Radverkehrsförderung muss auch besonders die subjektive

Sicherheit steigern. Der Umstieg aufs Fahrrad gelingt nur mit erlebter Sicherheit. Daher sollten auch Radwege beibehalten werden, die nicht „benutzungspflichtig“ sind (siehe unten). Sie bieten unsicheren Radlern einen „Schutzraum“, in dem sie sich sicher bewegen können.

Ein anderer Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die Abwesenheit von sogenannten Angsträumen im Umfeld der Radverkehrsführungen. Ein Radweg mit optimalem Ausbau und einer optimalen Wegeführung wird dennoch von weiten Teilen der Bevölkerung kaum genutzt, wenn er durch einen einsamen und dunklen Wald führt. Wegeführung und Aspekte wie Belebtheit und Beleuchtung sind wichtige Aspekte der empfundenen Sicherheit.

3 VERKEHRSKLIMA

Das Verkehrsklima ist ein maßgeblicher Teil der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Zur Realisierung eines positiven Verkehrsklimas sind entsprechende Kampagnen ein wichtiges, aber nicht das einzige Instrument. Die Kommunen sollen deshalb bei der Planung von Verkehrsanlagen potenzielle Konfliktpunkte zwischen den Verkehrsteilnehmern vermeiden. Große relative Geschwindigkeitsunterschiede stehen ganz oben auf der Liste der „Klimavergifter“, weil sie Unsicherheit und Bedrohungsgefühle vermitteln. Gemeinsame Fuß- und Radwege sind ein Beispiel, bei welchem Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern durch die bauliche Ausführung vorprogrammiert sind.

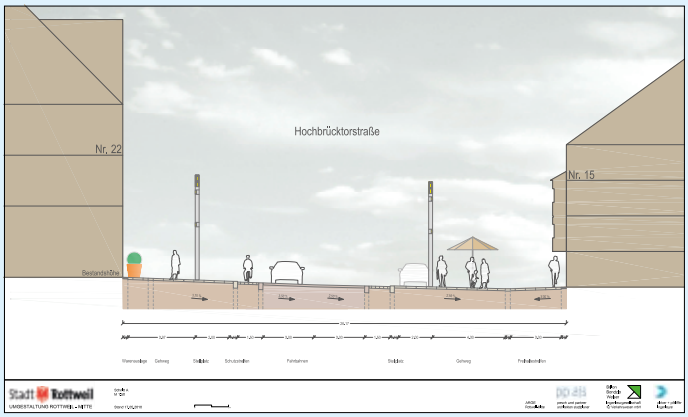
Hier sind Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden wahrscheinlich

4 INFRASTRUKTUR UND VERKEHRSSICHERHEIT

Eine besonders wichtige Rolle bei der Verkehrssicherheit von Radfahrern kommt der verkehrssicheren Führung des Radverkehrs zu. Bei Unfallschwerpunkten im Radverkehrsbereich entspricht die Radverkehrsführung in vierzig Prozent der Fälle nicht den Empfehlungen der Regelwerke. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist daher der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlage (ERA) der FGSV von 2010 unabdingbar.

DIE STRASSE IST FÜR ALLE DA

In den Städten Rottweil und Schwetzingen wurde der Modellversuch „Gemeinsamer Verkehrsraum“ durchgeführt.



Beim Rottweiler Pilotprojekt „Verkehrsraum Rottweil-Mitte“ wurde ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet, dies bedeutet eine maximal erlaubte Fahrgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern. Die Bevorrechtigung der Fußgänger erfolgt über Fußgängerüberwege. Die Lichtsignalanlagen wurden abgebaut. In der Praxis queren die Fußgänger an allen Stellen die Straßenzüge. Das Prinzip: Die Verkehrsteilnehmer verständigen sich durch Blickkontakt und nehmen insgesamt mehr Rücksicht aufeinander.

Eins der Ergebnisse: Viele Autolenkerinnen und -lenker lassen Fußgängern den Vortritt bei der stummen Abstimmung, wer denn nun zuerst weiterfahren beziehungsweise -gehen dürfe. Nennenswerte Unfälle oder gar mehr Unfälle gab es nicht. Die Ergebnisse kommen auch dem Radverkehr zugute.

Rottweil und Schwetzingen waren Teil eines bundesweiten Forschungsprojekts im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, das Maßnahmen für Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit von 17 Kommunen in ganz Deutschland untersuchen ließ. Die baden-württembergische Regierung konnte nun grünes Licht dafür geben, dass die Modellprojekte nun einen dauerhaften Status haben.

Ansprechpartner
Bernd Pfaff, Fachbereichsleiter Bürgeramt,
Ordnungs- und Schulverwaltung
Altes Rathaus, Hauptstraße 21 - 23, 78628 Rottweil
Tel. 0741 494-218, Fax 0741 494-361
E-Mail: bernd.pfaff@rottweil.de

Deutliche Markierung der Radverkehrsführung

Insbesondere bei Kreuzungen und an Einmündungen kommt es durch eine falsche oder unzureichende Radverkehrsführung zu Unfallhäufungen. An Einmündungen und Kreuzungen sollte die Radverkehrsführung farbig markiert werden. Außerdem ist hier für eine rechtzeitige und gute Sichtbeziehung zwischen Radfahrenden und Autofahrenden zu sorgen.

Außerdem entsprechen die Radverkehrsführungen häufig nicht mehr dem gestiegenen Anteil des Radverkehrs, so dass es zu gefährlichen Kapazitätsengpässen kommt.

Besonders unfallträchtig sind Zweirichtungsradwege. Sie sind außerdem schädlich für die Regeleinhaltung im Verkehr. Es ist Radfahrenden nur schwer zu vermitteln, dass das Rad fahren auf der falschen Seite gefährlich ist, wenn es an anderen Stellen in der Kommune zwingend vorgeschrieben wird.

Über das konkrete Unfallgeschehen bei sogenannten Alleinunfällen von Radfahrenden liegen keine genauen Statistiken vor. Es ist aber anzunehmen, dass neben überhöhter Geschwindigkeit und Alkoholeinfluss auch bauliche Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur hierbei eine erhebliche Rolle spielen. Bauliche Mängel sind unter anderem: Schlaglöcher und Wurzelverwerfungen, Hindernisse auf den Wegen für den Radverkehr wie Poller oder schlecht sichtbare Schranken und eine Radverkehrsinfrastruktur, die den Kapazitäten des Radverkehrs nicht entspricht.

5 REGELKENNTNIS UND -AKZEPTANZ

Die Regelkenntnis der Verkehrsteilnehmer ist häufig nicht ausreichend. Insbesondere die neuen Regeln für den Radverkehr in der StVO 2013 sind sowohl den Autofahrenden wie auch den Radfahrenden nicht genügend bekannt. Dieses führt häufig zu einem aggressiven Verkehrsverhalten. Ein besonderes Problem stellt die weitverbreitete Unkenntnis der Verkehrsteilnehmer dar, wo Radfahrende fahren müssen (benutzungspflichtige Radwege) und wo sie es dürfen (Schutzstreifen, sonstige Radwege).

Grundlage der Regelakzeptanz ist selbstverständlich die Kenntnis der einzuhaltenden Regeln. Kampagnen zur Verkehrssicherheit sollten daher auch immer die Vermittlung von Regelkenntnissen mit einbeziehen.

Fußgänger und Radfahrende haben eine sogenannte ausgeprägte Umwegeintoleranz. Gerade in Grünanlagen sind häufig Trampelpfade zu erkennen, wenn die offiziellen Fußwege nicht den idealen Wegebeziehungen entsprechen. Ein ähnliches Verhalten ist auch bei Radfahrenden zu beobachten. Für die Regelakzeptanz ist es daher wichtig, dass die Wegebeziehungen möglichst umwegefrei gestaltet sind.

6 KOMMUNALER ARBEITSKREIS VERKEHRSSICHERHEIT

Die vielfältigen Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden von einer größeren Anzahl von Organisationen und Entscheidungsträgern wahrgenommen. Wichtig ist es, dass diese koordiniert agieren und die unterschiedlichen Fachkenntnisse in die gesamte kommunale Verkehrssicherheitsarbeit einfließen. Etablierte Institutionen und Instrumente dafür sind Unfallkommissionen und Verkehrsschauen. Darüber hinaus ist die Einrichtung eines kommunalen Arbeitskreises Verkehrssicherheit sinnvoll. Teilnehmer eines solchen Arbeitskreises können zum Beispiel sein: Bürgermeister/Stabsstelle, Polizei, Verwaltung, Schulen, ADAC, ADFC und das Rettungswesen.

B Öffentlichkeit und Kommunikation

Eine wichtige Aufgabe der Radverkehrsförderung ist es, ein fahrradfreundliches Klima zu erzeugen. Dazu gehört es, die Menschen von den Vorteilen des Radfahrens zu überzeugen. Die Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels ist kein rein rationaler Akt, sondern ist wesentlich abhängig von Lebensstil, Werten, Gewohnheiten, sozialen Normen und Emotionen.

FOTOWETTBEWERB ALS ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die Stadt Coesfeld hat einen Fotowettbewerb durchgeführt, um die Perspektiven der Rad fahrenden Verkehrsteilnehmern auf die Stadt ins Blickfeld zu rücken. Dazu wurden Radfahrende, aber auch alle anderen interessierten aufgefordert, Fotos aus Radfahrerperspektive oder mit Bezug zum Fahrrad bei der Stadt einzureichen. Die eingereichten Fotos wurden dann veröffentlicht. Eine Auswahl davon wurde ausgezeichnet. Das Motto des Wettbewerbes war: „Radfahrer sehen mehr“.

Das Ziel war, neue Blickwinkel auf Coesfeld, vom Detail bis in die Ferne, vor allem vom Fahrrad aus zu zeigen. Damit sollte bewusst werden, dass eine Tour mit dem Rad als Ausflug, aber auch im Alltagsverkehr, spannend, schön und ungewöhnlich sein kann.

Auch andere Kampagnen, die Radfahren mit Identitätsbildung zur eigenen Stadt oder Gemeinde verbinden und Aspekte wie Kreativität und Spaß adressieren, sind geeignet, Radfahren und kommunale Maßnahmen dazu in einen positiv bewerteten Kontext zu stellen.

Die Veränderung von Einstellungen und Verhalten gehört zu den anspruchsvollsten Aufgaben von Öffentlichkeitsarbeit und kann nur ausnahmsweise kurzfristig erreicht werden. Kommunikation muss daher auf allen Ebenen als Daueraufgabe angelegt werden. Dieses kann nur gelingen, wenn Kommunikation und Öffentlichkeit als dauerhaftes und eigenständiges Handlungsfeld etabliert und mit entsprechenden personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet werden. Kommunikation muss sowohl nach innen (Verwaltung, Politik) als auch nach außen (Bürgerinnen und Bürger, Medien und Multiplikatoren) gerichtet sein. Sie soll der allgemeinen Bewusstseinsbildung dienen. Dazu muss sie je nach Ausgangssituation und Zielgruppe lokal und thematisch fokussiert erfolgen.

Aktuelle Trends zeigen, dass viele Menschen die traditionelle Autokultur hinterfragen. Parallel dazu entwickelt sich in den letzten Jahren nicht nur in Deutschland eine Kultur des Fahrradfahrens. Diese Kultur des Fahrradfahrens korrespondiert mit gesellschaftlichen Entwicklungen die einen sportlichen und nachhaltigen Lebensstil als besonders wünschenswert betrachten. Moderne Kommunikationsmaßnahmen können hier anknüpfen.

Gerade in diesem Handlungsfeld bestehen hervorragende Fördermöglichkeiten durch das BMVI im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020.

Indem die Teilnehmer aufgefordert wurden, in kurzen Sätzen zu erläutern, warum gerade Ihr Foto gewinnen sollte, wurde auch die Identifizierung mit der Stadt gestärkt. Zudem konnten die Teilnehmer und die Betrachter der Fotos erkennen, dass Radfahrer keine besonderen Verkehrsteilnehmer sind, sondern eigentliche alle Rad fahren (http://www.coesfeld.de/fotowettbewerb.0.html)

Ansprechpartner
Holger Ludorf, Fachbereich
„Planung, Bauordnung, Verkehr“, Stadt Coesfeld
Markt 8, 48653 Coesfeld
Tel. 02541 939-1306
E-Mail: ludorf@coesfeld.de

1 VORBILDFUNKTION

Menschen, insbesondere junge Menschen, orientieren sich an Vorbildern. Vorbilder können aus vielen Bereichen kommen. Selbstverständlich gehören dazu die Spitzen der kommunalen Politik und Verwaltung. Die Vorbildfunktion dieser Personengruppe ist besonders wichtig, weil nur so die Ziele von Kampagnen zur Radverkehrsförderung glaubhaft gestaltet werden können. Eine Kampagne „Fahrradfahren ist prima und macht Spaß“ der Kommune kann nicht glaubwürdig sein, wenn der Bürgermeister mit dem Auto zum Kampagnenstart kommt.

Allerdings gehören auch andere Personengruppen zu den Vorbildern: Arbeitgeber, lokale Prominente und ganz besonders Lehrer. Es ist wichtig, dass diese Personengruppen von Anfang an in die Radverkehrsförderung mit einbezogen werden.

2 BÜRGERBETEILIGUNG AN DER RADVERKEHRSPLANUNG

Eine breite Akzeptanz der Radverkehrsförderung setzt eine breite Beteiligungsmöglichkeit der Bevölkerung voraus, die ein Gefühl der Teilhabe an der kommunalen Planung erzeugt. Eine breite Bürgerbeteiligung ist daher ein wichtiger Baustein der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung können Fragen erörtert wie:

- Wie sieht die derzeitige Situation des Radverkehrs in der Kommune aus?
- Wo liegen Schwächen / Qualitäten im kommunalen Radverkehr?
- Welche Wegeverbindungen sollten aus- oder neugebaut werden?
- Wo liegen die Potenziale für den Radverkehr in der Kommune?
- Wie sehen Sicherheits- oder Alltagsprobleme aus und wie sollten sie gelöst werden?

Bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten soll Bürgerbeteiligung als aktiver Dialog möglichst unter Einbeziehung weitergehender und innovativer Formen der Partizipation angelegt sein, Einfluss auf die Planung und das Ergebnis haben sowie Identifikation und Akzeptanz schaffen.[13] Neue Instrumente wie soziale Netzwerke bieten sich hier zur Nutzung an. Über Apps können Verkehrsteilnehmer direkt Vorschläge und Hinweise zu Verbesserungen geben und mit der Verwaltung in Kontakt treten.

13 http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile

Um diesen Prozess zu verstetigen kann in der Kommune ein „runder Tisch Radverkehr“ mit unterschiedlichen Akteuren als dauerhaftes Gremium gebildet werden. Dieser „runde Tisch Radverkehr“ sollte das Recht haben, über alle Planungen die den Radverkehr potenziell betreffen informiert zu werden und er sollte das Recht haben, diese Informationen aktiv anzufordern.

DIENSTRAD STATT DIENSTWAGEN

Mitarbeiter der Stadt Heilbronn können ab sofort ein Fahrrad oder E-Bike statt eines Dienstwagens bekommen. Die Stadt nutzt damit ein neues Steuermodell aus – und die Angestellten fahren mit gutem Beispiel voran.

JobRad heißt das Dienstrad-Angebot der Firma LeaseRad, das Heilbronn ab sofort nutzt. Es funktioniert folgendermaßen: Die Arbeitnehmer suchen sich ein Fahrrad, Pedelec oder E-Bike bei einem Händler aus, der am Programm teilnimmt. Über drei Jahre wird ihnen dann die Leasingrate einschließlich Versicherung vom Gehalt abgezogen, dadurch verringert sich das zu versteuernde Einkommen. Dies führt zu einer Ersparnis von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen. Zum Ende der Laufzeit können die Mitarbeiter ihr Rad zum Restwert von zehn Prozent des Kaufpreises übernehmen.

Dieses innovative, gesundheits- und umweltfreundliche Dienstfahrzeugmodell ist möglich, seitdem Ende 2012 Diensträder mit Dienstwagen steuerlich gleichgestellt wurden. Bereits kurz nach Start des Programms haben achtzehn Mitarbeiter Verträge abgeschlossen, weitere Anfragen liegen dem Personal- und Organisationsamt vor.

„Das Modell stellt auch einen weiteren Beitrag dar, Heilbronn als fahrradfreundliche Kommune zu stärken“, erklärt Ulrich Waldbüßer, Leiter des Personal- und Organisationsamts. Die Stadt setzt auf eine Vorbildfunktion ihrer Beschäftigten. Sie hat bereits vor einigen Jahren moderne Dienstfahrräder und -pedelecs angeschafft.

Ansprechpartner
Marco Wollny
Personal- und Organisationsamt
Marktplatz 7, 74072 Heilbronn
Tel. 07131 56-3186
E-Mail: marco.wollny@stadt-heilbronn.de

3 ALLGEMEINE KAMPAGNEN

Bestandteil einer effektiven Öffentlichkeitsarbeit können professionelle Kampagnen mit lokalem Bezug sein. Um die skizzierten Verhaltensänderungen zu erreichen, sollten Kampagnen nicht als einmaliges Event angelegt sein, sondern über größere Zeiträume durchgeführt oder wiederholt werden. Dabei sind Modifizierungen der Ursprungskampagne ein wichtiges Hilfsmittel zur Aufrechterhaltung der Attraktivität der Kampagnen. Beispiele für auf Dauer angelegte Kampagnen sind das ADFC-Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“[14] und die Kampagne „Stadtradeln“[15] des Klimabündnisses. Bei diesem Projekt bilden jeweils drei Kollegen und Kolleginnen ein Team, das sich verpflichtet, pro Person im Aktionszeitraum von Mai bis Oktober an mindestens zwanzig Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Aus allen Teilnehmern der Aktion werden Gewinner ausgelost, denen auf einer Veranstaltung die Preise überreicht werden. Auch standardisierte Kampagnen, die auf die jeweiligen Kommunen angepasst werden können, wie „Kopf an – Motor aus“ oder „Rücksicht kommt an“, eignen sich gut.

Das BMVI hat sich im Nationalen Radverkehrsplan verpflichtet, solche Modellkampagnen für die lokale Umsetzung zu entwickeln und den Kommunen zur Verfügung zu stellen. Außerdem soll ein „Instrumentenkoffer“ zur Verfügung gestellt werden, der den Kommunen bei der Realisierung lokaler Kampagnen helfen soll.

Eine hervorragende Fundgrube für Kampagnenideen ist die Homepage des Nationalen Radverkehrsplans 2020.[16]

ARBEITSKREIS FAHRRAD

In der 16000 Einwohner-Stadt Neustadt in Holstein ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel. Es wird von Touristen, Einheimischen in der Freizeit und von Schülern auch aus dem Umland stark genutzt. Um den Ist-Zustand des Radwegenetzes festzustellen und Verbesserungen der Verkehrssicherheit sowie bei der Qualität des Radfahrens zu erreichen, hat das Stadtmarketing 2010 einen Arbeitskreis Fahrrad gegründet. Die Stadtverwaltung, Gewerbevereinsmitglieder und Bürger sind Mitglieder. Rund 80 Maßnahmen zur Optimierung des Radverkehrs wurden vorgeschlagen, vom Ausschuss Umwelt und Verkehr des Stadtrates beraten und beschlossene Maßnahmen werden vom städtischen Bauamt umgesetzt. Auch kommunale touristische Projekte haben ihren Ursprung im Arbeitskreis.

Ansprechpartnerin
Vera Kremer, Tourismus-Service
Dünenweg 7, 23730 Neustadt in Holstein
Tel. 04561 5399110

14 http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/infoservice/index.php
15 http://www.stadtradeln.de/
16 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/

Radverkehrsanlage als Folge des Fahrradklimas?

4 KAMPAGNEN ZU VERKEHRSKLIMA UND VERKEHRSSICHERHEIT

Das allgemeine Verkehrsklima hat erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Neben der konkreten Polizeiarbeit zur Einhaltung der Verkehrsregeln stellen Kampagnen einen wichtigen Baustein für die Verbesserung des Verkehrsklimas und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dar.

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und die Änderung der Vorschriften in der StVO von 2013 stoßen bei Autofahrern auf teilweise deutliche Ablehnung. Insbesondere die Beschränkung der sog. Radwegebenutzungspflicht und deren Konkretisierung durch das Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 18. November 2010[17] führen durch Unkenntnis der geltenden Regeln häufig zu Konflikten zwischen Autofahrern und Radfahrern. Viele Autofahrer sind weiterhin der Auffassung, das nicht eine besondere Gefahrenlage, sondern die bloße Existenz eines Radweges die Radfahrenden verpflichtet, auf dem Radweg zu fahren.

Grundlage einer Öffentlichkeitsarbeit zum Themengebiet Verkehrsklima/Verkehrssicherheit sollte daher einerseits die Vermittlung von Regelkenntnissen und andererseits das Werben für mehr Rücksicht und Verständnis sein. Das BMVI hat im Rahmen des NRVP 2020 eine Modellkampagne in Berlin und Freiburg zum Thema Rücksicht finanziert.[18]

5 MOBILITÄTSBILDUNG

Die klassische Verkehrserziehung muss durch eine umfassende Mobilitätsbildung ersetzt werden.[19] Im Unterschied zur Verkehrserziehung beschränkt sich Mobilitätsbildung nicht auf die Vermittlung von Verkehrsregeln und sie ist nicht beschränkt auf die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen, sondern umfasst ausdrücklich auch die Erwachsenen Verkehrsteilnehmer. Dabei soll besonders der Spaß am Radfahren vermittelt werden. Dazu ist es auch notwendig, über die Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsträgern wie dem ÖPNV zu informieren. Außerdem sind Themen wie zum Beispiel Klimaschutz, Lärmschutz und Gesundheit Inhalte einer modernen Mobilitätsbildung.

Da die konkrete Wahl des Verkehrsmittels auf vielfältige Weise gelernt und erworben wird, muss eine umfassende Mobilitätsbildung die Gründe für diese Verkehrsmittelwahl vermitteln und hinterfragen.

BEISPIEL Sichere Schulwege – radfahrende Schüler als Experten für den Radschulwegeplan

Im Januar 2011 wurde in der Stadt Bietigheim Bissingen in Baden-Württemberg (43000 EW) die Arbeitsgemeinschaft Radschulwegplan gegründet. Auslöser dieser Arbeitsgemeinschaft waren Aktivitäten der städtischen Gymnasien im Ellental mit rund 1400 Schülern, bei der sich Schule, Elternvertreter, ADFC, Landesamt für Geoinformation und Stadtverwaltung zusammen mit weiteren interessierten Eltern zusammengefunden hatten, um gemeinsam den 1. Radschulwegplan in Baden-Württemberg zu erstellen, der die Erfahrungen aller Schüler berücksichtigt.

Ziel des Radschulwegeplans ist es, den Weg zur Schule sicherer zu machen und das Radfahren für die Schüler attraktiver zu gestalten.

Der Radschulwegplan soll Transparenz schaffen über die tatsächlich durch die Schüler befahrenen Wege und deren Problemstellen. Er ist darüber hinaus Planungsgrundlage für Verbesserungen, bildet das Fundament für eine effiziente und effektive Schulwegsicherung und für Maßnahmen der Förderung des Schülerradverkehrs.

Entscheidend für ein aussagekräftiges und verwertbares Ergebnis ist dabei die Methodik der Aufstellung des Plans, da nur mit nutzergenerierten und vollständigen Daten am Ende in Ergebnis erzielt werden kann, das dann Radschulwege definiert, die auch tatsächlich angenommen werden – und bei denen der Aufwand für die Beseitigung eventueller Problemstellen gerechtfertigt ist.

17 http://www.bverwg.de/entscheidungen/entscheidung.php?ent=181110U3C42.09.0

18 Hierzu näher auf S. 18.

19 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/termine/dokumente/2013-11-25-erfurt/pdf/2013-11-25_7-fahrradkommunalkonferenz_ag2_bleyer.pdf

In der ersten Befragung erläuterten die Schüler der beiden Gymnasien im Unterricht anhand eines Online-Fragebogen ihr Mobilitätsverhalten.

In der zweiten Befragung gaben die Schüler in ein eigens dafür erstelltes und webbasiertes Geoinformationssystem (WebGIS-Tool) ihre benutzten Radschulwege einschließlich der vorhandenen Problemstellen sowie ihre konkreten Verbesserungsvorschläge an. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor – neben der konsequenten und einvernehmlichen Arbeit der Arbeitsgruppe – war dabei die frühzeitige Einbeziehung des Landesamts für Geoinformation, das eigens für die Erfassung der Radschulwege durch die Schüler dieses WebGIS-Tool erstellt hat – und das im übrigen nun interessierten Kommunen in ganz Baden-Württemberg für diesen Zweck angeboten wird.

Aus den Ergebnissen dieser beiden Befragungen erarbeitete die Arbeitsgemeinschaft gemeinsam mit der Stadt Bietigheim-Bissingen, dem Landesamt für Geoinformation und den weiteren Partnern den Radschulwegplan für die Gymnasien. Im Frühjahr 2012 wurde der fertige Radschulwegplan im Rahmen eines Festakts dem Landesverkehrsminister und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Alle festgestellten relevanten Problemstellen der Befragung fließen ein in einen Maßnahmenkatalog, der in der Folge gemeinsam mit der Stadt Bietigheim-Bissingen und der AG RSWP weiterbearbeitet wird, um die Radschulwege zu verbessern.

Aufgrund des großen Erfolgs des Projekts wurden im Jahr 2013 alle weiterführenden Bietigheim-Bissinger Schulen in das Verfahren einbezogen, die Problemstellen zentral erfasst und mit Maßnahmen versehen.

Dadurch wird nun in einem zweiten Schritt erreicht, dass ein Radschulwegeplan für das komplette Stadtgebiet (und für das Teilgebiet zweier angrenzender kleinerer Kommunen, die viele Schüler in Bietigheim-Bissinger Schulen entsenden) entstanden ist. Durch die vielen Überschneidungen bei den Radschulwegen von den Wohngebieten hin zu den einzelnen Schulen ist dadurch ein kompletter Plan entstanden, der Schülern zeigt, welche Radschulwege empfohlen werden und der Verwaltung Handlungsempfehlungen gibt, wo Problemstellen auf diesen Wegen liegen – und wir diese beseitigt oder minimiert werden können.

Diese Vorgehensweise wird auch vom Land Baden-Württemberg anerkannt, gelobt und inzwischen auch allen Schulen in Baden-Württemberg empfohlen. Das in den Bietigheim-Bissinger Gymnasien als Pilotprojekt gestartete WebGIS-Tool wird vom Land BW nun auch laufend weiterentwickelt und steht, wie dargestellt, seit 2013 jetzt weiteren Schulen im Land zur Verfügung. Aktuell folgen bereits über 40 Schulen im Land dem Beispiel Bietigheim-Bissingens.

Die positive und für die Kommune auch wirtschaftliche Vorgehensweise, die rasche Umsetzung, die Fülle festgestellter und gut dokumentierter Problemstellen, aber auch die Möglichkeit, die Befragung im Rahmen des Geografieunterrichts zu nutzen, um ein Geoinformationssystem dort präsentieren zu können, hat bisher voll überzeugt. Durch die konsequente Einbindung aller Beteiligten konnte hier vor allem auch mit städtischen Personalressourcen sparsam umgegangen werden. Allerdings wird die Bearbeitung und Beseitigung der vielen festgestellten Problemstellen sicher noch Jahre in Anspruch nehmen. Diese Vorgehensweise kann auch Kommunen in anderen Bundesländern empfohlen werden, um allen Schulen einen Radschulwegplan auf der Basis von Schülerbefragungen zu ermöglichen.

Ansprechpartner
Joachim Kölz, Bürgermeister
Kirchplatz 5, 74321 Bietigheim-Bissingen
Tel. 07142 74250, Fax 07142 74 407
E-Mail: j.koelz@bietigheim-bissingen.de

6 KOMMUNIKATION NACH INNEN – FORTBILDUNG DER AKTEURE

Wichtig für das Gelingen der Radverkehrsförderung ist das geschlossene Auftreten von Politik und Verwaltung. Häufig gehen die Wirkungen von Radverkehrsförderung über die direkten Bereiche der Verkehrspolitik hinaus. Andererseits wirken auch Entscheidungen außerhalb der Verkehrspolitik auf den Radverkehr ein. Es ist daher von herausragender Bedeutung, dass Akteure in Politik, Verwaltung und Gesellschaft die in diesen Handlungsfeldern tätig sind, stets wieder angesprochen werden und auf die Wechselwirkungen ihrer Tätigkeit mit Verkehr und Radverkehr hingewiesen werden. Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft wie der Polizei, den Medien, dem Einzelhandel, der Architektur, der Planung, der Immobilienwirtschaft sowie aus Religionsgemeinschaften oder von Stiftungen sollten daher unbedingt Teilnehmer des „runden Tisches Radverkehr“ sein.

Durch die Einbindung der unterschiedlichen Akteure kann die fachliche Aus- und Weiterbildung im Bereich Radverkehr für Architekten, Planer, Polizei und Verwaltungsmitarbeiter weiterentwickelt werden, damit sie dem Stand der Technik entspricht. Diese Weiterbildungsangebote enthält das Programm der Fahrradakademie[20] und leisten gegebenenfalls die Arbeitsgemeinschaften Fahrrad freundlicher Kommunen in den verschiedenen Bundesländern.

20 Die Fahrradakademie wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördert, vom Deutschen Institut für Urbanistik und dem Deutschen Städte- und Gemeindebund sowie den anderen kommunalen Spitzenverbänden unterstützt.

C Infrastruktur

1 RADVERKEHR IM NETZ

Grundlage für alle Radverkehrsinfrastrukturprojekte ist eine Netzplanung. In diesem Radverkehrsnetz werden die Quellen und Ziele des Radverkehrs durch Radverkehrswege unterschiedlicher Anforderungen verbunden. Fahrradabstellanlagen sind dabei unbedingt mitzudenken. Sie gehören als ruhender Radverkehr untrennbar zur Infrastruktur. Die Radverkehrsnetzplanung beschreibt Ziele, Prioritätensetzungen und Verantwortlichkeiten. Sie dient als Grundlage für die Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Aufgaben der Netzplanung sind:

- Benennung und Verbindung der Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs,
- Einbeziehung der Wege, unabhängig vom Baulastträger,
- Feststellung der wichtigsten (Haupt-) Wege des Netzes,
- Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien,
- Sicherstellung des Standes der Technik beziehungsweise Modernisierungsplan,
- Identifikation von Netzlücken,
- gegebenenfalls Signalisierung des Radverkehrs,
- Fahrradabstellanlagen,
- Beachtung besonderer Zielgruppen, zum BeispielSchulwege, Radwege für Freizeit und Tourismus.

Bei der Planung und Realisierung des Radverkehrsnetzes ist es besonders wichtig, schwierige Stellen nicht auszuklammern!

Die Radverkehrsnetzplanung beschreibt Ziele, Prioritätensetzungen und Verantwortlichkeiten. Sie dient als Grundlage für die Politik und Verwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Der Ablauf einer Netzplanung kann folgendermaßen aussehen:[21]

- Vorüberlegungen — Planungsraum, Stand der Netzplanung
- Netzanforderungen — Quellen- und Ziele, Luftliniennetz, Wunschlinien
- Bestandsanalyse — Durch Modelle und Befragungen
- Netzkonzept — Umlegung in den konkreten Verkehrsraum
- Handlungskonzept — Prioritätenliste, Realisierungshorizonte
- Abwägung und Entscheidung
- Umsetzung und Wirkungskontrolle

21 ERA 2010, FGSV.

ALLEENRADWEG AUF STILLGELEGTER BAHNTRASSE SIEGBURG – LOHMAR

Die Bahntrasse Siegburg – Lohmar wurde im Jahre 1994 stillgelegt und anschließend durch die Bahn aus dem Trassensicherungsvertrag entfernt. Da sich die Verbindung zwischen den beiden Städten speziell für den Radverkehr eignete und abseits vielbefahrener Straßen verlief, hat der Rat der Stadt Siegburg beschlossen, einen Großteil der ehemaligen Bahntrasse zu erwerben und als Gemeindestraße, dem öffentlichen Verkehr – mit der Beschränkung auf „Geh- und Radwege“ – zu widmen.

Der 3,5 Meter breite Geh- und Radweg wurde zunächst zwischen 2000 und 2006 in mehreren Abschnitten erstellt beziehungsweise ausgebaut. Als erster Abschnitt wurde im Jahr 2000 die Strecke zwischen Zeithstraße und Cecilienstraße (Abschnitt 3) mit einer wassergebundenen Decke versehen. Bei der Strecke zwischen Cecilienstraße und Waldstraße im Jahr 2005 und 2006, wurden jeweils die Bahnschienen entfernt, der Weg mit einer Asphaltdecke versehen und sogenannte „Baumtore“ für die Ein- und Ausfahrtsbereiche erstellt.

Zufahrtssituation vorher und nachher

Über das Förderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen „Alleenradwege auf stillgelegten Bahntrassen“, konnten die Städte Lohmar und Siegburg dann auch für die letzten Abschnitte 75 Prozent Fördergelder erhalten. Lohmar setzte die Maßnahme in 2012 um. Ab 2013 wurden die letzten drei Abschnitte in Siegburg erstellt und der Abschnitt 3 ebenfalls mit einer Asphaltschicht versehen, da sich über die Jahre die alten Schienen durchgedrückt und sich immer wieder Löcher in der wassergebundenen Decke gebildet haben. Der Abschnitt 1 im Wald wurde aus Naturschutzgründen nicht in Asphalt und auch ohne Beleuchtung ausgeführt.

Am 28. März 2014 wurde das letzte Teilstück eingeweiht. Somit steht eine etwa drei Kilometer lange Verbindung von Siegburg, Kleiberg bis Lohmar, B484 mit Anschluss an bereits bestehende Radwegverbindungen, zur Verfügung.

Ansprechpartnerin
Elisabeth Hertel
Fahrradbeauftragte der Stadt Siegburg
Abt. Straßenverkehr
Tel. 02241 102-375
E-Mail: elisabeth.hertel@siegburg.de

Bei der Netzplanung ist es sehr nützlich, von Beginn an die Öffentlichkeit mit einzubeziehen. Ein effektives Mittel zur Einbindung der Öffentlichkeit, das auch Spaß macht und im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden kann, ist die Befahrung der einzelnen Strecken mit dem Fahrrad. Dabei werden alle relevanten Daten zu dieser Strecke in ein Protokoll übernommen und fließen in die Planungen mit ein. Da der Radverkehr immer auch den Fuß- und Autoverkehr berührt, sollten Autofahrer und Fußgänger bei den Befahrungen immer dabei sein.

2 REGELN FÜR DEN BAU VON RADVERKEHRSANLAGEN → ERA

Das technische Regelwerk für Radverkehrsinfrastrukturanlagen sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, die ERA 2010.

In der ERA werden die unterschiedlichen Anforderungen und deren Umsetzungen auf planerischer Ebene konkret beschrieben. Diese Empfehlungen stellen den Stand der Technik dar und vereinfachen Planung und Bau von Radverkehrsanlagen durch Standardisierung. Ihre Anwendung kann in jeder Kommune empfohlen werden. Die Politik kann ihre Verwaltung zur Anwendung verpflichten. Immer mehr Bundesländer machen die Umsetzung der ERA bei einzelnen Baumaßnahmen zur Voraussetzung der Förderung des kommunalen Radwegebaus durch Landesmittel.

Die Einhaltung der ERA ist ein wesentliches Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

3 INFRASTRUKTURANFORDERUNGEN – ZÜGIG, SICHER, KOMFORTABEL

Die Ansprüche an die Radverkehrsführungen sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Durch den wachsenden Anteil der regelmäßig Rad fahrenden Bevölkerung steigen die Anforderung an die Sicherheit sowie die zügige und komfortable Befahrbarkeit der Radverkehrswege.

Unterschiedliche Nutzergruppen (zum Beispiel Pendler, Jugendliche, Ältere) haben teils sehr unterschiedliche Anforderungen (zum Beispiel Alltags-, Einkaufs- und Freizeitfahrten) an die Radverkehrsinfrastruktur. Die Geschwindigkeiten des Radverkehrs haben sich deutlich erhöht, schwanken aber sehr stark. Durch den wachsenden Anteil an Pedelecs entstehen zusätzlich neue Anforderungen wie beispielsweise hinsichtlich Freiheit von Absätzen und Schwellen, Kurvenradien an die Radverkehrsinfrastruktur. Das Ziel sollte daher sein, Radwege multifunktional in ausreichender Breite und „unterbrechungsarm“ anzulegen beziehungsweise auszuführen.

Nur auf guten Radwegen fahren Radler gerne. Durch ein Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts[22] kann die Radwegebenutzungspflicht nur noch selten und in besonderen Fällen angeordnet werden. Die Praxis zeigt, das Radfahrende bei einer schlech-

22 Entscheidung vom 18.11.2010, BVerwG 3 C 42.09.

BÜRGERBETEILIGUNGSPLATTFORM IM SCHWARZWALD-BAAR-KREIS

Die Bürgerbeteiligungsplattform zur Entwicklung des Radverkehrsplans im Schwarzwald-Baar-Kreis bezieht die Bürger von Anfang an in den langfristigen Planungsprozess von Fahrradinfrastruktur ein. Bürger, Fachplaner, Verwaltungen der Städte, Gemeinden und Landkreise wirken so an einer abgestimmten Prioritätenliste für Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen mit.

Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung werden grafisch aufbereitet und in einer Plattform dargestellt. Die Darstellung erfolgt anonymisiert in einer Karte und wird unterteilt nach den abgefragten Typen „Neue Verbindung“, „Vorhandene Verbindung ausbessern“, „Gefahrenstelle“ und „Barriere“. Des Weiteren erfolgt eine statistische Auswertung aller eingegangenen Meldungen.

Für große Gebietskörperschaften wie Landkreise ist es in der Regel eine große Herausforderung, bei konzeptionellen Planungen ausreichende Ortskenntnisse zu erlangen und Problemstellen zu ermitteln. Die Bürgerbeteiligungsplattform des Landkreises macht die Ortskenntnis der Nutzer für die Ermittlung von Problemstellen zu jeder Tages- und Jahreszeit möglich. So können zum Beispiel Problemstellen erkannt werden, die nur zu bestimmten Tages- oder Jahreszeiten auftreten. Selbst Befahrungen durchzuführen ist in der erforderlichen Zahl aus Zeit- und Kostengründen oft nicht möglich. Die aktualisierte Fassung der Bürgerbeteiligungsplattform steht ab Ende Juni 2014 im Internet zur Verfügung und kann über die Homepage des Landkreises angewählt und eingesehen werden.

Ansprechpartner
Gerold Günzer
Straßenbauamt Schwarzwald-Baar-Kreis
Tel. 07721 913 5503
E-Mail: g.guenzer@lrasbk.de

ten Fahrradinfrastruktur häufig nicht die Fahrbahn benutzen, sondern auf den Fußweg ausweichen. Eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist daher unabhängig von der Benutzungspflicht unabdingbar. Kennzeichen nutzerfreundlicher und damit tatsächlich benutzter Radwege sind:

- Gute Oberflächenbeschaffenheit (glatt ohne „Huckel“ und Baumwurzeln),
- keine/geringe Umwege,
- ausreichende lichte Breite (mindestens 1,5 Meter),
- objektiv und subjektiv sicher,
- gute Sichtbeziehungen zwischen Radverkehr und Autoverkehr,
- radfahrerfreundliche Signalisierung an Kreuzungen.

Radverkehrsanlagen, die diese Bedingungen erfüllen, werden von den Radfahrenden erfahrungsgemäß auch ohne angeordnete Benutzungspflicht benutzt.

4 FÜHRUNG DES RADVERKEHRS

Für die Abwicklung des Radverkehrs stehen je nach Verkehrsumfeld unterschiedliche sogenannte Führungsmöglichkeiten zur Verfügung. Sie unterscheiden sich in der Bauausführung, den Kosten und in der Umsetzbarkeit in Abhängigkeit von der Dichte und Geschwindigkeit des Autoverkehrs. In Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich keine separaten markierten Radverkehrsführungen notwendig oder sinnvoll.

Zweirichtungsradwege sind erheblich gefährlicher als andere Radverkehrsführungen. Sie sollten möglichst vermieden werden.

Mischverkehr auf der Fahrbahn

Beim Mischverkehr auf der Fahrbahn werden Radverkehr und Autoverkehr ohne besondere Führungselemente gemeinsam auf der Fahrbahn geführt. Diese Führungsform sollte generell in Tempo-30-Straßen, in verkehrsberuhigten Straßen und bei relativ geringer Kfz-Dichte realisiert werden. Sie bietet den Radfahrenden einen guten Fahrkomfort und ein zügiges Fahren. Das Fahren im Mischverkehr wird besonders von dynamischen Radfahrern bevorzugt. Es ist darüber hinaus immer eine gute Voraussetzung für die Verkehrssicherheit von Radfahrenden, wenn sie auf der Straße im Sichtfeld der Kraftfahrer sind.

GUTACHTEN ZUM EINSATZ UND ZUR WIRKUNG VON EINSEITIGEN, ALTERNIERENDEN UND BEIDSEITIGEN SCHUTZSTREIFEN AUF SCHMALEN FAHRBAHNEN INNERORTS

Das Forschungsvorhaben hat die Sicherung des Fahrradverkehrs auf innerörtlichen Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Fahrbahnbreite geringer als sieben Meter zum Inhalt. Untersucht wurde die Sicherung des Fahrradverkehrs mittels einseitiger, alternierender und beidseitiger Schutzstreifen und deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Das Gutachten hat folgende wesentliche Ergebnisse:

- Auf ebenen Fahrbahnen haben beidseitige Schutzstreifen gegenüber einseitigen und alternierenden Schutzstreifen einen Sicherheitsgewinn.
- Beidseitig angelegten Schutzstreifen mit Kernfahrbahnen ab 4,10 Meter Breite wurden auf Strecken mit einer Verkehrsbelastung bis 10000 Kfz/d realisiert. In den Untersuchungsfällen betrug der Lkw-Anteil bis zu drei Prozent.
- Die Untersuchungen zeigen, dass die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen auch auf Fahrbahnbreiten unter sieben Metern einen Sicherheitsgewinn gegenüber der Vorhersituation hat.
- Die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch Radfahrer kann gesteigert werden. Typische Konflikte der Radverkehrsführung im Seitenraum werden vermieden.
- Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sank nach Markierung der Schutzstreifen. Je schmaler die Kernfahrbahn desto deutlicher wurde dieser Effekt.
- Schutzstreifen mit 1,40 Metern oder breiter werden hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Verkehrssicherheit besser bewertet als Schutzstreifen mit Mindestmaß (1,25 Meter). Der Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und Parkstreifen ist grundsätzlich entlang von Parkstreifen zu markieren, da dieser den Abstand zum Ruhenden Verkehr maßgeblich beeinflusst.
- In Kommunen, die das Sicherungselement Schutzstreifen nicht oder nur vereinzelt nutzten, muss die Realisierung mit einer intensiven Projektkommunikation einhergehen, um grundsätzlich das Sicherungselement Schutzstreifen allen Verkehrsteilnehmern vorzustellen und damit den Erfolg der Maßnahme langfristig zu sichern.

Ansprechpartner
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)
Dr. Ralf Kaulen und Matthias Reintjes
Deliusstraße 2, 52064 Aachen
Tel. 0241 33 444, Fax 0241 33 445
info@svk-kaulen.de

Beispiele für Schutzstreifen

Beispiele für Radfahrstreifen

Schutzstreifen

Schutzstreifen sind ein abmarkierter Teil der Fahrbahn, der primär dem Radverkehr dient und nur im Ausnahmefall von Kfz befahren werden darf. Diese Schutzstreifen müssen in regelmäßigen Abständen mit einem Fahrradpiktogramm versehen sein. Sie lassen sich schnell und kostengünstig realisieren und bieten vor allem bei beengten Platzverhältnissen eine sinnvolle Möglichkeit der Radverkehrsführung.

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind ein abgetrennter, benutzungspflichtiger Sonderweg auf der Fahrbahn und darf von Pkw nur zum Ein- und Abbiegen überfahren werden. Er ist durch einen weißen Breitstrich von der Fahrbahn getrennt. Der Radfahrstreifen ist auf Fahrbahnen mit Flächenreserven schnell und kostengünstig zu realisieren. Er stellt einen echten Schutzraum dar und sichert eine gute Sichtbeziehung zwischen Autoverkehr und Radverkehr. Da der Radfahrstreifen außerdem ein zügiges und komfortables Fahren der Radfahrer ermöglicht, sollte er bevorzugt in Betracht gezogen werden. Vor Kreuzungen kann der Radverkehr problemlos auf eine sogenannte „aufgeweitete Aufstellfläche“ zum direkten Linksabbiegen geführt werden.

Bauliche Radwege

Bauliche Radwege befinden sich nicht auf der Fahrbahn und sind dadurch vom Kfz-Verkehr getrennt („Bordsteinradwege“). Außerdem sind sie deutlich vom Fußweg zu trennen. Zwischen dem baulichen Radweg und der Fahrbahn befinden sich häufig Grünstreifen und Parkplätze, so dass eine schlechte Sichtbeziehung zwischen Auto- und Radverkehr besteht. Dieses führt zu einer Unfallhäufung an Einmündungen und Knotenpunkten insbesondere durch rechts abbiegende Autofahrer. Die als hoch empfundene subjektive Sicherheit entspricht daher nur bedingt der objektiven Sicherheit der Radfahrenden. Darüber hinaus ist ihre Benutzung oft durch Einbauten wie Mülleimer, Haltestellen, Briefkästen, Laternenmasten oder Straßengrün beeinträchtigt.

Gemeinsame Geh- und Radwege

Gemeinsame Geh- und Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn die Beachtung der Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt werden können. Dieses ist bei einem hohen Fußgänger- oder Radfahreranteil nicht der Fall. Gemeinsame Fuß- und Radwege führen fast zwangsläufig zu Konflikten zwischen den beiden Gruppen, weil die Geschwindigkeitsunterschiede hoch und die Bewegungsprofile von Radfahrenden und Fußgängern sehr verschieden sind. Gemeinsame Geh- und Radwege sollten nach Möglichkeit vermieden werden.

Einfahrten, Knotenpunkte und Kreisverkehre

Einfahrten, Knotenpunkte und Kreisverkehre stellen besondere Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur. Sie sind potenzielle Unfallschwerpunkte. Zur sicheren Radverkehrsführung sind daher einige grundsätzliche Punkte zu beachten:

- Deutliche (zum Beispiel rote) Markierung der Radverkehrswege,
- Vorziehen der Haltelinie für den Radverkehr vor die Haltelinie des Autoverkehrs,
- Aufstellflächen vor dem Autoverkehr für direktes Linksabbiegen,
- eigene Signalisierung des Radverkehrs.

Detaillierte Lösungen für einzelne Situationen werden ebenfalls in der ERA 2010 genau beschrieben.

Radschnellwege

Radschnellwege gibt es in Deutschland bislang nicht. Es sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und qualitativ hochwertig Wohn- und Gewerbegebiete oder Stadtzentren miteinander verknüpfen. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit

einer gleich bleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird.[22] Derzeit werden die Planungen von fünf Radschnellwegen in Nordrhein-Westfalen vom Land gefördert.

5 FAHRRADPARKEN

Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und Ziel nahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität der Fahrradnutzung. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren. Die Bedeutung von guten Abstellanlagen steigt mit der Anzahl der Fahrräder allgemein und mit der zunehmenden Zahl von hochpreisigen Pedelecs im Besonderen.

22 http://www.agfs-nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,5674/ticket,guest/~/Kriterien_Radschnellwege_neu.pdf

FAHRRADBOXEN FÜR PENDLER

Die Stadt Meckenheim hat an ihren zwei Haltepunkten im Stadtgebiet, am Bahnhof Meckenheim und am Haltepunkt Industriepark Fahrradboxen aufgestellt. Sie können zu einem Monatspreis von 4,50 Euro, der Hinterlegung einer Schlüsselkaution von zehn Euro und für einer Laufzeit von einem Jahr gemietet werden. Die Fahrradboxen sind eine kommunale Einrichtung, sie befinden sich auf kommunalen Grundstücken im Zusammenhang mit P+R-Plätzen. Der Bedarf an weiteren Boxen ist groß. Alle Boxen sind vermietet und für Interessenten gibt es eine Warteliste.

Am Bahnhof Meckenheim stehen 16 Fahrradboxen und am Haltepunkt Industriepark 22 Boxen zur Verfügung.

Ansprechpartner
Stadt Meckenheim, Verkehr und Grünflächen
Christian Münzer
Bahnhofstraße 22, 53340 Meckenheim
Tel. 02225 917231
E-Mail: christian.muenzer@meckenheim.de

Alle Städte, die Radverkehr fördern wollen, sollten Fahrradstellplatzkonzepte entwickeln, um ein flächendeckendes, bedarfsorientiertes Angebot gewährleisten zu können. Die Stellplatzkonzepte sollten Aussagen zur Anzahl, Lage und Qualität der Anlagen beinhalten.

Detaillierte Informationen über Fahrradabstellanlagen stellt der ADFC in seiner technischen Richtlinie Fahrradabstellanlagen TR6102-0911un in den Hinweisen zur Planung von Abstellanlagen zur Verfügung.[24] Daneben gibt es die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

6 WEGWEISUNG

Die allgemeine weitgehend vorhandene Wegweisung ist ausschließlich für den Autoverkehr konzipiert und als Ausschilderung für den Fuß- oder Radverkehr nicht geeignet. Deshalb hat die FGSV in der ERA 2010 die Grundlagen für eine Radverkehrswegweisung dargestellt und diese im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ weiter vertieft. Im Sinne einer bundesweit einheitlichen Wegweisung ist wünschenswert, dass alle kommunalen Fahrradwegweisungen diese Empfehlungen anwenden.

7 WARTUNG UND INSTANDHALTUNG

Für eine gute Radverkehrsinfrastruktur ist wie bei jeder Verkehrsinfrastruktur eine regelmäßige Wartung und Instandhaltung unabdingbar. Zur Wartung gehört auch ein regelmäßiger und frühzeitiger Winterdienst. Insbesondere bei Schutz- und Fahrradstreifen auf der Fahrbahn ist darauf zu achten, dass diese nicht als Schneeablageflächen bei der Fahrbahnräumung missbraucht werden.

24 http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen

Kleine Maßnahmen mit großer Wirkung

Zweirichtungsweg mit Mittelmarkierung in Ingelheim

Maßnahmenvielfalt in Ingelheim

MITTELSTREIFEN BEI ZWEIRICHTUNGS-RADWEG

Zwei Ortsteile der Stadt Ingelheim sind mit einem kombinierten Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr verbunden. Die Breite des gemeinsamen Fuß- und Radweges beträgt etwa drei Meter bei hoher Frequentierung. Der Verbindungsweg ist abschüssig beziehungsweise aufsteigend, kurvenreich und durch randständig angelegte Bepflanzungen unübersichtlich – besonders in den Kurvenbereichen.

Die Folge waren Unfälle im Gegenverkehr sowohl unter Radfahrern als auch mit Fußgängern. Ursache war, dass alle Akteure (Radfahrer und Fußgänger) die gesamte Fläche als „ihr Domizil" betrachteten – in beiden Richtungen. Dies funktionierte nur solange, wie keine Fußgänger oder Radfahrer entgegenkamen.

Nach Einzeichnen von unterbrochenen Mittellinien als Markierung und Richtungspfeilen in regelmäßigen Abständen auf beiden Seiten war die gefährliche Situationen plötzlich gelöst. Sowohl Fußgänger als auch Fahrradfahrer beachten „ihre Seite" – die rechte Seite. Die Gegenseite bleibt dem Gegenverkehr vorbehalten – wie bei einer ganz gewöhnlichen Straße. Die „Ordnung" auf dem gemeinsamen Fuß-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr war hergestellt und es gibt seit diesem Zeitpunkt keine nennenswerten Konflikte mehr.

„Erlebte" Geschichte bei Neubürgerradtour Ingelheim

Neubürger-radtour in Ingelheim

NEUBÜRGERRADTOUREN

Geringe Kosten – geringer Aufwand – trotzdem sehr effektiv. Der Oberbürgermeister der Stadt Ingelheim am Rhein lädt regelmäßig die Neubürger zu einem „Neubürgerempfang" ins Rathaus ein. Er präsentiert seine Stadt per Mausklick auf der Leinwand und lädt die Teilnehmer anschließend bei einem Glas Rotwein zu einem netten Plausch ein.

Nachdem das Thema „Fahrradfahren in der Stadt" – vor allem bei jüngeren Neubürgern – als Thema angekommen war, wurde der Einladung zum Neubürgerempfang ganz einfach eine Einladung zum „Neubürgerradeln" beigefügt. Die Radtour findet an einem Samstagnachmittag statt und dauert etwa zwei Stunden.

Der Fahrradbeauftragte der Stadt stellt die Route zusammen. Bei der Planung werden bewusst „touristische Highlights" ausgelassen. Aufgezeigt werden vielmehr Infrastruktureinrichtungen, Abkürzungen, sichere Fahrradverbindungen zu Schule und Freizeit oder auch – für Radfahrer und Kinder – gefährliche innerstädtische Radrouten und Verkehrssituationen.

Begleitet wird die Tour vom Oberbürgermeister der Stadt Ingelheim, der Erläuterungen aus seiner Sicht gibt. Nach der Tour lädt er die Neubürger zum Beispiel in eine Straußwirtschaft/Gartenwirtschaft zu einem Umtrunk ein und kommt mit den Neubürgern ganz zwanglos ins Gespräch.

Nicht nur die Neubürger der Stadt empfinden dies als eine schöne Sache und als bürgernah – auch der Oberbürgermeister profitiert davon. Er erfährt einiges aus dem Blickpunkt eines Neubürgers über seine Stadt. Das Neubürger einen anderen – manchmal unterschiedlichen – Blick auf ihr neue Heimat haben wie „Alteingesessene" macht dieses Treffen für alle spannend.

FAHRRAD-REPARATURSTATIONEN

Kennen Sie das? Ein Sonntag-Fahrrad-Ausflug mit der gesamten Familie. Nicht weit, nur in die Nachbarstadt, da wollte man immer schon mal per Pedes hin. Doch plötzlich, unterwegs kurz vor dem Ziel:

- der Frau ist der Fahrradsattel einfach zu hoch,
- der Sohn klagt über ein schleifendes Geräusch am Schutzblech – Schraube wohl locker,
- etc.

Aber es sollte nur eine kurze Tagestour sein – und kein Werkzeug dabei.

In Ingelheim wäre dies kein Problem. Im Stadtgebiet sind mehrere Fahrrad-Reparaturstationen verteilt. Ausgerüstet sind die umgerüsteten Fahrräder mit den wichtigsten Werkzeugen, die man als Radfahrer benötigt, zum Beispiel

- Schraubenschlüssel,
- Inbusschlüssel-Satz,
- Schraubenzieher.

Alles steht am Fahrradweg und ist 24 Stunden am Tag zugänglich. Die Reparaturstationen sehen schön aus. Es sind umgebaute Fahrräder und jeder erkennt sofort Sinn und Funktion – auch ohne Beschreibung. Alle Werkzeuge befestigt an einem Roll-Seil aus Stahl, damit die Werkzeuge nicht entwendet werden und „vor Ort“ bleiben.

Als Tipp für „Nachahmer“: Aufstellung an Plätzen mit einer gewissen öffentlichen Kontrolle/Einsehbarkeit. Wie überall im öffentlichen Raum kann eine solch nützliche Einrichtung auch zum Opfer von Vandalismus werden, wie wir es auch in Ingelheim immer wieder beklagen müssen.

Ansprechpartner
Erich Dahlheimer, Fahrradbeauftragter
der Stadt Ingelheim am Rhein
Raiffeisenstraße 7,
55218 Ingelheim am Rhein
Tel. 06132 1774
E-Mail: fahrradbeauftragter@ingelheim.de

„Freie“ Fahrradwerkstatt – ein nützlicher Service

Fahrradwerkstatt zur freien Benutzung, Ingelheim

Schutzstreifen in Mittellage in Soest – Ausnahmegenehmigung nötig!

Zu knappe Seitenabstände beim Überholen werden sicher ausgeschlossen

MITTELMARKIERUNG IN DER SOESTER JAKOBISTRASSE

Die Jakobistraße führt als schmale Einbahnstraße (ca. 3000 Kfz/Tag, zwei Buslinien) mit Parkständen (rechts) von der Wallstraße mitten in das Herz der Tempo-30-Zone Altstadt. Der enge Straßenquerschnitt ermöglicht kein regelkonformes Überholen von Radfahrern. Aufgrund von Unfällen durch geöffnete Autotüren und Beschwerden über drängelnde Autofahrer wurde 2008 der Streifen markiert.

Ziel der Markierung ist es, den Radverkehr für jedermann begreifbar aus dem Gefahrenbereich von sich öffnenden Autotüren in den sicheren mittleren Fahrbahnbereich zu leiten. Gleichzeitig wird den Autofahrern die Legimitation für die Fahrt der Radfahrer in der Straßenmitte vermittelt.

Unfälle mit parkenden Autos oder mit Bezug zur Markierung sind nicht feststellbar. Der Kfz-Verkehr wird nicht benachteiligt (v85 = 35 km/h). Beschwerden über „Drängler“ sind deutlich zurückgegangen. 2013 wurde die Markierung mit dem Deutschen Fahrradpreis prämiert. Die Markierung steht aber teilweise im Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung. Um gegebenenfalls die Anpassung der Rechtslage vorzubereiten, wird das Land Nordrhein-Westfalen einen wissenschaftlich begleiteten Verkehrsversuch in anderen Kommunen durchführen.

Ansprechpartner
Kommunale Betriebe Soest AÖR
Fahrradbeauftragter Manfred Scholz
Tel. 02921 103-3305
E-Mail: fahrrad@soest.de

AKTION „FAHRRAD-LICHT“, LANDESHAUPTSTADT POTSDAM

Die Aktion „FahrRad-Licht“ wird jährlich gemeinsam von der Landeshauptstadt Potsdam, dem ADFC und dem VCD durchgeführt, um die Radfahrer für das Thema Beleuchtung zu sensibilisieren. Als Dankeschön für das Funktionieren des Fahrradlichts erhalten die Radfahrenden Reflektorbänder mit dem Logo „FahrRad in Potsdam“. Bei einer defekten Beleuchtung erfolgt eine kurze Begutachtung vor Ort. Sofern sich der Mangel schnell beheben lässt, wird die Person an die ADFC-Selbsthilfewerkstatt verwiesen. Dort stehen während der Aktionszeit mehrere Helfer des ADFC bereit, um bei der Reparatur des Fahrradlichtes zu unterstützen. Neben einem funktionierenden Fahrradlicht wird auch darauf geachtet, ob alle Reflektoren am Fahrrad vorhanden sind, welche dazu beitragen, dass Radfahrer bei Dunkelheit besser gesehen werden.

Direkte Ansprache und Lob für eine sichere Beleuchtung in Potsdam

Ansprechpartner
Torsten von Einem, Radverkehrsbeauftragter
Landeshauptstadt Potsdam
Bereich Verkehrsentwicklung
14461 Potsdam
Tel. 0331 289-2539
E-Mail: radverkehr@rathaus.potsdam.de
Internet: www.potsdam.de/fahrrad-in-potsdam

Radfahren als Fest: Entspanntes Fahren beim „Sattel-Fest“

SATTEL-FEST – FREIE FAHRT ZWISCHEN HAMM UND SOEST

Seit zehn Jahren sind beim Sattel-Fest am vorletzten Sonntag im Juli etwa 40 Kilometer Straße zwischen Hamm und Soest für Radfahrer freigegeben, für Autos gesperrt. Mehrere zehntausend Radler genießen das entspannte Radfahren der kommunalübergreifenden Veranstaltung, gemeinsam organisiert von den Städten Hamm und Soest und der Gemeinde Welver.

Für das besondere Flair sorgen die liebevoll und einfallsreich gestalteten Raststationen entlang der Strecke. Selbstgemachte Leckereien von Spanferkel über Tomatenschiffchen oder Süßes von Kuchen bis zu Eis – für jeden kulinarischen Geschmack ist etwas dabei. Zusätzlich locken Gewinnspiele, Vorführungen und besondere Aktionen für Kinder.

Auf den drei Fahrradmärkten in Hamm, Welver und Soest gibt es eine Menge zu entdecken: Ab 9 Uhr stehen die örtlichen Fahrradhändler für Beratung oder einfach für ein Gespräch rund ums Rad zur Verfügung und Radtouristiker aus ganz Deutschland informieren über tolle Ziele für den nächsten Urlaub. Für Unterhaltung sorgt ein abwechslungsreiches Bühnen- und Rahmenprogramm.

Müde Beine sind kein Problem: Ein zusätzliches Bus- und Bahn-Angebot ermöglicht eine bequeme Rück- oder Weiterfahrt. Das Sattel-Fest ist mittlerweile das größte radtouristische Event der Region.

Ansprechpartnerinnen
Dörthe Strübli
Referat Stadtmarketing & Touristik
Werler Straße 3, 59065 Hamm
Tel. 02381 173481
E-Mail: struebli@stadt.hamm.de

Birgitt Moessing
Wirtschaft und Marketing Soest GmbH
Teichsmühlengasse 3, 59494 Soest
Tel. 02921 66350060
E-Mail: b.moessing@soest.de
www.sattel-fest.de

Der Radwegewart: Eine Form der Wertschätzung für Radler in Rostock

Für die zunehmende Zahl von Fahrradtouristen steht mit dem Rostocker Radwegewart ein mobiler und freundlicher Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung. Zu seiner Ausrüstung gehören auch Werkzeug und Stadtpläne. Er ist Hilfesuchenden bei Reparaturen behilflich, oder zeigt ihnen den Weg zu ihren Zielen oder auch zur nächsten Reparaturwerkstatt.

Aufgrund der insgesamt positiven Bilanz wird der Rostocker Radwegewart ab 2017 ganzjährig unterwegs sein.

Ansprechpartner
Ullrich Böttner
Amt für Umweltschutz,
Abteilung Abfallwirtschaft
Tel. 0381 3817305, Fax
0381 3817373
E-Mail: ullrich.boettner@
rostock.de

Im Auftrag des Amtes für Umweltschutz Rostock wurde erstmalig in der Saison 2011 ein Radwegewart auf den Rostocker Fahrradwegen eingesetzt.

Seit dem führt er jährlich von April bis einschließlich Oktober Kontrollen des Radverkehrsnetzes auf Verschmutzungen, Wildwuchs, Schäden am Belag und an der Beschilderung durch.

Ein wichtiges Ziel ist die Optimierung der Reinigungsleistungen, die bisher nach festen Rhythmen erfolgten. Mit dem Einsatz des Radwegewartes kann die Reinigung flexibler durchgeführt und dem Bedarf angepasst werden.

Der Radwegewart ist mit einem modernen Elektrofahrrad samt Anhänger, Besen und Schaufel ausgerüstet und somit in der Lage, viele Kilometer am Tag (im Schnitt 65 Kilometer) zu fahren und kleinere Verunreinigungen selbst zügig zu beseitigen. Werden größere Verunreinigungen festgestellt, wird die Stadtentsorgung Rostock GmbH durch die Hansestadt Rostock mit der Reinigung beauftragt.

Radwegewart für viele Einsatzzwecke: Auskunft, Hilfe, Wegeunterhaltung

AUSSCHILDERUNG DURCHLÄSSIGER SACKGASSEN IN NEUSTADT AN DER WEINSTRASSE

Für Autofahrer zeigt das Verkehrszeichen Sackgasse an, dass es am Ende nicht weiter geht. Anders ist das häufig für Radfahrer und Fußgänger. Seit 2009 ist in Deutschland ein offizielles Hinweiszeichen eingeführt worden, mit dem für Radfahrer und Fußgänger durchlässige Sackgassen gekennzeichnet und damit deutlich gemacht werden können.

In Neustadt an der Weinstraße wurden in den letzten Jahren zahlreiche durchgängige Sackgassen ausgeschildert. Insbesondere im Zusammenhang mit der Einrichtung und Ausschilderung touristischer Radrouten. Zunächst wurden Aufkleber auf den Sackgassenschildern verwendet, später dann das neue Verkehrszeichen ‚für Radverkehr und Fußgänger durchlässige Sackgasse' (Zeichen 357-50).

Gerade für nicht-ortskundige Radfahrer oder Fahrradtouristen ist damit ein erheblicher Mehrwert geschaffen. Vorteilhafte Abkürzungen sind einfacher zu erkennen. Außerdem kann es auch zu einem Sicherheitsgewinn für den Radverkehr kommen, da Sackgassen nur geringe Verkehrsbelastungen aufweisen.

Die Ausschilderung von durchlässigen Sackgassen ist eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme mit großer Wirkung für den Radverkehr. Daher ist im Radverkehrskonzept in Neustadt an der Weinstraße angedacht, alle Sackgassen systematisch zu erfassen und auszuschildern.

Ansprechpartnerin
Stadtverwaltung Neustadt an der Weinstraße
Abteilung Stadtplanung (220)
Martina Pauly
Amalienstraße 6
67434 Neustadt an der Weinstraße
Tel. 06321 855-375
E-Mail: martina.pauly@stadt-nw.de

Die Öffnung von Einbahnstraßen schafft Verbindungen im Radwegenetz

Vernetzung im Umweltverbund; online und elektrisch in Leipzig

UMWELTVERBUND – VERNETZUNG UMWELTFREUNDLICHER MOBILITÄTS-ANGEBOTE IM ÖPNV

Die Verkehrsunternehmen in Deutschland sind bereits umfassende Mobilitätsdienstleister, denn sie bieten neben dem klassischen Bus- und Bahnangebot längst auch integrierte „Mobilitätspakete" an. Durch die multimodale Vernetzung kann künftig attraktive, effiziente Mobilität mit noch mehr Service und umweltfreundlicher erreicht werden.

Beispiel „Leipzig mobil"

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) bieten mit dem Produkt „Leipzig mobil" die Integration von Bike- und Carsharing in das ÖPNV-Angebot. Im Rahmen des Projektes wurden 25 Mobilitätsstationen im gesamten Stadtgebiet errichtet. Diese verknüpfen den ÖPNV mit mindestens zwei weiteren Verkehrsanbietern und bieten außerdem die Möglichkeit zum Aufladen von Elektroautos.

Nahmobilitäts-App „Leipzig mobil"

Damit Kunden einfach von unterwegs aus über ihr Smartphone alle wichtigen Informationen, zum Beispiel über die Abfahrtszeiten, Verbindungen, verfügbaren Fahrzeuge und Standorte abrufen können, wurde die Leipzig mobil App entwickelt. Auch die Ticketbuchung ist über die App möglich. Die App integriert die aus easy.GO bekannten und beliebten Funktionen und erweitert sie um Informations- und Buchungsmöglichkeiten für Bike- und Carsharing. Das heißt, die App findet das für den Kunden nächste verfügbare Fahrrad oder Auto, das spontan gebucht werden kann.

Ansprechpartnerin beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):
Rahime Algan
Verbandskommunikation
E-Mail: algan@vdv.de

„TU'S AUS LIEBE!"

Karlsruhe möchte den Radverkehrsanteil bis 2020 auf 30 Prozent steigern. Gleichzeitig soll die Zahl schwer verletzter Radfahrender um 25 Prozent sinken. Mit der Kampagne „Tu's aus Liebe!" geht die Stadt emotional und kreativ mit überraschenden Aktionen auf die Menschen zu, belohnt „richtiges Verhalten" und verzichtet auf den erhobenen Zeigefinger.

Gegenseitige Rücksichtnahme ist oberstes Gebot im Straßenverkehr – aber oft wird vergessen, wie sich diese ausdrückt. Daher macht die Kampagne konkrete Handlungsvorschläge.

„Liebe auf den ersten Schulterblick" heißt etwa ein Plakatmotiv zur Unfallprävention. Auf humorvolle Weise wird an den oft vergessenen Schulterblick beim Abbiegen erinnert. Zielgruppe sind alle Verkehrsteilnehmenden. Und das nicht nur auf der Fahrbahn: Kino- und Konzertsäle wandeln sich zur Aktionsbühne, wenn eine Physiotherapeutin vor Aufführungsbeginn mit dem Publikum den Schulterblick wieder einübt.

Kleine Aufmerksamkeiten schaffen eine positive Einstellung, wie hier in Karlsruhe

Wertschätzung fürs Radfahren in Karlsruhe

Zur Senkung der Unfallschwere wird an das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen appelliert. Bürgermeister Michael Obert stoppte 2014 fast 200 Radfahrende – und überreichte ihnen einen Helm. „Paris, Mailand und Karlsruhe. Diese Radsaison trägt man Helm." verkündete ein Schild, mit dem die neu Behelmten fotografiert und auf einer Internetgalerie als Vorbilder verewigt wurden.

Mit dem Slogan „Mach dich sichtbar!" wird für das Einschalten des Fahrradlichtes geworben. Hier geht es ums „Gesehenwerden". Wer beim Fahrradhändler sein Licht prüfen ließ, erhielt als Belohnung eine von 1000 Warnwesten mit dem Aufdruck „Danke. Für Ihren Schulterblick."

Zusätzlich schenkten Stadträte am Nikolaustag Radfahrende mit Licht Schokoladennikoläuse. Wer schon radelt, wird am „Draistag", dem Karlsruher Fahrradtag, mit einem Radlerfrühstück belohnt.

Die Aktionen werden mit Pressearbeit begleitet. Mit Hilfe der Vorläuferkampagne „Kopf an: Motor aus." wurde der Radverkehrsanteil von 16 auf 25 Prozent erhöht. „Tu's aus Liebe!" erhielt 2015 den „Deutschen Fahrradpreis". Die Kampagne wird inzwischen auf Landesebene von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg eingesetzt.

Ansprechpartner
Johannes Schell
Stadtplanungsamt Karlsruhe
Bereich Verkehr
Lammstraße 7, 76133 Karlsruhe
Tel. 0721 133-6164
E-Mail: stpla@karlsruhe.de
www.karlsruhe.de/radverkehr

BESCHILDERUNG VON RADROUTEN

Ausgangslage

Das weite Netz gut ausgebauter Rad- und ruhiger Wirtschaftswege in und um Rees bietet sich hervorragend für abwechslungsreiche und ausgedehnte Touren fernab vom Verkehr und dem Stress des Alltags an. Bereits seit Jahren verlaufen mit der „Niederrheinroute“, dem „Rheinradweg“ und der „3-Flüsse-Route“ drei überregionale Radwanderrouten durch das Reeser Stadtgebiet, die sich großer Beliebtheit erfreuen. Darüber hinaus wurden die wesentlichen Verkehrsbeziehungen für Radfahrer mittels des „Radverkehrsnetzes NRW“ ausgeschildert.

In Rees und den Ortsteilen erwartet die Besucher neben der typisch niederrheinischen Kulturlandschaft auch ein breites Spektrum an Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen und Gastronomiebetrieben. Da viele Radfahrer ausgeschilderte Radrouten bevorzugen und das Interesse entsprechend groß war, wurden vor einiger Zeit verschiedene Themenrouten erarbeitet, die die Radler durch Rees und die Ortsteile führen.

Umsetzung, Aufwand und Zuständigkeit

Ergänzend zu den bereits existierenden überregionalen Radwanderrouten und dem „Radverkehrsnetz NRW“ wurden verschiedene Themenrouten erarbeitet, die durch die Stadt Rees und die Ortsteile führen. So führt etwa die „Altrheinroute“ vorbei an Altrheinarmen und Naturschutzgebieten und auf der „Burgen- und Schlösser-Route“ erleben die Radler fünf bedeutende Burg- und Schlossanlagen in Rees und Umgebung.

Die neu konzipierten Themenrouten verlaufen größtenteils über bereits existierende und ausgeschilderte überörtliche Radwegerouten oder zumindest über Strecken des „Radverkehrsnetzes NRW“, so dass die vorhandenen Wegweiser mit überschaubarem Aufwand um eine Beschilderung für die eigens entwickelten Themenrouten ergänzt werden konnten. Außerdem wurde eine Radwander-Broschüre erstellt, in der neben den Streckenverläufen viele weitere Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen und Gastronomiebetrieben zusammengestellt worden sind. Für Radler, die ein Navigationssystem nutzen, stehen die Themenrouten sogar als gps-Dateien zur Verfügung. Die entsprechenden Links sind auf der städtischen Homepage www.stadt-rees.de zu finden.

Mit der Konzipierung und Ausschilderung der Themenrouten sowie der Auflage der dazugehörigen Broschüre wurde das touristische Angebot in Rees um einen weiteren attraktiven Baustein ergänzt. Die Radrouten wurden von städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern konzipiert, die auch für die Erstellung der gps-Dateien gesorgt haben. Für die Themenrouten-Symbole, die größtenteils an der vorhandenen Radwegebeschilderung befestigt wurden, sind Kosten in Höhe von durchschnittlich etwa 150 Euro pro ausgeschildertem Kilometer entstanden. Die Kosten für die Gestaltung und den Druck der Broschüre werden im Wesentlichen durch deren Verkauf refinanziert. Insgesamt sind die Themenrouten ein interessantes und sehr geschätztes Angebot an die Radfahrer, das ebenfalls mit vergleichsweise geringem Aufwand zu realisieren war.

Ansprechpartner
Georg Messing, Fahrradbeauftragter der Stadt Rees
Tel. 02851 51-175
E-Mail: georg.messing@stadt-rees.de
(Auch für andere Fahrradprojekte der Stadt Rees Ansprechpartner)

D Multimodalität

Wir alle sind im Alltag „natürlich“ multimodal und bewältigen unsere Wege zu Fuß, mit dem Auto, dem Fahrrad, Bus und Bahn und wieder zu Fuß. Wird Multimodalität geplant, schafft sie Verknüpfungen zwischen einfach und verlässlich zu nutzenden Wegen, Fahrtmöglichkeiten und Dienstleistungen. Häufig ist bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs die „letzte Meile“ nicht abgedeckt. Bei längeren Wegstrecken ist das Fahrrad für diese „letzte Meile“ in vielen Fällen das ideale Verkehrsmittel. Dazu müssen aber eine einige Bedingungen erfüllt sein.

Eine wesentliche Bedingung für die Kombination von Fahrrad und „Umweltverbund“ (Bus, Tram, Zug) sind ausreichende, komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltestellen. Die Fahrradabstellanlagen sollen möglichst überdacht sein. Für Menschen, die hochwertige Fahrräder oder Pedelecs benutzen, sind abschließbare Fahrradboxen an Bahnhöfen eine wichtige Voraussetzung.

An größeren Umsteigebahnhöfen sollten Radstationen mit zusätzlichem Service rund ums Rad nach dem Vorbild in NRW realisiert werden.[25]

DB Station&Service plant zusammen mit dem ADFC ein gemeinsames Konzeptpapier zur Realisierung von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen.

Pendlerverkehre

Eine wesentliche verkehrliche Entlastung der Städte und der städtischen Verkehrssysteme kann durch eine weitgehende Verlagerung der Pendlerströme vom Auto auf den Umweltverbund des öffentlichen Nahverkehrs erreicht werden. Hierzu sind neben guten Nahverkehrsverbindungen insbesondere auch die guten Fahrradabstellanlagen an den Pendlerbahnhöfen notwendig. Es ist daher vorteilhaft, wenn Fahrradabstellanlagen Bestand-

25 http://www.radstation-nrw.de/

teil der Nahverkehrspläne und Ausschreibungen des Nahverkehrs wären.

Es kann vorteilhaft sein, Fahrradverleihsysteme in den Berufsverkehr zu integrieren. Gegebenenfalls lassen sich hier Anknüpfungspunkte für ein (über) betriebliches Mobilitätsmanagement finden.

Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen und im ÖPNV

Die Fahrradmitnahme im Nahverkehr kann keine Massenverkehrsprobleme lösen, da auch bei optimaler Ausgestaltung der Fahrradplätze im Nahverkehr diese hierzu nicht ausreichen. Besonders eingeschränkt sind die Mitnahmeplätze in Bussen und Straßenbahnen. Dennoch hat die Fahrradmitnahme im Nahverkehr seine Berechtigung. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten ist die Fahrradmitnahme in der Regel problemlos möglich und stellt daher insbesondere im touristischen Bereich und in der Naherholung einen wichtigen Baustein für einen nachhaltigen Verkehr dar. Die Fahrradmitnahme im Nahverkehr stellt außerhalb der Hauptverkehrszeiten eine attraktive Möglichkeit dar, die Zentren zum Einkaufen oder zum Besuch von Veranstaltungen zu erreichen.

Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Öffentliche Fahrradverleihsysteme erlauben individuelle und flexible Erweiterungen des öffentlichen Verkehrssystems vor allem für Pendler, Touristen und Gelegenheitsradfahrer.[26]

26 http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradverleihsysteme/

Fahrradverleihstationen im Mainzer Stadtgebiet

Es bietet sich an, die öffentlichen Fahrradverleihsysteme in den ÖPNV zu integrieren, damit sich die Verkehrsunternehmen als umfassende Mobilitätsanbieter profilieren können.

Bei entsprechender Qualität sind sie zusätzlich sichtbare Botschafter des Radfahrens und regen zur privaten Radnutzung an.

ST MOBIL – FAHRRAD UND ÖPNV

In der Gemeinde Mettingen, Landkreis Steinfurt, stellt der Regionalverkehr Münsterland seinen Kunden Pedelecs zur Verfügung. Die Idee ist es, ein intermodales und sehr niedrigschwelliges Verkehrsangebot für eine umweltgerechte Alltagsmobilität zur Verfügung zu stellen. Damit kann der Weg von der Schnellbushaltestelle bis zur Ortsmitte schnell und bequem zurückgelegt werden. Auch im Oberzentrum am anderen Ende der Schnellbuslinie können Abo-Kunden die elektrisch unterstützten Fahrräder zum Beispiel für die Fahrt zur Arbeitsstelle nutzen. Die Entscheidung für elektrisch unterstützte Fahrräder liegt in der bewegten Topografie und der Siedlungsstruktur mit ihren vergleichsweise langen Wegen begründet, die mit Hilfe der Pedelecs bequem zurückgelegt werden können.

Das Angebot ruht im Wesentlichen auf drei Säulen: Der Takt des Schnellbusses wurde erhöht, in der Hauptverkehrszeit fährt der Bus alle halbe Stunde. Das Ticket ist ein Aboticket, dass nicht linienbezogen ist, sondern ein Netzticket. Kunden können damit im Umkreis von 25 Kilometern auch in alle anderen Nachbarkommunen fahren. Zusätzlich ist ein Partnerticket um 50 Prozent vergünstigt erhältlich. Im ersten halben Jahr wird mit dem Ticket das Pedelec unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Die dritte Säule ist eine Mobilitätsberatung, die individuelle Lösungen erarbeitet und auch unterschiedliche Fahrräder für unterschiedliche Einsatzzwecke vorhält.

Die Erfolge können sich sehen lassen: Die Nutzerzahlen des Schnellbusses stiegen um zehn Prozent und die Zahl der Abo-Kunden hat sich verdoppelt. Der Regionalverkehr hat zudem schnell gelernt, dass die Einbindung der Akteure vor Ort vorteilhaft ist und dass sichere Abstellanlagen dazugehören. So wurde im Ortszentrum eine Mobilitätsstation erarbeitet und geeignete Standorte für Abstellanlagen ausgemacht. Eine „MobilStation“ ist in Abstimmung mit den Ortsvertretern entstanden. Sie verleiht nun auch Pedelecs und andere Fahrräder und belebt damit den Tourismus.

Ansprechpartner

Heiner Bücker, Kreis Steinfurt
Tecklenburger Straße 10, 48565 Steinfurt
Tel. 02551 69-1410
E-Mail: heiner.buecker@kreis-steinfurt.de

Fahrrad und Car-Sharing

Das Fahrrad kann in Verbindung mit dem Car-Sharing den eigenen Pkw oder zumindest den Zweitwagen in vielen Fällen überflüssig machen. Diese Kombination kann den Platzbedarf für den ruhenden Verkehrs in der Stadt auf Dauer erheblich reduzieren. Für die Kombination von Fahrrad und Car-Sharing sind sichere und ausreichende Fahrradabstellplätze an den Car-Sharing-Stationen notwendig.

Call a Bike – das Stadtrad für Berlin – Bedienerterminal für das Ausleihen der Fahrräder

Einheitliche Buchungssysteme

Ideal ist es, wenn alle Verkehrsträger und Parksysteme des Umweltverbundes – Busse, Bahnen, öffentliche Fahrradverleihsysteme, Car-Sharing und Radstationen – mit einem System zu buchen sind. Für den Komfort ist es sinnvoll, dass alle diese Dienstleistungen mit einem physischen Zugangssystem (zum Beispiel RFID-Chip wie auf Tankkarten oder Smartcards) zugänglich sind. Der Zugang und die Abrechnung über das Smartphone nimmt dabei eine immer größere Bedeutung an. Eine einheitliches Buchungs-, Zugangs- und Abrechnungssystem sollte daher auf jeden Fall das Smartphone mit einbinden. Häufig wird vom Smartphone als dem Zündschlüssel der Zukunft gesprochen. Das Smartphone kann auch zum Fahrschein der Zukunft werden, in einer wachsenden Zahl von Verkehrsverbünden gibt es bereits den elektronischen Fahrschein.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement ist ein Instrument, mit dem Kommunen die Mobilität ihrer Bürger und die Verkehrsbedürfnisse von Wirtschaft und Handel koordinieren können. Wichtige Anliegen sind, dass Mobilität bezahlbar bleibt und dass Sicherheit und Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger gewährleistet sind. Die Verlagerung von Kfz-Verkehr auf andere Verkehrsträger spielt dabei eine Rolle. Dabei ist wichtig, den Verkehr nicht als isoliertes Phänomen zu betrachten, sondern in Beziehungen zu anderen Aufgaben und Zielen einer Kommune zu setzen.

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz, bei dem mehrere Handlungsfelder (zum Beispiel Stadtplanung, Verkehrsplanung, Schulen, Betriebe, Wohnen) berührt und die Politikziele in diesen Feldern zum Ausgleich gebracht werden.

Beim kommunalen Mobilitätsmanagement werden Handelnde aus den unterschiedlichen Feldern und Bürger zusammengebracht und gemeinsame Lösungen entwickelt.[27]

27 http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php

E Wirtschaftsförderung / Tourismus / Einzelhandel

Kommunale Bedeutung des Fahrradtourismus

Positive Erfahrungen können dann die Basis für eine häufigere Nutzung des Fahrrads auch im Alltag bilden. Qualitativ hochwertige Radverkehrsinfrastrukturen in den Urlaubsregionen werden dabei auch von der lokalen Bevölkerung auf ihren alltäglichen Wegen mit dem Fahrrad genutzt. Somit stellt die Förderung des Fahrradtourismus stets eine Kombination aus Wirtschafts- und Radverkehrsförderung dar.

FREIGABE DER RHEINPROMENADE FÜR RADFAHRER

Ausgangslage

Die gut 1000 Meter lange Rheinpromenade ist nicht nur bei Gästen und Touristen, sondern auch in der Reeser Bevölkerung sehr beliebt. Zu einem Besuch in der Stadt gehört immer auch ein Spaziergang über die Rheinpromenade, außerdem laden zahlreiche Bänke dazu ein, einen Moment zu verweilen, die vorbeifahrenden Schiffe auf dem Rhein zu beobachten und die Seele baumeln zu lassen.

Die besondere Attraktivität der Rheinpromenade begeistert jedoch nicht nur die Spaziergänger, auch Radfahrer hegen seit langem den Wunsch, die Promenade zwischen Skulpturenpark und Kanu-Club mit dem Rad zu befahren und so ebenfalls die Aussicht auf den Rhein genießen zu können. Allerdings war die Rheinpromenade bis dato als reiner Fußweg ausgeschildert, so dass ein Befahren mit dem Rad nicht zulässig war. Es wurde jedoch nach Möglichkeiten gesucht, die Promenade für den Radverkehr freizugeben – mit Erfolg.

Umsetzung, Aufwand und Zuständigkeit

Angesichts möglicher Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern erschien es zunächst alles andere als einfach, die Rheinpromenade für den Radverkehr freizugeben. Es galt also, eine praktikable Lösung zu erarbeiten, um genau diese Konflikte zu vermeiden. Im Rahmen eines Ortstermins, an dem neben Vertretern der Stadt Rees auch die Polizei und die Straßenverkehrsbehörde teilgenommen haben, wurde die Freigabe der Rheinpromenade an Werktagen für eine Testphase von einem Jahr vereinbart. Dazu wurde die vorhandene Beschilderung „Gehweg“ um die Zusatz-

Die Förderung des Fahrradtourismus ist schließlich aufgrund der Anbieterstruktur immer auch eine Förderung kleiner und mittelständischer Unternehmen. Besonders für ländliche Räume sowie Städte und Gemeinden ergeben sich daraus Chancen und Entwicklungspotenziale. Das wirtschaftliche Potenzial ist beachtlich. Ein Radausflügler gibt am Tag rund 16 Euro aus, ein Fahrradtourist, der mindestens eine Übernachtung beansprucht, verausgabt rund 65 Euro. Von diesen Ausgaben profitiert am stärksten das Gastronomie- und Beherbergungswesen mit 63 Prozent. Aber auch der Einzelhandel (25 Prozent) und sonstige Dienstleistungsanbieter (12 Prozent) generieren Umsätze durch

zeichen „Fahrräder frei“ und „werktags“ ergänzt.

Das bedeutet, dass die Fußgänger nach wie vor bevorrechtigt sind, die Radfahrer aber dennoch Gelegenheit haben, die Promenade unter entsprechender Rücksichtnahme an Werktagen zu befahren. Sonn- und Feiertage sind von dieser Regelung allerdings ausgenommen, da der Betrieb auf der Rheinpromenade an diesen Tagen erfahrungsgemäß besonders groß ist und Konflikte unvermeidbar wären. Während dieser einjährigen Testphase ist es zu keinerlei Beschwerden gekommen, so dass seitens der Straßenverkehrsbehörde anschließend eine unbefristete Genehmigung erteilt wurde.

Mit der Freigabe der Rheinpromenade für Radfahrer ist es gelungen, eine weitere Lücke im Reeser Radwegenetz zu schließen. Außerdem sind der Stadtkern und die Rheinpromenade für Radfahrer noch attraktiver geworden. Während das Projekt einen außerordentlich großen positiven Effekt hat, bleiben die Kosten überschaubar. Es sind lediglich Kosten in Höhe von etwa 150 Euro für zusätzliche Verkehrszeichen angefallen, die Montage erfolgte durch die Mitarbeiter des städtischen Bauhofbetriebs.

Da es sich bei der Rheinpromenade um einen städtischen Weg handelt, lag die originäre Zuständigkeit bei der Stadt Rees. Die Anordnung der Verkehrszeichen fällt darüber hinaus in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises, so dass diese ebenfalls zu beteiligen war.

Ansprechpartner
Frank Postulart
Abteilung Bauverwaltung und öffentliche Ordnung Stadt Rees
Tel. 02851 51-134
E-Mail: frank.postulart@stadt-rees.de

die Radurlauber.[28] Regionalität ist für die Radfahrer ein wichtiger Aspekt während der Reise, daher bevorzugt die Mehrheit von ihnen die regionale Gastronomie.[29]

Deutschland bietet aufgrund seines umfangreichen Radwegenetzes die idealen Voraussetzungen für Radurlauber. Zusammengenommen durchziehen die Radrouten aller Art Deutschland mit einer Länge von rund 150 000 Kilometer. Auf die über 200 Radfernwege[30] entfallen dabei etwa 50 000 Kilometer.[31] Übergreifend werden zudem die zwölf Premiumrouten des „Radnetzes Deutschland“ entwickelt, die zukünftig alle Bundesländer verbinden und in das EuroVeloNetz integriert werden sollen. Modell und Vorreiter ist dafür der Radfernweg D3.[32]

Die deutschen Radurlauber haben diese Vorteile erkannt, denn 84,4 Prozent verbrachten ihren Radurlaub 2011 in der Heimat.[33] Auch Radtouristen aus dem Ausland schätzen Deutschland aufgrund seiner geografischen Lage zunehmend als Radreiseland. Mit neun angrenzenden Staaten besitzt Deutschland so viele Nachbarländern wie kein anderes europäisches Land. Besonders Gäste aus Polen und den Niederlanden nutzen diese Nähe für eine Radreise auf deutschen Routen.[34]

Vor dem Hintergrund dieses großen Angebots erhält die Qualität der Radrouten eine immer größere Bedeutung. Der derzeit am weitesten verbreitete Qualitätsmaßstab ist in diesem Zusammenhang das vom ADFC entwickelte Klassifizierungssystem für Radfernwege.

Mit der raschen Verbreitung von Pedelecs werden in großem Umfang neue Potenziale für den Radtourismus erschlossen – sowohl im Hinblick auf die Zielgruppen als auch bezüglich der Destinationen. Nicht nur für ältere Menschen oder bewegungseingeschränkte Personen werden durch elektrounterstützte Fahrräder längere Fahrradtouren oder das Fahren in hügeligen beziehungsweise bergigen und von viel Wind geprägten Regionen attraktiver. Auch neue Zielgebiete des Fahrradtourismus können durch Pedelecs erschlossen werden.

Mountainbiking ist eine beliebte Freizeitaktivität

28 BMWi (Hrsg.) Grundlageuntersuchung Radtourismus in Deutschland, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin 2009.

29 Trendscope „Radreise der Deutschen“ Online Befragung 2014.

30 Radfernwege sind überregionale Radrouten ab 100 Kilometer Länge, die vornehmlich dem touristischen Fahrradverkehr dienen.

31 BMWi (Hrsg.) Grundlageuntersuchung Radtourismus in Deutschland, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin 2009.

32 www.radnetz-deutschland.de; „radnetz-deutschland“.

33 ADFC-Radreiseanalyse 2012.

34 World Travel Monitor (WTM) 2013, nach Angaben DZT 2014.

KOMMUNALE RADWEGE AUF DEN DEICHEN

Ausgangslage

Als touristisch überaus attraktive Ergänzung des vorhandenen Radwegenetzes erfreuen sich die bereits vorhandenen Deichkronenradwege besonderer Beliebtheit. Von dort aus lassen sich sowohl die typisch niederrheinische Landschaft hinter den Deichen als auch das Rheinvorland mit „Vater Rhein“ und den vorbeifahrenden Schiffen erleben. In Kooperation mit dem zuständigen Deichverband wurden im Rahmen bisheriger Sanierungsmaßnahmen die neuen Deichbauwerke weitgehend mit Deichkronenradwegen versehen. Heute schon besteht Gelegenheit, einen rund zwei Kilometer langen Deichkronenradweg beginnend an der Reeser Rheinpromenade zu nutzen. Ein etwa vier Kilometer langes Teilstück befindet sich aktuell im Bau, ein weiteres Stück ist aktuell im Genehmigungsverfahren.

Die Errichtung von Deichkronenradwegen ist nicht nur mit Blick auf Tourismus und Freizeit aus Sicht der Stadt Rees von besonderer Bedeutung, auch das Land NRW verfolgt seit Jahren das Ziel, dass die Deiche zwischen Düsseldorf und der Landesgrenze möglichst durchgehend mit Deichkronenradwegen ausgestattet werden. Daher sollen auch im Zuge künftiger Deichsanierungsmaßnahmen, die das Reeser Stadtgebiet betreffen, kommunale Deichkronenradwege erstellt werden.

Umsetzung, Aufwand und Zuständigkeit

Bei der Errichtung kommunaler Deichkronenradwege sind naturgemäß höhere finanzielle Aufwendungen erforderlich, die sich aber aufgrund entsprechender Synergie-Effekte erheblich reduzieren lassen.

So wird in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Deichverband eine gemeinsame Planung erstellt, die den kommunalen Deichkronenradweg in einem separaten Kapitel berücksichtigt. Im Anschluss an das gemeinsame Planfeststellungsverfahren erfolgen die Ausschreibung und Vergabe der Deichbaumaßnahme samt der Erstellung des Deichkronenradwegs. Die Kosten für den kommunalen Radweg werden der Stadt schließlich aufgrund einer zuvor getroffenen vertraglichen Regelung direkt vom Tiefbauunternehmen in Rechnung gestellt.

Die Herstellungskosten eines Deichkronenradwegs belaufen sich auf insgesamt etwa 175000 Euro pro Kilometer, wobei seitens des Landes ein Zuschuss in Höhe von 70 Prozent aus Mitteln des Radwegeprogrammes NRW gewährt wird. Da der Deichkörper im Eigentum des Deichverbandes steht und dieser der Nutzung der Deichkrone zustimmt, entfällt ein langwieriger und kostenintensiver Grundstückserwerb. Vor diesem Hintergrund und insbesondere als bedeutender Beitrag zur Wirtschafts- und Tourismusförderung genießt der Bau von Deichkronenradwegen in Rees seit Jahren eine hohe Priorität.

Ansprechpartnerin
Elke Strede, Leiterin des Fachbereiches Bauen und öffentliche Ordnung Stadt Rees
Tel. 02851 51-132
E-Mail: elke.strede@stadt-rees.de

Einzelhandel

Die Stärkung des Einzelhandels in den Innenstädten und den Stadtteilzentren stellt eine wesentliche Säule des Konzeptes der lebenswerten Stadt dar. Der Ausbau des Nahverkehrs zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV bietet optimale Lösungen für die Erreichbarkeit dieser Einzelhandelsgeschäfte.

Diese Entwicklung ist für die Städte und Kommunen Chance und Aufgabe zugleich. Durch eine Rückverlagerung des Einkaufs in die Städte wird die Frage der Erreichbarkeit der Geschäfte für die Kunden zu einer zentralen Aufgabe der Politik. Aufgrund der knappen innerstädtischen Flächen sollte der Fuß- und Radverkehr eine herausgehobene Rolle spielen.

City-Marketing-Gesellschaften und ähnliche Initiativen die sich mit der Entwicklung der Innenstädte beschäftigen, nehmen zunehmend den Fuß- und Radverkehr in den Blick. Sie lösen sich damit von der über Jahr-

Fahrradabstellanlagen vor Einzelhandelseinrichtungen

TUN SIE ETWAS FÜR DAS KLIMA. ERWEITERN SIE IHREN FUHRPARK.

Damit Deutschland nachhaltig mobil bleibt, bieten die rund 600 Mitgliedsunternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) umweltfreundliche Mobilitätsdienstleistungen an – alles unter dem Dach eines Öffentlichen Verkehrs!

VDV Die Verkehrsunternehmen

www.vdv.de

zehnte praktizierten Verkürzung auf die Parkplatzfrage. Für die Attraktivität von Einzelhandelslagen ist die Erreichbarkeit der Geschäfte ein wichtiger Aspekt, aber er ist eingebettet in eine komplexe Innenstadtentwicklung. Innenstädte und Stadtteilzentren sind multifunktional, häufig historisch gewachsen, kleinteilig strukturiert, haben eine hohe Aufenthaltsqualität und liegen in der Nähe der Wohnorte der meisten Kunden. Diese potenziellen Vorteile werden häufig durch die einseitige Ausrichtung auf den Autoverkehr und den damit notwendigen Infrastrukturbauten wie Parkplätzen konterkariert.

Der Fahrradfahrer als Kunde

Autofahrer geben pro Einkauf mehr Geld aus als Radfahrer und Fußgänger. Dagegen kaufen Radfahrer häufiger ein. Umfragen (zum Beispiel in Frankreich, Brichet 2003 und Breda/NL) ergaben, das Rad fahrenden Kunden auf Grund der häufigeren Einkäufe nicht weniger Geld ausgeben als Auto fahrende Kunden. Für den Einzelhandel ist ein wichtiger Aspekt, dass Kunden mit Rad in der Regel sehr treue Kunden mit einer hohen Bindung an bestimmte Geschäfte sind.[35]

Radfahrer sind schon lange keine armen Kunden mehr, die sich kein Auto und keine teuren Einkäufe leisten können. Im Gegenteil: der Anteil der Radfahrer ist unter den besser ausgebildeten und besser verdienenden Menschen besonders hoch.

Aufgaben der Kommunalpolitik

Die Erreichbarkeit der Innenstädte muss mit allen Verkehrsmitteln gut sein. Das erfordert selbstverständlich auch eine gute Erreichbarkeit mit dem Pkw und für den Anlieferverkehr mit entsprechenden Abstellflächen. Aber Innenstädte die den zunehmenden Anteil an Radfahrern als Kunden nicht verlieren oder neu gewinnen wollen, müssen für den Radverkehr die gleichen Voraussetzungen schaffen.

Radfahrer möchten wie alle Kunden freundlich behandelt und ernst genommen werden. Neben der guten Erreichbarkeit mit dem Rad sind auch gute Fahrradabstellanlagen von Bedeutung. Die gezielten Ansprache von Rad fahrenden Kunden, die ihre Wertschätzung deutlich machen, kann eine Maßnahme des Citymarketings zusammen mit Einzelhändlern sein.

Die Zusammenführung der beteiligten Akteure als eine wichtige Aufgabe der kommunalen Politik knüpft hier an. City-Initiativen, Einzelhändler, Stadtgestalter, Wirtschaftsförderung und Rad fahrende Kunden müssen ins Gespräch gebracht werden, um die Chancen des Radverkehrs für den innerstädtischen Einzelhandel auszuloten und optimal zu nutzen.

Wie in allen Bereichen der Radverkehrsförderung haben auch beim Einkaufen mit dem Rad insbesondere kommunale Spitzenpolitiker eine nicht zu unterschätzende Vorbildfunktion.

Konkrete Maßnahmen

Um das Potenzial Rad fahrender Kunden für den Einzelhandel optimal nutzen sind spezielle Maßnahmen notwendig oder zumindest sinnvoll.

Radfahrer verbinden sehr häufig den Einkauf in mehreren Geschäften mit einander. Da sie keinen abschließbaren Innenraum wie Autofahrer haben, sind abschließbare Gepäckboxen in den Innenstädten besonders hilfreich. Die Möglichkeit der problemlosen Zwischenaufbewahrung, macht es für alle Kunden, auch die Autofahrer, deutlich einfacher in mehreren Geschäften einzukaufen oder den Einkauf mit anderen Aktivitäten in der Innenstadt zu verbinden.

Fahrradverleihsysteme in den Innenstädten können insbesondere bei räumlich ausgedehnten Gebieten eine große Chance darstellen, Einkäufe in weiter auseinanderliegenden Geschäften zu erledigen. Das Stadtgebiet schrumpft sozusagen, der Vorteil der Einkaufszentren mit vielen Geschäften auf kleiner Fläche wird reduziert. Außerdem können die Leihfahrräder als Werbeflächen dienen.

Eine weitere Möglichkeit sind „Shop and Go“ Initiativen, bei denen größere Einkäufe in einem bestimmten Umkreis nach Hause gebracht werden.

Mit speziellen Fahrradtagen können Radfahrer in die Innenstädte gelockt und ihnen deutlich gemacht werden, dass sie willkommen sind.

Diese kleine Auswahl an Beispielen macht deutlich, dass Innenstadtmarketing zur Gewinnung der Radfahrer als Kunden einerseits eine hohe Kreativität erfordert und andererseits eine genaue Kenntnis der speziellen Bedürfnisse der Radfahrer voraussetzt. Deshalb ist es wichtig, dass City-Initiativen nicht nur Ideen für Radfahrer entwickeln, sondern diese Ideen mit Radfahrern entwickeln.

Eine Sammlung von konkreten Vorschlägen findet man unter anderem bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW.[36]

35 Mit dem Rad zum Einkaufen http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/transferstelle/downloads/for-a-04.pdf

36 http://www.agfs-nrw.de/cipp/agfs/custom/pub/content,lang,1/oid,3914/ticket,guest

ZULETZT IN DIESER REIHE ERSCHIENEN

No. 136	Deutschland umbauen – Reformen umsetzen – Integration gestalten Bilanz 2015 und Ausblick 2016 der deutschen Städte und Gemeinden	1-2/2016
No. 135	Kommunale Entwicklungszusammenarbeit	12/2015
No. 134	Szenario-Management für Städte und Gemeinden Leitfaden und Anwendungsbeispiele	11-12/2015
No. 133	Starkregen und Hitzewellen: Die Stadt im Klimawandel fordert die kommunale Wasserwirtschaft heraus	11-12/2015
No. 132	Gemeinden mit Aussicht	6/2015
No. 131	Mit starken Kommunen die Energiewende zum Erfolg führen!	5/2015
No. 130	Kommunen entlasten, Reformen umsetzen, Infrastruktur- offensive starten – Bilanz 2014 und Ausblick 2015 der deutschen Städte und Gemeinden	1-2/2015
No. 129	Kommunale Impulse generationenübergreifender Arbeit – Hintergründe und Einblicke aus dem Aktionsprogramm Mehrgenerationenhäuser	12/2014
No. 128	Erlass der Grundsteuer nach § 33 GrStG	10/2014
No. 127	Städte und Gemeinden bringen Bürger in Bewegung – Bewegungsparcours im öffentlichen Raum	9/2014
No. 126	Windenergieanlagen auf kommunalem Boden – zwischen Ausschreibung und Vergaberechtsfreiheit	9/2014
No. 125	Auslaufende Konzessionsverträge – Ein Leitfaden für die kommunale Praxis – 2. Auflage	7-8/2014
No. 124	Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden	6/2014
No. 123	Bevölkerungsschutz in Städten und Gemeinden	6/2014
No. 122	Kommunale Europaarbeit – Strukturen und Arbeitsformen	4/2014
No. 121	Mit Reformen vom Vater Staat zum Bürgerstaat – Bilanz 2013 und Ausblick 2014 der deutschen Städte und Gemeinden	1-2/2014
No. 120	Windenergieanlagen – Strategien zur kommunalen Steuerung und Wertschöpfung – Beispielsfälle für die kommunale Praxis	10/2013
No. 119	Konzessionsverträge und Konzessionsabgaben Hinweise für die kommunale Praxis – 3. Auflage	7-8/2013
No. 118	Wirtschaftsförderung – Aufgaben, Organisation und Schwerpunkte der kommunalen Wirtschaftsförderung	7-8/2013
No. 117	Bürgerbeteiligung bei kommunalen Vorhaben und in der Stadtentwicklung	6/2013
No. 116	Städte und Gemeinden gestalten den demografischen Wandel NUR ONLINE VERFÜGBAR	6/2013
No. 115	Besuchersicherheit: Veranstaltungen zeitgemäß umsetzen – Herausforderungen für kleine und mittlere Kommunen	6/2013
No. 114	Strategie: Erneuerbar! – Handlungsleitfaden für Kommunen zur Optimierung der Wertschöpfung aus Erneuerbaren Energien	4/2013
No. 113	Reformkurs einschlagen – Erfolge sichern: Bilanz 2012 und Ausblick 2013 der deutschen Städte und Gemeinden	1-2/2013
No. 112	Demografiefeste Personalverwaltung – Sicherung leistungsfähiger Städte und Gemeinden der Zukunft – Praxisempfehlungen für Städte und Gemeinden mit Blick auf neue Herausforderungen der kommunalen Personalverantwortlichen durch Entwicklungen wie dem demografischen Wandel NUR ONLINE VERFÜGBAR	12/2012

Fotos

Titel: www.pd-f.de / koga.com; S. 4: Stadt Siegburg (2); S. 7: Phloxii/shutterstock.com; S. 5: Francesco Bucchi/shutterstock.com; S. 9: Stadt Oldenburg (3); S. 10: Stadt Oldenburg (2), ADFC/Wilhelm Hörmann; S. 11: DStGB/Carsten Hansen, Stadt Rottweil (3); S. 12: DStGB/Carsten Hansen; S. 13: Allgäu GmbH; S. 14: Stefano Lunardi/shutterstock.com; S. 15: ADFC/Wilhelm Hörmann, Stadt Bietigheim-Bissingen; S. 16: Stadt Bietigheim-Bissingen; S. 17: ADFC/Wilhelm Hörmann, Stadt Siegburg (3); S. 18: ADFC/Wilhelm Hörmann; S. 19: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen/Ralf Kaulen (2); S. 20: DStGB/Carsten Hansen (4), Stadt Coesfeld (3), ADFC/Wilhelm Hörmann; S. 21: Stadt Meckenheim, ADFC/Wilhelm Hörmann (3); S. 22 links oben: Erich Dahlheimer, rechts und unten: Stadt Ingelheim; S. 23 links: Erich Dahlheimer, rechts: Stadt Soest; S. 24 links: Stadt Hamm, Tim Lohmann, rechts: Landeshauptstadt Potsdam, Barbara Plate; S. 25: Stadt Rostock; S. 26 links: Stadt Neustadt an der Weinstraße, rechts: LVB; S. 27: Stadt Karlsruhe S. 28: Stadt Rees; S. 29: Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH/Uwe Hiltmann (2), RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH; S. 30: JET-Foto Kranert / © Deutsche Bahn AG; S. 30/31: Stadt Rees (3); S. 31: Hipproductions/shutterstock.com; S. 32: Stadt Rees, ADFC/Wilhelm Hörmann, (2); S. 34: DStGB/Carsten Hansen.

DStGB
Deutscher Städte- und Gemeindebund
www.dstgb.de

Marienstraße 6 · 12207 Berlin
Telefon 030 77307-0
Telefax 030 77307-200
E-Mail: dstgb@dstgb.de
www.dstgb.de

adfc
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Bundesgeschäftsstelle
Friedrichstraße 200 · 10117 Berlin
Telefon 030 2091498-0
Telefax 030 2091498-55
E-Mail: kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Konzeption und Druck:
Verlag WINKLER & STENZEL GmbH · Postfach 1207 · 30928 Burgwedel
Telefon 05139 8999-0 · Telefax 05139 8999-50
E-Mail: info@winkler-stenzel.de · Internet: www.winkler-stenzel.de

© 2016 – ein Produkt der DStGB Dienstleistungs GmbH