



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund
www.dstgb.de



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS IN STÄDTEN + GEMEINDEN



FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS IN STÄDTEN + GEMEINDEN

Vorwort des DStGB	3
Vorwort des ADFC	4
1. The Momentum is now!	5
1.1 Neue Mobilität braucht das Land	5
1.2 Radverkehr als zentraler Baustein der Verkehrswende	6
2. Verkehrssicherheit im Fokus	8
2.1 Objektive Sicherheit: Vision Zero als Zielmarke	8
2.2 Subjektive Sicherheit: Dann steigen Menschen aufs Rad!	9
2.3 Akteure + Partner	10
3. Durchgängige + hochwertige Radnetze	11
3.1 Separate Infrastruktur, wo immer möglich	11
3.2 Anforderungen an gute Radnetze	13
3.3 Lückenschluss auf dem Land	15
4. Elemente für den schnellen Netzausbau	16
4.1 Geschützte Radfahrstreifen	16
4.2 Fahrradstraßen	18
4.3 Modale Filter	19
5. Radinfrastruktur weiterdenken	20
5.1 Baulich getrennte Radwege	20
5.2 Geschützte Kreuzungen	21
5.3 Radschnellwege	22
5.4 Fahrradparken	22
5.5 Anforderungen durch Lastenräder + E-Scooter	23
5.6 Wegweisung	24
5.7 Wartung + Instandhaltung	24
5.8 Leihsysteme, Mobilitätsstationen + Service	25
6. Know-how + Planung	27
6.1 Regeln + Ratgeber für den Bau	27
6.2 Wissenspools + Fortbildungen	28
6.3 Ansprechpartner*innen + Netzwerke	29
6.4 Best Practice international – Lernen aus dem Ausland	30
7. Finanzierung + Förderprogramme	32
7.1 Sonderprogramm „Stadt und Land“	32
7.2 Weitere Förderprogramme des Bundes	33
7.3 Förderübersichten + Programme der Länder	38
8. Partizipation + Kommunikation	38
8.1 Die Akzeptanz von Bürger*innen gewinnen	38
8.2 Unterschiedliche Stakeholder einbeziehen	41
8.3 Mitmach-Aktionen	41
8.4 Erfolge feiern + teilen	43
Impressum	44

VORWORT DEUTSCHER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND



Lebenswerte Städte und Gemeinden sind fahrradfreundlich. Viele Kommunalverwaltungen haben in den letzten Jahren Radverkehrsbeauftragte eingestellt, gehen mit Diensträdern und betrieblichem Mobilitätsmanagement selbst beispielhaft voran und vernetzen sich, um gute Lösungen für moderne Radinfrastruktur zu übertragen. Doch es sind gerade die Bürger*innen, die gegenüber der Kommunalpolitik eine noch weitreichendere Stärkung des Radverkehrs einfordern.

Gleichzeitig verdeutlichen Radentscheide und lebhaftere Diskussionen über Einzelmaßnahmen immer wieder, dass der öffentliche Straßenraum ein knappes und bisweilen hart umkämpftes Gut ist. Auch wenn sich viele Menschen eine zeitgemäße Radinfrastruktur wünschen, nimmt die Zustimmung, beispielsweise für die Umwandlung von Parkraum zugunsten von Radinfrastruktur, vor der eigenen Haustür teils rapide ab. Dabei zeigen gerade die vielen Beispiele aus den Städten und Gemeinden, dass es gute Lösungen gibt, um das Miteinander der Verkehrsteilnehmenden und die Zustimmung zum Umbau der Städte zu erreichen. Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen in den Städten, Quartieren und Gemeinden gibt es bei der Radinfrastruktur keine Lösung gemäß „One size fits all“. Kommunalverwaltung und Politik sind oft gefordert, Kompromisse zwischen den Interessengruppen auszuhandeln, beispielsweise wenn Radverkehrsführungen im Mischverkehr aufgrund begrenzten Straßenraums und fehlender Alternativen für den Kfz-Verkehr erforderlich sind.

Bei einem Thema sind sich viele Bürger*innen zunehmend einig: Der Klimaschutz spielt lokal eine immer größere Rolle. Die Förderung des Radverkehrs ist aktiver kommunaler Klimaschutz. Er stellt neben dem umfangreichen Ausbau von ÖPNV und der Verbreitung alternativer Antriebe einen ganz zentralen Baustein einer nachhaltigen Verkehrswende dar. Neben den ökologischen Vorteilen der Verkehrsverlagerung kann eine gut ausgebaute Radinfrastruktur zudem den Tourismus unterstützen und vor allem die Verkehrssicherheit vor Ort erhöhen.

Ein maßgebliches Hindernis bleiben die Kommunalfinanzen, aber auch Engpässe in der Planung und bei dem erforderlichen Personal. Allein die kommunalen Investitionsrückstände in der Verkehrsinfrastruktur betragen aktuell über 37 Milliarden Euro. Es ist zu befürchten, dass sich die Defizite infolge der Coronapandemie noch erhöhen. Hier gilt es, konsequent gegenzusteuern, indem die Radverkehrsprogramme von Bund und Ländern zugunsten eines flächendeckenden Infrastrukturausbaus aufgestockt werden. Es braucht diese Perspektive, damit Kommunen Personal einstellen und ihre Planungen für eine zukunftsgerichtete Radinfrastruktur umsetzen können.

Mit dieser gemeinsamen Dokumentation, mittlerweile in ihrer dritten Auflage, wollen der DStGB und der ADFC die Kommunen weiter motivieren, die Förderung des Radverkehrs voranzutreiben.

Berlin, im April 2021

A handwritten signature in black ink, which appears to read "G. Landsberg". The signature is stylized and written in a cursive script.

Dr. Gerd Landsberg

Hauptgeschäftsführer Deutscher Städte- und Gemeindebund

VORWORT ADFC



Das Land ist in Bewegung. Gerade kleinere Städte und Gemeinden werden derzeit wieder gefragter für Familien, für gut ausgebildete Arbeitskräfte, die von zuhause aus arbeiten können. Dabei sind besonders die Kommunen attraktiv, die eine hohe Lebensqualität aufweisen, die Naherholung und stressfreies Pendeln ermöglichen und sich durch eine lebendige Stadtkultur auszeichnen. Das sind ganz häufig Städte, die Fuß- und Radverkehr und Intermodalität, also die Verknüpfung mit dem ÖPNV, ins Zentrum ihrer Verkehrsstrategien gesetzt haben.

Bisher scheiterte die Umsetzung vieler Pläne auch am Geld, das ist nun nicht mehr so: zum ersten Mal finanziert auch das Bundesverkehrsministerium innerörtliche Radverkehrsinfrastruktur und legt dabei großen Wert auf die Qualität der Maßnahmen. Nur wenn Radverkehrsnetze sicher, direkt und lückenlos sind, werden viele Menschen, darunter gerade auch Kinder und Ältere, das Rad nutzen. Kommunen können sich ihre Investitionen in Radverkehr fast vollständig durch den Bund bezahlen lassen, beim Sonderprogramm Stadt & Land sind sogar die externen Planungsleistungen abrechenbar.

Dass der Umbau nicht Jahrzehnte dauern muss, zeigen uns die internationalen, jungen Fahrradstädte. Durch Schnellbaumaßnahmen können auch ohne grundhaften Umbau gute Erfolge erzielt werden. Dazu gehören geschützte Radfahrstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen, der Ausbau des Radnetzes durch Einrichtung von Fahrradstraßen und der gezielte Einsatz von modalen Filtern zur Verkehrsberuhigung in Quartieren. Für sie ist kein jahrelanger Planungsvorlauf notwendig, es bedarf keinerlei Tiefbauarbeiten und sie bringen schnell spürbare Verbesserungen für Radfahrende.

Mit dieser Broschüre soll Mut gemacht werden, diese Möglichkeiten zu nutzen, die manchmal emotionalen Debatten auszuhalten. Denn aus all unserer Erfahrung national wie international wissen wir: Radverkehr ist ein Gewinnerthema und Kommunen, die dabei mutig vorangehen, sind nach kurzer Zeit immer die lebenswerteren, entspannteren und jüngeren Kommunen.

Berlin, im April 2021

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ludger Koopmann'. The signature is fluid and cursive.

Ludger Koopmann
ADFC Bundesvorstand Verkehr

1 THE MOMENTUM IS NOW!

1.1 NEUE MOBILITÄT BRAUCHT DAS LAND

Im Zuge der Corona-Pandemie veränderte sich die Mobilität in den deutschen Kommunen abrupt. Insbesondere im Frühjahr 2020 reduzierte sich das Verkehrsaufkommen insgesamt. Es kam jedoch auch zu einer Stärkung der Individualmobilität und hierbei insbesondere zu mehr Radverkehr in den Städten und Gemeinden. Doch auch bereits vor der Pandemie erlebte das Fahrrad vermehrte politische Aufmerksamkeit in Bund, Ländern und Kommunen. Hierbei stehen nicht nur die Großstädte im Fokus. Auch auf Pendlerstrecken aus dem Umland sowie in den Landkreisen, den Mittel- und Kleinstädten und den Gemeinden selbst wächst die verkehrliche Bedeutung des Fahrrads.

Die Verkehrsverlagerung zu klimafreundlichen Alternativen bildet einen wesentlichen Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Im Zuge des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung wurde daher die Förderung des Radverkehrs in Stadt und Land durch ein zusätzliches Sonderprogramm verankert. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in Folge dessen eine Radverkehrsoffensive gestartet und die Mittel für den Radverkehr stark aufgestockt. Während bislang insbesondere Modell- und Sonderprojekte gefördert wurden, verfolgt der Bund nun das Ziel durchgängiger Radverkehrsnetze in Deutschland und somit eines flächendeckenden Ausbaus der Infrastruktur.

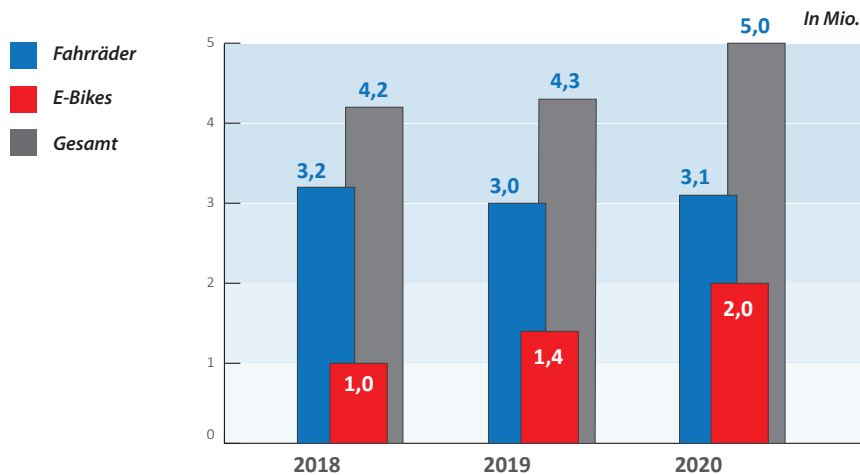
Gleichzeitig steigt der „Druck der Straße“. Mit Radentscheiden in vielen deutschen Städten und mittlerweile auch einzelnen Bundesländern wenden sich die Radfahrenden an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung mit der konkreten Forderung nach besserer Radinfrastruktur. Sie geben somit auch Rückendeckung für die Verkehrswende, die viele Kommunen bereits seit Jahren vorantreiben.



*Mit Aktionen wie der „Kidical Mass“ fordern immer mehr Bürger*innen den Ausbau der Radinfrastruktur in den Kommunen. Quelle: ADFC Dresden, Jürgen Ilchmann*

Nach Einschätzung des Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) gibt es in Deutschland knapp 80 Mio. Fahrräder, Tendenz steigend. Die steigende Anzahl an E-Bikes (Im Jahr 2020 wurden 43,4 % mehr E-Bikes verkauft als im Jahre 2019) sorgt zudem dafür, dass auch längere Strecken, bspw. im Pendelverkehr mit dem Fahrrad möglich sind. Das Potenzial für eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Fahrrads ist entsprechend groß. Auch der Blick ins Ausland zeigt, was erreicht werden könnte. Während der Radverkehrsanteil am Modal Split in Deutschland noch rund elf Prozent beträgt, liegt er in den Niederlanden bei 28 Prozent.

FAHRRADANKÄUFE 2018–2020



Quelle: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV); Grafik: DStGB 2021

Im Jahr 2020 wurden rund 5,04 Mio. Fahrräder und E-Bikes verkauft, Grafik DStGB, Daten: Zweirad-Industrie-Verband (ZIV)

1.2 RADVERKEHR ALS ZENTRALER BAUSTEIN DER VERKEHRSWENDE

In den Städten und Gemeinden wird bereits seit vielen Jahren an der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte gearbeitet. Spätestens mit der Klimaschutzdebatte ist die Verkehrswende auch auf Bundesebene angekommen. Im Zuge des Klimaschutzprogramms 2030 und des Konjunktur- und Zukunftspakets der Bundesregierung in Folge der Corona-Pandemie wurden zusätzliche Fördermittel für die kommunale Verkehrswende zur Verfügung

gestellt. Diesen Weg gilt es, nun konsequent fortzusetzen und die Kommunen bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätssysteme stärker denn je zu unterstützen. Denn die Verkehrswende vor Ort ist komplex, benötigt Ressourcen und Zeit und hört nicht an Verwaltungsgrenzen auf. Nach der jahrzehntelangen Fokussierung auf den Autoverkehr wird der Erfolg zukünftiger Verkehrskonzepte auch an der Schaffung attraktiver Alternativen zum privaten Pkw gemessen.

Für die Verkehrswende bedarf es eines ganzen Baukastens an Maßnahmen, die eng ineinandergreifen. Dazu gehören der Ausbau des ÖPNV, der Umstieg auf alter-

KOMMUNALE AUFGABENFELDER DER VERKEHRSWENDE



Quelle & Grafik: DStGB 2021



10 GRÜNDE für die Stärkung des Radverkehrs

- 1 Beitrag zum Klimaschutz
- 2 Saubere Luft
- 3 Erreichbarkeit verbessern
- 4 Verkehrssicherheit erhöhen
- 5 Sichere Schulwege
- 6 Kinderfreundliche Quartiere
- 7 Lebensqualität steigern
- 8 Günstige Mobilität ermöglichen
- 9 Tourismus fördern
- 10 Gesundheitsförderung

Quelle: Adobe Stock – lorenzophotoprojects

native Antriebe, sowie die Umsetzung neuer, oft digital vermittelter Mobilitätsformen wie Car- und Bikesharing. Der Radverkehr spielt hierbei neben dem Fußverkehr eine ganz entscheidende Rolle: Das Fahrrad bietet eine klimafreundliche, platzsparende und günstige Alternative zum Auto für die kurzen und mittleren Distanzen. Darüber hinaus sind längere Wege durch Elektrofahräder und in Verbindung mit dem ÖPNV möglich. Dieses Potential können Kommunen weiter heben.

Dass viele Menschen bereit sind auf das Rad umzusteigen und ganz nebenbei die Lebensqualität einer Kommune steigt, zeigen viele nationale und internationale Beispiele. Kommunen, die Platz für sicheren Radverkehr schaffen, sind attraktiv für Familien und gut ausgebildete Fachkräfte. Städte und Gemeinden sind gefordert, Lösungen zu finden, welche die berechtigten Interessen vieler Nutzergruppen berücksichtigen. Gilt es doch gleichermaßen die sichere Mobilität der Menschen, den Klimaschutz aber auch die Anforderungen einer starken Wirtschaft und funktionierender Städte und Gemeinden im Auge zu haben. Dies gelingt am besten mit pragmatischer, zielgerichteter Verkehrspolitik und vor allem dem engen Dialog mit den Bürger*innen, der Zivilgesellschaft und Interessenvertreter*innen vor Ort. Viele Kommunen gehen diesen Weg, in dem sie alle relevanten Stakeholder bei der Entwicklung ihrer Mobilitätskonzepte einbeziehen und Maßnahmen frühzeitig und transparent kommunizieren. Gerade dieses Aufgabenfeld der Kommunikation wird in Berichten erfolgreicher Praxisbeispiele bei der Radverkehrsplanung stets betont.

2 VERKEHRSSICHERHEIT IM FOKUS

2.2 OBJEKTIVE SICHERHEIT: VISION ZERO ALS ZIELMARKE

Im Sinne einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sollten bei Planung, Bau und Umgestaltung von Straßenräumen stets alle Menschen im Blick stehen. Denn neben wichtigen Verkehrsfunktionen sollten Straßenräume insbesondere auch Orte des Lebens sein. Gemäß der Orientierung am Leitbild der „Vision Zero“ sollte das Verkehrssystem so sicher und fehlerverzeihend werden, dass tödliche oder schwere Unfälle nicht mehr vorkommen. Die Kommunen sind hierbei in vielerlei Hinsicht gefordert und können zu Erreichung des Leitbilds durch den Bau von sicherer Verkehrsinfrastruktur, die Anordnung reduzierter Geschwindigkeiten und Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen sowie durch die konsequente Überwachung und Ahndung von Regelverstößen beitragen. Insbesondere der Entschärfung von Unfallschwerpunkten kommt dabei eine entscheidende Bedeutung zu. Getrennte Ampelschaltungen können beispielsweise schwere und häufig tödlich verlaufende Abbiegeunfälle mit Schwerlastverkehr verhindern. Sichtbeziehungen sind ein entscheidendes Element für die Sicherheit von Radfahrenden, im Kreuzungsbereich aber auch darüber hinaus. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) konnte in einer Unfallanalyse zudem nachweisen, dass fast jeder fünfte Verkehrsunfall mit Radfahrenden oder zu Fuß Gehenden im Zusammenhang mit parkenden Autos steht.



*Abbiegeunfälle mit LKW – eine häufige Ursache schwerer oder tödlicher Unfälle für Radfahrende
Quelle: ADFC*



Parken und Halten auf Schutzstreifen oder Radfahrstreifen verursacht gefährliche Situationen für Radfahrende. Quelle: DVR, Martin Lukas

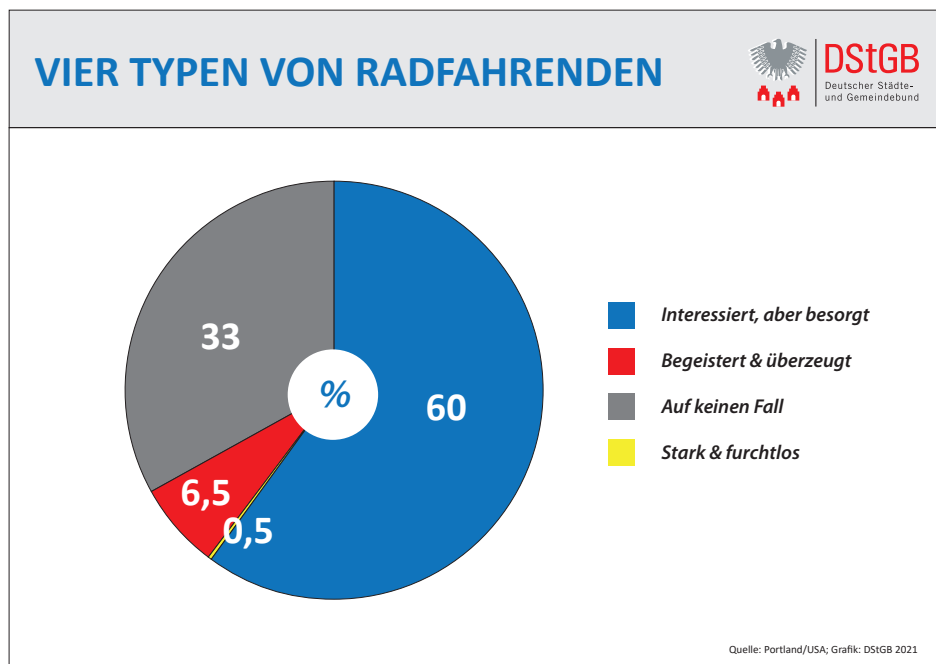
2.2 SUBJEKTIVE SICHERHEIT: DANN STEIGEN MENSCHEN AUFS RAD!

Für die Förderung des Radverkehrs ist es gleichzeitig von zentraler Bedeutung, die Radverkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass die meisten Menschen sie auch als sicher und komfortabel wahrnehmen. Empfinden die Menschen viel Stress beim Radfahren, werden sie sich für ein anderes Verkehrsmittel entscheiden. Der empfundene oder befürchtete Stress richtet sich dabei nach den Streckenabschnitten, an denen der Stress am größten ist. Beispielsweise kann eine Kreuzung mit hohem Stresslevel auf einer ansonsten problemlos mit dem Rad zu befahrenden Strecke dazu führen, dass das Fahrrad von vielen Nutzergruppen nicht als Verkehrsmittel gewählt wird.

Subjektive Sicherheit spielt insbesondere für die Mehrheit der (potentiellen) Radfahrenden eine Rolle, die sich nach entsprechenden Befragungen als „interessiert, aber besorgt“ beschreiben lassen. Diese Gruppe fährt derzeit nicht Rad, würde es aber tun, wenn sie sich sicher fühlten. Damit hat diese Gruppe das höchste Umstiegspotential von anderen Verkehrsmitteln auf das Rad. Wer den Radverkehrsanteil in seiner Kommune maßgeblich erhöhen will, muss genau diese Gruppe in den Fokus nehmen und eine Radverkehrsinfrastruktur schaffen, auf der sich alle Menschen sicher fühlen.



Bei der Planung von Fahrradinfrastruktur ist es wichtig, sich vor Augen zu führen, für wen geplant wird. Die größte Gruppe sollte im Fokus stehen: Menschen, die gerne Radfahren würden, dies aber von komfortabler Infrastruktur abhängig machen.
Quelle: ADFC



Diese Einteilung von Radfahrenden in vier Gruppen stammt vom Radverkehrsbeauftragten der Stadt Portland/USA, Roger Geller. Dass diese Typologie im Grundsatz auch für Deutschland gilt, verdeutlichen u. a. die Ergebnisse des Fahrradklimatests.
Grafik: DStGB

2.3 AKTEURE + PARTNER

ANSPRECHPARTNER*INNEN & EXPERTISE	
VERKEHRSSICHERHEIT ALLGEMEIN	<p>Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)</p> <p>Deutsche Verkehrswacht</p> <p>Unfallforschung der Versicherer (UDV)</p> <p>...</p>
SPEZIELLE THEMEN ODER ZIELGRUPPEN	<p>Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr</p> <p>Deutscher Kinderschutzbund</p> <p>...</p>
BELANGE VOR ORT	<p>Verkehrswacht, ADFC und Ortsgruppen weiterer Vereine und Verbände</p> <p>Themenspezifisch weitere Akteure wie z. B. Speditionen, IHK zum Thema Lkw-Abbiegeunfälle.</p>

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT VOR ORT

Die konkrete Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen wird insbesondere in Unfallkommissionen und bei Verkehrsschauen geleistet. In den Unfallkommissionen arbeiten Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei eng zusammen, um zu ermitteln, wo sich Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Einzelheiten sind in entsprechenden Erlassen der Länder geregelt. Die **Unfallforschung der Versicherer (UDV)** bietet zudem Informationen zur Aus- und Fortbildung für die Unfallkommissionsarbeit sowie diverse Arbeitshilfen an.

Zur Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nehmen die Straßenverkehrsbehörden alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vor. Auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo sich Unfälle häufen findet diese jährlich statt. An den Verkehrsschauen beteiligen sich die Polizei und die Straßenbaubehörden. Zudem werden die Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen und ortsfremde Sachkundige eingeladen. Auch die Ortsgruppen des ADFC bieten sich als Vertretung der Verkehrsteilnehmenden an.



Quelle: finecki - Fotolia.com

3 DURCHGÄNGIGE + HOCHWERTIGE RADNETZE

3.1 SEPARATE INFRASTRUKTUR, WO IMMER MÖGLICH

Das Erreichen eines höheren Radverkehrsanteils steht in engem Verhältnis zum Vorhandensein einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur. In der Fachdebatte weitgehend anerkannt ist, dass die meisten Menschen attraktive Radwege bevorzugen, die vom Kfz-Verkehr physisch oder räumlich getrennt sind. Dies trifft insbesondere auf Frauen, Kinder und ältere Menschen zu. Umfragen und Studien zum subjektiven Sicherheitsgefühl von Radfahrenden bei der Nutzung belegen eine deutliche Präferenz für geschützte Führungsformen. So zeigt der Fahrrad-Monitor Deutschland 2019, dass sich 44 % der Befragten im Straßenverkehr nicht sicher fühlen, wenn sie Rad fahren. Dies gaben insbesondere ältere Menschen und Frauen an. Noch deutlicher sind die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2018, bei dem ausschließlich Radfahrende befragt wurden, darunter viele Alltagsradler*innen, die regelmäßig oder sogar täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind. Von ihnen gaben 81 % an, dass es ihnen wichtig oder sehr wichtig ist, vom Kfz-Verkehr getrennt fahren zu können.



Quelle: artpritsadee - Adobe Stock



“ 81 % der Radfahrenden ist es wichtig oder sehr wichtig, an einer Straße getrennt vom Autoverkehr unterwegs zu sein.**“**

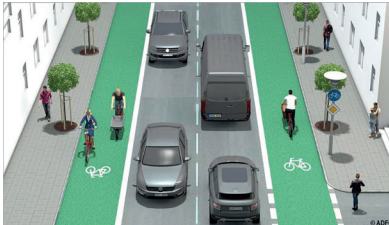
Die Radfahrenden sprechen sich deutlich für separate Führungsformen aus.
Quelle: ADFC-Fahrradklimatest 2018

„KLASSISCHE“ FÜHRUNGSFORMEN + IHRE EIGNUNG FÜR DIE FÖRDERUNG DES RADVERKEHRS



Mischverkehr auf der Fahrbahn ist die Standardsituation auf allen von Kfz-Verkehr wenig belasteten Straßen mit niedrigen Geschwindigkeiten.

Eignung zur Förderung des Radverkehrs: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist nur auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und Geschwindigkeiten bis 30 km/h sinnvoll. Dazu gehören verkehrsberuhigte Bereiche, Tempo 30 Zonen, ruhige Anwohnerstraßen mit wenig Pkw- und so gut wie keinem Lkw-Verkehr sowie Fahrradstraßen auf denen Radfahrende Vorrang haben (vgl. 4.2. Fahrradstraßen). Andere Straßen sind für die gemeinsame Fahrbahnnutzung von Auto- und Radverkehr zur Förderung des Radverkehrs nicht geeignet.



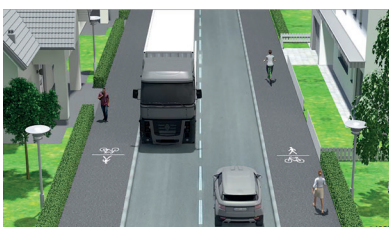
Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn abmarkierte Sonderwege, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie gelten als benutzungspflichtige Radwege und werden gemäß StVO beschildert. Juristisch sind sie nicht Teil der Fahrbahn. Radfahrstreifen dürfen außer an Kreuzungen und Zufahrten sowie zum Erreichen von Parkplätzen nicht von Kfz überfahren werden. Parken und Halten auf Radfahrstreifen ist ausdrücklich verboten. Radfahrstreifen werden häufig verwechselt mit **Schutzstreifen**, die von Kfz überfahren werden dürfen und damit keine eigenständige Radverkehrsinfrastruktur darstellen. Schutzstreifen sind durch eine gestrichelte Linie gekennzeichnet.

Eignung zur Förderung des Radverkehrs: Schutzstreifen schneiden in Bezug auf die subjektive Sicherheit nicht gut ab. Sie werden zudem häufig als Parkstreifen missbraucht und der Sicherheitsabstand beim Überholen nicht eingehalten. Zum Teil gilt dies auch für Radfahrstreifen. Ausreichend breite Radfahrstreifen können eine gut geeignete Führungsform für den Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen mit bis zu 50 km/h sein. Sie sind aber nur dann sicher und komfortabel genug für alle Altersgruppen und Nutzertypen, wenn sie folgende Bedingungen erfüllen: Sie sind so breit, dass sie das komfortable Überholen, Nebeneinanderfahren und die Nutzung moderner Fahrradtypen ermöglichen. Ferner bieten sie genügend Sicherheitsabstand zu fahrenden und parkenden Kfz. Denn Parkstreifen neben Radfahrstreifen vermindern die Sicherheit durch potentielle „Dooring“-Unfälle und fehlende Sichtbeziehungen. Radfahrstreifen sollten daher deutlich breiter sein, als bisher in der ERA vorgesehen. Insbesondere an mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr, hohen Geschwindigkeiten und/oder hohem Parkdruck sollten sie als geschützte Radfahrstreifen zusätzlich mit einer Sperrzone oder Trennelementen ausgestattet werden (vgl. 4.1.).



Baulich angelegte Radwege (vgl. auch 5.1.) sind Sonderwege für den Radverkehr. Sie sind baulich von der Fahrbahn und vom Gehweg getrennt, beispielsweise durch Borde, Park- oder Grünstreifen.

Eignung zur Förderung des Radverkehrs: Moderne bauliche Radwege sind als Führungsformen für Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 und höheren Kfz-Geschwindigkeiten sowie bei starkem Kfz-Verkehr sehr gut geeignet, wenn sie eine verkehrssichere Gestaltung haben und hohen Fahrkomfort besitzen. An Kreuzungen ist es wichtig, den abbiegenden Kfz-Verkehr so zu führen, dass er den Radverkehr rechtzeitig im Sichtfeld hat.



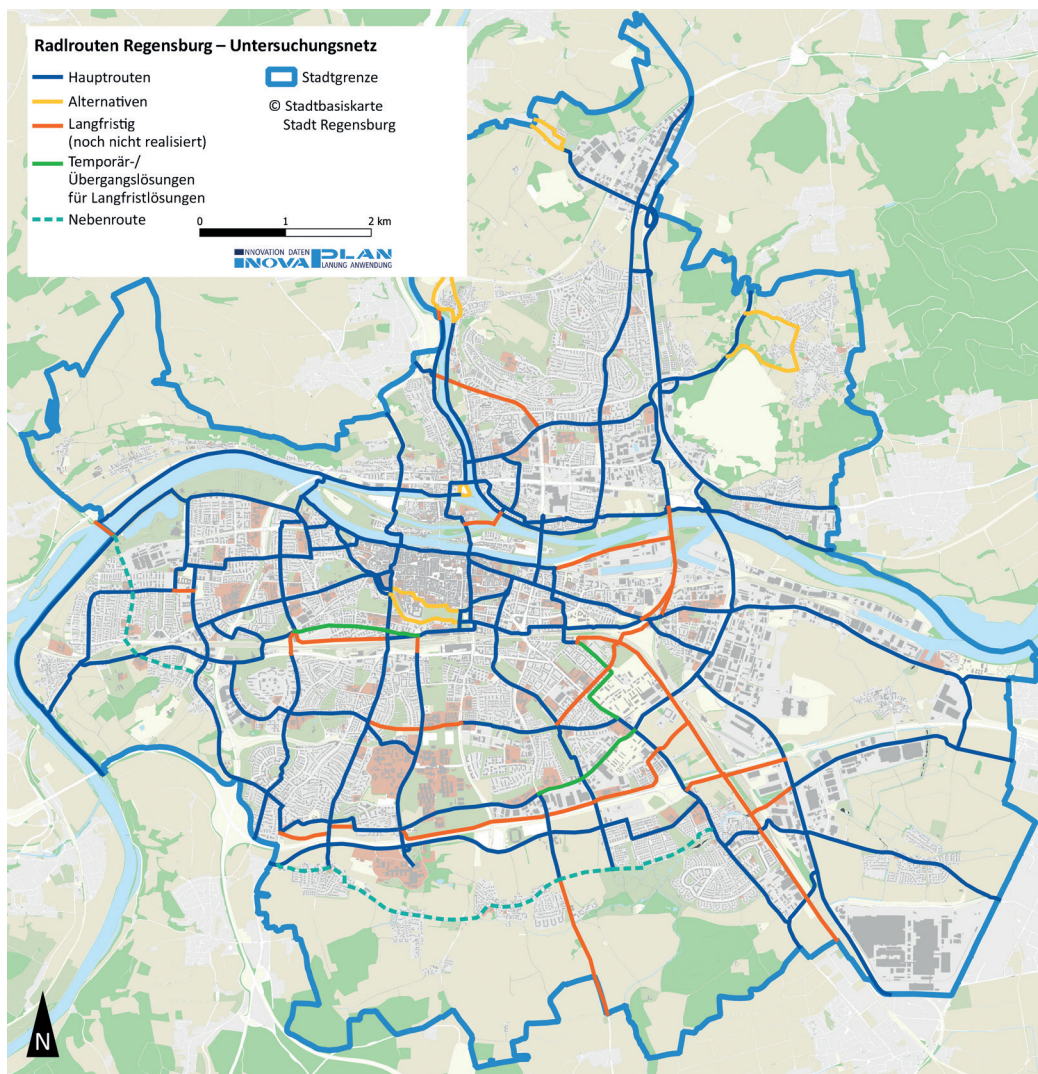
Gemeinsame Geh- und Radwege sind eine vom Kfz-Verkehr getrennte Mischfläche für den Fuß- und Radverkehr. Menschen zu Fuß und mit dem Rad nutzen die Fläche gemeinsam bei gegenseitiger Rücksichtnahme.

Eignung zur Förderung des Radverkehrs: Gemeinsame Geh- und Radwege sind sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr nur eingeschränkt geeignet. Sie stellen als separate Führungsform eine Alternative für Radfahrende dar, die lieber räumlich getrennt vom fließenden Kfz-Verkehr fahren möchten. Gleichzeitig ermöglicht die Mischung jedoch häufig weder komfortables Radfahren noch zu Fuß gehen. Die gemeinsame Führung sollte daher nur bei sehr geringem Rad- und Fußverkehr (z.B. bestimmte Landstraßen außerorts) eingesetzt werden sowie dort, wo bessere Lösungen aus Platzgründen tatsächlich ausgeschlossen sind.

3.2 ANFORDERUNGEN AN GUTE RADNETZE

Grundlage einer guten Radinfrastruktur ist die Netzplanung. Als Folge der jahrzehntelangen autogerechten Stadt- und Mobilitätsgestaltung verfügt jedoch der Rad- und Fußverkehr in Deutschland häufig nicht über ausreichende Flächen im Straßenraum. Durchgehende Verbindungen, auf denen sich die Mehrheit der Radfahrenden sicher fühlt, sind jedoch für nutzerfreundliche Radwegenetze unabdingbar. Gute Radverkehrsnetze dürfen daher kein Stückwerk sein, sondern weisen eine durchgängige, verlässliche Qualität aus. Als anerkannte Richtlinien für die Qualität von Radwegenetzen können fünf Hauptanforderungen genannt werden: Sicherheit, Kohärenz, Direktheit, Komfort und Attraktivität.

Auch wenn diese idealtypischen Qualitätskriterien auch in internationalen Vorreiterstädten des Radverkehrs nicht durchgängig zur Anwendung kommen können, wird das Radfahren für mehr Menschen attraktiver, je mehr von ihnen vor Ort umgesetzt werden. Die Anforderungen bilden daher eine Zielmarke für fahrradfreundliche Städte weltweit. Gleichzeitig lassen sich mit ihnen auch Qualität und Komfort der bestehenden Radverkehrsanlagen beurteilen.



Die Stadt Regensburg baut ihr Radnetz sukzessive weiter aus. Mit neuen Routen (orange) wird das Radnetz erweitert und es werden vorhandene Lücken geschlossen.
Quelle: Stadt Regensburg / Inovaplan

FÜNF HAUPTANFORDERUNGEN FÜR GUTE + SICHERE RADVERKEHRSNETZE

<p>SICHERHEIT</p>	<p>GUTE RADWEGENETZE...</p> <ul style="list-style-type: none"> ... sind verkehrssicher und werden von den Nutzer*innen auch so wahrgenommen. Sie besitzen daher eine hohe Nutzerakzeptanz. ... maximieren durch eine fehlerverzeihende Gestaltung (Leitbild: Vision Zero) die Verkehrssicherheit von Radfahrenden und vermeiden dadurch tödliche und schwere Unfälle. Bei Bedarf räumen sie dazu dem Radverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr ein. ... trennen Radverkehr und Kfz-Verkehr bei hohen Geschwindigkeiten (>30 km/h) und hohem Verkehrsaufkommen. ... verfügen über sichere Kreuzungen. ... bieten Radfahrenden immer eine bequeme Strecke, sind stressarm zu befahren und bieten ein hohes Maß an persönlicher/sozialer Sicherheit. Routen, die nachts befahren werden, sind beleuchtet.
<p>KOHÄRENZ</p>	<p>GUTE RADWEGENETZE...</p> <ul style="list-style-type: none"> ... sind engmaschig und durchgängig ohne Unterbrechung befahrbar. ... verbinden alle Ausgangs- und Zielpunkte des Radverkehrs. Sie ermöglichen den direkten Zugang zu und innerhalb aller Zentren für Beschäftigung, Bildung, Einzelhandel, von kommunalen Einrichtungen und in den (Wohn-) Quartieren. ... besitzen eine einheitliche Qualität: Sie sind durch die Verwendung einheitlicher Standards und Designs klar und eindeutig erkennbar und verfügen auf der gesamten Länge über eine konstante Qualität, einschließlich gut gelegener Fahrradabstellanlagen. Sie bieten ein einheitliches durchgehendes Schutzniveau und gewährleisten eine freie Routenwahl. ... sind gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft.
<p>DIREKTHEIT</p>	<p>GUTE RADWEGENETZE...</p> <ul style="list-style-type: none"> ... orientieren sich an Wunschlينien, also möglichst direkten Verbindungen von Tür zu Tür. Sie beschränken Umwege und Zeitverzögerungen (an Kreuzungen) für den Radverkehr auf ein Minimum. So wird Radfahren zwischen Wohngebieten und zu wichtigen Zielen zur angenehmsten und einfachsten Art der Fortbewegung. ... machen den Radverkehr durch direkte Routenführungen und die Erteilung von Vorrang konkurrenzfähig zum Kfz-Verkehr. ... basieren auf einer direkten Routenführung sind umwegfrei und logisch geführt.
<p>KOMFORT</p>	<p>GUTE RADWEGENETZE...</p> <ul style="list-style-type: none"> ... sind einfach und sicher befahrbar und gewährleisten einen schnellen Ablauf des Radverkehrs. ... verfügen über gut ausgebaute Breiten und Kurvenradien. Sie vermeiden komplizierte Fahrmanöver und anspruchsvolle Steigungen. ... besitzen eine glatte, rutschfeste Oberfläche und sind frei von Hindernissen. ... sind in einem guten Unterhaltungszustand, werden entwässert und von Verschmutzungen und Ablagerungen (einschließlich Winterdienst und Grünschnitt) freigehalten. ... vermeiden enge Flächen, die mit dem Fußverkehr geteilt werden müssen.
<p>ATTRAKTIVITÄT</p>	<p>GUTE RADWEGENETZE...</p> <ul style="list-style-type: none"> ... sind attraktiv und gut gepflegt. Sie laden zum Radfahren ein. ... sind so geplant und gestaltet, dass sie für Radfahrende zu jeder Tages- und Nachtzeit und wetterunabhängig attraktiv sind. ... sind gut in ihre Umgebung integriert und komplettieren diese. Sie verbessern die Aufenthaltsqualität und die Stadtgestaltung und erhöhen die öffentliche Sicherheit.



3.3 LÜCKENSCHLUSS AUF DEM LAND

Für die Schließung von Netzlücken auf dem Land können neben straßenbegleitenden Radwegen u.a. auch landwirtschaftliche Wege, Forstwege oder touristische Wege in Betracht kommen. Sie sollten daher bei der Netzplanung, gerade auf Streckenabschnitten außerorts und der Verknüpfung zwischen den Orten berücksichtigt werden. Die oft asphaltierten Wirtschaftswege nutzen schließlich auch Radfahrende gerne.

In Abstimmung zwischen Gemeinde- und Kreisebene werden im ländlichen Raum vielerorts Netzkonzepte entwickelt und umgesetzt. Bund und Länder können hierbei maßgeblich unterstützen, beispielsweise durch die Förderung baulich angelegter Radwege entlang von Gemeinde- und Kreisstraßen oder die Finanzierung von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen.



Auf dem Land bilden Freizeitradwege und Wirtschaftswege einen wichtigen Teil des Radnetzes. Quelle: ADFC, April Agentur (gross); ADFC, Felix Wells (klein)

4 ELEMENTE FÜR DEN SCHNELLEN NETZAUSBAU

Es ist möglich, auch in kurzer Zeit und mit überschaubaren Ressourcen ein komfortables und sicheres Radnetz einzurichten und damit die entscheidenden Voraussetzungen zu schaffen, um den Radverkehrsanteil einer Kommune zu erhöhen. Dafür gibt es viele einfach zu errichtende Lösungen für den Radverkehr und Möglichkeiten zur raschen Veränderung des öffentlichen Straßenraums. Diese reichen von temporären Maßnahmen bis hin zur dauerhaften Schnellausbaulösung. Ebenso wie aufwendige, moderne bauliche Radwege sind Schnellausbau-Radwege für die dauerhafte Nutzung über Jahre hinweg geeignet.

So sind Elemente wie geschützte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und modale Filter (bauliche Sperren für den Kfz-Verkehr) zeitnah und kostengünstig umzusetzen. Durch ihre schnelle Umsetzbarkeit sind sie auch gut geeignet, um Fördergelder mit kurzer Laufzeit (derzeit z.B. das Sonderprogramm Stadt und Land, siehe Kapitel 7.1.) für den Ausbau des kommunalen Radnetzes einzusetzen. Geschützte Radfahrstreifen besitzen beispielsweise eine hohe Flexibilität hinsichtlich der einsetzbaren Materialien und können kurzfristig nachjustiert werden und damit präziser an Anforderungen der Planung und Verkehrssicherheit sowie an die Bedürfnisse der Radfahrenden angepasst werden.



4.1 GESCHÜTZTE RADFAHRSTREIFEN

Geschützte Radfahrstreifen (engl. Protected Bike Lanes) sind ein relativ junges Entwurfs- und Gestaltungselement für Radverkehrsanlagen, das in den USA entwickelt wurde und inzwischen schon erfolgreich von vielen deutschen Kommunen adaptiert wurde. Sie stellen eine Weiterentwicklung des konventionellen Radfahrstreifens dar. Geschützte Radfahrstreifen werden direkt auf der Fahrbahn angelegt. Sie lassen sich durch Umwandlung einer Kfz-Fahrspur oder eines Parkstreifens schnell einrichten und sind durch Trennelemente (z. B. Baken, Poller, Blumenkübel) sowie durch markierte Schutzzonen von den Fahr- und Parkspuren der Autos klar getrennt. Auf diese Weise erhalten Radfahrende einen eigenen geschützten Raum, der den Komfort und das Sicherheitsempfinden deutlich verbessert. Das Fahren, Halten und Parken von Kfz auf den Radfahrstreifen wird verhindert. Zudem tragen die breiten Schutzzonen zum Kfz-Verkehr zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes bei. Vom Fußverkehr sind sie meist durch die Bordsteinkante getrennt.

Geschützte Radfahrstreifen bieten eine gute und kostengünstige Möglichkeit, um kurzfristig und nachhaltig bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen, da sie auf bereits vorhandenen Fahrspuren angelegt werden und lediglich die Installation von Trennelementen und neue Markierungen erfordern. Ihr Einsatz bietet sich vor allem entlang von Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr und hohen Geschwindigkeiten über 30 km/h an. Dies gilt insbesondere an Straßen mit viel Stress für Radfahrende, sei es durch mehrere Kfz-Fahrspur, viel Lkw- und Busverkehr und häufigen Konflikten durch Falschparken und Halten in der zweiten Reihe.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit empfiehlt es sich, geschützte Radfahrstreifen in der Regel im Einrichtungsverkehr an beiden Richtungsfahrbahnen zu planen und anzulegen.

*Geschützter Radfahrstreifen Holzmarktstraße, Berlin-Friedrichshain.
Quelle: Philipp Böhme via Qimby*



Pop-up-Bikelane in Berlin-Kreuzberg.
Quelle: Peter Broytman via Qimby

EXKURS POP-UP-BIKELANES

Eine Sonderform der geschützten Radfahrstreifen ist das neue Planungsinstrument der Pop-up-Bikelanes (temporäre Radfahrstreifen). Berlin, Hamburg, München, Darmstadt und weitere Städte haben im Jahr 2020 Kfz-Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs umgenutzt. Der vorübergehende Charakter dieser Radverkehrsinfrastruktur wird daraus deutlich, dass ähnlich wie an Baustellen gelbe Fahrbahnmarkierungen und rot-weiße Leitbaken verwendet werden. Gelbe Markierungen heben die weißen Markierungen vorübergehend auf. Diese müssen daher nicht aufwändig entfernt werden. Temporäre Radfahrstreifen werden ebenfalls nach § 45 StVO angeordnet.

Die Anlage von Pop-up-Bikelanes ist besonders gut dafür geeignet, die lange Phase von einem politischen Beschluss bis zur Umsetzung einer Radverkehrsanlage zu überbrücken. Das kann der Fall sein, weil beispielsweise auf Leitungsarbeiten gewartet werden muss, die Planungs- und Umsetzungskapazitäten den Prozess verzögern oder weil es akuten Handlungsbedarf gibt. Während der Bau von Infrastruktur meist nur wenig Spielraum für Nachjustierung lässt, bieten die Pop-up-Bikelanes mehr Flexibilität für Evaluierung und iterative Anpassung.



Fahrradstraßen können durch modale Filter, wie hier in Esslingen aufgewertet werden.
Quelle: ADFC Esslingen.

4.2 FAHRRADSTRASSEN

Fahrradstraßen besitzen eine wichtige Funktion für das Radwegenetz. Voraussetzung ist eine hohe oder zu erwartende hohe Radverkehrsdichte. Sie können als Teil von komfortablen Radverbindungen in Nebenstraßen umgesetzt werden. Sie müssen aber als spezifische Führungsform des Radverkehrs klar und eindeutig erkennbar sein und möglichst einheitlich gestaltet werden. In Fahrradstraßen sollte kein Durchgangsverkehr ermöglicht werden und der Radverkehr sollte an Kreuzungen sowie Einmündungen Vorrang erhalten. Es sollten Sicherheitstreifen zum ruhenden Verkehr markiert und die Flächen für diesen sollten bei Bedarf reduziert werden. Idealerweise sind Fahrradstraßen zudem klar und eindeutig erkennbar und möglichst einheitlich gestaltet. Um Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden, sind modale Filter oder gegenläufige Einbahnstraßen gut geeignet. Fahrradstraßen müssen lediglich angeordnet werden. Die Beschilderung kann provisorisch erfolgen, ebenso wie die Markierungen. Für den Fall einer Neugestaltung der Straße sind weitere bauliche Maßnahmen wie die Errichtung gepflasterter Mittelstreifen oder eingefärbter Asphalt sinnvoll. Solche Elemente einer Premium-Fahrradstraße erhöhen Erkennbarkeit, Qualität und Komfort. Im Sommer 2021 erscheint ein Leitfaden des Deutschen Institut für Urbanistik und der Bergischen Universität Wuppertal für die Gestaltung von Fahrradstraßen.



Vor und nach der Einrichtung der Fahrradstraße Friesenwall in Köln.
Quelle: verena fotografiert.

Der ADFC hat zu **modalen Filtern** ein Factsheet erstellt. Für mehr Informationen: www.adfc.de/artikel/modale-filter-beruhigen-quartiere-und-schaffen-platz



4.3 MODALE FILTER

Als effektives Instrument der Verkehrsberuhigung und flankierende Maßnahme für gute Fahrradstraßen haben sich modale Filter erwiesen. Sie sind immer dann sinnvoll, wenn Quartiere unter zu viel Schleichverkehr leiden und Straßen vom Durchgangs- oder Ausweichverkehr zu stark belastet werden. Dass Nebenstraßen für den Durchgangsverkehr genutzt werden, hat sich mit der zunehmenden Echtzeitnavigation massiv verstärkt. Eine Lösung für betrof-

fene Straßen können modale Filter sein, die mit einfachen Mitteln den Verkehr lenken können. Es gibt drei Formen von modalen Filtern. Es handelt sich dabei stets um punktuelle Umbauten, für welche keine Bordsteinverlegungen oder andere aufwendige Umgestaltungen notwendig sind. Modale Filter sind somit schnell umsetzbare und vor allem preiswerte Mittel der Verkehrsberuhigung.



MODALE FILTER DURCH VERKEHRSZEICHEN

Verkehrszeichen können den Verkehr auch ohne bauliche Maßnahmen filtern: Ein Zeichen, welches das Durchfahrtsverbot für bestimmte Verkehrsarten untersagt, ist zum Beispiel ein halber modaler Filter. Eine gegenläufige Einbahnstraße hat für die Straße insgesamt eine komplette Filterfunktion.



MODALE FILTER DURCH BAULICHE SPERREN

Bauliche Sperren sorgen für eine nahezu hundertprozentige Regeleinhaltung, da sie kaum missachtet werden können. Die Gestaltung der Sperren kann unterschiedlich sein: beliebt sind sogenannte Diagonalsperren, die den Verkehr an Kreuzungen in eine Richtung lenken und so den geradeaus geführten Kfz-Verkehr herausfiltern. So kann auf eine Sackgasse mit einem platzintensiven Wendekreis verzichtet werden. Sperren an Einmündungen zu großen Hauptverkehrsstraßen beispielsweise schützen das Stadtviertel oder die Nebenstraße vor unerwünschten Einfahrten. Gleichzeitig verhindern die Sperren, dass es an der Hauptverkehrsstraße zu unsicheren Abbiegesituationen kommt. Werden Sperren als modale Filter installiert, sollte der Kfz-Verkehr entweder in eine andere Richtung abfließen oder es sollte ausreichend Platz für einen Wendehammer geben.



MODALE FILTER DURCH STADTPLÄTZE

Zu Stadtplätzen umgenutzte Straßenabschnitte haben nicht nur Auswirkungen auf den Verkehr, sondern auch auf den öffentlichen Raum. So bieten beispielsweise selbst kleine Fußgängerzonen mit Freigabe für den Radverkehr Möglichkeiten der Begegnung und attraktive Aufenthaltsräume.

Besonders geeignete Straßenabschnitte für diese modalen Filter liegen vor Schulen und anderen Bildungseinrichtungen, vor kommunalen Gebäuden wie Rathäusern, vor Kultur- und Freizeiteinrichtungen aber auch an Park- und Grünanlagen und kleineren Quartiersplätzen. Solche neu entstandenen Stadtplätze lassen sich zum Beispiel durch Poller schützen, die für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge umgelegt werden können. Sind die Straßenabschnitte sehr kurz, sind solche Maßnahmen letztlich nur selten notwendig.

5 RADINFRASTRUKTUR WEITERDENKEN

5.1 BAULICH GETRENNTE RADWEGE

Die meisten Menschen bevorzugen attraktive Radwege, die vom Kfz-Verkehr getrennt sind, da sie sich dort am sichersten fühlen. Moderne bauliche Radwege sind hervorragend für Radfahrende aller Altersgruppen und Nutzertypen geeignet. Qualitativ hochwertige bauliche Radwege verfügen über einen guten Asphalt, eine ausreichende Breite und sind vom Fußverkehr getrennt geführt. Sie sollten als grundlegendes Infrastrukturelement für den Radverkehr deutlich häufiger zum Einsatz kommen, damit mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen. Sie sind damit wichtiger Bestandteil eines qualitativen und komfortablen Radnetzes auf mittel- und langfristige Sicht. Insbesondere an Straßen, die grundhaft saniert oder neu gebaut werden, sollten gute bauliche Radwege die Standardlösung für eine Infrastruktur für alle Bevölkerungsgruppen darstellen. Gute bauliche Radwege brauchen keine Benutzungspflicht. Sie werden freiwillig gerne genutzt.



*Baulich getrennte Radwege ermöglichen einen sicheren Schulweg.
Quelle: ADFC, Gerhard Westrich*



*Baulich getrennter Radweg auf der Königin-Luise-Brücke, Kopenhagen.
Quelle: Dirk Schmidt, via Qimby.*

5.2 GESCHÜTZTE KREUZUNGEN

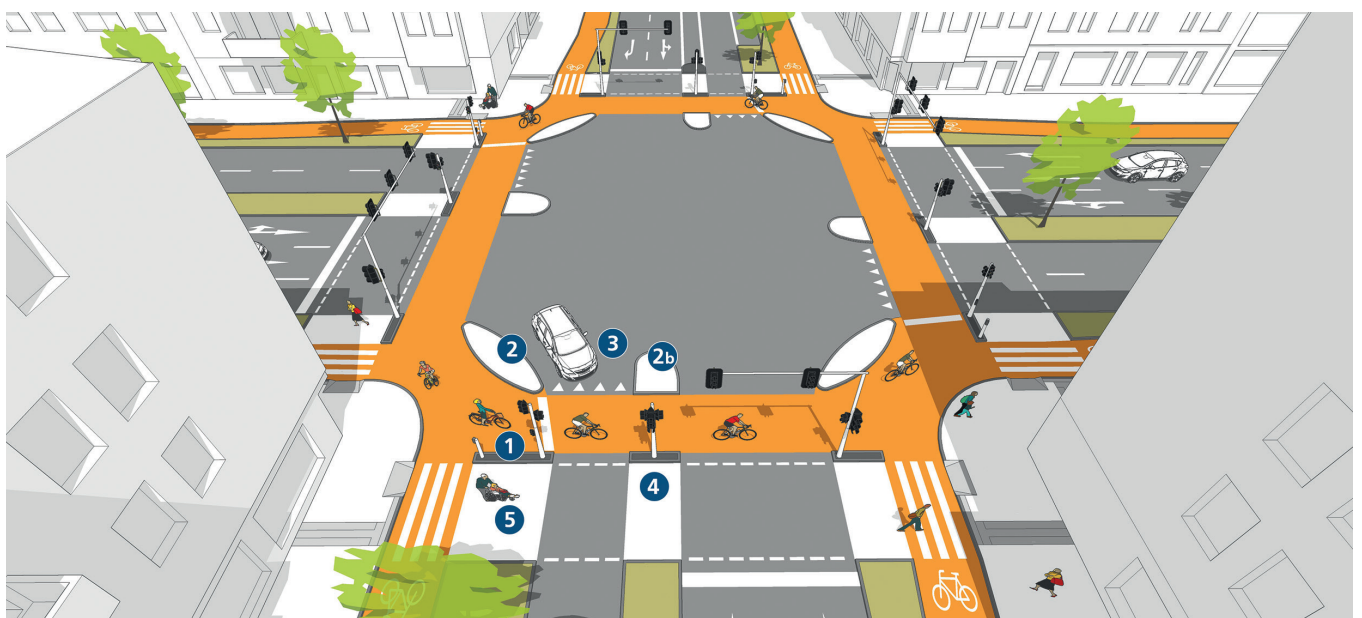
Sichere Kreuzungen weisen eine klare Erkennbarkeit und Begreifbarkeit der Verkehrsführung für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden auf. Die Verkehrssicherheit kann, je nach Örtlichkeit, beispielsweise durch getrennte Signalphasen, langsame Abbiegeschwindigkeiten und vor allem eine klare Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden oft verbessert werden. Ein neues mögliches Gestaltungselement stellen die so genannten „geschützten Kreuzungen“ dar. Hierbei handelt es sich um Radverkehrsanlagen, die sicherstellen sollen, dass Radfahrende nicht genau dort in den Mischverkehr geführt werden, wo sie den Schutz am dringendsten benötigen. Sie bieten ein hohes Maß an Komfort für Radfahrende jeden Alters und jeder Fähigkeit und verringern durch ihre räumliche Trennung die Möglichkeiten von Konflikten und Kollisionen zwischen Kfz- und Radverkehr. Gut gestaltet, verbessern geschützte Kreuzungen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Sie reduzieren die Komplexität der Kreuzungssituation und gewährleisten gute Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Autofahrenden. Dadurch machen sie die Begegnung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten vorhersehbarer. Für die Radfahrenden erleichtern sie speziell das Überqueren der Kreuzung, da der ungeschützte Bereich auf ein Minimum begrenzt wird, wodurch sich auch ihr Sicherheitsempfinden erheblich erhöht.

Die grundlegenden Gestaltungselemente von geschützten Kreuzungen sind: Vorgezogener, aufgeweiteter Aufstellbereich (1), Schutzinsel zwischen Kfz und Radfahrenden (2), in den Kreuzungsbereich verlängerte Mittelinsel auf der Fahrbahn (2b), Kfz-Wartebereich (3), Verkehrsinsel in der Fahrbahnmitte (4), Fußgängerinsel (5).

Genauso wie mit geschützten Radfahrstreifen auf der Strecke der Radverkehr sicher gemacht werden kann, helfen geschützte Kreuzungen gefährliche Knotenpunkte zu entschärfen. Dies kann auch zügig mit Schnellausbau-Infrastruktur erfolgen. Mit diesen Methoden errichtete geschützte Kreuzungen können dauerhaft über Jahre hinweg genutzt werden.



Geschützte Kreuzungen mit Schnellausbaumethode in Paris.
Quelle: Roman Ville



Geschützte Kreuzung. Quelle: ADFC

Fahrradstation am Karlsruher Hauptbahnhof.
Quelle: HMWEVW, Corinna Spitzbarth



5.3 RADSCHNELLWEGE

Radschnellwege sind eigenständige und qualitativ hochwertige Verbindungen über längere Strecken, oft in der Stadt-Land-Verbindung. Das relativ neue Infrastrukturelement kann gerade in Bereichen mit hoher Pendlermobilität ein maßgeblicher Bestandteil eines zukunftsfähigen Verkehrssystems werden. Im Unterschied zur klassischen Radverkehrsinfrastruktur werden Radschnellwege meist unabhängig vom Kfz-Verkehr geplant und umgesetzt, um den Alltagsradverkehr zu bündeln und ihn leistungsfähiger und attraktiver zu machen. Sie verfügen über eine hohe Kapazität, sind für unterschiedliche Geschwindigkeiten ausgelegt und fördern die Multimodalität, beispielsweise als Zubringer zum ÖPNV. Sie ermöglichen die Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs als echte leistungsfähige Alternative zum Pkw. Das macht sie besonders für Berufspendler*innen attraktiv, die auf Distanzen zwischen 5 und 15 Kilometern unterwegs sind. Idealerweise sind Radschnellwege mindestens 3 m (einspurig) und 4 m (zweispurig) breit, verlaufen getrennt von anderen Verkehrsmitteln, auch dem Fußverkehr, und haben möglichst wenige Kreuzungen. Diese sind dann höhengleich, komfortabel und sicher. Hinzu kommen eine hohe Qualität des Belags und geringe Steigungen.



In mehreren Teilabschnitten wird seit 2018 die Radschnellverbindung Frankfurt - Darmstadt umgesetzt.
Quelle: HMWEVW, Corinna Spitzbarth

5.4 FAHRRADPARKEN

Diebstahlsichere, barrierefreie und witterungsgeschützte Abstellanlagen sind überall dort notwendig, wo Radfahrten starten und enden – also an Wohn- und Bürogebäuden, Einkaufsstraßen, zentralen Einrichtungen wie Universitäten oder Schulen und natürlich an Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen. Sie bieten eine wichtige Verknüpfung mit dem ÖPNV und sind damit ein Baustein von intermodalen Verkehrskonzepten. Die Bedeutung guter Abstellanlagen steigt mit der Anzahl der Fahrräder allgemein und der zunehmenden Zahl hochwertiger Elektrofahrräder. Stellplatzkonzepte sollten Anzahl, Lage und Qualität der Anlagen beinhalten.

Ob an der Bushaltestelle im ländlichen Raum oder am Fahrbahnrand in der Innenstadt, Fahrradbügel sind eine einfache und sichere Variante, Abstellmöglichkeiten vor Ort zu schaffen. Fahrradparkhäuser, wie die sogenannten Radstationen an Bahnhöfen bieten neben der sicheren Abstellanlage auch Serviceangebote rund um das Thema Fahrradmobilität, wie Ausleihe, Reparatur oder der Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen.



Fahrradbügel am Fahrbahnrand werden in Berlin-Neukölln eingesetzt, um Sichtbeziehungen zu verbessern und Verkehrsflächen neu zu verteilen.
Quelle: ADFC



Breite, komfortable Radwege laden Familien ein, ihren Alltag mit dem (Lasten-) Rad zu bewältigen. Quelle: ADFC/Gerhard Westrich

5.5 ANFORDERUNGEN DURCH LASTENRÄDER + E-SCOOTER

In den vergangenen Jahren konnte ein stetiger Anstieg an verkauften Lastenrädern festgestellt werden. Repräsentative Umfragen wie der „Fahrradmonitor“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bescheinigen den Lastenrädern große Potenziale, da sich mittlerweile viele Menschen die Anschaffung eines Lastenrads vorstellen können. Ebenso nutzen die seit 2019 zugelassenen Elektrokleinstfahrzeuge die Radinfrastruktur. Auch Lastenräder und die so genannten E-Scooter sind daher bei Planung und Bau von Radinfrastruktur in den Blick zu nehmen.

Breite und mit qualitativ hochwertigem Belag ausgestattete Radwege können auch von Lastenrädern und E-Scootern gut genutzt werden. Die StVO unterscheidet grundsätzlich nicht zwischen normalen Fahrrädern und Lastenrädern. Lastenräder dürfen in der Regel Radwege benutzen. Auf benutzungspflichtigen Radwegen gilt zumindest eine Ausnahme für mehrspurige Lastenräder und in der Praxis weichen Lastenrad-Fahrende häufig aufgrund zu schmaler Radwege oder Hindernissen wie Umlaufsperrern auf die Straße aus.

Neben der Ausgestaltung der Radwege stellt zudem die Verfügbarkeit von Abstellflächen für Lastenräder und

Elektrokleinstfahrzeuge die Kommunen vor neue Herausforderungen. In einigen Städten werden Kfz-Stellflächen hierfür gezielt umgenutzt. Im Zuge der StVO-Novelle vom April 2020 wurde das Sinnbild „Lastenrad“ eingeführt, um gesonderte Abstellflächen zu kennzeichnen. Verkehrspolitisch stellen Lastenfahrräder eine klimaschonende und platzsparende Alternative im Bereich der City-Logistik dar – gerade in Zeiten des stetig zunehmenden Versandhandels.



Mit Lastenrädern lassen sich auch größere Einkäufe komfortabel erledigen. Quelle: ADFC Bremen/Burkhard Cordes

5.6 WEGWEISUNG

Die allgemeine Wegweisung im Straßenverkehr ist für den Autoverkehr konzipiert und damit als Ausschilderung für den Rad- und Fußverkehr nicht geeignet. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat daher in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) die Grundlagen für eine Radverkehrswegweisung dargestellt und in einem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ vertieft. Im Sinne einer einfachen Orientierung und einheitlichen Wegweisung ist wünschenswert, dass kommunale Fahrradwegweisungen die Empfehlungen aufnehmen.



Wegweisung im Fränkischen Seenland. Quelle: Dirk Schmidt via Qimby

5.7 WARTUNG + INSTANDHALTUNG

Für eine gute Radinfrastruktur ist wie bei jeder Verkehrsinfrastruktur eine regelmäßige Wartung und Instandhaltung unabdingbar. Hierzu gehört auch ein frühzeitiger und regelmäßiger Winterdienst. Insbesondere bei Schutz- und Fahrradstreifen auf der Fahrbahn ist darauf zu achten, dass diese nicht als Schneeablageflächen bei der Fahrbahnräumung genutzt werden. Erhebungen an Dauerzählstellen belegen letztlich, dass gute Radinfrastruktur auch im Winter nachgefragt ist.



Breite und geräumte Radwege laden in Groningen Menschen zum Fahrradfahren ein - auch im Winter. Quelle: ADFC/Veenstra

5.8 LEIHSYSTEME, MOBILITÄTSSTATIONEN + SERVICE

REGIONALE FAHRRADVERLEIHSYSTEME

Fahrradverleihsysteme im öffentlichen Raum sind mittlerweile bundesweit etabliert und insbesondere in den Großstädten im Straßenbild sehr präsent. Bei stationsgebundenen Systemen werden die Fahrräder (oder Elektrofahräder) an ortsfesten Selbstbedienungsterminals zur Verfügung gestellt und zurückgegeben. Stationslose Systeme ermöglichen das Abstellen an beliebigen Orten innerhalb eines definierten Nutzungsgebietes. Verbreitet sind mittlerweile auch Modelle, die beide Varianten verbinden. Die Systeme sind einfach per App buchbar, flexibel und meist kostengünstig. Das so genannte Bikesharing ist zu einem wichtigen Bestandteil kommunaler Mobilitätskonzepte und der Förderung des Radverkehrs in Stadt und Land geworden. Oft sollen damit sowohl der Alltagsverkehr als auch eine touristische Nutzung ermöglicht werden.

Als regionale Systeme stehen die Leihräder vermehrt auch jenseits der Metropolen zur Verfügung. Somit werden Wege innerhalb und zwischen einzelnen Städten und Gemeinden und als Zubringer zum ÖPNV in der Fläche ermöglicht. Neben klassischen Fahrrädern werden in vielen Städten und Regionen auch E-Bikes und Lastenräder in die Leihflotten integriert.

Da sich private Anbieter mit ihren meist stationslosen Angeboten vorwiegend auf die Stadtzentren konzentrieren, sind es die Kommunen bzw. die Regional- bzw. Verkehrsverbünde, die Bikesharing in die Fläche tragen. Durch gezielte Ausschreibungen und Kofinanzierung ist garantiert, dass Bedienegebiete nicht ausschließlich gewinnorientiert festgelegt werden. Ein regionales System bündelt nicht nur die Vorteile einer gemeinsamen Ausschreibung. Gerade die Möglichkeit, Räder in einem Ort auszuleihen und in einem anderen Ort zurückzugeben und das gleiche System am Start- sowie Endpunkt einer ÖPNV-Strecke zu nutzen, bietet Vorteile. Erst der Ansatz über einen regionalen Verbund hat es vielen kleineren Kommunen ermöglicht, Verleihstationen aufzubauen und damit das Mobilitätsangebot vor Ort zu verbessern.



Fahrradverleihstation in München. Quelle: Philipp Böhme via Qimby



Station der „SprottenFlotte“ am Rathaus Altenholz – das regionale Bikesharing-System der KielRegion wird seit 2019 betrieben. Quelle: KielRegion GmbH



Hinweise für die Kommunen zum Umgang mit privaten Leihanbietern geben die Publikationen „Bikesharing im Wandel“ (2018) sowie „E-Tretroller im Stadtverkehr“ (2019). Quelle: Agora Verkehrswende



Mobilitätsstation in Offenburg. Quelle: Philipp Böhme via QIMBY

MOBILITÄTSSTATIONEN

Für immer mehr Kommunen sind Mobilitätsstationen ein fester Baustein zur Erreichung der Verkehrswende. Die Stationen verbinden unterschiedliche Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote und erleichtern insbesondere den Umstieg vom eigenen Pkw auf ÖPNV, Radverkehr, Carsharing und Co. Durch die Anbindung an ein Verleihsystem können die Stärken des Radverkehrs auf der ersten und letzten Meile auch ohne eigenes Fahrrad flexibel genutzt werden. Mobilitätsstationen können durch weitere Dienstleistungsangebote wie beispielsweise Paketstationen zudem aufgewertet werden. Für den Radverkehr bieten sie insbesondere sichere Abstellanlagen, die beispielsweise um E-Bike-Ladestationen oder einen Reparaturservice ergänzt werden können.

FAHRRAD-SERVICE-STATIONEN

Fahrrad-Servicestationen werden an gut zugänglichen Standorten aufgestellt, um Radfahrenden die Möglichkeit zu geben, kleine Reparaturen an ihrem Fahrrad zu erledigen. Sie verfügen meist über eine Aufhängung in ergonomisch geeigneter Höhe, an Stahlseilen befestigte Reparatur-Werkzeuge und eine Luftpumpe. Ein QR-Code auf dem Gehäuse führt zu Tipps und Informationen zur

schnellen Instandsetzung der Fahrräder. Neben touristischen Routen bieten sich die Einrichtungen an Mobilitätsstationen, vor Rathäusern, Hochschulen oder am Arbeitsplatz an. Wichtig sind neben der Standortwahl, die regelmäßige Wartung und die Sichtbarkeit des Angebots bspw. durch Integration in Radroutenplaner.



Rad-Service-Station entlang der Radschnellverbindung Frankfurt - Darmstadt. Quelle: HMWEVW, Corinna Spitzbarth

6 KNOW-HOW + PLANUNG

6.1 REGELN + RATGEBER FÜR DEN BAU

Bei der Anlage von Radverkehrsanlagen sind grundsätzlich die allgemeinen Regelwerke wie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), die StVO und die VwV-StVO zu beachten. Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen bilden im Speziellen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV. Dieses technische Regelwerk gibt Hinweise auf den Instrumentenbaukasten, der innerhalb des Rechtsrahmens möglich ist. Die ERA befinden sich aktuell in Überarbeitung. Viele der in der Fassung von 2010 empfohlenen Mindestmaße für Radinfrastruktur werden voraussichtlich vergrößert. Daher ist es wichtig, bei neuen Projekten schon jetzt mit größeren Maßen zu planen. Einige Bundesländer haben zudem Leitfäden und Design Guides für eine einladende Radverkehrsinfrastruktur veröffentlicht. Diese stellen Ziele wie Komfort, Zugänglichkeit und Sicherheit in den Vordergrund und wurden häufig gemeinsam mit den Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen entwickelt.



Quelle: Kara - Adobe Stock



Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessen



Radschnellverbindungen in NRW



Regelpläne für temporäre Radverkehrsanlagen, Berlin



So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr, ADFC



Kommunalradkongress 2018 in Göttingen. Quelle: DStGB

6.2 WISSENSPOOLS + FORTBILDUNGEN

Verantwortliche aus Kommunalverwaltung und Kommunalpolitik können sich Fachwissen anhand zahlreicher Publikationen, Webseiten, Veranstaltungen und Fortbildungsangebote aneignen. Insbesondere gute Praxisbeispiele und der Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen regen an, auch in der eigenen Kommune neue Maßnahmen anzustoßen und Kooperationspartner für die Förderung des Radverkehrs zu finden.

Im Laufe des Jahres 2021 wird beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die neue „Straßenverkehrsakademie“ angesiedelt. Diese führt die Fahrradakademie, bislang angesiedelt beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), fort und erweitert das Themenspektrum um Aspekte des Fußverkehrs. Es ist zu erwarten, dass auch die neue Akademie ein deutlich ausgeweitetes Fortbildungsangebot für Kommunen bietet. Neben klassischen Formaten wie ein- und mehrtägigen Seminare in ganz Deutschland, Workshops, Exkursionen sowie Auslandsexkursionen für Führungskräfte werden seit 2020 verstärkt E-Learning-

Formate angeboten. Zudem unterstützt die jährliche vom Difu durchgeführte Fahrradkommunalkonferenz die Zusammenarbeit der Kommunen. Im Rhythmus von zwei Jahren findet der Nationale Radkongress des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur statt. Der DStGB veranstaltet alle zwei Jahre den Kommunalradkongress an wechselnden Orten im Bundesgebiet.

Fahrradportal und Fahrradakademie
<https://nationaler-radverkehrsplan.de>



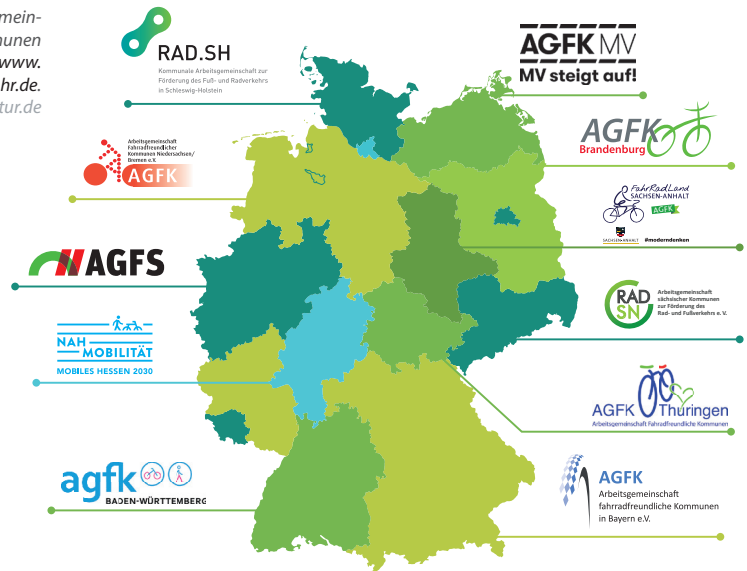
Nationaler Radverkehrskongress
www.nationaler-radverkehrskongress.de





Die Kontaktdaten der Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen in Deutschland sind verfügbar unter www.wir-machen-radverkehr.de.
Quelle: AGFS NRW / p3-agentur.de

Quelle: BMVI



6.3 ANSPRECHPARTNER*INNEN + NETZWERKE

Ein Großteil der deutschen Großstädte aber auch viele kleinere Städte und Gemeinden verfügen über Radverkehrsbeauftragte. Sie bündeln die Belange des Radverkehrs innerhalb der Verwaltungen und übernehmen somit neben Planungsaufgaben insbesondere eine Koordinationsfunktion. Wichtiger als der Begriff ist, dass die Funktion innerhalb der Verwaltung abgebildet wird und der Radverkehr somit verwaltungsintern, aber auch nach außen Stimme, Gewicht und funktionale Anbindung bekommt. Dies kann bei größeren Kommunen durch eigene Verwaltungseinheiten, in kleineren Kommunen aber auch durch Stabsstellen bei den Bürgermeister*innen oder durch interkommunale Kooperation erfolgen.

Auf Landesebene vernetzen insbesondere die Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen oder Städte (AGFK oder AGFS) die Akteure vor Ort. Mittlerweile gibt es diese bedeutende Austausch- und Vernetzungsplattform kommunaler Praktiker*innen in fast jedem Bundesland. Zudem unterstützen Landesverkehrsministerien oder daran angeschlossene Mobilitätsagenturen wie das „Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW“ und das „Fachzentrum für nachhaltige urbane Mobilität“ in Hessen Kommunen bei der Fördermittelakquise oder geben mit Handlungsleitfäden und Musterlösungen Hilfestellungen bei der Radverkehrsplanung.

Der Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) ist die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs. Im NRVP enthalten sind Leitbilder, Themenschwerpunkte und konkrete Ziele, um den Radverkehr in Deutschland weiterzuentwickeln. Für den Austausch zu Mobilitätsthemen zwischen Bund, Ländern und Kommunen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) ins Leben gerufen. Im Rahmen von Fachse-

minaren und einer Online-Plattform findet dort auch ein Austausch zu Themen im Bereich Radverkehr statt.

Wichtige Mittler sind auch die kommunalen Spitzenverbände auf Bundes- und Landesebene, die über neue Programme von Bund und Ländern frühzeitig informieren und Belange der Mitgliedschaft an die Regierungen und Ministerien herantragen. Der ADFC unterstützt die Kommunen mit Veranstaltungen, Leitfäden und vor allem mit Expertise aus dem Blickwinkel der Radfahrenden durch seine Ortsgruppen bei der Umsetzung von Verkehrskonzepten.

Bundesamt für Güterverkehr – Themenseite Radverkehr:
www.bag.bund.de



Übersicht der Arbeitsgemeinschaften Fahrradfreundlicher Kommunen:
<https://www.wir-machen-radverkehr.de>



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – Themenseite Radverkehr:
www.bmvi.de



Deutscher Städte- und Gemeindebund
www.dstgb.de

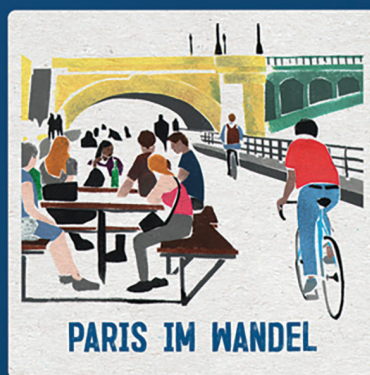
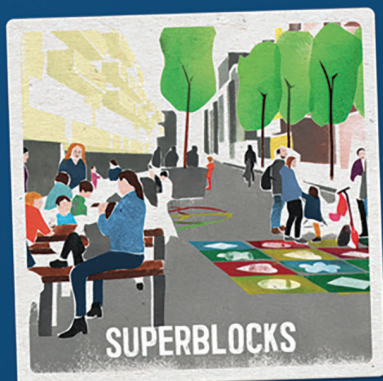


Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
www.adfc.de



Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)
www.nakomo.de





Im Projekt InnoRAD "Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen" hat der ADFC sechs international erfolgreiche Beispiele für gelungene Radverkehrslösungen untersucht, zusammengefasst und für den deutschen Kontext nutzbar gemacht. In sechs Factsheets werden Infrastrukturlösungen vorgestellt, ihre StVO-Zulässigkeit geprüft und Erfolgsfaktoren identifiziert. Alle Factsheets lassen sich unter adfc.de/innorad herunterladen. Quelle: ADFC

6.4 BEST PRACTICE INTERNATIONAL – LERNEN AUS DEM AUSLAND

Deutschland kann von den vielfältigen Erfahrungen lernen, die Städte und Gemeinden in der ganzen Welt derzeit in der Erprobung innovativer Infrastrukturlösungen machen. Für qualitativ hochwertige Infrastruktur und einen sehr hohen Radverkehrsanteil können beispielsweise die Niederlande Vorbild sein. Für den Ausbau von komfortabler Infrastruktur und die deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils in kurzer Zeit lohnt sich ein Blick nach Sevilla, in US-amerikanische Städte oder in noch junge Fahrradstädte wie Paris und Barcelona. Der Vorteil des Lernens am Beispiel der Praxis ist, dass unintendierte Effekte und Fehler nicht nochmal gemacht werden müssen. Die jahrzehntelange Erprobung bestimmter Maßnahmen in niederländischen Fahrradstädten und -gemeinden haben ihre Infrastruktur zu einer validen Grundlage des Wissenstransfers gemacht. Doch auch Kommunen, die sich erst

vor Kurzem aktiv der Radverkehrsförderung verschrieben haben, können Vorbild sein. Insbesondere dann, wenn sie in überschaubarer Zeit sehr viele Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert haben.

Um sich über bestehende Radverkehrslösungen zu informieren, gibt es verschiedene Möglichkeiten. Im Rahmen von Exkursionen kann der Austausch zwischen Verwaltung und Politik mit Kommunen mit ähnlicher Struktur und hohem Radverkehrsanteil inspirieren. Zudem gibt es für den internationalen Wissenstransfer zahlreiche Materialien, Best-Practice-Sammlungen und Vorträge. Die Niederlande haben zu diesem Zweck die Dutch Cycling Embassy ins Leben gerufen.

MÖCHTEN SIE MEHR RAUM FÜR RADFAHRENDE IN IHRER STADT?



Es ist nicht nötig, das Rad neu zu erfinden

Die **Dutch Cycling Embassy** ist ein öffentlich-privates Netzwerk für nachhaltige, Fahrrad-inklusive Mobilität. Wir repräsentieren das Beste, was niederländische Radverkehrsplanung zu bieten hat: Wissen, Erfahrung und Experten von mehr als 75 Unternehmen, Stiftungen, Forschungsinstituten und Verwaltungen auf nationaler und kommunaler Ebene. Wir wollen unsere Erfahrungen in allen Aspekten des Radfahrens teilen, damit mehr Länder, Städte und Gemeinden weltweit die Vorteile des Radfahrens erleben können.



Erleben Sie die niederländische Fahrradkultur



Erfahren Sie mehr über effektive Richtlinien und kommunale Radverkehrsstrategien



Handeln Sie vor Ort mithilfe etablierter und lokal angepasster Lösungen



Lernen Sie bestmögliche Lösungen für fahrradfreundliche Kommunen kennen



Ausgewählte Partner aus unserem öffentlich-privaten Netzwerk



Mobilitätsintegriert denken: niederländisch inspirierte und auf Deutschland spezialisierte Radverkehrskonzepte und -Strategien? APPM GmbH, vor Ort für Sie da: www.appmgmbh.de/radverkehr. radverkehr@appmgmbh.de



Falco produziert seit über 65 Jahren Fahrradparksysteme, Überdachungen & Stadtmobiliar am eigenen Produktionsstandort in Vriezenveen (NL). Besuchen Sie www.falcogmbh.de und fragen Sie Ihr Projekt an!



Cycledata stellt Ihnen mit Signum qualitativ hochwertige Ist-Daten zum lokalen Radverkehr zur Verfügung. Wir tun dies mit einer Genauigkeit von mehr als 95%, auch zu Stoßzeiten und ohne Anwendung von Algorithmen. www.cycledata.nl/de/



Folkersma Routing en Sign entwickelt, realisiert und verwaltet touristische Netze unter anderem für Kommunen. Mit innovativen Lösungen arbeiten wir mit unseren Kunden an Streckennetzen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien. www.folkersma.nl



AEM Institute unterstützt Sie in der Umsetzung von gerechter und umweltfreundlicher Mobilität. Wir beraten im Mobilitätsmanagement, in der Radverkehrsförderung und in der gendersensiblen Verkehrsplanung. www.aem-institute.de



Die niederländische Loendersloot Groep hat europaweite Planungserfahrung und nimmt mit Fachkenntnis in den Bereichen Verkehr und Mobilität gerne Ihre Herausforderung an. www.loenderslootgroep.nl/de/

Möchten Sie mehr wissen? Kontaktieren Sie uns:

info@dutchcycling.nl

dutchcycling.nl/de



@Cycling_Embassy



@dutchcyclingembassy



Dutch Cycling Embassy



@Cycling_Embassy



DUTCH CYCLING EMBASSY

7 FINANZIERUNG + FÖRDERPROGRAMME

Die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur erfolgt in Deutschland gemeinsam durch Bund, Länder und Kommunen. Der Bund schafft hierfür die grundlegenden Rahmenbedingungen, ist verantwortlich für den Bau und Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen sowie die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr. Die Länder bauen und unterhalten im Auftrag des Bundes Radwege an Bundesstraßen. Bei landeseigenen Straßen obliegt ihnen zudem auch die Finanzierung selbst. Besonders wichtig ist die finanzielle Unterstützung der Kommunen durch Bund und Länder, um eine gute und attraktive Radverkehrsinfrastruktur umzusetzen.

Die Finanzierung der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur gehört zu den freiwilligen Aufgaben der Kommunen. Entsprechend der finanziellen Ressourcen steht dies somit häufig im Zielkonflikt mit anderen kommunalen Aufgaben und Maßnahmen, gerade bei angespannter Haushaltslage. Durch die mittlerweile zahlreichen Bundes- und Landesprogramme im Radverkehr lässt sich die Finanzierung vieler Maßnahmen in den Städten und Gemeinden jedoch häufig auf einen Eigenanteil und die Verwaltungskosten reduzieren. Auch die Verwaltungskosten können in bestimmten Fällen, beispielsweise im neuen Sonderprogramm „Stadt und Land“, minimiert werden, indem die Planungsleistungen an externe Planungsbüros vergeben werden. Eine Herausforderung bleibt jedoch in jedem Fall die administrative Abwicklung der Förderprojekte. Wie der folgende Abschnitt zeigt, gibt es mittlerweile vielfältige Fördermöglichkeiten im Bereich des Radverkehrs.

7.1 SONDERPROGRAMM „STADT UND LAND“

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im Zuge des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt und mit den Ländern abgestimmt. Bis zu 660 Mio. Euro stehen bis zum Jahr 2023 bereit, um lückenlose Radwegenetze in Deutschland, auch zwischen einzelnen Städten und Gemeinden zu entwickeln.

Gefördert werden insbesondere:

- der Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst nach Verkehrsarten getrennter und sicherer Radverkehrsnetze,
- eigenständige Radwege,-
- Fahrradstraßen,
- Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung),
- moderne Abstellanlagen und Fahrradparkhäusern,
- Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen),
- die Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger und
- Lastenradverkehr.

Damit die Mittel schnell und unbürokratisch fließen können, wurde mit den Ländern vereinbart, dass das Bundesamt für Güterverkehr als Projektträger des Bundesministerium innerhalb von einem Monat eventuelle Einwände gegen die von den Ländern eingereichten Projekte erheben kann. Tut es das nicht, gelten die Anträge als genehmigt. Der Regelfördersatz beträgt bis zu 75 Prozent, bei finanzschwachen Gemeinden und strukturschwachen Regionen bis zu 90 Prozent. Befristet bis zum 31. Dezember 2021 erhöht sich der Regelfördersatz auf 80 Prozent vor dem Hintergrund konjunktureller Entwicklungen. Die Länder achten auf eine angemessene Verteilung der Mittel zwischen urbanen und ländlichen Regionen mit dem Ziel der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Das Bundesamt für Güterverkehr ist als Projektträger zentraler Ansprechpartner für alle Fragen des Programms. In den zuständigen Landesministerien oder Regierungspräsidien gibt es ebenfalls Ansprechpersonen und Hilfestellung.

Webseite des Projektträgers

www.bag.bund.de

Hotline: (0221) 5776-5499

E-Mail: SP-Stadt-Land@bag.bund.de



Radtourismus hat in Deutschland in den letzten Jahren einen regelrechten Boom erlebt.
Quelle: ADFC, Gloger

7.2 WEITERE FÖRDER-PROGRAMME DES BUNDES

INVESTIVE MODELLVORHABEN

Über die Förderrichtlinie des BMVI für innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland werden im Zeitraum von 2020 bis 2026 für investive Modellprojekte insgesamt 171,8 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Ziel der Förderung ist es, modellhafte Beiträge zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr zu leisten, z. B. durch richtungsweisende infrastrukturelle Bauwerke wie Fahrradbrücken, Unterführungen, vollautomatische Fahrradparkhäuser oder fahrradgerechte Kreuzungslösungen großer Knotenpunkte.

Webseite des Projektträgers

www.bag.bund.de

Hotline: 0221/5776-5099

E-Mail: modellvorhaben-rad@bag.bund.de



RADNETZ DEUTSCHLAND

Künftig besteht auch die Möglichkeit, Zuschüsse in Höhe von insgesamt bis zu 46 Mio. Euro bis zum Jahr 2023 für den Ausbau und die Erweiterungen des „Radnetzes Deutschland“ zu beantragen. Ziel ist es dabei, Deutschland zum Fahrradland für Alltag, Freizeit und Tourismus weiter zu entwickeln.

Die Förderung steht auf drei Säulen:

- Infrastruktur (für die Deutschland-Routen, den „Radweg Deutsche Einheit“ und den „Iron Curtain Trail“),
- Digitalisierung (Radroutenplaner),
- Vermarktung.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Maßnahmen bei Anträgen, die bis zum 31.12.2021 eingehen, grundsätzlich mit bis zu 80 Prozent, in strukturschwachen Regionen bis zu 90 Prozent und in finanzschwachen Kommunen bis zu 100 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben. Bei Anträgen die ab dem 01.01.2022 eingehen, beträgt die Förderquote grundsätzlich bis zu 75 Prozent und in strukturschwachen Regionen und finanzschwachen Kommunen bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Webseite des Projektträgers

www.bag.bund.de

Hotline: 0221 5776-5599

E-Mail: Radnetz-Deutschland@bag.bund.de





Übersicht der Radverkehrsförderung beim Bundesamt für Güterverkehr.
Quelle: BAG

RADSCHNELLWEGE

Zur Unterstützung der Länder und Kommunen bei Planung und Bau von Radschnellwegen stellt der Bund seit 2017 pro Jahr Finanzhilfen in Höhe von 25 Mio. Euro bereit, die auch überjährig zur Verfügung stehen. Im Zuge des beschlossenen Klimapaketes wurde die Förderung für die Jahre 2021 bis 2023 auf jährlich rund 50 Mio. Euro verdoppelt. Die Mittel können in einem formlosen Förderantragsverfahren bei der jeweils zuständigen Landesverwaltung beantragt werden. Der Bund beteiligt sich mit einem Fördersatz bis zu 75 Prozent, in begründeten Einzelfällen bis zu 90 Prozent, der förderfähigen Kosten. Die Förderkriterien der Bundesförderung sind der **Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege** zu entnehmen. Für die Aufstellung der einzureichenden Potenzial- und Nutzen-Kosten-Analyse liegen ein **Leitfaden** und ein Berechnungstool vor.

NATIONALE KLIMASCHUTZINITIATIVE: KOMMUNALRICHTLINIE

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit fördert der Bund investive Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr und zur Förderung nachhaltiger Mobilität in den Quartieren. Hauptziel dieses Förderprogramms und Fördervoraussetzung ist die Minderung und Vermeidung klimaschädlicher CO₂-Emissionen.

Zum 01.08.2020 wurden die NKI-Förderquoten im Rahmen des Konjunktur- und Zukunftspaketes zur Abmilderung der Auswirkungen der Corona-Pandemie erhöht und für finanzschwache Kommunen auf bis zu 100 Prozent angehoben. Dies gilt zunächst bis Ende 2021.

NKI-Mittel werden für folgende Radverkehrsmaßnahmen gewährt:

- Errichtung neuer Radwege: Fahrradwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege
- Ergänzung vorhandener Radwegenetze (Lückenschluss): Radfahrstreifen Schutzstreifen, Fahrradstraßen, baulich angelegte Radwege
- Umgestaltung bestehender Radverkehrswege für ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen sowie Umgestaltung von Knotenpunkten (z. B. durch Signalisierung) zur Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses des Radverkehrs
- Einrichtung von Wegweisungssystemen
- Errichtung und Einrichtung von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradparkhäuser sowie Abstellplätzen in Kfz-Parkbauten mit mindestens 70 Fahrradstellplätzen
- Errichtung von frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen oder an Verknüpfung

fungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr

- Fahrradabstellanlagen als Teil verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen
- Technische Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs: Hocheffiziente Beleuchtung für bestehende oder geförderte Radwege, technische Maßnahmen zur Einführung von „grünen Wellen“ für den Rad- und Fußverkehr an Ampeln

Antragsberechtigt sind Kommunen sowie Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen mit kommunaler Beteiligung (mind. 25%) und öffentliche, gemeinnützige Einrichtungen.

Webseite des Projektträgers Jülich

www.ptj.de/klimaschutzinitiative-kommunen

Telefon: 030 - 201 99-5 77

E-Mail: ptj-ksi@fz-juelich.de

NATIONALE KLIMASCHUTZINITIATIVE: KLIMASCHUTZ DURCH RADVERKEHR

Im Rahmen des Förderaufrufes „Klimaschutz durch Radverkehr“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit können bis 2023 modellhafte, investive Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation in konkret definierten Gebieten wie beispielsweise Wohnquartieren, Dorf- oder Stadtteilzentren gefördert werden.

Webseite des Projektträgers Jülich

www.klimaschutz.de/radverkehr

Telefon: 030 20199-3422

E-Mail: ptj-ksi@fz-juelich.de

Beratung bietet auch das Service- und Kompetenzzentrum Kommunaler Klimaschutz (SK:KK):

www.klimaschutz.de/beratung/skkl

BIKE+RIDE-OFFENSIVE

Mit der Bike+Ride-Offensive, einer Initiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und der Deutschen Bahn (DB), werden 100.000 neue kommunale Fahrradstellplätze in Deutschland gefördert. Ziel ist es, den Umstieg vom Auto auf Bike+Ride zu fördern, die Kommunen und Bahnhöfe für Fahrradfah-

rende attraktiver zu gestalten und für ein ausreichendes und geordnetes Fahrradpark-Angebot an den Bahnhöfen zu sorgen. Dazu werden die Kommunen von der Flächensuche bis zur Installation der Abstellanlagen umfassend von der DB unterstützt. Die Kommunen werden vom Bike+Ride-Team der DB telefonisch und vor Ort beraten. Dieses Team organisiert die Flächensuche und -prüfung am jeweiligen Bahnhof und ist auch der zentrale Ansprechpartner bei Abstimmungen mit anderen DB-Einheiten. Das Programm ist sowohl auf kommunale als auch auf DB-Flächen ausgelegt. Eigene verfügbare Flächen stellt die DB im Rahmen des Programms mietfrei per Gestattungsvertrag zur Verfügung. Auf Wunsch können Kommunen außerdem für die Beschaffung der Abstellanlagen Rahmenverträge nutzen, welche die DB EU-weit im offenen Verfahren ausgeschrieben hat. Somit können Kommunen auf einfache und schnelle Weise zu attraktiven Konditionen Reihenbügel-, Doppelstock- und Sammelschließanlagen beziehen. Die Anlagen sind ADFC-zertifiziert.

Für das Programm, welches noch bis Ende 2022 läuft, sind außerdem Fördermittel über die Kommunalrichtlinie des BMU verfügbar. Für Anträge, die noch im Jahr 2021 gestellt werden, gilt dank ergänzender Mittel des Konjunkturprogramms ein Fördersatz von in der Regel 70 Prozent (abweichende Fördersätze sind möglich, insbesondere für finanzschwache Kommunen).



Umgesetztes Projekt der Bike+Ride-Offensive in Freising.
Quelle: DB Station&Service, Stephany Schröder

Webseite der Bike+Ride-Offensive

www1.deutschebahn.com/bikeandride

E-Mail: bikeandride@deutschebahn.com



Im Fokus des vom Bundesumweltministerium geförderten Projektes „KoMoDo“ steht die nachhaltige Auslieferung von Paketen. Die fünf größten Paketdienstleister betreiben hierzu ein gemeinsames Mikrodepot und setzen Cargobikes für die letzte Meile ein. Quelle: LNC GmbH – KoMoDo

STÄDTISCHE LOGISTIK / RADLOGISTIK

Mit der Förderrichtlinie Städtische Logistik fördert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Erstellung städtischer Logistikkonzepte und Machbarkeitsstudien sowie die Umsetzung konkreter Einzelvorhaben im Bereich der städtischen Logistik wie beispielsweise Mikro-Depots, aus denen Waren auf der „letzten Meile“ mit Lastenrädern zum Zustellort transportiert werden.

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative fördert auch das BMU den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft und in Kommunen

Webseite des Projektträgers - Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)

www.bav.bund.de

Telefon: 04941 602-776

E-Mail: staetdische-logistik@bav.bund.de



Webseite des Projektträgers – Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (Bafa)

www.bafa.de

Telefon: 06196 908-1016



FÖRDERUNG FÜR LASTENRÄDER

Die Anschaffung von Lastenrädern wird durch unterschiedliche Kaufprämien durch den Bund sowie einige Länder und Kommunen gefördert. Das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle fördert die Anschaffung von Schwerlastenfahrrädern und -anhängern mit elektrischer Antriebsunterstützung. Programme der Länder und einiger Kommunen sind teilweise noch umfassender und übersteigen die Fördersummen des Bundes. Somit setzen bereits heute vor allem Städte auf Lastenräder als Teil des künftigen Mobilitätsmix und unterstützen die Anschaffung im privaten wie gewerblichen Bereich.

Eine umfassende Übersicht zu den Lastenrad-Kaufprämien von Bund, Ländern und Kommunen bietet die Webseite www.cargobikekaufpraemien.jetzt



Dreirädrige Lastenräder bieten viel Stauraum. Quelle: DLR



Stark fürs Rad.

Treiben Sie die Verkehrswende in Ihrer Kommune voran: mit der Bike+Ride-Offensive der Deutschen Bahn.

Gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium haben wir es uns zum Ziel gemacht, das Pendeln mit Rad und Bahn attraktiver zu gestalten. Dafür unterstützen wir Sie jetzt beim Ausbau von Fahrradabstellplätzen am Bahnhof mit:

- Förderungsmöglichkeit des Bundesumweltministeriums über die Kommunalrichtlinie
- Mietfreier Nutzung verfügbarer DB-Flächen
- Beschaffung der Anlagen (Reihenbügel-, Doppelstock- und Sammelschließanlagen) über Rahmenverträge
- Beratung durch unser Bike+Ride-Team telefonisch und direkt vor Ort

Werden Sie jetzt aktiv und profitieren Sie noch bis Jahresende von den zusätzlichen Fördermitteln des Konjunkturprogramms.

Alle Informationen finden Sie unter www.deutschebahn.com/bikeandride



Quelle: AdobeStock - Michele Ursi

7.3 FÖRDERÜBERSICHTEN + PROGRAMME DER LÄNDER

Ob Radwegebau, Fahrradabstellanlagen oder Kommunikationsmaßnahmen, auch viele Länder unterstützen die Kommunen umfassend mit weiteren Förderprogrammen. Informationen dazu finden sich auf den Webseiten der Verkehrs- und Umweltministerien der Länder. Auch im Rahmen der Städtebauförderung von Bund und Ländern sind bestimmte Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur förderfähig. Informationen hierzu finden sich in den entsprechenden Städtebauförderungsrichtlinien der Länder.



Ein umfangreiches Informationsangebot bietet die „Förderfibel“ des Fahrradportals unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel>

8 PARTIZIPATION + KOMMUNIKATION

8.1 DIE AKZEPTANZ VON BÜRGER*INNEN GEWINNEN

Die Schaffung einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur schafft mehr Lebensqualität, eine sichere und bessere Mobilität für alle und trägt zur Lösung der zunehmenden Verkehrsprobleme bei. Gleichzeitig werden auch langjährige Mobilitätsroutinen der Menschen berührt. Der öffentliche Raum auf der Straße ist knapp, Veränderungen produzieren immer auch Spannungen. Der Beteiligung der Anwohner*innen und Nutzer*innen von Infrastruktur kommt daher eine wichtige Rolle zu. Sie verfügen über die lokale Expertise und können potentielle Konflikte voraussehen oder Lösungen einbringen. Insbesondere unterrepräsentierte Nutzergruppen sollten mit einbezogen werden, um Planungen erfolgreich umsetzen zu können und aktive Teilhabe zu ermöglichen. Dafür braucht es klare Ziele und Formate, die inklusiv sind. Gleichzeitig werden Beteiligungsgremien selten eine einstimmige Haltung entwickeln, Konsens wird bei Fragen der Flächenverteilung kaum erreicht. Beteiligungs-



Quelle: ADFC Hamburg

formate sollten daher so ausgestaltet werden, dass Fragestellungen darauf abzielen Planungen besser zu machen, lokales Wissen einzuholen und potentielle Konflikte zu identifizieren und mit den Beteiligten nach Lösungen zu suchen. Grundlage für eine gute Beteiligung ist eine frühzeitige Information und im Idealfall eine Bereitstellung von Zahlen und Zielen der Planung. Potentielle Themen für Bürgerbeteiligung im Bereich Radverkehr sind:

- Die Erstellung von Radnetzen, Quell- und Zielorte für den Radverkehr und wichtige Verbindungslinien
- Identifikation von Lückenschlüssen, Gefahrenstellen
- Vorschläge für Standorte von Radabstellanlagen
- Welche Ziele können über den Radverkehr hinaus erreicht werden? Platzgestaltungen, Aufenthaltsqualität, Fußverkehr.

Bei der Erstellung von Radverkehrsnetzen soll Bürgerbeteiligung als aktiver Dialog möglichst unter Einbeziehung weitergehender und innovativer Formen der Partizipation angelegt sein. Diese Beteiligung sollte unter klar definierten Fragestellungen stehen und die Einflussmöglich-

keit auf die Planung und das Ergebnis sollte transparent kommuniziert werden. Soziale Netzwerke bieten sich hierbei an. Bilder zur Visualisierung helfen dabei, Veränderungen auch für Laien vorstellbar zu machen und sachlicher diskutieren zu können. Temporäre Umgestaltungen im Rahmen von „Summer Streets“, Pop-up-Bikelanes oder Spielstraßen können potentielle Umnutzungen erfahrbar machen und die Datengrundlage für die finale Planung verbessern. Stadtwerkstätten in temporär umgestalteten Räumen haben sich als ein sehr niedrighwelliges und inklusives Format erwiesen, das auch von bisher unterrepräsentierten Gruppen genutzt wird. Die Digitalisierung bietet zudem vielfache Möglichkeiten, sich über die klassischen Formate hinaus zu informieren und zu beteiligen. Über Apps und Online-Plattformen können Verkehrsteilnehmende beispielsweise direkt Vorschläge und Hinweise zu Verbesserungen geben und mit der Verwaltung in Kontakt treten.



Mehr 250.000 verarbeitete Radfahrten einer Fahrrad-App geben einen Einblick in das Radverkehrsgeschehen der Region Hannover. Quelle: Bike Citizens

DIGITALE TOOLS

Im Alltagsradverkehr und im Fahrradtourismus sind Navigations-Apps bereits weit verbreitet. Zunehmend bieten auch multimodale Mobilitäts-Apps die Routenplanung mit dem Fahrrad oder die Buchung von Leihrädern an. Doch auch bei der Analyse und Planung von Radinfrastruktur wird zunehmend auf Digitalisierung gesetzt. Herkömmliche Methoden zur Mobilitätsdatenerhebung wie Befragungen oder Zählstellen können durch Erhebungen mittels unterschiedlicher Smartphone-Apps ergänzt werden. Die Routenplaner und Apps sammeln dabei die Bewegungsmuster ihrer Nutzer*innen. Mit den gewonnenen und aggregierten Daten können kartografische Darstellungen erstellt werden, die einen einfachen Überblick zur Fahrradmobilität einer Kommune geben. Auch wenn nicht alle

Nutzergruppen bestimmte Dienste einsetzen, geben die erhobenen Informationen zu Quell- und Zielbeziehungen sowie die gewählten Routen der Radfahrenden wichtige Aufschlüsse zu nachfragestarken Strecken. Letztlich kann somit ein Abbild des Radverkehrs ganzer Regionen erstellt werden.

Neben der Visualisierung sind auch die Meldung von Schäden oder Lücken in der Radinfrastruktur mittels Fahrrad-Apps möglich. Hinzu kommen Möglichkeiten, den Umstieg aufs Fahrrad mittels Gamification zu fördern. Bei Kooperationen mit privaten App-Anbietern sollten die Kommunen auf die Einhaltung hoher Datenschutzstandards achten und beispielsweise prüfen, dass die Nutzer*innen selbst entscheiden können, ob sie ihre Daten anonym zur Verfügung stellen und ob diese ausschließlich den Kommunen zur Verfügung gestellt werden.

8.2 UNTERSCHIEDLICHE STAKEHOLDER EINBEZIEHEN

Wichtig für das Gelingen der Radverkehrsförderung ist das abgestimmte Handeln von Politik, Verwaltung und anderen Trägern öffentlicher Belange. Häufig gehen die Wirkungen steigenden Radverkehrs über den Bereich der kommunalen Verkehrspolitik hinaus. Andererseits wirken auch Entscheidungen außerhalb der Verkehrspolitik auf den Radverkehr. Es ist daher sinnvoll, dass relevante Akteure in Politik, Verwaltung und Gesellschaft zusammen zu bringen und auf die Wechselwirkungen hinzuweisen. Um diesen Prozess zu verstetigen, kann in den Kommunen als dauerhaftes Gremium ein „Runder Tisch Radverkehr“ eingerichtet werden. Ein solches Gremium sollte über alle Planungen, die den Radverkehr betreffen, informiert werden. Als Teilnehmende bieten sich Vertreter*innen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft wie Polizei Einzelhandel, soziale Träger oder sowie aus Bildungseinrichtungen an.

8.3 MITMACH-AKTIONEN

STADTRADELN

Stadtradeln ist ein Wettbewerb des Netzwerks Klima-Bündnis mit dem Ziel, in einem vorgegebenen Zeitraum als Gruppe oder Einzelner möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen, um die individuellen und kommunalen CO₂-Emissionen zu senken. Kommunen können sich beim Veranstalter gegen Gebühr offiziell anmelden. Viele Länder ermöglichen den Kommunen auch die kostenlose Teilnahme. Anschließend können Teams über einen Online-Kalender registriert und klimafreundlich Kilometer für die Kommune im entsprechenden Zeitraum gesammelt werden. Um auf die Bedürfnisse der Radfahrenden aufmerksam zu machen, richtet sich das Stadtradeln auch an die Kommunalpolitik. 2020 nahmen deutschlandweit fast 550.000 Radfahrende an der Aktion teil, darunter über 10.000 Kommunalpolitiker*innen in rund 1.500 Kommunen. www.stadtradeln.de



Quelle: AOK

MIT DEM RAD ZUR ARBEIT

Die Aktion Mit dem Rad zur Arbeit wurde als Kooperation zwischen dem ADFC und der AOK gegründet, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu motivieren, ihre Fahrt zur Arbeit mit dem Rad zurückzulegen, und Betriebe anzuspornen, dafür günstige Voraussetzungen, beispielsweise Duschen oder Abstellanlagen, zu schaffen. Ziel der Mitmach-Aktion ist es, die umweltfreundliche Mobilität des Radfahrens mit den gesundheitlichen Vorteilen täglicher Bewegung zu verbinden.

Hierzu können sich Unternehmen oder auch Kommunalverwaltungen registrieren. Rund 265.000 Arbeitnehmer*innen haben sich 2020 bundesweit an der Aktion beteiligt. www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de



Auftakt zum Stadtradeln. Quelle: Gemeinde Planegg

DEUTSCHER FAHRRADPREIS

Der Deutsche Fahrradpreis ist ein bundesweiter und sehr öffentlichkeitswirksamer Wettbewerb zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Der Preis trägt dazu bei, Best-Practice-Beispiele bei Entscheidungsträger*innen und Fachleuten bekannt zu machen. So dienen die eingereichten Beiträge, darunter viele Maßnahmen der Kommunen, bundesweit als Vorbild und Anregung zur Radverkehrsförderung. Es werden Fachpreise in den Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation verliehen. www.der-deutsche-fahrradpreis.de

ADFC-FAHRRADKLIMATEST

Seit 2012 wird der ADFC-Fahrradklima-Test vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Der Test generiert wertvolle Daten, um Stärken und Schwächen für die Radverkehrsförderung in den Städten zu ermitteln. Auf einer Auszeichnungsveranstaltung im Frühjahr werden vom ADFC und dem Bundesministerium nicht nur die Orte mit dem besten Ergebnis je Stadtgrößenklasse ausgezeichnet, sondern auch diejenigen Städte und Gemeinden, die seit der letzten Befragung am stärksten aufgeholt haben.

Beim ADFC-Fahrradklima-Test 2020 nahmen über 225.000 Menschen an der Befragung teil. Über 1.000 Städte und Gemeinden konnten in die Bewertung aufgenommen werden. Die Befragung des ADFC kann seitens der Kommunen auf verschiedenen Wegen unterstützt werden, etwa durch Bereitstellung von Informationen zur Befragung über die eigene Homepage oder mittels der Verbreitung von Flyern und Plakaten. Eine umfangreiche Teilnehmerzahl trägt zu einer besonders hohen Qualität der Resultate in den Kommunen bei. Schließlich sollten die Ergebnisse ein repräsentatives Meinungsbild von vielen Bevölkerungsschichten und Gruppen mit unterschiedlicher Radnutzung widerspiegeln. Die Ergebnisse werden anschließend den Städten und Gemeinden zur Verfügung gestellt. <https://fahrradklima-test.adfc.de>

EUROPÄISCHE MOBILITÄTSWOCHE

Die Europäische Mobilitätswoche ist eine Kampagne der Europäischen Kommission. Seit 2002 bietet sie Kommunen aus ganz Europa die Möglichkeit, ihren Bürger*innen die komplette Bandbreite nachhaltiger Mobilität vor Ort



Preisverleihung Deutscher Fahrradpreis 2020.
Quelle: Andreas Endermann / Deutscher Fahrradpreis



Quelle: ADFC

näher zu bringen, darunter auch Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs. Jedes Jahr, immer vom 16. bis 22. September, werden im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche innovative Verkehrslösungen ausprobiert oder mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität in den Kommunen geworben. Kommunen jeder Größe können sich bei der nationalen Kontaktstelle beim Umweltbundesamt mit eigenen Aktionen anmelden und erhalten u.a. kostenfreie Informationsmaterialien und eine Ideenliste mit verschiedenen Mitmach-Aktionen. www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche

8.4 ERFOLGE FEIERN + TEILEN

Viele nationale und internationale Beispiele zeigen: Radverkehr ist ein Gewinnerthema, auch wenn angesichts teils langer Planungsprozesse, der Flächenkonflikte und der manchmal emotional aufgeladenen Debatten es am Anfang nicht immer so erscheinen mag.

Radverkehrsförderung darf keine Eintagsfliege sein. Es braucht die mittel- und langfristige Unterstützung der Politik. Trotz der Widerstände unterschiedlicher Interessengruppen zeigen die erfolgreichen Beispiele der Vergangenheit, dass sich gute Lösungen nach anfänglichen Bedenken langfristig durchsetzen. So gab es auch erhebliche Widerstände in den 1970er Jahren gegen Fußgängerzonen, da befürchtet wurde, dass dies dem innerstädtischen Handel schadet. Das Gegenteil war der Fall.

Städte und Gemeinden, die in der Vergangenheit mutig vorangegangen sind, sind heute attraktive Orte für junge Familien, gut ausgebildeter Arbeitnehmer*innen und für den Tourismus. Werden Flächen für den Fuß- und Radverkehr gewonnen, Straßen und Kreuzungen sicherer gestaltet und mehr Menschen für die aktive Mobilität begeistert, steigt die Lebensqualität. Dieser Effekt stellt

sich jedoch erst dann ein, wenn die Pläne umgesetzt sind und die Vorteile sichtbar werden. Diese Erfolge sollten unbedingt begleitet werden, zum Beispiel durch medienwirksame Spatenstiche oder Eröffnungen. Auch ansprechende Visualisierungen und eine Kommunikation über die verkehrlichen Aspekte hinaus, zum Beispiel im Sinne der Aufenthaltsqualität, der besseren Erreichbarkeit und der Sicherheit für Kinder können dazu beitragen, die Veränderungen im Sinne einer positiven Erzählung zu begleiten. Der Erfolg sollte sich dabei immer an der Sachlage orientieren, Daten zu den Verkehrszahlen sollten daher unbedingt vorher/nachher erhoben werden. Die Erfahrungen aus vielen Städten zeigen: je mutiger und konsequenter der Radverkehr ausgebaut wird, desto größer ist die Zufriedenheit bereits nach kurzer Zeit.

Es ist erforderlich, dass Erfolge der Radverkehrsförderung durch Politik und Verwaltung kontinuierlich kommuniziert werden, um möglichst große Teile der Bevölkerung, des Handels und der Wirtschaft davon zu überzeugen, dass es sich lohnt weiterzumachen im Interesse von Klimaschutz, Verkehrssicherheit und lebenswerter Städte und Gemeinden.



Quelle: ADFC/Deckbar

BISHER IN DIESER REIHE ERSCHIENEN

No. 157	Kommunen innovativ	11/2020
No. 156	Infobaukasten Mobilfunk	10/2020
No. 155	Insektenfreundliche Kommune	10/2020
No. 154	Deutsche und Türkische Integrationskonzepte in KommunenIntegration als gesamtgesellschaftlicher Auftrag	09/2020
No. 153	Kommunen gestalten Ernährung – Neue Handlungsfelder nachhaltiger Stadtentwicklung	1/2020
No. 152	Einsatz von Gasbussen im ÖPNV – Ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung	9/2019
No. 151	EU-Beihilfenrecht in der kommunalen Praxis	6/2019
No. 150	Vielfalt leben – Anregungen und Praxisbeispiele für das Älterwerden und Teilhaben im Quartier	3/2019
No. 149	Wasser in der Stadt – Planungsinstrumente, Risikomanagementsysteme und Entwicklungskonzepte aus der BMBF-Fördermaßnahme ReWaM	1/2019
No. 148	Mobilfunk – Gestern-Heute-Morgen	6/2018
No. 147	Bezahlbaren Wohnraum schaffen – Kommunale Instrumente der Baulandmobilisierung	3/2018
No. 146	Genossenschaften und Komunen – Erfolgreiche Partnerschaften	1/2018

Diese und frühere Dokumentationen stehen im Internet unter www.dstgb.de > Publikationen zum Download zur Verfügung.

IMPRESSUM

Neuaufgabe, April 2021

Autoren:



Saskia Ellenbeck - Leiterin Wissensmanagement und zentrale Prozesse, ADFC; Isabell Merkle - Projektleitung Radnetz21, ADFC
Timm Fuchs - Beigeordneter, DStGB; Jan Strehmann - Referatsleiter, DStGB

Herausgeber

Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)



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

Titelfoto

© V. l. o. im UZS: Mikael Damkier - AdobeStock | szymanskim - AdobeStock
| Schlierner - AdobeStock | ADFC