

Radverkehr fördern!



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland

INHALT

1. Einleitung	3
2. Grundlagen / Prinzipien	4
3. Radverkehr geht alle an	5
4. Was tun? Zehn Punkte für mehr Radverkehr	6
5. Aufgaben des Bundes	8
6. Aufgaben der Länder	10
7. Aufgaben der Kommunen	12
8. Fazit	14
Impressum	15



1. EINLEITUNG

DAS FAHRRAD LIEGT IM TREND

Die Nutzungszahlen steigen kontinuierlich an, mehr und mehr Städte und Gemeinden setzen auf diesen Verkehrsträger. Dieser Trend beinhaltet aber auch neue Herausforderungen: Die urbane Infrastruktur muss auf einen neuen Verkehrsmix angepasst werden, jahrzehntealte Gewohnheiten der Verkehrsplanung überwunden werden.

DAS FAHRRAD IST MODERN

Es ist neben dem Laufen das umweltfreundlichste aller Verkehrsmittel. Es produziert keine Schadstoffe, keinen Lärm, braucht wenig Platz und fördert die Gesundheit. Bis zu 3 km Entfernung ist es in Großstädten schneller als alle anderen Verkehrsmittel, ideal für die täglichen innerstädtischen Wege.

DAS FAHRRAD IST GUT FÜR UNS ALLE

Die Förderung des Radverkehrs bedeutet viele Vorteile für den Einzelnen und die Gesellschaft: Jeder von uns kann mehr für seine Gesundheit tun, Kommunen können ihren Haushalt von hohen Infrastrukturkosten entlasten und insgesamt kann die Lebensqualität breiter Bevölkerungsschichten erheblich gesteigert werden.

MEHR RADVERKEHR

Der BUND setzt sich für eine umweltgerechte Mobilität in unseren Gemeinden, Städten und Landkreisen ein. Angesichts demografischen Wandels, Schuldenbremse und zunehmender Verstädterung wird sich die Notwendigkeit einer modernen, umweltfreundlichen Nahmobilität noch einmal deutlich verstärken. Der Weg von der autogerechten hin zu einer lebenswerten Kommune erfordert einen langen Atem. Mit seinen über 496.000 Mitgliedern, Förderinnen und Förderern unterstützt der BUND diesen Wandel.

2. GRUNDLAGEN UND PRINZIPIEN

GESAMTSTRATEGIE

Das Fahrrad kann nur im Rahmen einer Gesamtstrategie betrachtet werden. Moderne Mobilität besteht aus einem ganzheitlichen Ansatz, der eine enge Vernetzung der Verkehrsträger erfordert. Eine bundespolitische Gesamtstrategie zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrssystems fehlt aber noch immer. Es gilt, das Zusammenspiel des Umweltverbundes zu stärken, Konfrontationsstellungen abzubauen und generell die spezifischen Stärken der verschiedenen Verkehrsträger zu betonen.

GLEICHBERECHTIGUNG DER VERKEHRSTRÄGER

Die einseitige Förderung des Autoverkehrs hat dazu geführt, dass in vielen Fällen der Verzicht auf den privaten Pkw erhebliche Umstände bereitet. Das Einkaufszentrum auf der grünen Wiese wäre ohne die hohen direkten und indirekten Subventionen für den Autoverkehr nicht denkbar. Eine Gleichberechtigung der Verkehrsträger erfordert nicht nur ein Umdenken in der Infrastrukturplanung, sondern auch ein Umdenken der Finanzierungs- und Subventionskultur im Verkehrsbereich.

STÄDTISCHER UND LÄNDLICHER VERKEHR

Radfahren findet vorwiegend im Nahbereich statt. Jedoch verengt eine solche Sichtweise die Potentiale, die das Fahrrad auch im ländlichen Raum besitzt. Radwege an Bundes- und Landstraßen, Abstellanlagen an Bus- und Bahnhöfen sowie eine Verknüpfung mit dem Umweltverbund können das Fahrrad als vollwertige Alternative zum privaten PKW attraktiv machen. Die Einführung von Fahrrädern mit Elektrounterstützung, den Pedelecs, wird neue Zielgruppen erreichen und die Nutzung für tägliche Strecken über längere Distanzen attraktiv machen.

ALLTAGS- UND TOURISTISCHER VERKEHR

In den letzten Jahren haben viele Regionen die Vorteile den Fahrradtourismus für sich entdeckt. Nicht nur bewegen sich RadfahrerInnen als Touristen umweltbewusster als Pkw-Nutzer, sie fördern auch stärker regionale Strukturen. Allerdings werden Alltags- und touristischer Verkehr in Politik und Verwaltung häufig getrennt betrachtet. Erhebliche Synergien sind denkbar, wenn beide Verkehrszwecke gemeinsam geplant und baulich ansprechend umgesetzt werden.

PLANUNGSGRUNDLAGEN

Urbaner Raum ist ein knappes Gut. Der hohe Flächenbedarf des Autoverkehrs konkurriert mit anderen Nutzungsformen. Lebenswerte Städte erfordern deshalb auch eine Neuverteilung des Verkehrsraumes. Straßen sollten dabei nicht wie bisher von innen nach außen betrachtet werden: „Erst ausreichender Platz für den MIV, dann der Rest für den Fuß- und Radverkehr“, sondern von außen nach innen: „Erst angemessene Gehwegbreiten, dann ausreichend Platz für Radfahrer und zuletzt der MIV“. Dieses Prinzip gilt es zu verankern.

INFRASTRUKTUR

Eine gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat jeder Fahrradpolitik. Erst ein engmaschiges Radverkehrsnetz motiviert Menschen, auf das Fahrrad umzusteigen. Die Infrastruktur selber muss dabei dem Stand der Technik entsprechen und laufend auf ihre Qualität hin überprüft werden. Reinigung und Winterdienst müssen gewährleistet sein. Die Schaffung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur darf nicht als Anhängsel der Straßenverkehrsplanung betrachtet werden.

SICHERHEIT

Es gibt eine augenfällige Diskrepanz zwischen der objektiven Sicherheit des Radfahrens und dem von vielen Menschen empfundenen, subjektiven Sicherheitsgefühl. Stark frequentierte Straßen, Baustellen, Falschparker und die ständige Sorge vor unaufmerksamen Autofahrern sind alltägliche Probleme jedes Radfahrers und jeder Radfahrerin. Maßnahmen zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit (Tempobegrenzungen, Straßenraumgestaltung, Förderung der Regelakzeptanz, etc.) müssen dafür sorgen, dass auch unsichere Radfahrer sich auf dem Fahrrad wohl fühlen.

RADKULTUR

Infrastruktur, Finanzen und Ordnungsrecht sind nur einige Aspekte einer erfolgreichen Radverkehrsförderung. Ebenfalls unverzichtbar ist, das Image des Fahrrades bei den Bürgerinnen und Bürgern zu verbessern und für eine höhere Akzeptanz des Fahrrades zu sorgen. Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit muss deshalb Bestandteil der Radverkehrspolitik werden. Ziel muss sein, ein fahrradfreundliches Klima zu verankern, in dem das Fahrrad als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt ist.

3. RADVERKEHR GEHT ALLE AN

Um den Radverkehr zu fördern, müssen Bund, Länder und Kommunen zusammenwirken. Jede Ebene besitzt ihre Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Handlungsmöglichkeiten:

Die Bundespolitik kann durch ihre Förderpolitik, die Rechtsetzungsmöglichkeiten und ihre Rolle als Impulsgeber die Radverkehrspolitik in den Ländern und Kommunen wesentlich beeinflussen. Ein wesentliches Instrument ist die Finanzierung von Radverkehrsinfrastruktur, insbesondere von Radwegen an Bundes- und Bundeswasserstraßen, aber auch für kommunale Infrastruktur. Durch den „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ liefert die Bundespolitik einen Rahmen, wie der Radverkehr stärker gefördert werden kann. Dieser Rahmen muss auch ausgefüllt werden.

Die Länder besitzen eine ähnliche Rolle wie der Bund, können aber direkter auf die kommunale und regionale Ebene einwirken. Die Länder sind beispielsweise für die Weitergabe der Bundesmittel an die Kommunen verantwortlich, sie setzen die Modalitäten fest. Auch können eigene Förderprogramme, Radverkehrskonzepte und Kommunikationsstrategien aufgelegt werden. Einzelne Vorreiterländer zeigen, dass mit den richtigen politischen Impulsen eine Stärkung des Radverkehrs vonseiten der Landesebene möglich ist. Hier gilt es, die Bedeutung des Radverkehrs in allen Bundesländern zu verankern.

Die Kommunen haben verschiedene Instrumente zur Hand, um den Radverkehr zu fördern. Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit können durch die Kommune bereitgestellt werden. Vorreiterstädte zeigen, dass auch unter schwierigen Rahmenbedingungen und kommunalen Haushaltszwängen eine engagierte Fahrradpolitik möglich ist.

Insgesamt muss jede Ebene aktiv werden, um den Radverkehr weiter voranzubringen. Vielfach ist aber zu beobachten, dass der Bund auf die Länder und Kommunen verweist, die Länder auf den Bund und die Kommunen schließlich zurück auf die höheren Ebenen. Diese Weitergabe der Verantwortlichkeiten wird den Möglichkeiten, die jede Ebene besitzt, nicht gerecht.

Der BUND ist mit seiner Struktur auf allen Ebenen aktiv und wird auch weiterhin darauf dringen, dass jede Ebene ihre Aufgaben wahrnimmt.



4. WAS TUN? ZEHN PUNKTE FÜR MEHR RADVERKEHR

System
verankern

Strategie
formulieren

Finanzen
sichern

Finanzen
transparent
gestalten

Sicherheit
fördern

1. „SYSTEM RADVERKEHR“ VERANKERN

Moderne Radverkehrsförderung beruht auf einem Dreiklang aus Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit. In der Fachwelt längst akzeptiert, ist dieser Gedanke in der kommunalen Praxis jedoch noch nicht ausreichend verankert. Technische Sichtweisen und eine Fixierung auf den Bereich Infrastruktur bestimmen bei vielen Akteuren immer noch das Handeln. Um den Gedanken des Systems Radverkehr zu verankern, sollte deshalb eine stärkere Förderung von weichen Maßnahmen auf allen Ebenen stattfinden. **Der BUND fordert** als Richtschnur, dass 70 Prozent der finanziell zur Verfügung stehenden Mittel für die Infrastruktur zur Verfügung stehen, 10 Prozent für Service und 20 Prozent für Kommunikationsmaßnahmen. Dieser Ansatz kann auch zu einer Erhöhung des Radverkehrsetats sorgen, da Service und Kommunikationsmaßnahmen über andere Töpfe (z. B. Öffentlichkeitsarbeit) gefördert werden können.

2. KONSISTENTE STRATEGIE FORMULIEREN

Um das Thema Radverkehr stärker zu verankern, sollten auf allen Ebenen Strategien entwickelt werden, in denen konkrete Ziele, Maßnahmen und Aufgaben innerhalb eines Zeitplanes verankert werden. Vorreiterstädte haben es unter anderem mit engagierten Verkehrsentwicklungsplänen geschafft, den Radverkehr in ihren Kommunen zu verankern und voranzubringen. **Der BUND fordert** deshalb, auf allen Ebenen konkrete Strategien einschließlich ambitionierter Ziele für den Radverkehr aufzustellen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigten deutlich, dass selbst hoch gesteckte Ziele vor ihrer Zeit erreicht wurden.

3. FINANZIERUNG SICHERN

Es liegt in der Prioritätensetzung der Politik, welcher Finanzrahmen für den Radverkehr zur Verfügung steht. Eine Erhöhung des Radverkehrsbudgets muss dabei nicht automatisch zu Lasten des Gesamthaushaltes gehen. Angesichts der vorhandenen Mittel für die Verkehrsinfrastruktur können schon kleine Umschichtungen große Wirkungen erzielen. Langfristig

wird es günstiger, konsequent den Radverkehr zu fördern, als die Mittel für weitere, oftmals unnütze, Straßenbauprojekte zu verwenden.

Der BUND fordert deshalb den Verzicht auf überflüssige Straßenbauprojekte und die Verwendung vorhandener Mittel prioritär für nachhaltige Mobilitätsformen.

4. FINANZIERUNG TRANSPARENT GESTALTEN

Selbst ausgewiesene Experten sind mit der Thematik überfragt, aussagekräftige Studien fehlen. Eigene Etats für den Radverkehr sind so gut wie nie zu finden, viele Kommunen und Länder können nicht angeben, welche Beträge sie für den Radverkehr aufwenden. **Der BUND fordert** eine genauere Aufschlüsselung der Mittel, um den BürgerInnen die Wahl zu geben, wofür Steuergelder ausgegeben werden sollen. Hierfür ist eine Systematik zu entwickeln.

5. SICHERHEIT FÖRDERN

Es gibt in breiten Teilen der Bevölkerung eine erhebliche Diskrepanz zwischen der subjektiv empfundenen Sicherheit auf dem Fahrrad und der objektiven Sicherheit, die sich aus den Verkehrstatistiken ergibt. Radfahren ist eine gesunde und sichere Form der Mobilität und sollte dementsprechend auch so kommuniziert werden. Nichtsdestotrotz gibt es noch eine Reihe von Maßnahmen, die die Sicherheit der Radfahrer erhöhen.

Der BUND spricht sich für das Konzept „Vision Zero – Keine Toten und Schwerverletzten im Verkehr“ aus. In diesem Rahmen sollten alle Maßnahmen unternommen werden, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

6. ORGANISATIONSSTRUKTUREN ANPASSEN

Die Organisation des Radverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe. In den Verwaltungen der verschiedenen Ebenen sollte dementsprechend der Radverkehr ressortübergreifend als übergeordnetes Ziel definiert werden. Radverkehrsbeauftragte, angesiedelt auf einer höheren Verwaltungsebene, können entscheidende Impulse liefern.

Organisation
verbessern

Personal
aufbauen

Netzwerke
etablieren

Lobbyarbeit
stärken

Forschung
stärken

Der BUND fordert, in den Verwaltungen für den Radverkehr verantwortliche Personen zu benennen und diese mit den notwendigen Kompetenzen auszustatten.

7. PERSONAL AUFBAUEN

Ein extremer Personalmangel in den Verwaltungen lässt kaum Raum für eine engagierte Radverkehrspolitik. Bei knapp 10.000 Kommunen in Deutschland gibt es weniger als 100 Verwaltungsmitarbeiter, die mit einer 100-Prozent-Stelle den Radverkehr betreuen. Mehr Personal erfordert dabei nicht unbedingt Neueinstellungen. In vielen Fällen kann bestehendes Personal zum Radverkehr verlagert werden.

Der BUND fordert auf allen Ebenen ausreichendes Personal zur Verfügung zu stellen. Eigene Abteilungen sollten aufgebaut und mit ausreichend Personal ausgestattet sein.

8. NETZWERKE ETABLIEREN

Verschiedenste Akteure müssen miteinander kooperieren, um der Querschnittsaufgabe Radverkehr gerecht zu werden. Nicht nur müssen Akteure aus Verwaltung, Politik und Bevölkerung miteinander zusammenarbeiten, sondern auch zwischen den verschiedenen Ebenen (Bund, Länder und Kommunen) muss stärker als bisher der Vernetzungsgedanke gefördert werden.

Der BUND spricht sich dafür aus, stärker als bisher Netzwerke zu fördern, die für eine effektive Zusammenarbeit sorgen. Dazu gehören verwaltungsinterne Netzwerke, Fahrradbeiräte, runde Tische und Landesarbeitsgemeinschaften.

9. LOBBYARBEIT STÄRKEN

Nur wenige Entscheider bekennen sich zum Radverkehr. Das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel hat immer noch einen zu geringen Stellenwert und gilt als Verkehrsmittel zweiter Wahl. Ziel muss sein, das Bewusstsein für den Radverkehr bei den politischen Entscheidern zu steigern. Hier sind verstärkte Anstrengungen nötig.

Der BUND wird sich auch weiterhin für einen umweltgerechten Verkehr auf allen Ebenen einsetzen. Es gilt den Radverkehr zu fördern und dessen Image zu verbessern. Entscheider sind aufgefordert, klare Bekenntnisse zum Radverkehr zu liefern – in Taten und konkreten Aktionen.

10. FORSCHUNG STÄRKEN

Und nicht zuletzt ist auch die Wissenschaft gefordert. Im Radverkehr klaffen noch erhebliche Forschungslücken, nicht nur im Bereich Infrastruktur, sondern auch und vor allem in den Bereichen Service und Öffentlichkeitsarbeit.

Der BUND fordert verstärkte Aktivitäten seitens der verantwortlichen Stellen, um die umwelt- und gesundheitspolitischen, verkehrlichen und finanziellen Vorteile des Radverkehrs stärker als bisher herauszustellen.



5. AUFGABEN DES BUNDES

ENGAGEMENT STÄRKEN

Der Bund muss die Bedeutung des Radverkehrs innerhalb des Mobilitätssystems betonen und kann sich nicht darauf zurückziehen, dass die Fahrradpolitik Angelegenheit der Länder und Kommunen ist. Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP 2020) beschreibt die wesentlichen Grundlagen für die zukünftige Radverkehrsförderung in Deutschland. Aber erst in der Umsetzung wird sich zeigen, ob der notwendige politische Wille besteht, den Radverkehr auch wirklich zu fördern. Eine engagierte Umsetzung des NRVP ist nötig und muss von der Bundespolitik vorangetrieben werden. Hierzu ist ein konkreter Aufgaben- und Zeitplan zu entwickeln.

FINANZIERUNG SICHERN

Eine ausreichende Finanzierung des Radverkehrs sollte oberste Priorität erlangen. Angesichts des derzeitigen Verkehrsetats von ca. 12 Milliarden Euro sollte der Bund Möglichkeiten finden, Gelder umzuschichten. Der Bund besitzt verschiedene Möglichkeiten, den Radverkehr finanziell direkt zu unterstützen: Die Mittel des Entflechtungsgesetzes sind ein entscheidendes Förderinstrument für die kommunale Verkehrsinfrastruktur und damit auch für den Radverkehr. Derzeit wird diskutiert, wie diese notwendige Finanzierung in Höhe von jährlich 1,3 Milliarden Euro nach dem Auslaufen des Entflechtungsgesetzes im Jahre 2019 fortgesetzt wird. Es muss sichergestellt werden, dass neue Mittel vorrangig für den nachhaltigen Verkehr bereitgestellt werden und nicht zur Finanzierung überflüssiger Infrastrukturvorhaben. Der Etat für Radwege an Bundesstraßen ist zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum unabdingbar. Dieser ist auf sein ursprüngliches Volumen von 100 Mio. Euro pro Jahr zurückzuführen. Die Mittel für nichtinvestive Maßnahmen sollten auf 6 Mio. Euro verdoppelt werden. Insbesondere eine strategische Öffentlichkeitsarbeit sollte stärker als bisher gefördert werden. Allgemein sollte geprüft werden, wie Länder und Kommunen bei der Radverkehrsförderung noch intensiver unterstützt werden können.

PERSONAL UND ORGANISATION STÄRKEN

Eng mit der Finanzierung hängt auch die mangelnde Personalausstattung des Radverkehrs im BMVBS zusammen. Nur wenige Mitarbeiter beschäftigen sich im BMVBS mit dem Radverkehr – bei einer Gesamtzahl von ca. 1500 Mitarbeitern. Die Verlegung des Radverkehrs in die Abteilung UI „Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts“ war ein richtiger Schritt, dass dabei jedoch die Eigenständigkeit des Referates verloren ging, schwächt die Stellung des Radverkehrs erheblich. Dieser Schritt sollte rückgängig gemacht werden. Ein neues Referat „Radverkehr“ kann dabei in der gleichen Abteilung belassen, aber in der Unterabteilung „Klima- und Umweltschutzpolitik“ (UI 4) angesiedelt werden. Die Unterabteilung sollte grundsätzlich die Themen „Radverkehr“, „ÖPNV“, Elektromobilität“, „Stadtforschung und –entwicklung“ zusammenführen, um insbesondere dem Systemgedanken des Verkehrs Rechnung zu tragen. Sie kann sich verkehrsträgerübergreifend für ein nachhaltiges Verkehrssystem einsetzen und eine Art „Zukunftswerkstatt“ für die urbane Mobilität innerhalb des BMVBS darstellen.

VERANSTALTUNGEN UND PROJEKTE FÖRDERN

Impulse des Bundes, richtig gesetzt, können Länder und Kommunen animieren, sich stärker im Radverkehr zu engagieren. Ein gutes Beispiel hierfür ist der nationale Radverkehrskongress, die Fahrradkommunalkonferenz oder die Fahrradakademie. Diese Ansätze müssen verstärkt weitergeführt werden. Impulse können auch einzelne Leuchtturmprojekte liefern. Denkbar wären hier weitere Projekte, wie zum Beispiel die Förderung von Schnellradwegen nach holländischem Beispiel, Fahrradparken an Bahnhöfen oder die übergreifende Förderung von interkommunalen Radverkehrskonzepten. Hier kann der Bund auch unter Berücksichtigung verfassungsrechtlicher Vorgaben aktiv werden.

REGELWERKE VERBESSERN

Durch die Mitarbeit von kritischen Experten und Umweltverbänden in nationalen Gremien für die Erstellung verkehrsrechtlicher Regelwerke, Leitfäden und Planungshilfen, können die Belange des Radverkehrs in der Verkehrsplanung wesentlich gestärkt werden. (So beispielsweise in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV))

KOORDINATION UND VERNETZUNG FÖRDERN

Aus der Erkenntnis heraus, dass eine effektive Koordination notwendig ist, sollte sich auch der Bund in diesem Bereich verstärkt engagieren. Der Bund/Länder-Arbeitskreis Radverkehr und der Expertenbeirat Radverkehr sind hierfür gute Beispiele. Vernetzung und Koordination ist aber nicht nur zwischen den verschiedenen Ebenen sinnvoll, sondern auch auf Bundesebene innerhalb des BMVBS und zwischen den verschiedenen Ministerien. Die Arbeitsgruppe Radverkehr, die im BMVBS im Zuge der Weiterentwicklung des NRVPs im April 2011 eingeführt wurde, ist ein gutes Beispiel für eine innerverwaltliche Zusammenarbeit. Diese guten Ansätze sind fortzuführen und weiterzuentwickeln.

LANDESARBEITSGEMEINSCHAFTEN UNTERSTÜTZEN

Länderarbeitsgemeinschaften gibt es in verschiedenen Bundesländern. Das bekannteste Beispiel, die AGFS-NRW, steht für eine kontinuierliche erfolgreiche Arbeit. Dieses Beispiel gilt es in weitere Länder zu tragen (siehe hierzu den Abschnitt „Aufgaben der Länder“). Der Bund kann durch Information und Kommunikation mit den Ländern dafür Sorge tragen, dass in allen Bundesländern ähnliche Ansätze eingeführt werden. Auch kann der Bund Anschubfinanzierungen für die Arbeitsgemeinschaften leisten, um die erfolgreichen Ansätze zu unterstützen.



GESAMTSTRATEGIE ENTWICKELN

Eine bundespolitische Gesamtstrategie zur Förderung nachhaltiger Verkehrskonzepte fehlt noch immer. Ein solches Konzept sollte ein vernetztes System von Verkehrsträgern entwickeln, mit denen die Probleme des urbanen Verkehrs zielgerichtet gelöst werden. Diese Aufgabe sollte im BMVBS innerhalb einer eigenen, hochrangigen Arbeitsgruppe bearbeitet werden, sofern eine eigene Unterabteilung (siehe den Punkt „Personal und Organisation“) noch nicht eingeführt wurde.

KOMMUNIKATION UND SERVICE AUSBAUEN

Eine effektive Förderung des Radverkehrs besteht aus den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation. Vor allem im Bereich Kommunikation sind zusätzliche Aktivitäten nötig, insbesondere die Schaffung und Finanzierung einer bundesweiten Dachkampagne. Aufbereitete Good-Practice-Beispiele können als Blaupausen für kommunale Projekte dienen, Anleitungen zur Umsetzung von Öffentlichkeitsmaßnahmen können Aktive in den Kommunen unterstützen. Ein Baukastensystem kann dafür sorgen, dass verschiedenes Kampagnenmaterial von den Kommunen je nach finanzieller und personeller Situation eingesetzt werden kann. Zudem ist der Bund gefordert, den kommunalen Akteuren Hilfestellung bei der Planung und Umsetzung von „weichen“ Maßnahmen an die Hand zu geben.

6. AUFGABEN DER LÄNDER

IMPULSE SETZEN

Die meisten Länder sind mehr als zurückhaltend, wenn es um die Belange des Radverkehrs geht. Gerade von dieser Seite aus sind aber starke Impulse nötig, um die Bedeutung des Radverkehrs stärker in den Kommunen zu verankern. Die wichtigste Rolle der Länder besteht darin, eigene Initiativen für eine landesweite Förderung des Radverkehrs zu entwickeln, sowie die Kommunen zu aktivieren, damit diese das Fahrrad als Teil einer modernen Verkehrspolitik annehmen.

ORGANISATION STÄRKEN

Wie auf Ebene des Bundes sollte auch in den Landesverwaltungen der Radverkehr stärker besetzt werden. Auch hier sollte eine zentrale Koordinationsstelle innerhalb der Landesverkehrsministerien eingesetzt werden, die dafür sorgt, dass der Radverkehr als Querschnittsthema in den Verwaltungen verankert wird. Ein eigenes Radverkehrsreferat, zum Beispiel innerhalb einer (Unter-)Abteilung „Urbane Mobilität“, dient als fachlicher Unterbau.

ARBEITSGEMEINSCHAFTEN UNTERSTÜTZEN

Kommunale Arbeitsgemeinschaften auf Landesebene haben sich als erfolgreiches Mittel zur Förderung des Radverkehrs erwiesen. Das Beispiel der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise e.V. (AGFS)“ in Nordrhein-Westfalen wurde von verschiedenen Ländern übernommen (z. B. Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen, etc.). Es gilt, diese Arbeitsgemeinschaften auch in allen anderen Ländern aufzubauen. Die Länder sind in der Pflicht, personelle und finanzielle Unterstützung zu leisten. Ein „Landesbündnis Pro Rad“, ein mit allen gesellschaftlichen Gruppen hochrangig besetztes Gremium auf Landesebene, kann dem Radverkehr zusätzliches Gewicht verleihen. Erstmals im Jahre 2009 in Baden-Württemberg ins Leben gerufen, sollte dieses Beispiel auch in anderen Ländern eingeführt werden.

STRATEGIEN UND KONZEPTE ENTWICKELN

Die Länder sind aufgefordert, im Rahmen einer Radverkehrsstrategie (Landesradverkehrsplan) ein umfassendes Konzept vorzulegen, welches Ziele und Indikatoren für alle Handlungsfelder der Radverkehrsförderung enthält, konkrete Maßnahmen entwickelt und priorisiert sowie den verschiedenen Verwaltungsebenen klare Aufgaben zuordnet. Maßnahmen sind beispielsweise: Entwicklung und Ausbau eines Landesradverkehrsnetzes, Aufbau einer Landesinternetplattform. (Beispiel www.fahrradland-bw.de), eines landesweiten Radroutenplaners oder die Initiierung von Landeswettbewerben.

FINANZIERUNG SICHERN

Eine weitere wichtige Aufgabe der Länder liegt in der Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur. Dazu zählen beispielsweise eigene Haushaltstitel für Radwege an Landesstraßen. Wichtig ist die Kofinanzierung des kommunalen Radverkehrs. Die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz müssen, wie bereits beschrieben, vorrangig für den nachhaltigen Verkehr sichergestellt werden. Zusätzliche Förderprogramme oder Zuschüsse seitens der Landesregierungen sind für viele Kommunen wesentlich für die Umsetzung kommunaler Radverkehrsprojekte. In vielen Bundesländern gibt es gute Beispiele, wie mittels innovativer Lösungen neue Finanzierungswege gefunden wurden.

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT FÖRDERN

Aufgabe der Länder ist es ebenfalls, die Bedeutung von Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr zu vermitteln. Fortbildungen in den Bereichen Service und Öffentlichkeitsarbeit können über die Länder angeboten werden. Wettbewerbe, Veranstaltungen und Kongresse können das Thema Radverkehr stärker bei den Entscheidern verankern. Ebenso können die Länder den Aufbau einer zentralen Dachkampagne finanziell unterstützen.

RECHTSETZUNG VERBESSERN

Und nicht zuletzt müssen die Länder die rechtlichen Rahmenbedingungen zugunsten des Radverkehrs mitgestalten. Zum einen durch ihren Einfluss auf den Bund, zum anderen im Rahmen ihrer eigenen Möglichkeiten (Landesbauordnung etc.).



7. AUFGABEN DER KOMMUNEN

PERSONAL ZUR VERFÜGUNG STELLEN

Nur wenige Kommunen besitzen eigene Fahrradbeauftragte und noch weniger Kommunen besetzen eine solche Stelle in Vollzeit. Im Straßenbereich existiert hingegen meist eine breite, differenzierte Personalzuweisung (Tiefbau-, Planungs-, Ordnungsamt...). Dafür braucht nicht unbedingt neues Personal eingestellt werden, in vielen Fällen würde eine Umwidmung von Personalstellen (verbunden mit Fortbildungsangeboten) ausreichen, um den Radverkehr effizient zu bearbeiten.

VERWALTUNGEN ORGANISIEREN

Radverkehr erfordert in hohem Maße eine intensive Koordination zwischen den verschiedenen Abteilungen. In allen Kommunen sollte ein Radverkehrsbeauftragter benannt werden. Die Ansiedlung der Stelle in der Verwaltungshierarchie sollte auf einer höheren Ebene ansetzen, um die verschiedenen Bereiche effektiv koordinieren zu können. Eine Stellung unterhalb der Spitze des Verkehrsressorts ist dementsprechend sinnvoll und kann die Bedeutung des Radverkehrs auch innerhalb der Verwaltung sichtbar machen. Innerhalb größerer Verwaltungen sollte ein verwaltungsinterner „Arbeitskreis Radverkehr“ eingerichtet werden.

SICHERHEIT VERBESSERTEN

In innerstädtischen Bereichen zeigen Untersuchungen, dass die Sicherheit für den Fahrradfahrer größer ist, wenn die Fahrräder auf der Fahrbahn präsent sind. Auf der anderen Seite spricht das subjektive Sicherheitsempfinden vieler Radfahrer für eine bauliche Trennung. Vor allem ältere und unerfahrene Radfahrer fühlen sich durch die Nähe zum schnelleren Autofahrer bedroht und möchten lieber auf dem gewohnten Radweg fahren. Einen Königsweg zur Lösung dieses Problems gibt es nicht. Langsamer und schneller Verkehr sollten getrennt werden. Im Regelfall gehört deshalb der Radverkehr auf die Straße, im Einzelfall muss aber nach den Gegebenheiten vor Ort entschieden werden. Schwächere Verkehrsteilnehmer verdienen dabei besonderen Schutz. Wo abgetrennte Radwege existieren, ist die Qualität sicherzustellen, eine Benutzungspflicht ist nur in Ausnahmen sinnvoll. Eine allgemeine Temporeduzierung (Tempo 30 innerorts) sorgt dafür, dass die objektive und subjektive Sicherheit deutlich erhöht wird.

FINANZIERUNG SICHERN

Der Radverkehr muss ausreichend finanziert werden. Häufig wird in diesem Zusammenhang auf die angespannte finanzielle Situation der Kommunen verwiesen. Außer Acht gelassen wird dabei, dass die Förderung des Radverkehrs Einsparpotenziale bietet und insgesamt (wenn teilweise auch erst langfristig) den Haushalt entlastet. Angesichts der relativ hohen Verkehrsetats der Kommunen sind Umschichtungen möglich und hängen vom politischen Willen ab.

POLITIK MOTIVIEREN

Wird der Radverkehr aktiv und langfristig von der Politik unterstützt, können Radverkehrsanteile von 30 Prozent und mehr erreicht werden. Auf kommunaler Ebene müssen deshalb alle politischen Akteure frühzeitig und umfangreich in die Radverkehrsarbeit eingebunden werden. Ziel ist ein fahrradfreundliches Klima, in dem das Fahrrad von möglichst vielen Beteiligten aus Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit unterstützt wird. Es gilt deshalb vor Ort ein breites Netzwerk zu knüpfen, das alle Akteure mit Bezug und Interessen am Radverkehr zusammenbringt.

MASSNAHMEN EFFEKTIV UMSETZEN

Die positive Vermittlung von radverkehrspolitischen Maßnahmen (sowohl innerhalb der Verwaltungen, aber auch nach außen in die Bevölkerung) ist notwendig, wird aber häufig „vergessen“. Dazu gehört, dass die Qualitäten einer Maßnahme in den Vordergrund gestellt werden, kostengünstige Maßnahmen zuerst eingesetzt und sich (wenn möglich) an Vorbilder- bzw. Beispielprojekten orientiert wird. Fort- und Weiterbildungsangebote können dafür sorgen, dass die Akteure vor Ort diese Punkte stärker in ihre Arbeiten integrieren können.

EHRGEIZIGE ZIELE DEFINIEREN

In fahrradpolitischen Vorreiterstädten waren engagierte Ziele wesentlich für den Erfolg. Die Höhe und Ausgestaltung der Ziele hängt von den jeweiligen Voraussetzungen in der Kommune ab, es hat sich aber gezeigt, dass selbst stark ambitionierte Ziele vor der Zeit übertroffen wurden, d.h. diese hoch gesteckt werden sollten.

QUALIFIZIERTE RADVERKEHRSKONZEPTE

Radverkehrskonzepte legen die Grundlagen für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik. Wesentliche Merkmale sind ehrgeizige Ziele, konkrete Maßnahmenplanungen inklusive Verantwortlichkeiten, eine gesicherte Finanzierung, politische Unterstützung sowie eine starke Bürgerbeteiligung. Verschiedene Landesarbeitsgemeinschaften (beispielsweise in Nordrhein-Westfalen) definieren sehr konkrete Maßnahmenpläne für Neumitglieder. Diese können als Blaupause dienen.

BÜRGER EINBEZIEHEN

In vielen Fällen hat sich die Beteiligung der Bürger an der radpolitischen Arbeit als erfolgreich erwiesen. Die Sichtweise und Kompetenzen der Bürger helfen Fehlplanungen zu vermeiden und schaffen zusätzliche Legitimation für die Umsetzung. Ein in vielen Städten erfolgreiches Mittel sind Fahrradforen oder runde Tische, die regelmäßig Akteure aus Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zusammenbringen. Bei einzelnen Maßnahmen größeren Ausmaßes ist der Einsatz partizipativer Beteiligungsverfahren zu empfehlen. In vielen Kommunen wurden auch kleinere Elemente mit großem Erfolg umgesetzt. Bürgertelefone, Scherbenhotline, Vorschlagslisten für Infrastrukturmaßnahmen etc. sind nur einige Beispiele.

QUALITÄT SICHERSTELLEN

Ein weiterer wichtiger Bereich für eine erfolgreiche Fahrradpolitik hat sich im Einsatz eines Qualitätsmanagements gezeigt. Angesichts der geringen Finanzmittel, die für den Radverkehr zur Verfügung stehen, ist ein umfassendes Management aber nur schwer zu erreichen. Trotzdem zeigt auch der Einsatz einzelner Elemente schon deutliche Wirkungen. Die frühzeitige Definition von Qualitätszielen und überprüfbaren Erfolgskriterien in Verbindung mit regelmäßigen Wirkungskontrollen schafft nicht nur positiven Druck auf die Beteiligten, sondern sorgt auch dafür, dass Ziele nicht aus den Augen verloren und Erfolge sichtbar werden.



ÖFFENTLICHKEITSARBEIT BETREIBEN

Wie schon beschrieben muss Radverkehrsförderung als System begriffen werden. Aus diesem Grunde sollte in jeder Kommune eine eigene Kommunikationsstrategie zur Förderung des Radverkehrs existieren. Eine bundesweite Dachkampagne im Sinne eines Baukastensystems kann den Kommunen Materialien, Aktionsmöglichkeiten und Handlungsanleitungen zur Verfügung stellen. Die Kommunen können dann Kommunikationsmaßnahmen, ihrem Stadtmarketing entsprechend, entwickeln.

SERVICEANGEBOTE SCHAFFEN

Wegweisungen und Abstellanlagen sind die bekanntesten Serviceangebote für Radfahrer. Insbesondere letzteres sollte in ausreichender Zahl und hoher Qualität zur Verfügung stehen, nicht nur im öffentlichen Raum, sondern auch in Mietshäusern, Bahnhöfen, Einkaufszentren und anderen öffentlichen Gebäuden. Um die Fahrradparkplatznot in urbanen Räumen in den Griff zu bekommen, sollten Fahrradabstellanlagen nicht auf den Bürgersteigen, sondern vielmehr dort eingerichtet werden, wo heute Autos am Straßenrand parken. Gerade in Kreuzungsbereichen kann so auch die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessert werden.

8. FAZIT

Moderne Radverkehrspolitik verlangt mehr als nur Radwege zu bauen. Radverkehrsförderung besteht aus vielen verschiedenen Mosaiksteinen. Ein Mix unterschiedlicher Maßnahmen ist deshalb erforderlich, um ein attraktives Angebot für die Nutzerinnen und Nutzer zu schaffen.

Der Bund und die Länder müssen dabei die Rahmenbedingungen so verändern, dass das Fahrrad eine effektive Rolle im Verkehrssystem übernehmen kann. Dabei muss die Organisation des Radverkehrs auf allen Ebenen angepasst werden. Um dies zu erreichen ist es notwendig, bei politischen Entscheidern das Bewusstsein für die Bedeutung des Alltagsradverkehrs zu schärfen, damit diese das Fahrrad als vollwertiges, in einem Gesamtsystem integriertes, Verkehrsmittel begreifen.

Doch nicht nur der Bund und die Länder sind in der Pflicht. Letztendlich muss in jeder einzelnen Kommune mehr für den Radverkehr getan werden, um die Probleme des derzeitigen, auf den MIV konzentrierten, Verkehrssystems zu lösen. Dafür braucht es einen langen Atem, doch wie die vielfältigen positiven Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, lohnt es sich für jeden Einzelnen und die Gesellschaft, diese Mühen zu investieren. Der BUND wird sich auch weiterhin mit allen Kräften für eine nachhaltige Verkehrswende engagieren.



Herausgeber

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
(BUND)
Arbeitskreis Verkehr
10179 Berlin

Dr. Thorben Prenzel
Author und Koordination
Klaus-Peter Gussfeld
BUND Landesverband Baden-Württemberg
Stefan Glinka
BUND Landesverband Bremen
Martin Schlegel
BUND Landesverband Berlin

Dr. Norbert Frank
ViSdP

Oliver Kleinschmidt
Layout und Produktion

Bildnachweis
Titel | fotolia / Axel Bueckert
2 | Thorben Prenzel
5 | Wimmelbild RadKULTUR Heidelberg
7 | BUND Bremen
9 | www.abus.de
11 oben | www.r-m.de /pd-f
11 unten links | www.flyer.ch /pd-f
11 unten rechts | www.pd-f.de /gregor bresser
13 | www.r-m.de /pd-f
14 | Paul Lange &Co OHG

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

Mit freundlicher Unterstützung von



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



Eelkje Box/sxc.hu

Die Erde braucht Freundinnen und Freunde

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

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

www.bund.net/mitgliedwerden