



Begleitforschung

Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung -

● Bericht ● Städtedokumentation ● Maßnahmendokumentation



Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Energie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

Begleitforschung zu den

Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW

- Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung -

Teil I - Bericht -

Auftraggeber:

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4
D-40213 Düsseldorf
Tel.: +49 (0) 211 - 837-4576
Fax +49 (0) 211 - 837-4372
E-Mail: Peter.London@mwmev.nrw.de
Internet: www.mwmev.nrw.de

Auftragnehmer:

Arbeitsgemeinschaft

Planerbüro Südstadt

Breite Straße 161-167
50667 Köln
Tel.: 0221 / 20894-0
Fax: 0221 / 20894-44
e-mail: info@planerbuero-suedstadt.de

Bearbeiter:

Laura Brenke, Dipl.-Geogr.
Ulrich Kalle, Dipl.-Geogr.
Franz P. Linder, Dipl.-Ing.
Mehmet Sözener, cand.-ing.

Planungsgemeinschaft Verkehr

Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
e-mail: PGV-Hannover@t-online.de

Bearbeiter:

Dankmar Alrutz, Dipl.-Ing.
Detlev Gündel, Dipl.-Ing.
Jörg Stellmacher-Hein, Dipl.-Geogr.
Elke Willhaus, Dipl.-Geogr.



Düsseldorf, im Dezember 2000

Inhaltsverzeichnis

Seite

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Ziele und Vorgehensweise der Untersuchung | 1 |
| 1.1 | Ausgangslage | 1 |
| 1.2 | Anlass und Ziele der Untersuchung | 1 |
| 1.3 | Vorgehensweise und Aufbau | 1 |
| 2 | Das Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" | 3 |
| 2.1 | Entstehung und Ziele | 3 |
| 2.2 | Auswahlkriterien für Mitgliedsstädte | 5 |
| 2.3 | Derzeitige Mitgliedsstädte der AGFS | 6 |
| 3 | Aktivitäten auf Landesebene | 8 |
| 3.1 | Aktivitäten des Landes | 8 |
| 3.1.1 | Rolle des Landes im Rahmen der AGFS | 8 |
| 3.1.2 | Übersicht über Förderbestimmungen | 8 |
| 3.1.3 | Radwegebau an klassifizierten Straßen | 10 |
| 3.1.4 | Landesweites Radverkehrsnetz | 10 |
| 3.1.5 | Programm "100 Fahrradstationen!" | 12 |
| 3.1.6 | Der "Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW" | 13 |
| 3.2 | Aktivitäten von Verbänden und Organisationen | 14 |
| 3.3 | Tagungen und Veröffentlichungen | 14 |
| 3.3.1 | Kongresse des Erftkreises | 14 |
| 3.3.2 | Fachtagungen zusammen mit dem ADFC NRW | 15 |
| 3.3.3 | Bonner Fahrradkongresse | 15 |
| 3.3.4 | Kongress Velo-Regio in Troisdorf | 15 |
| 3.3.5 | Sonstige Tagungen | 16 |
| 3.3.6 | Veröffentlichungen | 16 |
| 4 | Aktivitäten und Erfahrungen im Rahmen der AGFS | 17 |
| 4.1 | Netzbildung und Infrastruktur | 17 |
| 4.1.1 | Radverkehrsnetze | 17 |
| 4.1.2 | Radverkehrsführungen im Straßenraum | 21 |
| 4.1.3 | Fahrradparken | 25 |
| 4.1.4 | Wegweisung | 27 |
| 4.1.5 | Maßnahmen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln | 27 |
| 4.2 | Serviceangebote | 28 |
| 4.2.1 | Fahrradstationen | 28 |
| 4.2.2 | Arbeitgeberangebote | 29 |
| 4.2.3 | Serviceangebote beim Einkauf | 29 |

| | | |
|------------|--|-----------|
| 4.3 | Öffentlichkeitsarbeit | 30 |
| 4.3.1 | Praxis der Öffentlichkeitsarbeit in den Kommunen | 30 |
| 4.3.2 | Akzeptanz in der Bevölkerung | 33 |
| 4.3.3 | Zentrale Öffentlichkeitsarbeit der AGFS | 38 |
| 4.4 | Rahmenbedingungen | 41 |
| 4.4.1 | Erfahrungen mit dem Projektmanagement in den Kommunen | 41 |
| 4.4.2 | Erfahrungen mit dem Ordnungsrahmen | 45 |
| 4.4.3 | Aufgaben und Arbeit der AGFS..... | 49 |
| 5 | Wirkungen des Projektes | 51 |
| 5.1 | Verkehrssicherheit | 51 |
| 5.1.1 | Datengrundlagen und Vorgaben..... | 51 |
| 5.1.2 | Unfallentwicklung in den fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden | 51 |
| 5.1.3 | Unfallbelastung im Verhältnis zum Radverkehrsanteil..... | 56 |
| 5.1.4 | Statistische Daten zum Unfallgeschehen im Vergleich | 57 |
| 5.1.5 | Beispiel für eine örtliche Unfallanalyse: Herford | 57 |
| 5.1.6 | Schlussfolgerungen und Fazit | 58 |
| 5.2 | Modal Split..... | 59 |
| 5.2.1 | Zählungen und Fahrradnutzung | 59 |
| 5.2.2 | Veränderungen im Modal Split | 62 |
| 5.2.3 | Auswirkungen auf die Umwelt | 65 |
| 5.3 | Einfluss auf bundesweite Entwicklungen | 68 |
| 5.3.1 | Technische Infrastruktur und Regelwerke | 68 |
| 5.3.2 | Wissensvermittlung..... | 69 |
| 5.3.3 | Struktur des Fördersystems in NRW..... | 69 |
| 6 | Zusammenfassende Bewertung | 70 |
| 6.1 | Wirkungen auf fachlicher Ebene..... | 70 |
| 6.1.1 | Übergeordnete Wirkungen | 70 |
| 6.1.2 | Fahrradnutzung | 70 |
| 6.1.3 | Verkehrssicherheit..... | 71 |
| 6.1.4 | Radverkehr als System | 71 |
| 6.1.5 | Systemkomponenten | 72 |
| 6.2 | Erfahrungen mit der Umsetzung..... | 78 |
| 6.2.1 | Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden..... | 78 |
| 6.2.2 | Projektmanagement und Umsetzung in den Kommunen | 78 |
| 6.2.3 | Akzeptanz in der Öffentlichkeit | 80 |
| 6.2.4 | Finanzierungsinstrumente | 80 |
| 6.2.5 | Wirkungen über die Mitgliedsstädte hinaus..... | 82 |
| 6.2.6 | Erfolgskontrollen..... | 82 |
| 7 | Empfehlungen und Schlussfolgerungen | 84 |
| 7.1 | Ziele der Empfehlungen | 84 |
| 7.2 | Zielsetzungen und Förderinhalte weiterentwickeln..... | 84 |
| 7.3 | Handlungsschwerpunkte setzen..... | 85 |
| 7.4 | Infrastruktur als Basis des Radverkehrs komplettieren | 85 |

| | | |
|---------------|---|------------|
| 7.5 | Neue Themen des Radverkehrssystems vertiefen | 86 |
| 7.5.1 | Öffentlichkeitsarbeit..... | 86 |
| 7.5.2 | Service..... | 87 |
| 7.5.3 | Fahrrad im Berufsverkehr | 87 |
| 7.6 | Radverkehrsförderung als integrativen Ansatz verfolgen | 87 |
| 7.7 | Neue Handlungsträger gewinnen | 87 |
| 7.8 | Organisationsstrukturen und Arbeitsweisen effektivieren | 88 |
| 7.9 | Kommunale Umsetzungsstrukturen verbessern | 88 |
| 7.10 | Finanzierungsregelungen anpassen/Verbesserung der Mitteleffizienz..... | 89 |
| 7.11 | Wirksamkeit überprüfen..... | 91 |
| 8 | Literaturverzeichnis | 92 |
| 8.1 | Literatur zum Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden" in Nordrhein-Westfalen | 92 |
| 8.2 | allgemeine Literatur | 95 |
| Anhang | | 96 |
| | Fahrradstationen | 97 |
| | Fahrradaktionstage | 99 |
| | Übersicht Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen | 100 |
| | Übersicht Radwegebau an Straßen in kommunaler Baulast | 101 |
| | Fachtagungen zusammen mit dem ADFC NRW | 102 |

1 ZIELE UND VORGEHENSWEISE DER UNTERSUCHUNG

1.1 Ausgangslage

Inzwischen sind mehr als zehn Jahre vergangen, seit das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" ins Leben gerufen wurde. Zahlreiche Seminare zu allgemeinen Zielen und Inhalten des Förderprogramms sowie zu Einzelaspekten der Radverkehrsförderung haben dazu beigetragen, dass das Programm einer breiten kommunalen Fachöffentlichkeit bekannt ist. Darüber hinaus gibt es projektbezogene Publikationen des Landes, ergänzt um zahlreiche kommunale Schriften, die den jeweiligen Stand des Fördervorhabens in den angeschlossenen Städten und Gemeinden beschreiben (vgl. Literaturverzeichnis).

Zwischenzeitlich zählen bereits 29 Kommunen zu den Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW und nach wie vor ist das Interesse weiterer Kommunen an einer Aufnahme in das Programm groß. Es ist abzusehen, dass in der näheren Zukunft weitere Städte aufgenommen werden und so zur Weiterentwicklung des Programms beitragen können.

Nach einer solchen Dauer und dem ungebrochenen Interesse sowie der immer noch anhaltenden Aktualität der Thematik Radverkehrsförderung ist es an der Zeit, eine Zwischenbilanz zu ziehen und zu prüfen, welche Ergebnisse das Projekt gebracht hat und was zukünftig auf Grund der Erfahrung vergangener Jahre besser gemacht werden kann bzw. beibehalten werden sollte. Diesem Ziel soll die hier vorliegende Untersuchung dienen.

1.2 Anlass und Ziele der Untersuchung

Eine umfassende Analyse der im Rahmen des Programms realisierten Maßnahmen sowie der bisherigen Erfahrungen und Wirkungen in Form einer Zwischenbilanz liegt bisher nicht vor. Deshalb soll im Rahmen der vorliegenden Untersuchung der Nutzwert des Projektes und der Einzelmaßnahmen in den Kommunen bewertet werden. Auf der Basis dieser Ergebnisse sollen Vorschläge für eine effektive Weiterentwick-

lung des Projektes entwickelt werden, die einen gezielten und kontrollierten Einsatz der Fördermittel ermöglichen.

Aufgaben und Ziele der Untersuchung sind daher:

- die bisher in den beteiligten Kommunen durchgeführten Maßnahmen zu erfassen und systematisch nach Themenbereichen zu gliedern;
- die dazu vorliegenden Erfahrungen und Wirkungen aufzuarbeiten und darzustellen;
- ausgewählte, beispielhafte Maßnahmen und Lösungswege übersichtlich zu dokumentieren und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu bewerten;
- die Entwicklung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu analysieren;
- Vorgehensweise, Strategien und beispielhafte Aktionen in der Öffentlichkeitsarbeit zu dokumentieren sowie den Meinungsbildungsprozess im politischen und öffentlichen Raum zu beschreiben;
- Modelle, Erfahrungen und Probleme in der organisatorischen Projektabwicklung und der Maßnahmenumsetzung auszuwerten;
- eine Bewertung des bisherigen Ablaufs vorzunehmen und daraus fachliche, rechtliche, administrative und fördertechnische Folgerungen für die Zukunft des Projektes zu ziehen;
- aus den Ergebnissen praxisorientierte und übertragbare Folgerungen und Empfehlungen zur Förderung des Fahrradverkehrs in Städten und Gemeinden abzuleiten.

1.3 Vorgehensweise und Aufbau

Die folgenden Arbeitsschritte sind dieser Untersuchung zu Grunde gelegt worden:

- **Grundlagenermittlung**
Auswertung vorhandener Materialien, Erlasse etc.

- **Umfrage bei 19 Kommunen**
Systematische Übersicht und Auswertung bisheriger Aktivitäten
- **Bereisung der Untersuchungsstädte**
 - Eingehende Gespräche zu Zielen, Umsetzungsstrategien, Handlungsschwerpunkten, Erfahrungen etc.
 - Ortsbesichtigung beispielhafter Maßnahmen
- **Dokumentation beispielhafter Maßnahmen**
Auswahl und einheitliche Aufbereitung von Maßnahmen aus allen Themenfeldern
- **Unfallanalyse**
 - Unfallentwicklung in den Untersuchungsstädten
 - Vertiefung ausgewählter Fragestellungen
- **Zählungen**
 - Auswertung vorhandener Zähldaten
 - Bereichsweise Vertiefung durch eigene Zählungen
- **Darstellung der Ergebnisse**
 - Stadtbezogene Aufbereitung
 - Themenbezogene Aufbereitung
- **Zusammenfassende Bewertung**
- **Folgerungen und Empfehlungen**
 - Folgerungen für weiteren Ablauf
 - Übertragbare Empfehlungen für kommunale Fahrradförderung

3. Zielsetzungen und Vorgehensweise im Rahmen des Projektes
4. Gesamtkonzept
5. Spezielle Untersuchungen/Aktivitäten
6. Projektmanagement
7. Finanzierung
8. Bewertung

Die beispielhaft ausgewählten und aufbereiteten 60 Maßnahmen sind folgenden Themenfeldern zuzuordnen:

1. Maßnahmen zur Verbesserung der Weegeinfrastruktur
2. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
3. Fahrradparken
4. Radverkehrswegweisung
5. Serviceangebote
6. Öffentlichkeitsarbeit

Der vorliegende Bericht ist in zwei Teile gegliedert. Der Teil I beschäftigt sich mit den grundsätzlichen Zielen, Inhalten, Rahmenbedingungen sowie Erfahrungen und Wirkungen des Projektes. Er schließt mit einer zusammenfassenden Bewertung sowie den daraus abzuleitenden Empfehlungen und Schlussfolgerungen für die zukünftige Arbeit.

Der Teil II ist als Dokumentation angelegt. Er enthält neben der Maßnahmendokumentation die stadtbezogenen Dokumentationen für alle 19 Untersuchungsstädte, die nach dem folgenden Schema aufgebaut sind:

1. Kurzcharakteristik der Untersuchungsstadt
2. Ausgangslage bei Projektbeginn

2 DAS PROJEKT "FAHRRAD-FREUNDLICHE STÄDTE UND GEMEINDEN IN NORD-RHEIN-WESTFALEN"

2.1 Entstehung und Ziele

Unter dem Vorzeichen, dass seit etwa Mitte der 80er Jahre der Radverkehr wieder einen bedeutenden Stellenwert in der Stadt- und Verkehrsplanung erhielt, entstand im damaligen Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Idee eines Programms zur systematischen Förderung des Radverkehrs. Mehrere Städte wie z. B. Lünen, Münster und Troisdorf beschlossen im Laufe des Jahres 1988 ihre Teilnahme an diesem in Vorbereitung befindlichen Programm. Im Mai 1989 kam es dann zu einer vielbeachteten Auftaktveranstaltung in Troisdorf; sie stellte den offiziellen Startschuss für das Programm dar. Mit dem Runderlass I C 3 – 86.00 "Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" (FFSG) des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 01.07.1989 wurde nur wenig später die entsprechende rechtliche Grundlage geschaffen. Der Erlass wurde später allerdings im Rahmen einer allgemeinen "Durchforstung" von Erlassen aufgehoben. Da er keine unmittelbar wirkenden Festlegungen enthielt, gab es keine Auswirkungen auf das Projekt.

Das Projekt FFSG, aus dem 1993 die "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" (AGFS) hervorging, ist nicht isoliert zu sehen; es steht vielmehr im Kontext mit zahlreichen anderen Förderprogrammen, Erlassen und Leitlinien, die einen stadtverträglichen und umweltgerechten Verkehr fördern. Hierzu gehören z. B. die "Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr" (1988), der Erlass zur Förderung der Verkehrsberuhigung (1989), Programme zur Schulwegsicherung und zur Förderung des ÖPNV u. a. m.



berührt, sein Lager-Vehikel unter Kontrolle zu bringen, eröffnete Bürgermeister Hans Jaks auf dem Alfred-Nobel-Platz die Aktion „Fahrradfreundliches Troisdorf“. Die SPD-Bundestagsabgeordnete Ingrid Matthies-Maler war mit Sohn Robert von Biringen von Troisdorf gewollt, um dabei zu sein. □

Nach dem Startschuß mit dem Rad durch die Stadt

Auch kritische Worte bei Fachtagung mit NRW-Minister Zöpel

In Troisdorf, Dr. Christoph Zöpel Startschuß galt einem Programm, „das es noch gar nicht richtig gibt, für das aber in Vorbereitungen angelaufen sind“, wie der NRW-Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr bei einer Fachtagung im Bürgerhaus sagte. Das Programm heißt „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ und Troisdorf habe sich die Landesregierung entschieden, weil die Stadt schon seit längerem über ein Radwegkonzept verfüge und mit dem Sonderausschuß „Fahrradfreundliches Troisdorf“ und einer Projektgruppe innerhalb der Stadtverwaltung schon wesentliche organisatorische Voraussetzungen geschaffen habe. „Troisdorf hat alle Chancen in den nächsten Jahren die Regierung auf ein Minimum reduziert werden. Auch der städtische Beigeordnete Manfred Pösch ging von Politik auf einige Probleme von. Bis zu sechs Behörden seien beteiligt. Der Bund für Bundesstraßen, das Land für Landesstraßen, der Kreis für Kreisstraßen, schließlich Regierungspräsident, Rheinisches Straßenbauamt und Land-

Abb. 2.1: Zeitungsartikel zum Projektstart "Fahrradfreundliche Stadt Troisdorf"

Hinter dem Bestreben der Landesregierung, den Radverkehr gezielt zu fördern, steht die Erkenntnis, dass alleine mit dem motorisierten Verkehr die Verkehrsprobleme in den Städten und Gemeinden nicht gelöst werden können. Die Lebensqualität wird durch Luftschadstoffe und Lärm erheblich beeinträchtigt. Prognosen sagen voraus, dass mit einem wachsenden Kfz-Verkehrsaufkommen die sozialen, gesundheitlichen und ökonomischen Folgeprobleme weiter zunehmen werden. In Zukunft muss daher das Verkehrsaufkommen im Nahbereich stärker auf stadt- und umweltverträgliche Verkehrsarten verlagert werden. Das Fahrrad, dessen Bedeutung als ideales Nahverkehrsmittel bislang noch regelmäßig unterschätzt wurde, nimmt hierbei sicherlich eine Schlüsselstellung ein. Letztlich ist es das Ziel der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik, den Anteil des Radverkehrs an allen Wegen in den Städten von heute 12 % auf 25 % zu steigern und damit gleichzeitig dazu beizutragen, die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Lebensqualität in den Städten zu vermindern.

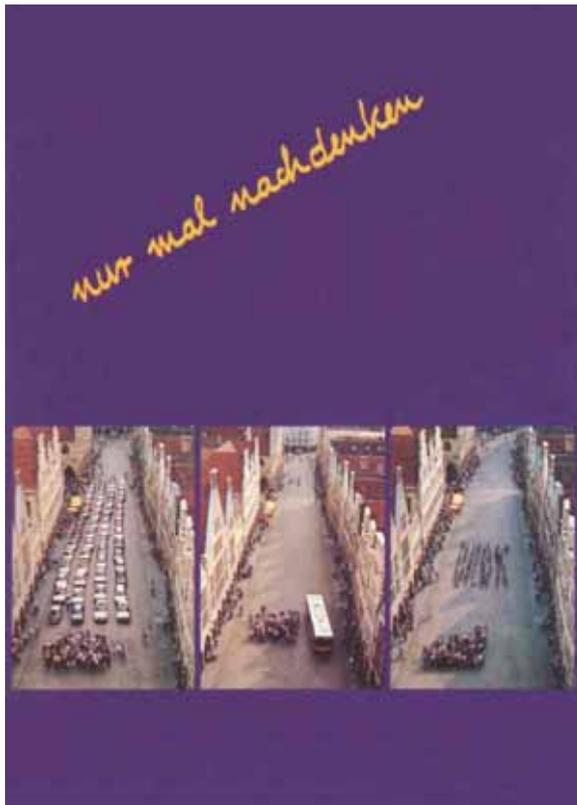


Abb. 2.2: "Aktion Platzbedarf" in Münster

Kernaufgabe des Projektes FFSG ist eine Schwerpunktförderung zur beschleunigten und flächendeckenden Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte. Zur Lösung dieser Aufgabe sollte eine verstärkte Bündelung und Koordinierung unterschiedlicher Fördermittel beitragen. Zu nennen sind hier Fördermittel

- des Landesstraßenbaus,
- des Straßenbauprogramms im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG),
- des Radwegeprogramms,
- der Mittel für Bike & Ride-Anlagen,
- der Mittel des Stadterneuerungsprogramms für
 - Verkehrsberuhigung,
 - Tempo-30-Zonen,
 - Planungskosten und
 - Öffentlichkeitsarbeit sowie
- der Mittel des Verkehrssicherungsprogramms.

Richtungsweisend ist die Tatsache, dass der Erlass forderte, neben dem herkömmlichen Radwegebau auch andere Radverkehrsförderungsmöglichkeiten zu nutzen, wie z. B. die Kombination mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Bike & Ride, Radverkehrswegweisung, kommunales Marketing und die Integration in die Gesamtverkehrsplanung.

Auf der Basis einer solchen fahrradfördernden Grundausrüstung und eines unterstützenden Marketings sollen sich die Kommunen mehr und mehr zu fahrradfreundlichen Städten entwickeln, die sowohl wachsende Radverkehrsanteile als auch zunehmende Verkehrssicherheit für den Radverkehr bieten. Darüber hinaus sollen sie durch ein betont "fahrradfreundliches Klima" in der Bevölkerung, der Kommunalpolitik und der Stadt- und Verkehrsplanung geprägt werden. Durch die Schwerpunktförderung wird eine beschleunigte und flächendeckende Umsetzung kommunaler Radverkehrskonzepte ermöglicht.

Im einzelnen nannte der Erlass explizit folgende Ziele:

- **Förderung von Mobilität und Wahlfreiheit**,
indem Nutzungshindernisse bei der Wahl für das Verkehrsmittel Fahrrad abgebaut werden;
- **Prioritätensetzung und kommunales Engagement**
für das Fahrrad, durch politisches, administratives und finanzielles Engagement;
- **Potenzialausschöpfung im Fahrradverkehr und Einsparung von Autoverkehr**, insbesondere im Kurz- und Mittelstreckenbereich;
- **Fahrrad im Umweltverbund**;
um durch eine optimale Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr möglichst viel Autoverkehr zu vermeiden;
- **Radverkehrsanlagen nicht zu Lasten von Fußgängerflächen**
durch Schaffung von Radverkehrsanlagen im Fahrbahnraum;
- **Fahrradfreundliche Verkehrsregelungen**, vorrangig an Knotenpunkten und Signalan-

lagen, um Unfallgefahren und Zeitverluste zu vermeiden;

- **Netzausbau, Netzverdichtung und Netzdifferenzierung**
zur Schließung von Netzlücken;
- **Verkehrssicherheit**
als Grundvoraussetzung für eine verstärkte Fahrradnutzung;
- **Fahrradförderung mit System,**
da unkoordinierte Einzelmaßnahmen ohne Netzbildungseffekt wenig helfen;
- **Bürgerbeteiligung, Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung von Fahrradorganisationen**
zur Optimierung der Planung durch einbeziehen der Erfahrungen der Betroffenen und um die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen.

In der AGFS soll darüber hinaus ein intensiver interkommunaler Erfahrungsaustausch zur Beschleunigung der Realisierung der angestrebten Ziele beitragen. Dieser Austausch findet im wesentlichen in Form regelmäßiger Treffen der AGFS und durch Veröffentlichungen über nachahmenswerte Maßnahmen statt. Eine differenzierte Darstellung der Aufgaben und Ziele der AGFS ist dem Kapitel 4.4.3 zu entnehmen.

2.2 Auswahlkriterien für Mitgliedsstädte

Mitglied in der AGFS können Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen werden, die einen rahmensetzenden Antrag stellen und die folgenden Voraussetzungen im Grundsatz erfüllen:

- Aufgrund von Vorarbeiten und Absichtserklärungen ist eine Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Programms zuerkennen;
- sie verfügen über ein Konzept zur flächendeckenden und systematischen Förderung des Fahrradverkehrs oder können dies in Kürze erstellen und
- die Möglichkeit und der Wille sich in dem nötigen Umfang mit kommunalen Eigenmitteln finanziell zu engagieren ist gegeben.

Über die Aufnahme in das Programm entscheidet letztlich die Auswahlkommission des Landes. Die Kommission setzt sich u. a. aus dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Landtags (Leiter der Auswahlkommission), Vertretern der Landtagsfraktionen, der zuständigen Landesministerien, externen Experten sowie dem ADFC NRW zusammen.

Die antragstellende Kommune muss sich an den folgenden konkreten Kriterien messen lassen, wobei nicht alle Kriterien erfüllt sein müssen.

Kommunalpolitische Zielsetzung:

Erwartet wird eine klare kommunale Radverkehrspolitik mit dem Ziel der Anhebung des Radverkehrsanteils am Modal-Split.

Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung:

Hierzu gehören die

- politische Grundsatzentscheidung in Form des Antrages;
- organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen sowie
- die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes.

Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen:

Folgende Infrastrukturelemente sollten zum Einsatz kommen, wobei in Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten nicht notwendigerweise alle hier aufgelisteten Elemente zum Einsatz kommen müssen:

- Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Streckenverlauf;
- Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Verkehr sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen;
- Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten (insbesondere an Lichtsignalanlagen);

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen;
- Fahrradabstellanlagen;
- Fahrradstationen und Bike & Ride-Anlagen;
- Radwanderwege;
- Eigenständige Radverkehrswegweisung sowie
- die Entschärfung von Unfallschwerpunkten.

Fahrradfreundliches Klima fördern:

Erwartet werden darüber hinaus die nachfolgenden Maßnahmen zur Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas:

- Radverkehr im Umweltverbund, z. B. durch Mitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln;
- offensives Marketingkonzept durch Werbung und den Einsatz der Medien;
- Bürgerinformationen durch Veranstaltungen;
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden;
- fahrradfreundlicher Einzelhandel;
- fahrradfreundliche Arbeitgeber;
- Förderung von Fahrradkurierdiensten;
- Imagesteigerung des Radverkehrs durch die Kommune;
- Bereitschaft von Schlüsselpersonen der Kommune, sich am Radverkehr zu beteiligen und natürlich die Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFS.

Entscheidend für die Aufnahme ist, dass deutlich zu erkennen ist, dass die Kommune bereit ist, die Zielsetzungen des Programms konsequent zu verfolgen und hierüber in Politik und Verwaltung ein möglichst breiter Konsens besteht.

2.3 Derzeitige Mitgliedsstädte der AGFS

In das Modellvorhaben wurden in Bezug auf Größe, Struktur sowie infrastrukturelle und verkehrliche Ausgangsbedingungen bewusst ganz unterschiedliche Städte, Gemeinden und Kreise aufgenommen, die eine gute Übertragbarkeit der gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse auf jeweils vergleichbare Kommunen gewährleisten. Zum jetzigen Zeitpunkt gehören zur AGFS die folgenden 29 Mitglieder (in Klammern: Beitrittsjahr; Untersuchungsstädte in **Fettdruck**):

- **Aachen** (1995),
- Bielefeld (1998),
- **Bonn** (1995),
- **Brühl** (1993),
- Bünde (2000),
- Dormagen (1999),
- Dülmen (1998),
- **Essen** (1995),
- **Euskirchen** (1995),
- **Gladbeck** (1993),
- **Hamm** (1993),
- **Herford** (1993),
- Ibbenbüren (2000),
- Iserlohn (1996),
- Kempen (1998),
- **Köln** (1993),
- **Krefeld** (1993),
- **Leverkusen** (1995),
- **Lünen** (1993),
- **Marl** (1993),
- Minden (1996),
- Mühlheim a. d. Ruhr (1999),
- **Münster** (1993),
- **Pulheim** (1993),
- **Soest** (1993),
- **Troisdorf** (1993),
- **Unna** (1993),
- **Wesel** (1995),
- Erftkreis (1996).



Abb. 2.3: AGFS-Mitglieder

Die hier vorliegende Wirkungsanalyse ist in weiten Teilen als Vorher-Nachher-Betrachtung angelegt. Angesichts des erforderlichen planerischen Vorlaufs und der Zeit, die erforderlich ist, bis Fahrradfördermaßnahmen greifen, ist es nicht sinnvoll gerade erst in die AGFS aufgenommene Kommunen in die Untersuchung mit einzubeziehen. Aus diesem Grund sind im Rahmen dieser Untersuchung nur die Städte betrachtet worden, die bis einschließlich 1995 in die AGFS aufgenommen wurden.

3 AKTIVITÄTEN AUF LANDESEBENE

3.1 Aktivitäten des Landes

3.1.1 Rolle des Landes im Rahmen der AGFS

Ungeachtet der zahlreichen Aktivitäten des Landes ist es dennoch Intention des Programms, in erster Linie die Aktivitäten auf kommunaler Ebene zu stimulieren. Das Land gibt den rechtlichen Rahmen vor und schafft über die aufeinander abgestimmten Fördermöglichkeiten die finanziellen Grundlagen. Haupthandlungsträger sind aber die Kommunen, die innerhalb dieses weitgesteckten Rahmens selbst für ihre Fahrradförderung verantwortlich sind. Das Land besitzt aber über die Rolle als Fördergeber hinaus weitere Handlungsmöglichkeiten im Rahmen des Projektes:

- als Initiator von Aktivitäten;
- durch die Entwicklung von inhaltlichen Leitlinien und rechtlichen Vorgaben (Gesetze und Erlasse).

Darüber hinaus ergreift das Land Nordrhein-Westfalen zahlreiche Aktivitäten im eigenen Zuständigkeitsbereich. Dazu gehört der Radwegebau an Landes- und Bundesstraßen (letztere in der Auftragsverwaltung des Bundes) und die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei. Andererseits sind hier auch Aktivitäten und Projekte zu aufgeführt, die zwar nicht notwendigerweise in die Landeszuständigkeit fallen, sinnvollerweise aber vom Land durchgeführt werden. Hierzu zählen z. B. Tagungen und Veröffentlichungen von allgemeinem Interesse.

Nachfolgend zeigt eine Übersicht Art und Umfang dieser Aktivitäten auf.

3.1.2 Übersicht über Förderbestimmungen

Für das damalige Programm Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen wurde kein eigenständiges Förderprogramm aufgelegt. Vielmehr werden die im Rahmen dieses Programms durchgeführten Projekte aus vorhandenen Förderprogrammen finanziell un-

terstützt. Die Besonderheit des Programms besteht in der Tatsache, dass das Spektrum der förderfähigen Maßnahmen so auf die vorhandenen Förderprogramme verteilt wurde, dass damit praktisch die gesamte relevante Palette fahrradfreundlicher Maßnahmen (von Planungskosten über bauliche Infrastruktur bis hin zur Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit) förderfähig ist. Dabei wurde auch darauf geachtet, vorhandene Lücken sinnvoll zu schließen, etwa durch das Sonderprogramm kommunaler Radwegebau. Diese Komplementärfinanzierung war bisher einmalig in Deutschland und wurde mittlerweile für Schleswig-Holstein in abgewandelter Form übernommen.

Um einen Überblick zu erhalten soll an dieser Stelle eine Übersicht über die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gegeben werden. Der Übersichtlichkeit halber erfolgt hier nur eine verkürzte Darstellung.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Nach dem Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus und des straßenbezogenen ÖPNV können folgende Vorhaben an verkehrswichtigen Straßen gefördert werden:

- Bau und Ausbau von Radwegen und Radfahrstreifen bei Straßenneu-, -aus- und -umbauvorhaben sowie ergänzender Radwegeneubau ohne Fahrbahnumbau;
- Querungshilfen und Verkehrssteuerungsanlagen;
- Umbaumaßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten;
- Bike & Ride-Anlagen an ÖPNV-Haltestellen (einschließlich Fahrradstationen, die mindestens die Kernfunktionen erfüllen).

Zuwendungsfähig sind:

- Baukosten einschließlich
- Grunderwerbskosten;

- außerdem bei Fahrradstationen: Planungsphasen 5 und 6 sowie Marketing.

Nicht gefördert werden:

- Verwaltungs- und Planungskosten;
- Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Deckenerneuerungskosten;
- Kosten, die durch Beiträge Dritter zu finanzieren sind.

Bagatellgrenze: 50.000 DM förderfähige Kosten.

Bundes- und Landeszuwendungen nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz

Folgenden Vorhaben an Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen in kommunaler Baulast und an wichtigen Zubringern zu Bundesfernstraßen in Baulast des Bundes können gefördert werden:

- Anlage von Radwegen und Radfahrstreifen bei Straßenneu-, -aus- und -umbauvorhaben sowie ergänzender Radwegeneubau an vorhandenen Straßen;
- Querungshilfen und Verkehrssteuerungsanlagen;
- Umbau von Knotenpunkten zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten.

Zuwendungsfähig sind:

- Baukosten einschließlich
- Grunderwerbskosten.

Nicht gefördert werden:

- Verwaltungs- und Planungskosten;
- Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Deckenerneuerungskosten;
- Kosten, die durch Beiträge Dritter zu finanzieren sind.

Bagatellgrenze: 25.000 DM Zuwendungen.

Sonderprogramm des Landes zur Verbesserung des kommunalen Radwegebbaus

Förderfähig sind folgende Vorhaben, soweit eine Förderung nach dem GVFG nicht möglich ist:

- Bau und Ausbau von Radwegen (selbständig oder straßenbegleitend) für den Alltagsverkehr und zu Freizeitanlagen;
- Bau oder Ausbau von gemeinsamen Rad- und Gehwegen, Radfahrstreifen und Fahrradstraßen;
- Bau von Über- oder Unterführungen, soweit aus Sicherheitsgründen erforderlich;
- Querungshilfen und andere bauliche Sicherungsmaßnahmen zur Radverkehrsführung im Straßenraum;
- Radverkehrswegweisungssysteme auf Grundlage eines Radverkehrsnetzes.

Zuwendungsfähig sind:

- Baukosten einschließlich
- Grunderwerbskosten.

Nicht gefördert werden:

- Verwaltungs- und Planungskosten;
- Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Deckenerneuerungskosten;
- Kosten, die durch Beiträge Dritter zu finanzieren sind.

Bagatellgrenze: 25.000 DM förderfähige Kosten.

Stadterneuerungsmittel

Seit die Zuständigkeit für den Radverkehr ausschließlich beim MWMEV liegt, werden aus Stadterneuerungsmitteln keine einzelnen Rad-

verkehrsmaßnahmen mehr gefördert, es sei denn, sie sind Bestandteil einer förderfähigen Gesamtmaßnahme der Stadterneuerung.

Radwege an Bundes- und Landesstraßen in überörtlicher Baulast

Für diese Straßen gelten folgende Regelungen:

- Neue Bundes- und Landesstraßen werden soweit erforderlich grundsätzlich nur mit den notwendigen Radverkehrseinrichtungen angelegt.
- Für die nachträgliche Schaffung der notwendigen Radverkehrseinrichtungen an Bundes- und Landesstraßen bestehen eigenständige Bauprogramme, die in der sachlichen und finanziellen Verantwortung der überörtlichen Baulastträger abgewickelt werden.
- Die notwendigen Maßnahmen werden in den jährlich fortzuschreibenden Bauprogrammen ausgewiesen.
- Die für die Abwicklung der Bauprogramme zuständigen Straßenbaubehörden werden zur notwendigen Koordination mit den betroffenen Gemeinden angehalten.

3.1.3 Radwegebau an klassifizierten Straßen

An Bundes- und Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften benötigen Radfahrer aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Regel von der Fahrbahn baulich getrennte Radwege. Das Land hat dieser Aufgabe bereits seit vielen Jahren eine hohe Bedeutung beigemessen und nimmt bzgl. der Ausstattung der klassifizierten Straßen mit Radwegen im Bundesgebiet eine Spitzenposition ein. 1.884 km der insgesamt 5.103 km Bundesstraßen in NRW verfügen über Radwege; dies entspricht einem Ausstattungsgrad von 37 %. Von den 12.619 km Landesstraßen sind 3.781 km, entsprechend 30 %, mit Radwegen ausgestattet (Stand: 31.12.97). Von den inzwischen insgesamt 5.665 km Radwegen an Bundes- und Landesstraßen wurden allein im Zeitraum von 1978 bis 1997 2.473 km, also fast die Hälfte errichtet. Das Kostenvolumen dafür umfasste rund 700 Mio. DM. Davon entfallen

allein 1.076 km für ca. 400 Mio. DM auf den Zeitraum ab 1988, also seit Beginn des Modellprojekts. Eine detaillierte Auflistung befindet sich im Anhang.

Radwege an Bundes- und Landesstraßen werden vor allem dort vorgesehen, wo

- sie aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sind und
- bereits ein regelmäßiger Radverkehr besteht oder
- sie als Bestandteile überörtlicher Radverkehrsnetze notwendig sind.



Abb. 3.1: Außerortsradweg an Landesstraße (Pulheim)

3.1.4 Landesweites Radverkehrsnetz

Seit 1985 beschäftigt sich das Land intensiv mit dem Thema Radverkehrswegweisung auf kommunaler und Kreisebene. In zwei Modellprojekten (Kreis Neuss und Stadt Bochum) erarbeitete der ADFC NRW im Auftrag des Landes Planungsgrundlagen und Standards für die Radverkehrswegweisung und ihre Elemente. Die Ergebnisse wurden in der Broschüre "Radverkehr – wegweisend in die Zukunft – Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis" 1991 veröffentlicht. Hiermit sollten Kreise und Kommunen angeregt werden, mit finanzieller Unterstützung des Landes flächendeckende Radverkehrsnetze zu planen und zu beschildern.

Beim Symposium "Radverkehrswegweisung" im September 1994 in Münster wurde der erreichte Stand der Radverkehrswegweisung bilanziert. Ein Ergebnis war, dass die kommunale

Radverkehrswegweisung zu sehr auf touristische und Freizeitnetze ausgerichtet ist und der Alltagsverkehr zu wenig berücksichtigt wurde. Ähnliches galt für das bestehende landesweite R-Wege-Netz, das unter touristischen Aspekten geplant wurde. Hinzu kam die völlig uneinheitliche Gestaltung der Wegweiser. Die flächendeckende Umsetzung einer einheitlichen und auch alltagstauglichen Radwegweisung war somit nicht abzusehen.

Aus diesen Gründen nannte die Landesregierung als ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik die Schaffung eines "übergreifenden Radwegenetzes NRW mit einheitlicher Wegweisung", das u. a. auch durch zusätzlichen Radwegebau an Landesstraßen mit einem Etat von ca. 20 Mio. DM jährlich geschaffen werden soll.

Bei der Planung des Netzes wurde weitgehend auf vorhandene Infrastruktur zurückgegriffen. Hierzu zählen straßenbegleitende Radwege, Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche sowie Wald- und Wirtschaftswege, die zur Führung des Radverkehrs geeignet sind. Somit war der Neubau von Radwegen nicht grundsätzlich Ziel dieser Planung. Allerdings sollten Netzabschnitte, bei denen entsprechender Bedarf besteht, vorrangig berücksichtigt werden.

Das im Rahmen dieses Projektes geplante Netz wurde auf Basis eines Wunschliniennetzes entwickelt, das sich an der Verbindung von Ortschaften (hierarchisiert nach zentralörtlicher Bedeutung) und Freizeitschwerpunkten von landesweiter Bedeutung orientiert. Dabei wurde auch die Anbindung an das Bahnnetz sichergestellt.

Insgesamt entstand so ein geplantes Radverkehrsnetz mit einer Gesamtlänge von rund 10.800 km. Da bestandsorientiert geplant wurde, ist dieses Netz zu etwa 99 % bereits heute nutzbar; lediglich an etwa 1 % der Netzlänge ist noch die Anlage von Radverkehrsanlagen oder eine andere Art von Netzschluss erforderlich.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil des Projektes war die Entwicklung vereinheitlichter Schildertypen. Ein System wurde entwickelt, das im wesentlichen auf Pfeilwegweisern basiert und durch Vorwegweiser und Zwischenwegweiser ergänzt wird. Neben der Gestaltung wurden auch die Schriftgrößen vorgegeben, da viele be-

stehende Systeme durch deutlich zu kleine Schriften oftmals kaum nutzbar sind.

Dabei konnte eine enge inhaltliche Abstimmung mit dem "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" (Ausgabe 1998) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), das gleichzeitig erarbeitet wurde, herbeigeführt werden. Durch die landesweite Einführung der Gestaltungsvorgaben dieses Merkblattes gewinnt Nordrhein-Westfalen eine Pilotfunktion für die längerfristig angestrebte bundesweite Vereinheitlichung der Fahrradwegweisung.



Abb. 3.2: Fahrradwegweisung nach neuem Merkblatt (Leverkusen)

Um die Anwendung dieser einheitlichen Wegweisung in Nordrhein-Westfalen durchzusetzen, werden nur noch Wegweisungssysteme gefördert, die diesem Merkblatt entsprechen.

Eine grobe Aufwandsabschätzung ergab einen Finanzbedarf von rund 12 Mio. DM für die Beschilderung des Radverkehrsnetzes NRW (einschließlich Planungskosten). Für bauliche Maßnahmen zur Schließung der wichtigsten Netzlücken ist mit weiteren 7 Mio. DM zu rechnen.

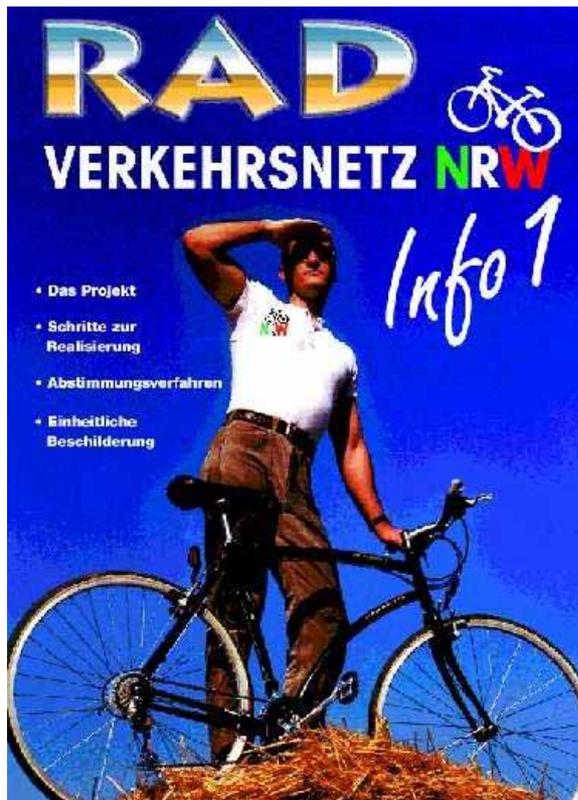


Abb. 3.3: Infoblatt zum Radverkehrsnetz NRW

Derzeit wird die Ausführungsplanung erstellt. Die Beschilderung erster Netzteile ist im Rahmen eines Sonderprojektes im Münsterland noch im Laufe des Jahres 2000 erfolgt. Insgesamt kann das Programm bis etwa 2004 umgesetzt werden.

3.1.5 Programm "100 Fahrradstationen"

Fahrrad und Bahn ergänzen sich in idealer Weise. Die Bahn ist in der Lage, auch größere Entfernungen zügig zu überbrücken und fährt am Stau vorbei bis in die Zentren der Städte und Ballungsräume. Problematisch ist aber die Flächenerschließung. Abhängig von der Lage des jeweiligen Bahnhofs leben in fußläufiger Entfernung z. T. nur relativ wenige Menschen. Der straßengebundene ÖPNV kann seine Zubringerrolle z. T. nur bedingt erfüllen. Systembedingt ist insbesondere außerhalb der Ballungsräume die Taktdichte nicht immer attraktiv und Anschlussicherung oft nicht möglich. Auch kann der straßengebundene ÖPNV die Flächerschließung nur teilweise gewährleisten.

An dieser Stelle bietet sich für das Fahrrad ein perfektes Einsatzfeld. Schnell auf der Kurzstrecke bietet es hier eine unübertroffene flächenhafte wie zeitliche Erschließungsqualität. Dennoch hat das Fahrrad bisher im Vortransport nur einen Anteil von 1 – 2 % (mit deutlichen Abweichungen in Einzelfällen); im Nachtransport spielt das Fahrrad praktisch keine Rolle.

Anders ist dies bereits heute in den Niederlanden. Hier kommen rund 37 % der Bahnkunden mit dem Fahrrad zum Bahnhof und auch im Nachtransport hat der Radverkehr einen respektablen Anteil von etwa 11 % (GUIT, A., 1996). Wesentlichen Anteil hieran haben die rund 90 Fahrradstationen ("Rijwielstallingen") an Bahnhöfen. Diese bieten neben bewachtem und witterungsgeschützten Fahrradparken noch weitere Dienstleistungen wie Reparaturservice, Fahrradvermietung und Verkauf von Fahrradartikeln.

Basierend auf diesen Erfahrungen wurde das Programm "100 Fahrradstationen in NRW" ins Leben gerufen. Berücksichtigt man die Tatsache, dass die Niederlande nach Fläche und Einwohnerzahl etwa mit Nordrhein-Westfalen vergleichbar sind, so ergibt sich bei vollständiger Umsetzung des Programms eine vergleichbare Ausstattung mit Fahrradstationen.

Das frühere Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport (MSKS) war zunächst federführend bei der Umsetzung des Programms "100 Fahrradstationen in NRW"; mit der Umstrukturierung der Ministerien ist die Zuständigkeit dann an das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr (MWMTV) übergegangen. Das MSKS beauftragte den ADFC NRW mit der Beratung von Kommunen und Betreibern, wofür beim ADFC die "Entwicklungsagentur für Fahrradstationen" eingerichtet wurde. Diese hat ein Markenkonzept für "Radstationen" entwickelt. Im Kern werden darin gewisse einheitliche Gestaltungselemente mit hohem Wiedererkennungseffekt und die Bewachungspreise vorgegeben. Die Übernahme dieses Markenkonzeptes ist nicht zwingend. Allerdings sind Kosten, die aus der Anwendung dieses Konzeptes resultieren (Schilder, Info-Säulen, Plakate etc.) nur in diesem Fall förderfähig.

Mit der DB AG wurde am 27. August 1997 eine Rahmenvereinbarung über die Nutzung von Flä-

chen und Gebäuden abgeschlossen. Die DB AG stellt den Kommunen geeignete Grundstücke, Gebäude oder Gebäudeteile zehn Jahre lang mietfrei zur Verfügung.



Abb. 3.4: Infotafel in Radstationen

Der Bau von Fahrradstationen ist Aufgabe der Kommunen. Diese erhalten – je nach finanziellem Status – 75 % bis 90 % Förderung bei einer Förderhöchstgrenze von 3.000 DM Kosten je Stellplatz. Voraussetzung ist eine Mindestgröße von 100 Stellplätzen sowie die Sicherstellung der Kernfunktionen Bewachung, Witterungsschutz, Fahrradvermietung und Service. Zumindest einfache Fahrradreparaturen müssen als Serviceleistung angeboten werden.

Von den 89 Kommunen mit 99 möglichen Standorten wurden in die Förderprogramme 1996 bis 1999 47 Fahrradstationen mit insgesamt 18.662 Stellplätzen aufgenommen. Hieraus ergibt sich ein Zuwendungsbedarf von insgesamt 42.416 TDM (detaillierte Übersicht im Anhang).

Inzwischen sind 34 Fahrradstationen mit insgesamt über 10.000 Stellplätzen in Betrieb (detaillierte Übersicht im Anhang). Derzeit steht die Entwicklungsagentur für Fahrradstationen mit 86 Kommunen in Kontakt bezüglich Vorüberle-

gungen und konkreten Planungen für Fahrradstationen (detaillierte Übersicht im Anhang); einige sind bereits im Bau. Bis Ende 2002 werden voraussichtlich etwa 20 weitere Fahrradstationen ihren Betrieb aufnehmen.

3.1.6 Der "Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW"

Bereits während der Bearbeitung des hier vorliegenden Forschungsberichtes wurde als Zwischenergebnis deutlich, dass ein wesentliches Defizit des Programms Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW darin besteht, dass viele sinnvolle Projekte isoliert für sich betrieben werden. Daher wurde als erste Maßnahme ein "Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW" erstellt.

Ziele dieses, vom MWMTV herausgegebenen Aktionsplans sind:

- die zahlreichen auf Landesebene laufenden Aktivitäten zusammenzuführen und damit die Bandbreite der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen zu verdeutlichen,
- die Bausteine sinnvoll zu koordinieren und programmatisch zu bündeln,
- die finanziellen Mittel dadurch effizienter einzusetzen und
- die Inhalte und die Struktur der Förderung weiterzuentwickeln.

In dem Aktionsplan werden die Chancen und Potenziale der Radverkehrsförderung aufbauend auf einem entsprechenden Leitbild dargelegt. Hierzu erfolgt eine Darstellung der 10 Bausteine der Radverkehrsförderung in NRW mit derzeitigem Stand und Ausblick auf geplante Maßnahmen. Wesentlich ist hier auch der Ansatz, "Radverkehr als System" zu betrachten. Über die reine Addition der Einzelbausteine hinaus erfolgt hier eine zusammenhängende Betrachtung als Gesamtsystem, vergleichbar dem "System Autoverkehr".

Dieser, im November 1999 herausgegebene Aktionsplan hat als Zielgruppe Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung; er richtet sich aber auch an interessierte Laien.

Daher erfolgt eine Verteilung im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus ist der Aktionsplan auch im Internet verfügbar unter www.fahrradfreundlich.nrw.de.

3.2 Aktivitäten von Verbänden und Organisationen

Fahrradfreundlichkeit kann nicht von oben herab verordnet werden. Um dauerhaft Wirkungen zu erzielen ist die Mitwirkung anderer Handlungsträger erforderlich. Daher wurden auch Verbände in das Projekt einbezogen. Hier ist an erster Stelle der ADFC zu nennen.

In Nordrhein-Westfalen besteht schon sehr lange (vor Projektbeginn) eine gute Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Ministerien und dem Landesverband Nordrhein-Westfalen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). Gemeinsame Aktivitäten des Landes und des ADFC sind bei den Aktivitäten des Landes aufgeführt. Hier sollen die Aktivitäten des ADFC aufgeführt werden, die zwar im Kontext des Programms zu sehen sind, aber nicht in unmittelbarer Zusammenarbeit durchgeführt wurden.

Großer Beliebtheit erfreuen sich Fahrradaktionstage, die vom ADFC durchgeführt und vom Land finanziell gefördert werden. Diese Veranstaltungen ziehen regelmäßig viel Publikum an und werben somit erfolgreich für eine verstärkte Fahrradnutzung. Eine Übersicht über die bisher etwa 50 Veranstaltungen findet sich im Anhang.

Andere Organisationen als der ADFC sind im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Projekt Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden nicht nennenswert in Erscheinung getreten; insbesondere gibt es keine landesweiten Aktivitäten zu verzeichnen.

3.3 Tagungen und Veröffentlichungen

Eines der Hauptziele des Programms ist die Weiterentwicklung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und die Verbreitung dieser Erkenntnisse. Letzterem dienen zahlreiche Veröffentlichungen und Fachtagungen des Landes (allein oder mit Partnern) bzw. durch das Land geförderte Tagungen anderer Träger. Sowohl die Tagungen als auch die Veröffentlichungen er-

freuen sich in der Fachöffentlichkeit auch über NRW hinaus großer Beliebtheit und sind somit entscheidende Träger der Wissensvermittlung bei der Fahrradförderung in Nordrhein-Westfalen. Im folgenden werden einige ausgewählte Tagungsreihen und Veröffentlichungen dargestellt.

3.3.1 Kongresse des Erftkreises

Hervorzuheben ist die Fahrradkongressreihe des Erftkreises. Diese vielbeachteten Kongresse mit internationalen Referenten ziehen Fachpublikum aus ganz Deutschland an. Charakteristisch ist die Themenwahl, die besonders Rücksicht nimmt auf die spezifischen Probleme im Baulastbereich einer Kreisverwaltung. So befasste sich der Kongress zur "Sicherung von Querungsstellen für den Fahrradverkehr" am 23.09.97 mit einer Thematik, die gerade in eher ländlichen Gebieten von besonderer Bedeutung ist. Ein wesentliches Ergebnis dieser Veranstaltung sind die innovativen Maßnahmen an Querungsstellen im Erftkreis. Bereits am 18.06.97 wurde das Thema "Bike & Ride in der Praxis" behandelt. Der jüngste Kongress mit dem Thema "Radverkehr als System" fand am 18.05.2000 statt. Zu den Tagungen sind jeweils ausführliche Kongressdokumentationen erschienen. Aufgrund der positiven Resonanz ist eine Fortsetzung der Kongressreihe geplant.



Abb. 3.5: Einladung zu Kongress des Erftkreises

3.3.2 Fachtagungen zusammen mit dem ADFC NRW

Im Rahmen der Zusammenarbeit des Landes mit dem ADFC NRW wurden zahlreiche Fachtagungen zu den unterschiedlichsten Themen der Radverkehrsförderung gemeinsam (und teilweise auch mit weiteren Mitveranstaltern) ausgerichtet. Insgesamt wurden seit 1989 neun derartige Tagungen veranstaltet, überwiegend in Düsseldorf und Köln. Besonders attraktiv war bei den letzten Symposien die Integration in die Fahrradmesse "Ifma", durch die Fortbildung und Messebesuch gut zu kombinieren sind.

Eine Übersicht über die einzelnen Veranstaltungen findet sich im Anhang.

3.3.3 Bonner Fahrradkongresse

Bereits im Jahre 1991 wurde in Bonn der erste Bonner Fahrradkongress mit dem Untertitel "Mensch – Umwelt: Fahrrad/Die Zukunft des Stadtverkehrs" abgehalten (10./11.06.1991). Veranstalter war die Stadt Bonn zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen und dem ADFC Bundesverband. Der große Zuspruch veranlasste die Veranstalter zwei Jahre später zu einem zweiten Fahrradkongress, diesmal unter dem Titel "Menschen- und umweltgerechter Stadtverkehr". Nach einer längeren Pause fand der dritte Bonner Fahrradkongress am 04./05.06.1997 statt. Nachdem die Stadt Bonn inzwischen auch Mitglied der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS) geworden war, bestand Einigkeit darüber, dass die Kongresse nunmehr als regelmäßige Einrichtung alle zwei Jahre stattfinden sollen. Der folgende Bonner Fahrradkongress fand am 16./17.06.1999 statt unter dem Motto "Radverkehr fördern – Wirtschaft umweltgerecht entwickeln".

Zu den Kongressen sind auch ansprechend gestaltete Tagungsbände erschienen.

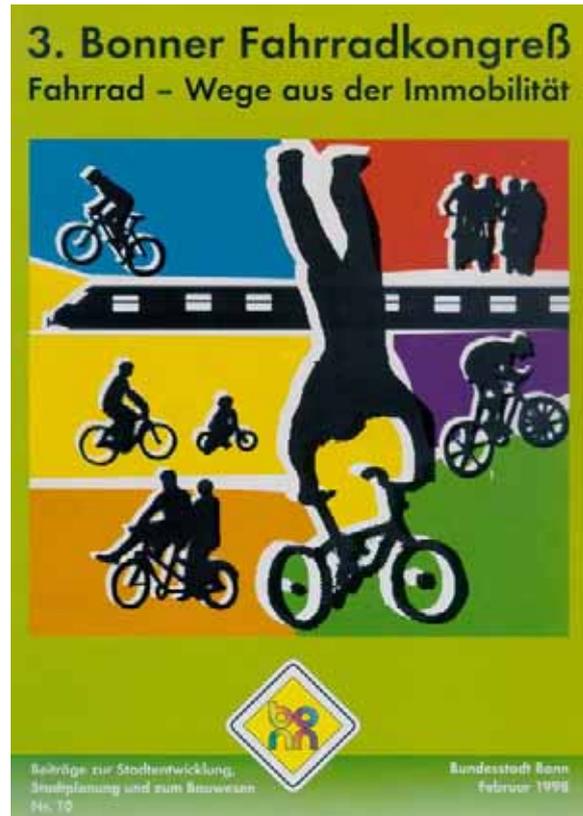


Abb.: 3.6 Tagungsband zum 3. Bonner Fahrradkongress

3.3.4 Kongress Velo-Regio in Troisdorf

Eines der "Highlights" unter den Tagungen stellt der Velo-Regio-Kongress dar, der vom 14.-18.3.1995 in Troisdorf stattfand (vgl. auch Maßnahmendokumentation). Träger der Veranstaltung waren neben dem Land NRW die Stadt Troisdorf, die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS), der ADFC und der Europäische Radfahrerverband ECF. Angelegt war dieser Kongress als "kleiner, regionaler Bruder" mit Schwerpunkt NRW der internationalen Velo-City-Conference im Oktober 1995 in Basel. Rund 300 Teilnehmer aus ganz Deutschland und teilweise aus dem Ausland nahmen am Velo-Regio-Kongress teil. Insgesamt wurden 50 Vorträge und Workshops aus 20 Themenbereichen angeboten. Abgerundet wurde das Programm mit Exkursionen durch Troisdorf sowie Gladbeck, Krefeld, Marl, Münster, Soest und eine Zusatzexkursion mit einem Sonderzug nach Brühl, Pulheim und Köln.



Abb. 3.7: Dokumentation zum Velo-Regio-Kongress in Troisdorf

3.3.5 Sonstige Tagungen

Auch die traditionell fahrradfreundliche Stadt Münster hat es sich nicht nehmen lassen, anlässlich ihrer 1200-Jahr Feier 1993 zusammen mit dem ADFC NRW einen großen Fahrradkongress zu veranstalten. Eingebettet in die "5. Münstersche Fahrradtage" wurden am 30.9./1.10.1993 unter dem Kongresstitel "Neue Wege für das Rad" bei Vorträgen, Workshops und Exkursionen unterschiedlichste Radverkehrsthemen behandelt.



Abb. 3.8: Programm des Münsteraner Fahrradkongresses im Jahre 1993

Zum "Radverkehrs-Kongress 2000" am 15.9.2000 im Rahmen der Ifma luden der Zweirad-Industrie-Verband und die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" ein. Schwerpunktthema war die Rolle des Fahrrades in der Mobilität.

3.3.6 Veröffentlichungen

Im Zusammenhang mit dem Projekt Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW sind zahlreichen Veröffentlichungen erschienen. Dabei handelt es sich u. a. um Tagungsbände (siehe oben), spezielle Untersuchungen, Projektdokumentationen etc. Die wichtigsten Titel, die die Untersuchungsstädte betreffen, sind im Literaturverzeichnis im Anhang aufgeführt. Eine vollständige Auflistung ist allerdings nicht möglich, da die Zahl der Veröffentlichungen einen enormen Umfang erreicht hat und ein nicht unerheblicher Teil auch der "grauen Literatur" zuzuordnen ist und somit bibliographisch praktisch nicht nachweisbar ist.

4 AKTIVITÄTEN UND ERFAHRUNGEN IM RAHMEN DER AGFS

4.1 Netzbildung und Infrastruktur

4.1.1 Radverkehrsnetze

Kernstück praktisch jeder Radverkehrsförderungskonzeption ist die Umsetzung bzw. Komplettierung eines Radverkehrsnetzes. Bei fast allen Städten war der Plan eines künftigen, flächendeckenden Radverkehrsnetzes im Antrag zur Aufnahme in die AGFS enthalten und der Ausbau dieses Netzes als wichtiges Ziel genannt. Von daher wurde untersucht, in welchem Ausmaß die Netzplanung in den einzelnen Kommunen bereits umgesetzt ist.

Für eine Bewertung, insbesondere, wenn verschiedene Städte miteinander verglichen werden sollen, bestehen allerdings methodische Probleme. Für die Nutzbarkeit eines Netzes ist nicht unbedingt die Länge maßgeblich, da die Nutzbarkeit ganz wesentlich auch von der Qualität abhängt. Außerdem ist zu berücksichtigen, in welchem Ausmaß Verbesserungen tatsächlich dem Radverkehr zugute kommen: so kann es sein, dass eine Netzlücke von wenigen Metern eine größere Bedeutung haben kann als die Schaffung einer langen zusammenhängenden Strecke, wenn diese kaum von Radfahrern frequentiert wird.

Im Vorfeld der Antragstellung zur Aufnahme in die AGFS wurden vielfach umfassende, flächendeckende Netzkonzepte entwickelt bzw. alte Konzepte überarbeitet. Die Absicht zur Teilnahme am Programm war damit oft die Initialauslösung für die Netzplanung oder deren Aktualisierung. In der Regel wurden hierarchisch gegliederte Netze entwickelt. In den meisten Fällen ging die Netzentwicklung mit Problemanalysen einher. Zusammen mit den Netzhierarchien wurden so überhaupt erst die Voraussetzungen geschaffen, um eine systematische Aufstellung des Handlungsbedarfes vornehmen zu können. Erst auf dieser Grundlage konnten entsprechende Maßnahmenprogramme und ggf. Dringlichkeitsreihungen aufgestellt und bei der kommunalen Haushaltsplanung berücksichtigt werden.



Abb. 4.1: Radverkehrsnetz Stadt Troisdorf

Umsetzungsstrategien

Die kommunalen Strategien zur Umsetzung der Netzkonzepte sind sehr unterschiedlich und orientieren sich an den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten. So gibt es Städte, die sich als erstes den besonders problematischen Strecken widmen, während andernorts zunächst die einfach durchsetzbaren Maßnahmen realisiert wurden.

Folgende Handlungsschwerpunkte zum Netzausbau sind entwickelt worden:

- Ausbau einzelner oder zusammenhängender, attraktiver Velorouten (Lünen, Troisdorf);
- flächendeckende Ausweisung von mit geringem Aufwand umzusetzenden Routen, vorwiegend auf Nebenstraßen (Herford);
- Realisierung eines mit geringem Aufwand umsetzbaren Sofortmaßnahmenprogramms (Aachen, Marl);
- Konzentration auf problematische Bereiche an Hauptverkehrsstraßen (Bonn);
- Herstellung von Netzschlüssen durch besondere Maßnahmen an Problempunkten und Engstellen (Soest, Unna, Krefeld);
- zu Beginn Konzentration auf die Innenstadt; u. a. flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr (Köln, Gladbeck);
- stadtteilweise Umsetzung (Leverkusen, Hamm).

Die anderen Städte haben z. T. Mischungen aus diesen unterschiedlichen Handlungsstrategien gewählt.

Beim Ausbau der Netze wurde auf das gesamte Entwurfsrepertoire des Radverkehrs zurückgegriffen. Dabei ist eine zunehmende Tendenz zu schnell realisierbaren, kostengünstigen Maßnahmen festzustellen, die vermehrt an Stelle aufwändiger baulicher Maßnahmen getreten sind. Insbesondere markierungstechnische Lösungen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Aufstellflächen) und verkehrsregelnde Maßnahmen (geöffnete Einbahnstraßen, Fahrradstraßen etc.) werden verstärkt angewandt. Hiermit konnten auch Netzlücken geschlossen werden, die mit dem bisher favorisierten Repertoire nicht lösbar waren (z. B. in Straßen mit engem Querschnitt, die Radwege oder Radfahrstreifen nicht zuließen, durch die Markierung von Schutzstreifen). Anfangs waren diese "neuen" Maßnahmen in ihrer rechtlichen Stellung teilweise nicht eindeutig abgesichert oder umstritten. Die guten Erfahrungen in den Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW haben wesentlich dazu beigetragen, dass bei der Novellierung der StVO im Jahre 1997 Schutzstreifen, Fahrradstraßen und die Öffnung "echter" Einbahnstraßen aufgenommen wurden.



Abb. 4.2: Beispiel für eine Detailplanung

Mit diesen vergleichsweise kostengünstigen Maßnahmen konnte innerhalb kurzer Zeit eine größere Streckenlänge geschaffen werden als dies bei überwiegend baulichen Maßnahmen möglich gewesen wäre. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr hat eine erhebliche Verbesserung der Durchlässigkeit der Straßennetze bewirkt, so dass z. T. ganz neue Fahrbeziehungen ermöglicht wurden.

Durch die Installation eines Fahrradwegweisungssystems werden Routen eines Radverkehrsnetzes öffentlichkeitswirksam und für die Nutzer nachvollziehbar. Einige Städte haben in-

zwischen eine flächendeckende Wegweisung nach modernen Gesichtspunkten realisiert (z. B. Brühl, Herford, Pulheim, Troisdorf, Unna) und verfügen damit über ein gesamtstädtisch nutzbares Netz. In anderen Kommunen sind Teilbereiche beschildert oder flächenhafte Wegweiskonzepte sind in Vorbereitung (vgl. Kap. 4.1.4).

Stand der Umsetzung

Bei der Umsetzung sind die Städte im Rahmen der Laufzeit des Programms recht unterschiedlich vorangekommen. Dabei sind allerdings die verschiedenartigen Ausgangslagen bezüglich Länge und Qualität bei den vorhandenen Teilen der Radverkehrsnetze, die Komplexität der Probleme wie auch die erforderliche Netzlänge mit zu berücksichtigen.

In Städten, die sich Teilaufgaben vorgenommen hatten, sind diese im Regelfall weitgehend abgearbeitet, so dass sie ein vollständiges Routennetz, zumindest einzelne Routen, die Innenstadt oder einzelne Stadtteile vorweisen können, die den Ansprüchen des Radverkehrs entsprechend gestaltet sind.

Nähere Angaben zum Netzausbau sind der Städtedokumentation (Teil II) zu entnehmen. Einige Zahlenbeispiele für den Ausbau der Netze sind im Folgenden aufgeführt. Wegen des unterschiedlichen Datenbestandes bei den Städten sind diese Daten leider nicht immer direkt vergleichbar und von daher auch jeweils einzeln aufgeführt.

In **Herford** beispielsweise wurden zwischen 1988 und 1999

- 9.240 m Radwege gebaut,
- 7.625 m Radfahrstreifen und
- 380 m Schutzstreifen markiert sowie
- 9.760 m gemeinsame Geh- und Radwege realisiert und
- 2.380 m des Straßennetzes als Fahrradstraßen ausgewiesen.

Die Radverkehrsinfrastruktur ist damit innerhalb des Stadtgebietes um über 28 km ausgedehnt worden.

In **Brühl** sind 90 % des Netzes hergestellt (Stand 1998). Es fehlen nur noch 4,5 km der für erforderlich gehaltenen Radverkehrsanlagen. Die fehlenden Netzbestandteile liegen vorwiegend im Außenbereich in der Baulast anderer Träger. Im Innenstadtbereich bestehen nur noch wenige kurze Netzlücken. Von etwa 15 km neuer Radverkehrsanlage sind nur 3,5 km baulich ausgeführt, vorrangig kommen Radfahrstreifen und Schutzstreifen zum Einsatz.

In **Pulheim** sind ca. 80 % des geplanten Netzes von 80 km Gesamtlänge realisiert. Auch hier liegen die fehlenden Netzbestandteile vorrangig im Außenbereich und sind damit von gesamtstädtisch geringerer Bedeutung. Auch diese Straßen sind meist in der Baulast anderer Träger. Die Netzbestandteile innerhalb der Kernstadt sind fast komplett.

In **Köln** wurden seit Projektbeginn (1993) über 20 km Radverkehrsanlagen (überwiegend baulich) hergerichtet. Fast 70 % der zu Projektbeginn noch zu realisierenden Netzlänge bestehen aber noch nicht. Insgesamt weist das Radverkehrsnetz in Köln damit zwar noch deutliche Lücken auf, jedoch sind die erheblichen Flächenkonkurrenzen in vielen Straßenräumen, die erhebliche Zielkonflikte und damit lange Planungsvorläufe bedingen, zu berücksichtigen. Aus diesem Grund sowie wegen der großen Gesamtnetzlänge muss für eine Großstadt wie Köln eine erheblich längere Laufzeit angesetzt werden als in kleineren Städten.

In **Troisdorf** ist der Ausbau des Netzes nahezu abgeschlossen. 19 km Strecke wurden baulich

realisiert, darunter die mit hohem Standard ausgebauten Veloroute mit 3,50 m üblicher Breite auf 4 km Länge. Ansonsten wurden bauliche Radwege hauptsächlich im Randbereich und an Außerortsstraßen angelegt. Auf 12 km Streckenlänge wurden Radfahrstreifen und Schutzstreifen angelegt. Schutzstreifen sind auch in einer Vielzahl von Hauptverkehrsstraßen angelegt worden, die nach den zuvor vorliegenden Einschätzungen für Radverkehrsanlagen nicht in Frage kamen, ohne dass Probleme damit bekannt wurden. Markierungen sind im innerstädtischen Bereich konzentriert eingesetzt worden, so dass sich hier der Fahrbahnraum deutlich erkennbar fahrradgerecht präsentiert. Probleme bestehen noch mit einzelnen vorhandenen Radverkehrsanlagen, deren Qualität (auch von der Stadt) als nicht ausreichend bewertet wird, wobei auch hier die Baulast bei anderen Trägern liegt.

Auch in **Münster** wurde durch die bereits jahrzehntelange intensive Radverkehrsförderung der Stadt ein weitgehend geschlossenes Netz geschaffen. Zahlreiche ältere Radverkehrsanlagen erfordern noch Qualitätsverbesserungen des Bestandes. Zum anderen zeigt das Radverkehrsnetz wegen der großen Zahl von Radfahrern zum Teil schon Überlastungserscheinungen, die weiteren Ausbaubedarf bedingen.

In **Soest** ist während der Zeit der Mitgliedschaft in der AGFS eine wesentliche Ergänzung der Länge vorhandener Radverkehrsanlagen erreicht worden. Wie in Tabelle 4-1 erkennbar ist, ist dabei überwiegend mit Markierungen und den Möglichkeiten des Verkehrsrechts gearbeitet worden.

| Radverkehrsanlagen | 1986 | 1992 (Eintritt in die AGFS) | 1993 - 1999 | Gesamtsumme | Anteil während Zugehörigkeit zur AGFS |
|---|------|--------------------------------|-------------|-------------|---------------------------------------|
| Radweg (km) | 23,0 | 40,0 | + 6,8 | 46,8 | 15 % |
| Radfahrstreifen (km) | 0 | 0,7 | + 7,5 | 8,2 | 91 % |
| Schutzstreifen (km) | 0 | 1,2 | + 5,4 | 6,6 | 82 % |
| Fahrradstraße (km) | 0 | 0 | + 1,0 | 1,0 | 100 % |
| gesamte Länge | 23,9 | 41,9 | +20,7 | 62,6 | 49 % |
| Tempo 30-Zonen (Anzahl) | 1 | 12 | 12 | 24 | 50 % |
| Einbahnstraßen für Radverkehr geöffnet (Anzahl) | 0 | 0 | 45 | 45 | 100 % |

Quelle: Angaben der Stadt Soest

Tab. 4.1: Bestand und Wachstum des Radverkehrsnetzes in Soest

Demgegenüber sind in einzelnen Städten, insbesondere den Großstädten wie Essen und Köln, die Netzlücken noch offensichtlich. Hier kommen, wie vereinzelt auch noch in den anderen Städten, z. T. erhebliche Qualitätsmängel an bestehenden Radverkehrsanlagen hinzu, so dass auch das bestehende Netz nicht immer komfortabel zu befahren ist.

Fazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Städte im Rahmen ihrer Handlungsspielräume zumeist gute Ergebnisse erzielt haben. Die Netzumsetzung ist überall mehr oder weniger deutlich vorangekommen, in einigen Städten fast vollständig abgeschlossen. Ein wesentlicher Punkt war dabei die Nutzung des "neuen" Repertoires von Markierungs- und verkehrsrechtlichen Lösungen, die in den Städten der AGFS (mit)entwickelt worden sind. Damit konnten einerseits große Streckenlängen in kurzer Zeit fahrradgerecht gestaltet werden, andererseits war der finanzielle Aufwand dafür sehr viel geringer als dies bei einem entsprechenden Radwegebau-Programm der Fall gewesen wäre.



Abb. 4.3: Beispiel für eine fahrradgerechte Gestaltung eines Knotenpunktes (Lünen)

Ursprünglich erstellte Zeitpläne zur Komplettierung der Netze konnten allerdings oft nicht eingehalten werden. Die Gründe für den Verzug sind dabei örtlich unterschiedlich (politische Widerstände, Finanzierbarkeit, technische Umsetzbarkeit, abweichende Dringlichkeitseinstufungen bei anderen Baulastträgern etc.).

4.1.2 Radverkehrsführungen im Straßenraum

Im Grundsatz verfolgen alle Städte der AGFS das Ziel, ein attraktives Radverkehrsnetz aufzubauen (vgl. Kap. 4.1.1). Zur Realisierung dieser Netze tragen verschiedene Führungsformen bei und sind somit als zentraler Baustein der Radverkehrsförderung zu werten. In Abhängigkeit von der individuellen Ausgangssituation der Städte werden neben den traditionellen Radwegen auch kostengünstigere Markierungslösungen wie Radfahrstreifen oder Schutzstreifen realisiert. Ebenso sind in verschiedenen Städten inzwischen gemeinsame Führungsformen mit Bussen erprobt oder Fahrradstraßen eingerichtet worden. Neben diesen unterschiedlichen Führungsformen in der Strecke sind auch die Führungsformen an Knotenpunkten weiterentwickelt worden, so dass auch hier die Praxis innovative Neuerungen bietet.

Einzelne Maßnahmen wie etwa die Markierung von Schutzstreifen wurden in zahlreichen Städten wissenschaftlich begleitet; andere Maßnahmen dagegen sind nur in wenigen Städten oder gar nicht hinsichtlich ihrer Wirkung betrachtet worden. In vielen Städten wird deshalb auf die persönlichen Eindrücke wie offensichtliche Zunahme des Radverkehrs oder erhöhte Verkehrssicherheit durch Rückgang der Radverkehrsunfälle verwiesen. Auch diese Aussagen sind wichtige Indizien für erfolgreiche Radverkehrsförderung, jedoch sind sie methodisch nur eingeschränkt abgesichert und haben im Regelfall keine Wirkung über die Arbeit in der eigenen Stadt hinaus. Anders sieht es bei umfassenden Begleituntersuchungen aus, die im Idealfall auch publiziert werden. Dadurch werden Erfahrungen auch für andere Städte transparent und können somit über die eigenen Stadtgrenzen hinaus dazu beitragen, sinnvolle und wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um den Radverkehr zu fördern. Nur wenige Untersuchungsstädte wie Münster oder Köln verfolgen bisher diesen Ansatz. Besonders bei neuen Themen/Maßnahmen können durch gezielte Begleituntersuchungen bisher gemachte Erfahrungen für alle Interessierte schnell und bequem zugänglich gemacht werden.

Im folgenden wird ein kurzer Überblick über die in der Praxis eingesetzten Radverkehrsführun-

gen und die daraus vorliegenden Erfahrungen gegeben.

Radwege und Radfahrstreifen

Entsprechend den neuen Vorgaben hinsichtlich der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen gemäß der StVO-Novelle von 1997 haben alle Untersuchungsstädte ihre Radverkehrsanlagen überprüft. Nach einem Umfrageergebnis des Städtetages sind die fahrradfreundlichen Städte bei der Umsetzung der neuen StVO nur unwesentlich schneller vorgegangen als andere Städte. Während 54 % von insgesamt 22 befragten fahrradfreundlichen Städten in NRW Ende 1998 mit der Umsetzung der Neuregelung begonnen hatten, gaben rund 48 % der übrigen 133 befragten Städten an, ebenfalls schon auf die neuen Anforderungen entsprechend reagiert zu haben.

Es haben sich bei der Realisierung der Radverkehrsnetze verschiedene Strategien bzgl. der Netzelemente entwickelt. So konzentrieren sich Städte mit alten Radwegetraditionen wie etwa Hamm, Marl oder Münster auch weiterhin auf den Ausbau eines Radwegenetzes. Begründet wird dies überwiegend mit der hohen Akzeptanz durch die Bevölkerung und den langjährigen guten Erfahrungen, die mit dieser Führungsform gewonnen wurden. Die Radwegführung ist die traditionelle Führungsform für den Radverkehr und im wesentlichen auch unumstritten, wenn auch mit der StVO-Novelle 1997 verdeutlicht wurde, dass der Radverkehr nur dann sicher auf Radwegen geführt werden kann, wenn diese bestimmte Mindeststandards erfüllen.

Neben den Radwegen haben sich die deutlich kostengünstigeren Radfahrstreifen inzwischen in vielen Untersuchungsstädten bewährt, die hinsichtlich Sicherheit und Komfort dem Radweg mindestens gleichwertig gegenüberstehen. Neben dem Kostenvorteil ist die Realisierung von Radfahrstreifen im Regelfall auch schneller möglich, als der Bau von Radwegen.



Abb. 4.4: Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraße (Herford)

Bei der Realisierung von Markierungslösungen sind einzelne Städte auch besondere Wege gegangen. So hat die Stadt Bonn beispielsweise im Zuge von ursprünglich vierstreifig ausgebauten Straßen überbreite Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr markiert und die so gewonnene Fläche für die Markierung von Radfahrstreifen genutzt (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 5). In einigen Untersuchungsstädten wurden auch Radfahrstreifen realisiert, die nicht den Anforderungen der Verwaltungsvorschrift zur StVO entsprechen (vgl. u. a. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 6). Aufgrund der gemachten guten Erfahrungen mit der Anlage von Radfahrstreifen trotz z. T. über den Richtwerten liegender DTV-Werte oder Querschnittsbreiten unter den vorgesehenen Mindestbreiten, wird auch die aktuelle Diskussion bzgl. einer möglichen Änderung der Vorgaben in der VwV-StVO geführt.

Schutzstreifen

Im Vergleich zu bewährten Führungsformen wie Radwegen und Radfahrstreifen sind Schutzstreifen eine neuere Möglichkeit der Radverkehrsführung. Ihre Einführung hat in den ersten Jahren eine Vielzahl kontroverser Diskussionen zu den möglichen Einsatzbereichen und Sicherheitsüberlegungen ausgelöst. Entsprechend beschäftigten sich viele Untersuchungen mit dieser Thematik. Die hieraus gewonnenen Erfahrungen sind für die Aufnahme der Schutzstreifen in die StVO-Novelle von 1997 von großer Bedeutung gewesen.

Aufgrund von Untersuchungsergebnissen konnte auch die Erkenntnis gewonnen werden, dass die bauliche Ausgestaltung der Schutzstreifen wie etwa in der Hegestraße in Gladbeck aus Sicherheitsüberlegungen heraus nicht notwendig ist, sondern die deutlich kostengünstigere Markie-

rung der Schutzstreifen als ausreichend angesehen werden kann.



Abb. 4.5: Baulich ausgebildeter Schutzstreifen (Hegestraße, Gladbeck)

Die Praxis der Untersuchungsstädte hat aber auch gezeigt, dass sich Einsatzbereiche für Schutzstreifen bewährt haben, die nicht den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO entsprechen. So sind sowohl in Einzelfällen Breiten realisiert worden, die unterhalb der vorgesehenen Mindestbreiten lagen, wie auch die Verkehrsstärken sich z. T. oberhalb der Grenzen der StVO befinden. Da sich dieser Regelungen aber im Regelfall bewährt haben, werden entsprechende Anpassungen für die bevorstehende StVO-Novellierung geprüft.

Rad-/ Busspuren

Die gemeinsame Führung von Rad- und Busverkehr auf einem Fahrstreifen ist ebenfalls eine neuere Führungsform, die unter den Untersuchungsstädten vorrangig in Bonn und Münster zum Einsatz gekommen ist. In Münster wurde diese Maßnahme mit einer Forschungsarbeit wissenschaftlich begleitet (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 9). 1995 wurde die

Untersuchung vorgelegt, die der bis dahin noch weitestgehend unbeantworteten Frage nach den Einsatzmöglichkeiten gemeinsamer Fahrstreifen für Bus- und Radverkehr nachging. Anhand von Befragungen, Videobeobachtungen und einer Unfallanalyse kommt die Untersuchung zu dem Schluss, dass die gemeinsame Führung dann empfehlenswert ist, wenn für die Separierung keine ausreichenden Flächenreserven zur Verfügung stehen und der gemeinsame Fahrstreifen entweder mit 4,75 m-5,00 m eine ausreichende Breite für Überholungen bietet, oder aber diese aufgrund einer deutlich geringeren Breite (3,00 m-3,25 m) erst gar nicht zulässt. Breiten zwischen 3,25 m und 4,25 m werden aufgrund von erfassten, zu geringen Überholabständen nicht empfohlen.

Mit der 1997 novellierten StVO wurde der Einsatz von Busfahrstreifen mit Zulassung für den Radverkehr in besonderen Fällen auf eine rechtliche Grundlage gestellt. Hier konnten die gemachten Erfahrungen aus Münster einfließen.

Einbahnstraßen

Die Möglichkeit den Radverkehr auch entgegen der Einbahnstraßenrichtung führen zu können ist lange Zeit kontrovers diskutiert worden. U. a. haben Köln und Münster sich mit dieser Problematik intensiv beschäftigt und früh in Form von unechten Einbahnstraßen eine Möglichkeit gefunden, den Radverkehr zuzulassen. Durch umfangreichen Begleituntersuchungen und entsprechender Publikationen von positiven Ergebnissen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf wurde nicht zuletzt auf der Basis dieser Ergebnisse die Änderung der StVO von 1997 ermöglicht, die die Möglichkeit bietet auch echte Einbahnstraße für den gegenläufigen Radverkehr zu öffnen. Seither haben auch die Untersuchungsstädte, die bis dahin noch keine Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben hatten im Regelfall ihre Einbahnstraßen überprüft und soweit möglich für den Radverkehr geöffnet.

Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Stadt Brühl, die als einzige Stadt die bisher eingerichteten unechten Einbahnstraßen in echte umwandelte und für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet hat. Soweit andere Untersuchungsstädte bereits vor der StVO-

Änderung unechte Einbahnstraßen eingerichtet hatten, sind diese als solche bestehen geblieben.

Die Mehrzahl der Untersuchungsstädte hat die Öffnung der Einbahnstraßen als flächendeckende Aufgabe verstanden, was hinsichtlich Verständnis und Akzeptanz der Regelung positiv zu bewerten ist. Beispielhaft sei an dieser Stelle auf die Stadt Soest verwiesen, die bereits 50 Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet hat (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 23).

Bemerkenswert ist auch das Vorgehen von Krefeld hinsichtlich der Öffnung von Einbahnstraßen. Hier wurde die Maßnahme mit der Ausweisung von Fahrradstraßen verknüpft (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 22).

Die "Begleituntersuchung fahrradfreundliche Stadt Herford" (PGV, Schlussbericht 1997) hat im Rahmen der Unfallanalyse für die dortigen unechten Einbahnstraßen und Fahrradstraßen gezeigt, dass bis zum Abschluss der Untersuchung keine Unfälle gemeldet worden sind, so dass sich beide Führungsformen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit bewährt haben. Dies deckt sich mit Erfahrungen aus anderen Städten. Während die Fahrradstraßen auch eine sehr positive Bewertung durch die Bevölkerung erfuhren, wurden die unechten Einbahnstraßen von den Befragten kritischer betrachtet. Hier waren es vor allem die Gelegenheitsradfahrer, die eine negative Beurteilung abgaben, während die befragten Vielradfahrer auch dieser Führungsform positiv gegenüber standen. In der Aufklärungsarbeit für die Bevölkerung ist somit noch Handlungsbedarf zu sehen.

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind ebenfalls eine neuere Führungsform des Radverkehrs. Neben der Möglichkeit große Radverkehrsmengen sicher zu führen, ist auch die Öffentlichkeitswirksamkeit dieser Maßnahme hoch einzuschätzen (s. o.). Zwischenzeitlich haben die Mehrzahl der Untersuchungsstädte eine oder auch mehrere Fahrradstraßen eingerichtet, zumal diese Führungsform in der novellierten StVO von 1997 ausdrücklich Erwähnung findet.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße in Münster wurde mit einer umfassenden Untersuchung be-

gleitet (PLANERBÜRO RICHTER-RICHARD, 1993). Es wurde anhand von Geschwindigkeitsmessungen, Videobeobachtungen und Befragungen der Verkehrsablauf, die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz durch die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer analysiert. Die Arbeit kommt zu dem Schluss, dass die Fahrradstraße aufgrund einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs als geeignetes Mittel zur Bündelung von Radverkehrsströmen zu bewerten ist. Als Besonderheit ist für die Schillerstraße noch zu erwähnen, dass der Kfz-Verkehr in beide Richtungen zugelassen ist.

Im Rahmen der bundesweiten Forschungsarbeit "Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen" (ALRUTZ, STELLMACHER-HEIN, 1997) wurde in Krefeld auch die Dionysiusstraße als Fahrradstraße untersucht. Diese Straße war vormals Einbahnstraße und wurde nach Ausweisung als Fahrradstraße für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet, dabei wurde die Fahrradstraße anhand von Zählungen, Befragungen und Verhaltensbeobachtungen bewertet. Das Sicherheitsniveau der Fahrradstraße hat sich in Krefeld weder objektiv noch subjektiv deutlich verändert, jedoch wird die Route besonders durch die neue legalisierte Fahrbeziehung gut angenommen.

Radverkehr in der Fußgängerzone

Einzelne Städte haben über die bisher genannten Führungsformen im Streckenverlauf hinaus auch die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr als weitere Führungsform vorgesehen. Besonders in Gladbeck wurde diese Möglichkeit umfassend genutzt, um die Durchlässigkeit der Innenstadt zu erhöhen. Bezüglich der Akzeptanz des Vorranges für Fußgänger wurde aber deutlich, dass es wenig empfehlenswert war, einen eigenen Bereich für den Radverkehr zu markieren, so dass die Radfahrer gemeinsam mit den Fußgängern auf den geöffneten Abschnitten geführt werden.

Untersucht wurde das Verhalten von Radfahrern in der Fußgängerzone auch in Münster. Insgesamt konnte ein rücksichtsvolles Verhalten der Radfahrer erfasst werden. Aus diesem Grunde wird für Münster auch empfohlen, die bestehenden Regelungen nicht zu verändern, um den derzeit rücksichtsvollen Radfahrern nicht durch

weiterreichende Freigabe zu einer offensiveren Fahrweise im sensiblen Fußgängerbereich zu veranlassen.

Den im Vergleich zu den möglichen zukünftigen Schwerpunkten geringsten Handlungsbedarf sahen die im Rahmen einer Begleituntersuchung befragten Herforder in einer Ausweitung der Radverkehrsführung in der Fußgängerzone.

Die gezeigten Beispiele verdeutlichen, dass die Öffnung von Fußgängerzonen ein sehr sensibles Thema ist und einer genauen Abwägung der Belange des Rad- und Fußverkehrs bedarf.

Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten haben die fahrradfreundlichen Städte in NRW bisher überwiegend weniger Aufmerksamkeit geschenkt als den Führungen im Streckenverlauf, entsprechende Defizite wurden aber im Regelfall erkannt. Einzelne Städte gaben dementsprechend an, dass die verbesserte Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten ein zukünftiger Handlungsschwerpunkt ihrer Radverkehrsförderung darstellt.

Insgesamt sind insbesondere für links- und rechtsabbiegende Radfahrer Sonderregelungen realisiert worden (vgl. u. a. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 14, 15, 20). Weiterhin sind Radfahrerschleusen und aufgeweitete Rad-aufstellstreifen, die im Regelfall auch dem geradeausfahrenden Radverkehr Vorteile bieten, in der Praxis zum Einsatz gekommen. Einzelne Städte haben sich auch für Sondersignale entschieden, um dem Radverkehr so gesonderte Freigabezeiten zu ermöglichen. Dies ist auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit von Vorteil, da der geradeausfahrende Radverkehr so eine Vorlaufzeit gegenüber dem Kfz-Verkehr erhalten kann.

Münster widmet der Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten eine eigene Forschungsarbeit (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 21). Aufgrund der langen Radfahrertradition wies die Stadt eine Vielzahl gewachsener Führungsmöglichkeiten an signalisierten Knotenpunkten auf. Hinsichtlich der Akzeptanz und zum besseren Verständnis sollten diese Regelungen unter Berücksichtigung der gültigen Rechtslage, der Verkehrssicherheit und der Att-

raktivität vereinheitlicht werden. (PGV, Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen, 1996).

Auch Troisdorf widmete im Rahmen der "Begleituntersuchung Radverkehrsinfrastruktur in Troisdorf" (PBS, PGV 1996) der Radverkehrsführung an Knotenpunkten besondere Aufmerksamkeit. Hier wurden insbesondere aufgeweitete Radaufstellstreifen und Veloweichen hinsichtlich Verkehrsablauf und -sicherheit betrachtet. Publikationen vergleichbar der Münsteraner Studie liegen aber nicht vor, so dass andere Städte von den positiven Erfahrungen in Troisdorf nur bedingt profitieren können.

Dass innovative Radverkehrsführungen an Knotenpunkten nicht immer die uneingeschränkte Akzeptanz der Nutzer erfahren, musste die Untersuchungsstadt Gladbeck feststellen. Es wurden an verschiedenen, zentralen, signalisierten Knotenpunkten neue Führungsformen eingesetzt, die in der Bevölkerung z. T. sehr umstritten waren. An einem zentralen Knotenpunkt für den Radverkehr wurden Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen, Radfahrstreifen für den geradeausfahrenden Radverkehr und eine Veloweiche markiert. Gleichzeitig besteht für den Radverkehr noch die Möglichkeit die Führung über die Fußgängerfurt zu nutzen. Insbesondere da die Gladbecker Bevölkerung Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn nach Auskunft der Verwaltung eher skeptisch gegenübersteht wurde aufgrund der kritischen öffentlichen Diskussion im Rahmen dieser Arbeit eine Zählung durchgeführt, die Anhaltspunkte zur der Akzeptanz dieser neuen Führungsformen lieferte.

Im Gegensatz zu den Führungen für den geradeausfahrenden Radverkehr, die eine Akzeptanz von rund 50 % bzw. 80 % je Fahrtrichtung aufweisen, werden die Führungen des linksabbiegenden Radverkehrs kaum angenommen.

Es ist anzunehmen, dass die geringe Akzeptanz durch weitere Öffentlichkeitsarbeit und nach einer längeren Eingewöhnungszeit verbessert werden kann. Die Zählungen und Verhaltensbeobachtungen zeigen aber auch, dass der Einsatz neuer Führungsformen in Abhängigkeit der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen genau zu prüfen ist und nicht in jedem Fall eine Übertragung auf andere Örtlichkeiten den gewünschten Erfolg garantiert.

4.1.3 Fahrradparken

Das Fahrradparken ist in fast allen fahrradfreundlichen Städten als Baustein der Radverkehrsförderung mit zentraler Bedeutung erkannt worden. Sowohl was die Anzahl der Fahrradstellplätze angeht, als auch die Qualität, sind in den letzten Jahren deutliche Verbesserungen zu verzeichnen gewesen. Dabei haben die einzelnen Städte z. T. sehr unterschiedliche Wege gewählt, die alle Erfolge aufzuweisen haben. Gemeinsam ist den meisten Maßnahmen, dass überwiegend kleinere dezentrale Anlagen in Zielnähe errichtet wurden.

Die Städte Troisdorf und Essen haben beispielsweise in großem Umfang die alten "Felgenkiller" an Schulen durch anspruchsgerechte Halter ersetzt. So leisten sie einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, denn die Möglichkeit ein Fahrrad standsicher und diebstahlgeschützt abzustellen trägt in nicht unerheblichem Umfang dazu bei, dass die genutzten Fahrräder qualitativ höherwertig sind und damit im Regelfall auch unter dem technischen Gesichtspunkt einen erhöhten Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten (vgl. u. a. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 34).

Gleiches gilt natürlich auch für alle anderen Nutzergruppen, so dass z. B. in vielen Städten ein qualitativ hochwertiges Angebot im Innenstadtbereich oder an anderen wichtigen Zielen des Radverkehrs wie etwa Sportstätten realisiert worden ist.



Abb. 4.6: Fahrradparken am Schwimmbad (Essen)

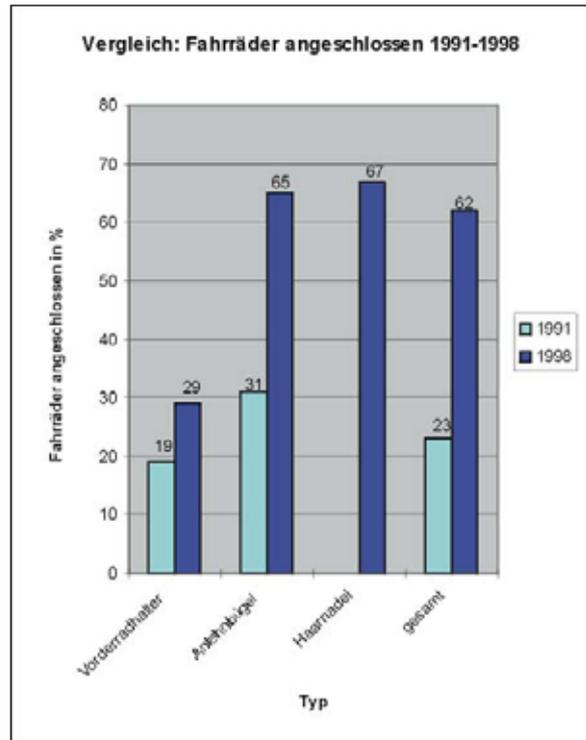
In Gladbeck wurden rund um die Fußgängerzone eine Reihe von hochwertigen Abstellanlagen installiert. Dabei wurden verschiedene Typen eingesetzt. Der Auffälligste von ihnen ist das sogenannte Gladbecker Modell. Dabei wer-

den Anlehnbügel aus gestalterischen Gründen und um einen Wiedererkennungseffekt in der Bevölkerung zu erreichen, mit roten Rankgerüsten umgeben (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 32). Daneben wurden platzsparende "Haarnadeln" eingesetzt, die, wenn keine Fahrräder eingestellt sind, kaum auffallen und von daher städtebaulich gut verträglich sind. Dies Modell kam somit vor allem an Orten zum Einsatz, an denen eine Auslastung der Abstellanlagen nur zu bestimmten Stoßzeiten zu erwarten ist.



Abb. 4.7: Gladbecker Modell (Gladbeck)

Eine Untersuchung von 1991 hinsichtlich Akzeptanz der vorhandenen Abstellanlagen von 1991 wurde im Rahmen dieser Arbeit auf mögliche Veränderungen im Nutzerverhalten hin untersucht und kam zu dem Ergebnis, dass die Akzeptanz der Anlagen, insbesondere auch was das Anschließen der Fahrräder betrifft, deutlich zugenommen hat. Daraus lässt sich ableiten, dass der zusätzliche Sicherheitsgewinn, den anspruchsgerechte Halter bieten, auch von den Nutzern angenommen wird, wenn auch mit zeitlicher Verzögerung.



Quelle: Zählungen der Stadt Gladbeck und eigene Erhebungen

Abb. 4.8: Akzeptanz verschiedener Fahrradhalter (Gladbeck)

Im Vergleich der einzelnen Abstelltypen untereinander zeigt sich deutlich der Qualitätsunterschied zwischen Vorderradhaltern und den anderen Typen. Eine schlechtere Akzeptanz der "Haarnadeln" gegenüber den Anlehnbügeln konnte demgegenüber nicht nachgewiesen werden, so dass unter bestimmten - insbesondere städtegestalterischen - Überlegungen heraus hierin eine Alternative gesehen werden kann.

Noch einen Schritt weiter gehen Städte wie Herford, die einen Teil ihrer innerstädtischen Anlagen überdachen und somit zusätzlich noch einen Witterungsschutz bieten (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 33).

Daneben gibt es noch die Fahrradwachen, die im Regelfall im Innenstadtbereich (z. B. in Marl und Gladbeck) oder aber an Schulen (u. a. Marl) errichtet wurden. Die Anlagen werden zumeist von gemeinnützigen Einrichtungen betrieben und bieten im Idealfall nicht nur den optimalen Diebstahlschutz sondern auch kleinere Serviceleistungen wie z. B. Reparaturen an und tragen somit zu einem nicht unerheblichen Teil zur Verkehrssicherheit bei (vgl. u. a. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 44).

Um den großen Mengen abgestellter Fahrräder in Gebieten dichter Bebauung gerecht werden zu können, bietet Münster seit Anfang der 90er Jahre Hauseigentümern die Möglichkeit, Fahrradabstellanlagen im Straßenraum zu errichten (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 35). Diese einfache, aber sehr wirkungsvolle, Maßnahme trägt dazu bei, die Anzahl wild abgestellter Fahrräder auf den Gehwegen zu reduzieren und diese somit wieder ihrer ursprünglichen Nutzung zukommen zu lassen.

Eine weitere Förderung des Fahrradparkens erfolgt in Form von Fahrradabstellsatzungen. Hier sind Münster und Marl zu nennen, die bereits vor einiger Zeit entsprechende Satzungen eingeführt haben und somit für bestimmte Neubauten bzw. in Münster auch für wesentliche baulichen Änderungen, von vornherein Regelungen bzgl. der Anzahl und der Ausstattung der Fahrradstellplätze vorsehen (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 36).

Darüber hinaus sind unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Fahrradparkens noch Wettbewerbe und Beratungsangebote wie "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" oder "Fahrradfreundliches Wohnhaus" zu nennen, wie sie in Münster durchgeführt wurden.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Bereich Fahrradparken auf verschiedenen Ebenen in unterschiedlichen Formen von den Städten der AGFS gefördert wurden.

4.1.4 Wegweisung

Für die Mehrzahl der fahrradfreundlichen Städte in NRW ist die eigenständige Radverkehrswegweisung ein bedeutender Baustein der Radverkehrsförderung geworden. Neben Städten, die seit vielen Jahren Erfahrungen mit einer Wegweisung aufweisen wie z. B. Troisdorf, Herford oder Lünen, realisierten andere Städte sie gerade in den letzten ein bis zwei Jahren bzw. haben aktuell die Planungen abgeschlossen und stehen kurz vor der Realisierung. Wieder andere Städte gehen in die zweite Generation der Radverkehrswegweisung und erneuern ihr seit vielen Jahren existierendes aber nicht mehr dem aktuellen Erkenntnisstand entsprechendes System. Hier ist u. a. Münster zu nennen.

Während die Radverkehrswegweisung ursprünglich von den einzelnen Kommunen eher individuell bewertet und gestaltet wurde, hat sich in den letzten Jahren vermehrt gezeigt, dass die eigenständige Wegweisung nicht nur der Orientierung dient, sondern sich auch als Image- und Werbeträger für den Radverkehr besonders gut eignet. Als Beleg ist hier eine Untersuchung aus Herford zu nennen. Im Rahmen einer Zählung Stadt Herford, (PGV, Schlussbericht 1997) wurde festgestellt, dass der Radverkehr auf den ausgewiesenen Verbindungen höhere Zuwächse zu verzeichnen hatte, als die übrigen Wege. Auch der Bekanntheitsgrad der Wegweisung lag entsprechend dem Ergebnis einer Haushaltsbefragung im Vergleich zu den anderen Bausteinen der Radverkehrsförderung sehr hoch. Damit konnte nachgewiesen werden, dass die Wegweisung sowohl der Verkehrslenkung dient als auch Marketingfunktion übernimmt (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 37).

Nicht zuletzt aufgrund dieser Ergebnisse erscheint es notwendig, die zahlreichen unterschiedlichen Wegweisungssysteme, die sich z. T. in Form, Farbe und Darstellungselementen geringfügig bis gravierend voneinander unterscheiden, möglichst zu vereinheitlichen. Die zahlreichen Erfahrungen, die insbesondere in Nordrhein-Westfalen gemacht wurden, sind als wesentliche Grundlage in das "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" (FGSV 1998) eingeflossen. Dieses Merkblatt ist inzwischen nicht nur für Nordrhein-Westfalen verbindliche Grundlage für neue Radverkehrswegweisung sondern findet bundesweite Beachtung und wurde bereits von verschiedenen Städten auch in anderen Bundesländern berücksichtigt. In Niedersachsen wurden z. B. in Göttingen oder auch die EXPO-Wegweisung in Hannover entsprechend realisiert. Damit ist den Erfahrungen der frühen Wegweisungsprojekten in Nordrhein-Westfalen Rechnung getragen worden.

4.1.5 Maßnahmen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Alle Untersuchungsstädte haben die Bedeutung der Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr für den Vor- bzw. Nachtransport erkannt. Insbesondere Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs sind mit anspruchsgerechten Fahrradabstellmöglichkeiten, die z. T.

überdacht sind, ausgestattet. Vielfach wird das Angebot um Fahrradboxen erweitert. Fast alle untersuchten Städte haben inzwischen auch eine Radstation am Bahnhof bzw. besitzen zumindest ausgereifte Planungen für deren Realisierung. Begünstigt wird diese neuere Entwicklung sicherlich durch das Programm der 100 Radstationen in NRW (vgl. Kap. 3.1.5).

Darüber hinaus haben zahlreiche Untersuchungsstädte ihr Angebot an zentralen Haltestellen des Busverkehrs erweitert und auch hier anspruchsgerechte Bike & Ride-Anlagen errichtet.

Die Mitnahmeregelungen für Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln sind demgegenüber eher begrenzt und haben auch durch die Mitgliedschaft der Städte in der AGFS keine nennenswerte Veränderung erfahren.

Als einzige Untersuchungsstadt hat Münster auch den Versuch unternommen eine Verknüpfung von Fahrrad und Auto zu forcieren. Die Mobilstation Weseler Straße, die ein Verknüpfungspunkt von Auto, Bus und Fahrrad werden sollte, brachte allerdings nicht den erhofften Erfolg, während andere Mobilstationen in Münster, die mit einem Haltepunkt der Deutschen Bahn verknüpft wurden, sehr gute Akzeptanz erfahren (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 27).

Erfahrungen und Wirkungen zu Maßnahmen bei der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sind nicht umfassend dokumentiert. Aussagen zum Erfolg sind im Regelfall nur über die Auslastung der Anlagen nachgewiesen worden. So hat Essen beispielsweise mit seinen Fahrradboxen an wichtigen S-Bahnhöfen gute Erfahrungen gemacht, da die Boxen keine Vandalismusschäden aufweisen und die Auslastung an einzelnen Bahnhöfen so gut ist, dass die Stadt die Kapazitäten erweitern will (vgl. Teil II; Maßnahmen-dokumentation, Nr. 29). Ähnlich äußerten sich auch andere Städte, die die Kapazitäten ihrer Bike & Ride-Anlagen zwischenzeitlich erweitert haben. Mit Ausnahme der Äußerungen, dass Anlagen, die Vandalismusschäden vorbeugen besser angenommen werden als andere, liegen über Qualitätsstandards oder Erreichbarkeit der Verknüpfungspunkte keine Aussagen vor.

Keine der untersuchten AGFS-Städte hatte umfassende Planungen, die Mitnahmeregelungen für das Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln benutzerfreundlicher zu gestalten.

4.2 Serviceangebote

Radverkehrsförderung wird allgemein immer noch schwerpunktmäßig auf die Bereitstellung der Wegeinfrastruktur reduziert. Allenfalls die Infrastrukturelemente Wegweisung und Abstellanlagen werden noch einer erfolgreichen Radverkehrsförderung zugeordnet.

Aus Nutzersicht sind aber fahrradbezogene Dienstleistungen oftmals fast ebenso wichtig wie Wegeinfrastruktur. Dies zeigt sich auch daran, dass etwa in den Niederlanden der sehr hohe Anteil des Radverkehrs einhergeht mit einem vergleichsweise besser ausgeprägten Angebot entsprechender Dienstleistungen. Dies ist leicht nachvollziehbar, da viele Serviceangebote bestehende Hemmnisse gegen die Fahrradnutzung beseitigen oder abschwächen. So kann dem Hemmnis der Angst vor Fahrraddiebstahl durch das Angebot bewachten Fahrradparkens (z. B. in Fahrradstationen) entgegengetreten werden.

In den Untersuchungsstädten wurde diese Erkenntnis teilweise aufgegriffen und unterschiedliche fahrradbezogene Dienstleistungen angeboten. Insgesamt ist allerdings der Servicebereich auch in den fahrradfreundlichen Städten immer noch ganz deutlich unterentwickelt, wenn man etwa die Niederlande als Vergleichsmaßstab heranzieht.

4.2.1 Fahrradstationen

Das Landesprogramm "100 Fahrradstationen in NRW" fügt sich bestens in die Zielsetzung der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden ein. Dementsprechend haben sich zahlreiche Städte der Arbeitsgemeinschaft um Fahrradstationen bemüht. Insgesamt 10 der Untersuchungsstädte verfügen mittlerweile über Fahrradstationen mit insgesamt rund 6.000 Stellplätzen. 3 der Untersuchungsstädte haben bereits einen Förderantrag gestellt; eine weitere wird in Kürze einen Förderantrag stellen.

Die Erfolge sind dabei recht unterschiedlich. Während teilweise die Auslastung bei noch in der Anlaufphase befindlichen Fahrradstationen geringer ist als gewünscht, laufen andere Stationen hervorragend. Bei der mit 2.800 Stellplätzen mit Abstand größten Station in Münster ist die Nachfrage sogar so gut, dass bereits über Erweiterungsoptionen nachgedacht wird. Die Fahrradstationen werden ausführlicher im Kapitel 3.1.5 behandelt.

4.2.2 Arbeitgeberangebote

Angesichts der dominierenden Stellung des Autos beim Weg zum Arbeitsplatz können geeignete Angebote von Arbeitgeberseite einen sehr hohen Umsteigeeffekt erzielen. Leider ist das diesbezügliche Bewusstsein bei den meisten Arbeitgebern in den untersuchten Städten gänzlich unterentwickelt. So musste etwa in Brühl der Wettbewerb zur Ermittlung des fahrradfreundlichsten Arbeitgebers mangels Beteiligung abgebrochen werden (vgl. Maßnahmendokumentation).

Besser sieht die Situation beim Gerling-Konzern in Köln aus. So bietet dieser seinen radelnden Mitarbeitern adäquate Fahrradabstellmöglichkeiten, Umkleiden, Duschen und Spinde. Für diese beispielgebende Maßnahme wurde der Gerling-Konzern vom Verbund der selbstverwalteten Fahrradbetriebe (VsF) mit dem goldenen Ritzel ausgezeichnet.

Günstiger ist die Situation in Industriebereichen, in denen das Werksrad Tradition hat, wie etwa in der chemischen Industrie. So sind auf dem Werksgelände von Bayer-Leverkusen keine privaten Kraftfahrzeuge zugelassen (Platz- und Sicherheitsprobleme). Mit den 6.700 (auch privat nutzbaren) Werksrädern darf hingegen bis unmittelbar an den Arbeitsplatz auf dem mehrere Quadratkilometer großen Werksgelände herangefahren werden. Gleiches gilt auch für die etlichen Tausend Privaträder mit Zulassung für das Werksgelände. Hierdurch konnte ein weit überdurchschnittlicher Radverkehrsanteil im Berufsverkehr erreicht werden. Für das Bayer-Werk ergibt sich hierdurch eine erhebliche Einsparung an (teurer) Parkplatzfläche. Gleichzeitig wird die Verkehrssituation in Leverkusen hierdurch spürbar entlastet.

4.2.3 Serviceangebote beim Einkauf

Obleich entgegen anderslautender Vermutungen die Mehrzahl der Einkäufer nicht mit schweren oder sperrigen Gegenständen unterwegs ist, gibt es natürlich eine ganze Menge von Einkäufen, die sich nur schwer mit dem Fahrrad transportieren lassen, sei es wegen Größe und Gewicht oder einfach nur wegen der Menge (Wocheneinkauf). In jedem Fall ist es lästig, Einkäufe nicht im Kofferraum zwischenlagern zu können sondern beim Einkaufsbummel mit sich herum tragen zu müssen.

Grundsätzlich gibt es hier natürlich bereits bei zahlreichen Einzelhändlern einen Lieferservice, und zwar nicht nur für Möbel und Haushaltsgröße-geräte, sondern insbesondere auch für Getränke etc. Da es sich hier jedoch um Einzellösungen handelt, die die radelnde Kundschaft nicht auswendig lernen kann, kommt es auf Angebote an, die generell gelten.

Solche Angebote speziell für Radler sind derzeit nicht bekannt. Es können aber natürlich auch Angebote genutzt werden, die nicht speziell nur für Radfahrer gedacht sind. Insbesondere Angebote für ÖPNV-Kunden bieten sich hier an, nicht zuletzt auch aufgrund der Tatsache, dass Radler zumeist auch Kunden des ÖPNV sind.

Besonders erwähnenswert ist hier der Bringerservice "Easy Shop" der Stadtwerke Bonn. In Zusammenarbeit mit dem Einzelhandelsverband werden Einkäufe bei gekennzeichneten teilnehmenden Geschäften gegen einen Obolus zu kundenfreundlichen Zeiten nach Hause gebracht. Die Kosten richten sich dabei nach der Art des Fahrscheins des Kunden: 3,- DM mit Dauerkarte, 5,- DM mit Einzelfahrschein und 10,- DM ohne Fahrschein. Da Radfahrer oft auch ÖPNV-Stammkunden mit Zeitkarte sind, ist dies ein Angebot, das gerade auch für Radler interessant ist. Ausgeliefert wird für diesen Pauschalpreis im gesamten Verbundgebiet zuzüglich der Kreise Neuwied und Ahrweiler, also weit über den Aktionsradius auch geübter Alltagsradler hinaus.



Abb. 4.9: Werbung für den Bringdienst der Stadtwerke Bonn

4.3 Öffentlichkeitsarbeit

In der Verkehrspolitik ist inzwischen erkannt worden, dass mit den klassischen Instrumentarien der Angebots-, Infrastruktur, Ordnungs- und Preispolitik nur bedingt Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl erzielt werden können. Selbst ein qualitativ gutes und flächendeckendes Infrastrukturangebot, das das Radfahren in Städten und Gemeinden attraktiv und sicher gestaltet, reicht alleine nicht aus, um eine volle Potenzialausschöpfung für die Fahrradnutzung zu erzielen.

Neuere Forschungsarbeiten kamen zu dem Ergebnis, dass das Mobilitätsverhalten im wesentlichen durch Einstellungen, Lebensstile, Werte und Gewohnheiten geprägt ist, also letztlich von subjektiven Faktoren abhängig ist. Daraus lässt sich ableiten: Geeignete kommunikative Maßnahmen sind nicht nur zwingend erforderlich, sondern können auch den wichtigsten Beitrag zur Reduktion des motorisierten Verkehrs leisten. Insofern hat die Kommunikation in allen zukünftigen Handlungsansätzen die Funktion eines "Schlüsselfaktors". Kommunikation bildet die wichtigste Ressource in der Verkehrspolitik. Dies wird mehr und mehr erkannt. So ergab beispielsweise eine informelle Befragung unter den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden folgendes: 87 % der Befragten schätzen den Einfluss von Öffentlichkeitskampagnen auf die Radverkehrs-

förderung als sehr hoch bis hoch ein; nur 13 % billigen ihr lediglich einen mittleren bis geringen Stellenwert zu. Die Arbeitsgemeinschaft hat den Stellenwert der Kommunikation voll erkannt. Seit 1998 existiert eine feste Arbeitsgruppe, die sich ausschließlich mit Fragen der Öffentlichkeitsarbeit befasst.

4.3.1 Praxis der Öffentlichkeitsarbeit in den Kommunen

Art und Umfang der Öffentlichkeitsarbeit in den einzelnen Untersuchungsstätten sind außerordentlich unterschiedlich ausgeprägt. Grundsätzlich ist zwar in allen Städten – mindestens auf der Sachbearbeiterebene – die enorme Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit für die Radverkehrsförderung bekannt. Die daraus resultierenden Maßnahmen reichen aber dennoch von einer intensiven, zusammenhängend organisierten und breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit bis hinunter zu nur gelegentlichen, maßnahmebegleitenden Pressemitteilungen.

Die Gründe hierfür sind durchaus unterschiedlich. Im Wesentlichen ist aber die Erkenntnis über die Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit bei den Entscheidungsträgern in Politik und Verwaltung maßgeblich. Eine Kurzdarstellung über die Öffentlichkeitsarbeit der einzelnen Untersuchungsstätten findet sich in den Städtedokumentationen (Teil II) jeweils im Abschnitt 4.6. Weiterhin sind noch zwölf besonders erwähnenswerte Einzelmaßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit in der Maßnahmendokumentation dargestellt (Teil II, Maßnahmendokumentation Nr. 49 – 60).

Beispiele aus der kommunalen Praxis

Nachfolgend sollen die Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit in Herford und Troisdorf beispielhaft dargestellt werden. Beide Städte sind seit Beginn des Modellprojektes im Jahre 1988 dabei und beide haben eine besonders intensive Öffentlichkeitsarbeit betrieben.

Herford

Basierend auf der Erkenntnis, dass die Fahrradnutzung keine ausschließliche Frage der Infrastruktur ist, sondern von Werten und Einstellun-

gen geprägt wird, legte man in Herford frühzeitig Wert auf die Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas, um so weitere Radverkehrspotenziale aktivieren zu können. Dabei sollte gezielt darauf hin gearbeitet werden, das Image des Radverkehrs positiv zu beeinflussen.

Im Sinne einer professionellen Herangehensweise wurde 1989/90 zunächst ein Marketing- und Kommunikationskonzept erarbeitet, in dem Strategien, Inhalte und Vorgehensweise einer dreiphasigen Kampagne festgelegt wurden (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 52). Wesentlich hierbei war auch die Entwicklung eines Corporate Design, das allen Plakaten, Handzetteln etc. eine vereinheitlichte, unverwechselbare Gestalt verlieh.

Die Kampagne "Herford mit dem Fahrrad" wurde in den Jahren 1992 und 1993 mit einem Finanzvolumen von 227.000,- DM durchgeführt.

Die Kampagne bestand aus folgenden, zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmten Bausteinen:

- Aufhängen von Plakaten im Stadtgebiet;
- Verteilen von Handzetteln, Buttons und Aufklebern;
- Organisation von Verlosungen;
- Durchführung von Foto- und Malwettbewerben;
- Zeigen eines Kinospots;
- Schalten von Anzeigen in den Tages- und Wochenzeitungen und
- Durchführung einer Umfrage.

Insgesamt waren drei Phasen für die Kampagne vorgesehen. Allerdings führte starke Kritik aus Politik und Öffentlichkeit dazu, dass die dritte Phase nicht mehr realisiert wurde. Offensichtlich ist – in Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse – teilweise der Eindruck entstanden, es würde mehr Geld für die Werbung für das Fahrrad ausgegeben als für Radverkehrsinfrastruktur. Inwieweit die deutlich hörbaren Meinungsbildner auch die Mehrheitsmeinung vertreten haben, bleibt im nachhinein offen, da z. B. bei einer späteren Untersuchung die Plakataktionen

überwiegend positiv bewertet wurden und die Bevölkerung zukünftigen Aktionen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit nicht grundsätzlich kritisch gegenüber stand.

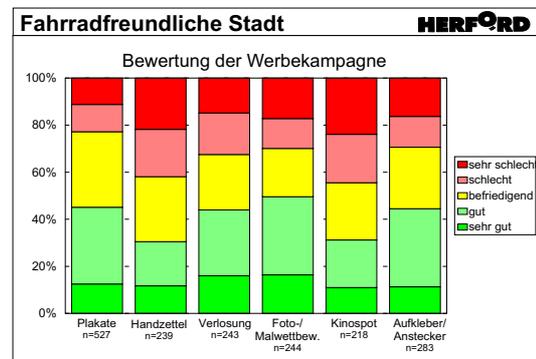


Abb. 4.10: Bewertung der Werbekampagne in Herford durch die Bürger

Troisdorf

Bei der Stadt Troisdorf wurde von Anfang an die Auffassung vertreten, dass Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad losgelöst von einzelnen baulichen oder markierungstechnischen Maßnahmen als eigenständiger Projektbestandteil zu sehen ist. Dem entsprechend bestand die Zielsetzung von vornherein nicht primär darin, Infrastrukturmaßnahmen zu begleiten. Hauptziel war die Schaffung eines "fahrradfreundlichen Klimas" in der Bevölkerung. Hierfür wurden unterschiedliche zielgruppenspezifische Aktionsformen entwickelt.

Kristallisationspunkt der Öffentlichkeitsarbeit war das Fahrradinformationszentrum ("FIZ"), das sich von 1989 bis 1993 an zentraler Stelle in der Fußgängerzone befand. Mit dem FIZ stand ein permanente Anlaufstelle für alle Fragen und Anregungen zum Projekt zur Verfügung. Zum Service gehörten auch umfassende Informationen rund um das Fahrrad und das Rad fahren, einschließlich Verkauf von Fahrradkarten und Fahrradbüchern. Als Publikumsmagneten erwiesen sich die Ausstellungen zu wechselnden Fahrradthemen (z. B. Fahrradsättel). Ebenfalls gerne genutzt wurde die im FIZ enthaltene Selbsthilfwerkstatt. Allein in den ersten drei Jahren wurden im Fahrradinformationszentrum rund 30.000 Besucher gezählt.

Betreut wurde das FIZ von jeweils zwei ABM-Kräften, die ihre Aufgabe mit viel Engagement

und Kompetenz bewältigten. Nach Auslaufen der ABM-Förderung sah sich die Stadt Troisdorf allerdings nicht in der Lage, entsprechende Personalkosten dauerhaft zu tragen, da hier – im Gegensatz zu Einzelprojekten der Radverkehrsförderung – keine finanzielle Förderung durch das Land erfolgen kann. Daher wurde das Fahrradinformationszentrum in seiner ursprünglichen Form aufgelöst. Teile seiner Aufgaben werden nunmehr vom unmittelbar benachbarten Bürgerinformationszentrum übernommen.

Wichtig ist auch eine "interne Öffentlichkeitsarbeit" für Verwaltungsmitarbeiter und Entscheidungsträger. Dazu wurden verschiedene Maßnahmen getroffen. Den Mitarbeitern stehen am Rathaus Fahrradboxen und eine überdachte, abschließbare Fahrradabstellanlage sowie ordentliche Diensträder, die auch als solche erkennbar sind, zur Verfügung. Für die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung wurde eine Exkursion (einschließlich Radrundfahrt) in die Niederlande organisiert. Am Beispiel der besonders fahrradfreundlichen Stadt Delft konnten die Teilnehmer am eigenen Leibe erfahren, was eine "Fahrradfreundliche Stadt" im Alltag bedeutet. Der Motivationsschub dieser Reise hat der Fahrradförderung in Troisdorf einen deutlichen Schub verliehen.

Einen besonderen Ansatzpunkt stellt die Lehrerfortbildung dar. Die Entscheidung darüber, welches Verkehrsmittel im Erwachsenenalter bevorzugt wird, wird bereits im Schüleralter gefällt. Daher wurde in Lehrerfortbildungsveranstaltungen für alle Troisdorfer Schulen den Lehrkräften bereits in den ersten Projektmonaten gezeigt, wie sie das Fahrrad in den verschiedenen Schulfächern im Unterricht behandeln können. Seitdem haben an den Schulen zahlreiche Fahrradprojektwochen stattgefunden, wurden Fahrradwerkstätten eingerichtet oder Fahrradbasare veranstaltet. Eine Vorreiterrolle übernahmen die Schulen bei der Fahrradkodierung. Durch große Kodieraktionen an den Schulen konnte ein wesentlicher Beitrag zur Diebstahlprävention geleistet werden, wodurch auch ein Hemmnis gegen die Fahrradnutzung auf dem Schulweg verkleinert werden konnte.

Eine hohe Publikumswirksamkeit konnte mit Großaktionen erreicht werden. So wurde die vor dem Bahnhof gelegene Hauptverkehrsstraße anlässlich der Troisdorfer Verkehrstage 1990 für

den Verkehr gesperrt. In einer spektakulären Aktion demonstrierten Schüler mit selbstgebastelten Pappautos in Originalgröße den unterschiedlichen Platzbedarf von Fußgängern, Radfahrern, Omnibussen und Autos.

Internationale Aufmerksamkeit erzielte 1995 der fünftägige Velo-Regio-Kongress, zu dem rund 300 Experten aus ganz Deutschland (und auch aus dem Ausland) anreisten (siehe auch Teil II, Maßnahmendokumentation Nr. 58).

Außerordentlicher Beliebtheit erfreute sich der "Fahrradkulturkalender", in dem alle fahrradbezogenen Veranstaltungen des Jahres zusammengefasst wurden, egal ob es sich um die Troisdorfer Verkehrstage oder nur um eine Feierabendtour eines Radsportclubs handelte. Die hohe Wertschätzung des Fahrradkulturkalenders zeigte sich schnell daran, dass neue Termine von den Veranstaltern unaufgefordert und frühzeitig eintrafen.



Abb. 4.11: Troisdorfer Fahrradkulturkalender

Auch die Aktion Kilometerzähler, bei der 200 Teilnehmer gratis Fahrradkilometerzähler erhielten und als Gegenleistung Fahrtenbuch führen mussten, erfreute sich großer Beliebtheit. Durch das bewusste Führen des Fahrtenbuchs wurde den Teilnehmern anschaulich die Leistungsfähigkeit des Verkehrsmittels Fahrrad vermittelt (für eine detaillierte Beschreibung siehe Teil II, Maßnahmendokumentation Nr. 50; die dort beschriebene Aktion in Brühl war gleichartig angelegt).

Sehr gut angekommen ist auch der Radfahrstadtplan, der 1992 an alle Haushalte verteilt wurde. Dieser ist in zweierlei Hinsicht besonders effektiv. Einerseits werden die guten Radfahrmöglichkeiten sehr deutlich dargestellt und es werden Informationen über gute Fahrradrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen vermittelt. Andererseits ist der Radfahrstadtplan auch ein extrem langlebiges Werbemittel. Während etwa maßnahmenbegleitende Faltblätter in aller Regel nach Lektüre im Altpapier landen, werden Radfahrstadtpläne erfahrungsgemäß über Jahre hinweg genutzt.

Bei den maßnahmenbegleitenden Faltblättern etc. lag ein Schwerpunkt auf der Vermittlung neuer Radverkehrselemente. Zahlreiche Elemente der Radverkehrsführung, die heute zum Standardrepertoire gehören befanden sich zur Zeit der ersten Anwendung noch in der Experimentierphase. Troisdorf diente hier als Testfeld. Daher war es erforderlich, gewisse Elemente (insbesondere Markierungslösungen) den Nutzern zu erklären.

Einen völlig neuen Ansatz hat man für die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit gewählt. Eine reine Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt Fahrradfreundliche Stadt Troisdorf wird es nicht mehr geben. Statt dessen wird diese in einen Stadtmarketingprozess eingebunden. Im Rahmen eines Modell- und Demonstrationsvorhabens sollen Wirtschaft, Handel, öffentliche Institutionen und Bürgerschaft für ein kooperatives, konsensorientiertes Handeln für eine umfassende Attraktivierung der Stadt als zukunftsfähiger Wirtschafts-, Verkehrs- und zentraler Lebensraum gewonnen werden. Die umfangreiche Thematik verdeutlicht, dass hier der Radverkehr nur einen kleinen Teilbereich ausmacht, der aber integriert behandelt wird. Dabei soll das Verkehrsverhalten nicht auf der "Vernunft-

ebene" angegangen werden, da hiermit auf Dauer eher wenig zu erreichen ist. Statt dessen soll auf der "Gefühlsebene" der Gewinn an Freude und persönlicher Lebensqualität bei der Fahrradnutzung vermittelt werden.

4.3.2 Akzeptanz in der Bevölkerung und Öffentlichkeit

Datengrundlagen

Ausgewertet wurden Untersuchungen für die Städte Gladbeck, Herford, Lünen, Köln und Troisdorf, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten stattgefunden haben. Einzel-Ergebnisse aus anderen Städten ergänzen die Datengrundlagen.

In Gladbeck, Lünen und Troisdorf gab es jeweils eine Befragung am Beginn der Teilnahme am Programm Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden und eine weitere nach längerer Laufzeit. Die Befragungen in Köln und Herford sind im Rahmen einer Zwischenbilanz vorgenommen worden.

Eine Übertragbarkeit auf alle Städte kann wegen der geringen Zahl von auswertbaren Untersuchungen daraus nicht abgelesen werden. Tendenzen werden allerdings auch auf dieser Basis deutlich.

Ausgewertet wurden außerdem von einzelnen Städten zur Verfügung gestellte Pressespiegel, die die örtlichen Diskussionen in Rat, Ausschüssen und Öffentlichkeit dokumentieren.

Bekanntheitsgrad des Programms Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden bzw. der Arbeitsgemeinschaft

Die Teilnahme der eigenen Stadt am Programm Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden ist in sehr unterschiedlichem Ausmaß bekannt. Während in Köln weniger als 20 % der Befragten darüber Bescheid wussten, sind es beispielsweise in Herford 35 %, in Gladbeck 87 % und in Troisdorf 93 %. Dies hat, neben der örtlich unterschiedlich intensiven Öffentlichkeitsarbeit, auch damit zu tun, dass in einer Großstadt wie Köln die Bandbreite der Informationsangebote deutlich höher ist als in kleineren Städten und andere Probleme zum Teil dringender sind.

Neben der Stadtgröße spielt die Dauer der Teilnahme am Programm eine Rolle. Zu Beginn des Programms in Troisdorf war der Bekanntheitsgrad nur halb so hoch wie nach 8 Jahren Laufzeit.

Die Teilnahme wird ganz überwiegend positiv bewertet. Eine negative Einschätzung ist in keinem Fall bei mehr als 5 % der Befragten (entsprechend maximal 13 % derer, die Kenntnis vom Programm haben) vorhanden. In Troisdorf ist während der Laufzeit des Programms der Bekanntheitsgrad auf das Doppelte gewachsen, die Negativ-Bewertung dagegen von 5% auf 2% gesunken.

Bewertung der Verkehrsentwicklung

In den Städten Gladbeck, Lünen und Troisdorf wird durchgehend von einer Mehrheit zwischen 59 und 79 % eine Zunahme des Kfz-Verkehrs für die nahe Zukunft erwartet. Eine deutliche Mehrheit von jeweils etwa 90 % bewertet diese Entwicklung negativ.

Ebenso erwarten in diesen Städten zwischen 70 und 88 % eine Zunahme des Radverkehrs, was ebenfalls übereinstimmend eine deutliche Mehrheit von meist mehr als 90 % der Befragten als positiv bewertet.

Daraus ist eine Zustimmung zu einem der wesentlichen Ziele der Fahrradförderung, der Zunahme des Fahrradverkehrsanteiles möglichst zu Lasten des Kfz-Verkehrs, abzuleiten.

In Lünen und Herford haben, nachdem das Programm bereits mehrere Jahre bestand, jeweils große Bevölkerungsanteile (87 bzw. 71 %) eine Zunahme des Radverkehrs bemerkt. Die Steigerung der Fahrradnutzung, die für diese Städte nachgewiesen ist (vgl. Kapitel 5.2), wird also von der Bevölkerung auch wahrgenommen.

Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur

In allen Städten, für die Nachher-Untersuchungen vorliegen, überwiegt die Zufriedenheit mit dem Infrastrukturangebot für Radfahrer die Unzufriedenheit. Der Anteil derer, die zufrieden sind, liegt dabei zwischen 43 % in Herford und 74 % in Troisdorf. Der höchste Grad an Unzufriedenheit bei den Nachher-Untersuchungen ist

in Gladbeck mit 32 % unzufriedenen Befragten (52 % zufrieden) gegeben. Hier wird in der Bevölkerung also noch erheblicher Handlungsbedarf gesehen.

In Troisdorf hat sich in acht Jahren Laufzeit die Zufriedenheit mehr als verdoppelt, die Unzufriedenheit ist auf deutlich weniger als die Hälfte zurückgegangen. Im Vorher-Zustand überwog dort die Unzufriedenheit mit der Radverkehrs-Infrastruktur.

Mehrheiten zwischen 60 und 84 % schätzten in den Nachher-Untersuchungen die Radverkehrsinfrastruktur als "besser geworden" ein. Die Aussage, dass die Infrastruktur schlechter geworden ist, wird nur von einer geringen Zahl der Befragten getroffen (2 bis 8 %).

Im Zeitvergleich ist eine eindeutige Verbesserung bei der Einschätzung des Angebotes für Radfahrer zu konstatieren: waren es jeweils in den Vorher-Untersuchungen deutliche Mehrheiten, die das Angebot für "(eher) schlecht" hielten, ist in den Nachher-Untersuchungen der weit überwiegende Anteil der Befragten der Ansicht, dass das Verkehrsangebot für Radfahrer "(eher) gut" ist.

Auffällig ist, dass in Troisdorf und Gladbeck auch das Verkehrsangebot für den ÖV und den Fußgängerverkehr besser eingeschätzt werden als in der Vorher-Untersuchung. In Troisdorf wird außerdem selbst das Angebot für den Kfz-Verkehr besser als vorher eingeschätzt, was auf Maßnahmen im Netz der Hauptverkehrsstraßen zurückgeführt werden kann.

Es gibt jeweils Mehrheiten zwischen 55 und 84 %, die feststellen, dass die Situation bezüglich Radwegen und Fahrradabstellanlagen "in den letzten Jahren" besser geworden ist. Die Verbesserungen für den Radverkehr werden also in der Bevölkerung wahrgenommen. Nach Untersuchungsergebnissen aus Köln werden entsprechende Maßnahmen mit zunehmender Häufigkeit der Fahrradnutzung auch zunehmend positiv bewertet. Die Maßnahmen finden also vor allem die Zustimmung der Zielgruppen, die bereits häufig Rad fahren.

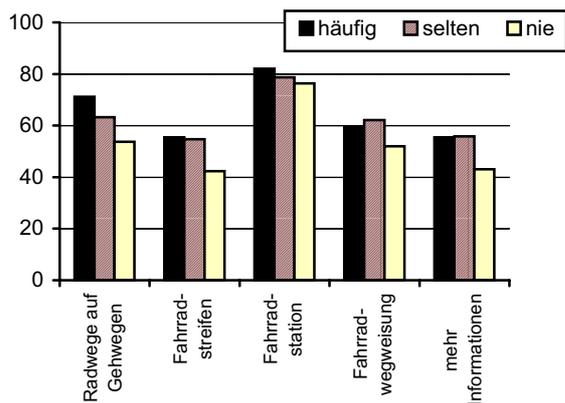


Abb. 4.12: Einschätzung, welche Fördermaßnahmen als sinnvoll erachtet werden in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Fahrradnutzung (Stadt Köln, 1998)

In Herford wurde insbesondere der Radwegebau selber sehr positiv bewertet. Überwiegend positive Bewertungen erhielten die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Errichtung von Abstellanlagen und die Wegweisung der Radverkehrsrouten. Die Öffnung von Einbahnstraßen und der Fußgängerzone wurde dagegen von Gelegenheitsfahrern deutlich schlechter bewertet als von Vielfahrern. Schließlich ist auch festzustellen, dass die Fahrradnutzung bei einem Drittel der Befragten zugenommen hat und dies auch auf die Verbesserung der Infrastruktur zurückgeführt werden kann.

Einschätzung von Fahrradklima und Verkehrssicherheit

Die Zustimmung zu der Aussage, dass bereits ein fahrradfreundliches kommunales Klima vorhanden ist und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel anerkannt wird, liegt mit Werten zwischen 48 und 62 % niedrig. Die Wahrnehmung, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrer besser geworden sei, haben nur zwischen 31 und 50 % der Befragten. Im Einzelfall (Gladbeck) ist die Ansicht, dass die Verkehrssicherheit für Radfahrer allgemein schlechter geworden ist, fast ebenso stark ausgeprägt. Dies weist auf weiteren Handlungsbedarf hin.

Demgegenüber haben sich die Einschätzungen bezüglich des eigenen Unfallrisikos in Gladbeck und Troisdorf zwischen den beiden Befragungen deutlich verbessert. In Gladbeck ist der Anteil derer, die das Unfallrisiko für Radfahrer für

(sehr) groß halten, von 90 auf 61 % gesunken, in Troisdorf hat sich dieser Wert sogar von 87 auf 44 % halbiert. Die für diese Städte durch die Unfallzahlen (vgl. Kapitel 5.1) dokumentierte leichte bis deutliche Steigerung der Verkehrssicherheit spiegelt sich auch in einer Verbesserung des Verkehrssicherheitsempfindens wider. In beiden Städten hat sich, nach Einschätzung der Befragten, das Unfallrisiko auch für Fußgänger deutlich reduziert.

Einschätzungen bei Meinungsbildnern/ "Schlüsselpersonen"

Hierzu liegt nur aus Köln eine Untersuchung vor (Stadt Köln 1998). Es wurden zehn Entscheidungsträger in Politik, Verwaltung, Interessenverbänden und Fahrrad-Dienstleistungseinrichtungen als "Schlüsselpersonen" zu ihren Einschätzungen und Meinungen befragt. Alle befragten Personen sehen in der Fahrradförderung einen sehr wichtigen Bestandteil der städtischen Verkehrspolitik und -planung. Der Kenntnis-, aber auch der Bewusstseinsstand ist bei den Entscheidungsträgern durchweg sehr hoch.

Damit hat der Fahrradverkehr eine Bedeutung erlangt, die vor zehn Jahren so noch nicht absehbar war. Noch bei Untersuchungen Anfang der 80er Jahre wurde häufig auf eine Differenz in der Wahrnehmung von Verkehrsproblemen durch Entscheidungsträger und Bürger hingewiesen. Entscheidungsträger und Meinungsbildner neigten damals dazu, aus ihrer Perspektive die Bedeutung des Radverkehrs zu unterschätzen.

Diese Einschätzung trifft, zumindest auf Köln bezogen, nicht mehr zu. Trotz Kritik an einzelnen Maßnahmen der Radverkehrsförderung ist festzustellen, dass heute kein Interviewpartner mehr die Zielrichtung der Fahrradverkehrsförderung ablehnt.

Die in den letzten Jahren umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen werden im Großen und Ganzen positiv beurteilt. Bevorzugt werden Maßnahmen, die mit geringem finanziellen Aufwand die Attraktivität des Radverkehrsnetzes deutlich erhöhen; dazu gehören vor allem die Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen und die Öffnung von Einbahnstraßen für Fahrradfahrer in Gegenrichtung. Es wird jedoch auch

vor einem undifferenzierten Einsatz als Allheilmittel gewarnt.

Hervorzuheben ist, dass gerade die anfangs vehementen Kritiker der letztgenannten Maßnahme, Polizei und Einzelhandelsverband, aufgrund der gemachten positiven Erfahrungen sich nun nicht mehr gegen eine flächenhafte Umsetzung der Öffnung der Einbahnstraßen in allen Kölner Tempo 30-Zonen aussprechen. Demgegenüber wird die flächenhafte Umsetzung von vielen sogar als unabdingbar angesehen, da nur so ein Gewöhnungseffekt bei allen Verkehrsteilnehmern eintreten könne. Einzelfalllösungen werden als nicht vermittelbar und gefährlich, vor allem für Kinder, angesehen.

Die StVO-Novelle wird alles in allem begrüßt. Bei der Relativierung der Benutzungspflicht von Radwegen wurden Bedenken geäußert. Dies betraf die schwierige Vermittelbarkeit dieser Regelung gegenüber Kindern und die "falsche Signalwirkung", wenn im Einzelfall Radwege aus der Benutzungspflicht entlassen werden sollten, obwohl sie die Kriterien für eine Benutzungspflicht erfüllen.

Die Öffentlichkeitsarbeit wird von den Schlüsselpersonen als einer der wichtigsten Bausteine zur Fahrradförderung bewertet. Als wichtigstes Handlungsfeld wird die Pressearbeit und die direkte Information z. B. über Tourenvorschläge gesehen. Über die Wirkung von Plakataktionen gehen die Meinungen deutlich auseinander. Einerseits werden sie als Imagekampagne, die vor allem auch Autofahrer erreicht, gesehen, andererseits wird bezweifelt, dass dies zu Verhaltensänderungen führt. Die Arbeit des Fahrradbeauftragten wurde von den Politik- und Verbandsvertretern als sehr wichtig angesehen. Die Kontakte zu Verbänden und zur Presse hätten einen großen Anteil bei der Verbesserung des Fahrradklimas in den letzten Jahren.

Das Programm der "Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW" und die Teilnahme der Stadt Köln wird begrüßt, auch wenn einzelne Schlüsselpersonen Umsetzungsdefizite sehen. Daher wird vielfach eine zügigere Realisierung bereits vorhandener Planungen und die Abarbeitung der noch nicht in Angriff genommenen Bausteine des Maßnahmenprogramms gefordert.

Unter der Voraussetzung, dass das örtliche Aufgabenprogramm zur Fahrradförderung weitgehend abgearbeitet wird, halten alle Interviewpartner eine deutliche Steigerung des Fahrradanteils im gesamtstädtischen Verkehr für wahrscheinlich.

Resonanz in örtlichen Medien

Grundlage der folgenden Bewertung sind Pressepiegel, die von den Städten zur Verfügung gestellt worden sind. Diese sind teilweise sehr umfangreich, z. T. aber auch nur punktuell. Es gibt zwar Berichte über einzelne Sendungen auch im Radio oder Fernsehen, diese konnten aber nicht zur Verfügung gestellt werden.

Die Resonanz auf das Thema "Fahrrad" ist in der örtlichen Presse sehr unterschiedlich. Dies hängt wesentlich mit der sehr unterschiedlichen Pressearbeit der Stadtverwaltungen zusammen. Dort, wo intensive Pressearbeit gemacht worden ist, wie z. B. in Herford (mit Unterstützung einer Werbeagentur), ist sehr häufig und im Regelfall auch positiv berichtet worden. Dabei scheinen oftmals Pressemitteilungen der Städte in wesentlichen Teilen unverändert übernommen worden zu sein. In anderen Städten ist dagegen kaum etwas zum Radverkehr in der Zeitung erschienen.

Als Besonderheit kann die Artikelserie "Soest macht fahrradmobil" in der örtlichen Lokalzeitung vermerkt werden, die durch persönliches Interesse seitens des Lokalredakteurs und in persönlichem Kontakt mit dem Fahrradbeauftragten entstand.

Im allgemeinen wohlwollend wurde über folgende Themen berichtet:

- Bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen: Radwegebau, Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen an Straßen ohne Radverkehrsanlage, Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, Neubau von Abstellanlagen, Wegweisung;
- Bereitstellung von Zuschüssen des Landes zugunsten der Kommune;
- Einführung von neuen Dienstleistungen wie Fahrradwachen oder Stadtführungen per Rad;

- Aktionen wie Fahrradtage, Drahteselmarkt für Gebrauchtfahrräder, Ausstellungen oder Werbekampagnen, besonders bei Foto- oder Mal-Wettbewerben.

Als Reizthemen in der öffentlichen Diskussion mit z. T. heftigen Auseinandersetzungen über den Radverkehr haben sich dagegen erwiesen:

- Maßnahmen, bei denen der Radverkehr anderen Verkehrsarten Platz wegnimmt oder wo dies oder andere Nachteile befürchtet werden. Dies betrifft insbesondere die Sorge um entfallende Parkplätze, geänderte Vorfahrtregelungen oder Durchfahrverbote für den Kfz-Verkehr, bei denen für den Kfz-Verkehr regelmäßig starke negative Wirkungen befürchtet werden.
- Als besonders problematisch haben sich dabei Maßnahmen für den Radverkehr erwiesen, wenn sie in räumlicher und zeitlicher Nähe zu Maßnahmen eingerichtet worden sind, die den Kfz-Verkehr wirklich beeinträchtigen. Dabei geraten Maßnahmen für den Radverkehr z. T. in die "Schusslinie", obwohl der eigentliche Auslöser davon unabhängig ist, z. B. Baustellen im Netz der Hauptverkehrsstraßen.
- Heftig sind die Diskussionen z. T. auch bei befürchteten Konflikten mit dem Fußgängerverkehr, speziell bei der Öffnung von Fußgängerzonen oder Grünanlagen, seltener bei der Anlage neuer Radwege auf existierenden Gehwegen.
- Intensive Diskussionen haben sich z. T. auch bei Maßnahmen ergeben, die lokal neuartig oder ungewohnt sind. Dort werden Befürchtungen laut über mangelnde Verkehrssicherheit oder Komfort, für Radfahrer oder andere Verkehrsteilnehmer. Dies betraf beispielsweise die Anlage einzelner Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, die Öffnung von Einbahnstraßen, Fußgängerzonen oder Grünanlagen.

Obwohl diese "Reizthemen" in Einzelfällen bis hin zur Gründung von Bürgerinitiativen oder gar zu Bürgerbegehren geführt haben, sind die eigentlichen Radverkehrsmaßnahmen im Regelfall umgesetzt worden. Anpassungen sind aber nach entsprechender Berichterstattung oder Ausei-

nersetzungen des öfteren bei restriktiven Maßnahmen für den Kfz-Verkehr erfolgt.

Als ein wesentlicher Faktor zur Beeinflussung der Diskussion hat sich die Versachlichung erwiesen, indem nach entsprechenden Untersuchungen die tatsächliche Wirkung umstrittener Maßnahmen mit objektiven Daten bewertet werden konnte. Ein weiterer Punkt ist, dass die Verantwortlichen inhaltlich bei einer klaren Linie bleiben, wenn die Argumente überzeugend sind. In Troisdorf beispielsweise wurden die dem Radverkehr angelasteten Probleme vor allem durch Baustellen für andere Maßnahmen verursacht. Die Beibehaltung der zuvor getroffenen Entscheidungen hat sich als richtig erwiesen.

Die angeführten umstrittenen Maßnahmen machen meist nur einen geringen Teil des Gesamtumfanges aller Maßnahmen aus, sind aber z. T. die entscheidenden Bausteine der Netzgestaltung gewesen (Fußgängerzonen, Unterführungen, Einbahnstraßen, Hauptverkehrsstraßen, Grünanlagen). Von daher kam der Beibehaltung der Umsetzung der Maßnahmen für den Radverkehr in diesen Fällen auch besondere Bedeutung zu.

Als ein Sonderfall ist aus Herford zu berichten, dass eine umfangreiche, "teure" Werbekampagne kritisch in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Entsprechend dem Tenor der Kritiker hätte das Geld lieber in Radwegebau gesteckt werden sollen. Hier wurde Unverständnis über die verschiedenen "Fördertöpfe" des Landes deutlich, dass die Förderung sich in diesem Fall nur auf die Öffentlichkeitsarbeit bezog, und, nachdem die Stadt die Werbekampagne gestoppt hatte, dieses Geld nicht für bauliche Maßnahmen genutzt werden konnte. In ähnlicher Weise wurde bei den Kosten für die Wegweisung argumentiert. Zum Verständnis muss angefügt werden, dass sich bei einzelnen baulichen Maßnahmen Verzögerungen bei der Umsetzung ergeben haben, die in der Öffentlichkeit mit Unverständnis aufgenommen wurden.

Schlussfolgerungen und Fazit

Eine regelmäßige Berichterstattung über Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs oder andere Aspekte im Zusammenhang hängt wesentlich von der Aktivität der Stadtverwaltung ab. Der

Wert entsprechender Berichterstattung scheint bisher nicht in allen Städten in ausreichendem Maß erkannt worden zu sein. Zwar ist dies mit der üblichen Arbeitsüberlastung hinreichend erklärt, jedoch sind, bei entsprechender Nutzung der Ressourcen von städtischen Pressestellen o. ä., auch mit sehr geringem Arbeitsaufwand erhebliche Steigerungen der Medienwirksamkeit möglich. Dazu ist es insbesondere sinnvoll, der Pressestelle zu verdeutlichen, was überhaupt an Maßnahmen gemacht wird und worüber davon - nach den vorliegenden Erfahrungen - im Regelfall mit positivem Ton berichtet wird.

Die "Reizthemen" sind allgemein umstritten und deshalb in jedem Fall sensibel zu behandelnde Themen. Wichtig ist, bereits bei der Konzeption entsprechender Maßnahmen die örtlichen Bedingungen genau zu prüfen. Insbesondere ist bei der Umsetzung darauf zu achten, dass nicht durch zeitlich parallele Maßnahmen an anderen Stellen Probleme hervorgerufen werden, die zwar mit dem Radverkehr selbst nicht unbedingt in Zusammenhang stehen, wo aber die dortigen Maßnahmen als "Munition" in der Diskussion missbraucht werden können.

Darüber hinaus ist insbesondere bei neuen Maßnahmen auch eine gewisse Standfestigkeit seitens der Verwaltung und der Politik erforderlich. Maßnahmen sollten nicht bei der ersten Kritik gleich komplett in Frage gestellt werden, sondern zunächst weitere Erfahrungen gesammelt werden. Auf dieser Basis lassen sich dann evtl. notwendige Anpassungen gut begründen.

4.3.3 Zentrale Öffentlichkeitsarbeit der AGFS

Die Öffentlichkeitsarbeit in den einzelnen Fahrradfreundlichen Städten war lange Zeit weitaus weniger effizient als sie es hätte sein können. Der Grund lag in der Tatsache, dass in jeder Kommune "das Rad neu erfunden" wurde. Viele Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit beinhalteten zu großen Teilen – bisweilen sogar ausschließlich – Komponenten, die nicht lokalspezifisch waren und somit auch nicht in jeder Stadt hätten neu entwickelt werden müssen. Hierzu gehören Informationen über neue Elemente der Radverkehrsführung (Schutzstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Rad-

verkehr etc.) ebenso wie allgemeine Image-Kampagnen für das Fahrrad.

Für diese allgemeinen, nicht lokalspezifischen Themen ist eine zentrale Öffentlichkeitsarbeit weitaus effizienter als unkoordinierte Einzelaktionen vor Ort. Daher begann die AGFS 1998 mit einer zentralen Öffentlichkeitsarbeit, für die in einem ersten Schritt auch ein einheitliches, professionell gestaltetes Design erstellt wurde. Wesentlicher Bestandteil dieses einheitlichen Designs ist das neu entwickelte Logo der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden sowie das ebenfalls neu entwickelte Kampagnenlogo.

Broschüren

Insgesamt fünf Broschüren der AGFS erschienen 1999. Eine Broschüre dient unter dem Schlagwort

- Fahrradfreundlich - Mit Rad und Tat für eine neue Mobilität in unseren Städten

der allgemeinen Imagewerbung für das Fahrrad.



Abb. 4.13: Allgemeine Informationsbroschüre zur Radverkehrsförderung

Die übrigen vermitteln Informationen für Verkehrsteilnehmer zu den Themen

- Markierungen – mehr Platz, mehr Komfort, mehr Sicherheit
- Einbahnstraßen – Freie Fahrt für Radfahrer
- Fahrradstraßen – Radfahrer sind hier tonangebend
- StVO-Novelle – Neue Regeln, neue Rechte, neue Möglichkeiten

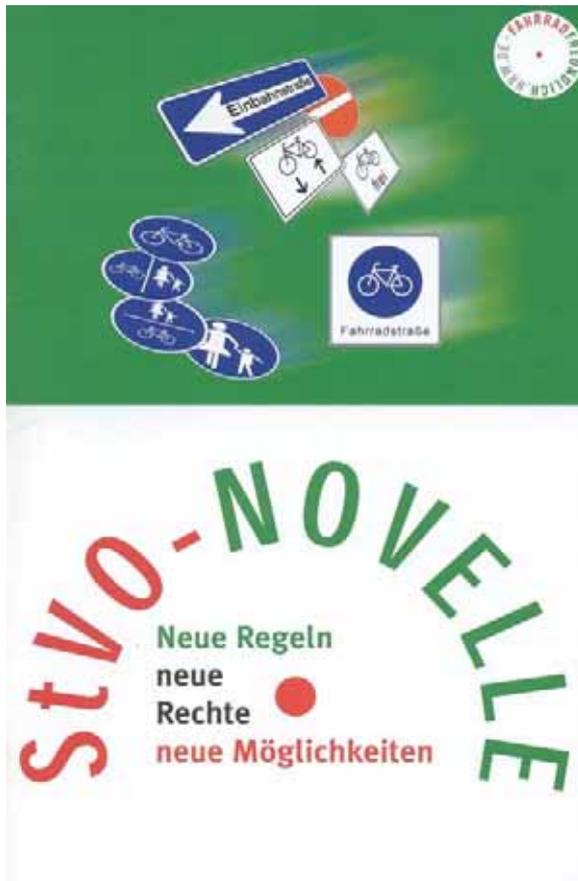


Abb. 4.14: Informationsbroschüre zur StVO-Novelle

Im Jahr 2000 erschienen dann die Broschüren

- Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor;
- Fahrradförderung - Mobilitätsgarantie für Alle.

Wissensvermittlung

Die Wissensvermittlung stellt einen wesentlichen Kernpunkt des Modellprojektes dar. Dabei

muss differenziert werden zwischen der fachlichen Ausbildung der Beteiligten und der Verbreitung von Erkenntnissen, die im Laufe des Projektes gewonnen wurden. In der Praxis lassen sich diese beiden Komplexe allerdings nicht so scharf voneinander trennen.

Bezüglich der fachlichen Ausbildung stellt sich die Problematik, dass Radverkehrsplanung bei der Ausbildung von Verkehrsplanern und Mitarbeitern in Straßenverkehrsbehörden auch heute noch kaum vorkommt. Hier war vor allen Dingen in der Anfangsphase des Projektes eine intensive Fortbildung der Verantwortlichen in den Kommunen erforderlich. Diese Fortbildung wurde in wesentlichem Umfang auch durch die frühen Symposien des Landes zusammen mit dem ADFC NRW geleistet (vgl. auch Kap. 3.3 Tagungen und Veröffentlichungen).

Der Modellcharakter des Programms impliziert, dass gewonnene Erkenntnisse und Erfahrungen sowohl innerhalb der AGFS kommuniziert werden, als auch an alle übrigen Kommunen vermittelt werden. Schließlich besteht der Sinn eines solchen Modellprojektes darin, Neues auszuprobieren, damit andernorts auf diesen Erfahrungen aufgebaut werden kann. Auch diese Funktion ist zu wesentlichen Teilen von den o. a. Symposien übernommen worden.

Über solche singulären Veranstaltungen hinaus erfüllen die regelmäßigen Treffen der AGFS auf der Arbeitsebene eine wichtige Funktion als Plattform des kontinuierlichen Erfahrungsaustausches. Nachteile bestehen hier allerdings darin, dass einerseits der Aufwand der Beteiligten vergleichsweise hoch ist (Reisezeit) und deswegen nicht immer alle Interessierten teilnehmen können. Andererseits bleiben die Fachleute aus den Kommunen außerhalb der AGFS ausgeschlossen.

Zeitschrift "fahrradfreundlich mobil"

Um die Kommunikation innerhalb der Arbeitsgemeinschaft zu verbessern, wurde die halbjährlich erscheinende Zeitschrift "fahrradfreundlich mobil" als Forum der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW ins Leben gerufen. In dieser Zeitschrift erscheinen Artikel aus den einzelnen Mitgliedskommunen und ergänzende redaktionelle Beiträge. Wurde die

Zeitschrift zunächst nur an die Mitgliedsstädte und einige Behörden und Institutionen verschickt, so erhalten seit der dritten Ausgabe nunmehr auch alle Bürgermeister der übrigen Kommunen in NRW je ein Exemplar. Darüber hinaus werden einzelne Exemplare auf Anfrage auch an interessierte Einzelpersonen versandt. Für die Zukunft ist geplant, auch vergleichbare Organisationen im europäischen und ggf. auch außereuropäischen Ausland in den Verteiler aufzunehmen.



Abb. 4.15: Erste Ausgabe von "fahrradfreundlich mobil"

Eine weitere Verbreitung erfährt die Zeitschrift über das Internet. Auf der Homepage der AGFS (www.fahrradfreundlich.nrw.de) befindet sich eine Textversion von "fahrradfreundlich mobil". Seit der vierten Ausgabe kann auch eine Druckdatei (*.pdf) der Zeitschrift heruntergeladen werden.

Ursprünglich am Vorbild des niederländischen Quartalsblatt "Fietsverkeer", der Zeitschrift zum Masterplan Fiets, angelehnt, weist "fahrradfreundlich mobil" im unmittelbaren Vergleich noch einige Defizite auf. So ist die Verbreitung von "fahrradfreundlich mobil" sicherlich noch zu gering. Während von "fahrradfreundlich mobil" seit der vierten Ausgabe 1.750 Exemplare gedruckt werden (vorher noch deutlich weni-

ger), wurden in den Niederlanden (bei vergleichbarer Landesgröße wie NRW) mit einer Auflage von 3.600 rund doppelt so viele "Fietsverkeer" gedruckt. Allerdings soll die Auflage noch erhöht werden. Der Erscheinungsturnus von zwei bis drei Ausgaben pro Jahr ist für die einigermaßen aktuelle Information der Leser als problematisch anzusehen.

Inhaltlich problematisch erscheint die redaktionelle Organisation. Die Redaktion von "fahrradfreundlich mobil" ist im Wesentlichen für die gestalterische Aufbereitung der gelieferten Inhalte zuständig und steuert ggf. Zusatzinformationen bei. Eine grundlegende Überarbeitung der gelieferten Artikel oder z. B. die Zusammenstellung von Themenheften dürfen von der Redaktion aber nicht vorgenommen werden. Die Folge ist ein uneinheitliches Erscheinungsbild aufgrund der sehr unterschiedlichen Qualität der von den Städten gelieferten Beiträge. In Einzelfällen müssten Beiträge eigentlich grundlegend überarbeitet werden, was jedoch derzeit außerhalb des Einflussbereichs der Redaktion liegt.

Eine Stärkung der Gestaltungsfreiheit der Redaktion sowie ein größerer Anteil redaktioneller Beiträge könnten sicher eine spürbare Qualitätsverbesserung erbringen. Auch sind die gesammelten Erkenntnisse in "fahrradfreundlich mobil" eigentlich viel zu schade dafür, nicht weit aus offensiver verbreitet zu werden. Die hierfür erforderlichen Mehraufwendungen erscheinen dabei gemessen an der zentralen Bedeutung dieser Publikation gerechtfertigt.

Internet

Seit Ende 1999 hat die AGFS ihre eigene Homepage. Unter der Adresse www.fahrradfreundlich.nrw.de präsentiert sich die Arbeitsgemeinschaft mit allen Mitgliedsstädten. Bereits jetzt gibt es Informationen zum Projekt, Adressen von Ansprechpartnern, Termine, Fachinformationen und interessante Links. Auch ist es möglich, Informationsmaterialien direkt zu bestellen.



Abb. 4.16: Startseite des Internetauftritts der AGFS

Derzeit befindet sich die Internetpräsentation noch im Aufbau. Geplant ist ein Ausbau mit deutlichem Service-Charakter, so dass z. B. diverse Druckschriften wie etwa "fahrradfreundlich mobil", als *.pdf-Dateien heruntergeladen werden können.

Sonstige Öffentlichkeitsarbeit

Die bestehende (und zur grundlegenden Überarbeitung vorgesehene) Ausstellung sowie zwei neu angeschaffte "Aktionsfahrräder" (Lastendreiräder mit Standaufbau) ermöglichen eine regelmäßige Präsenz auf zahlreichen Veranstaltungen.

Für Veranstaltungen vor Ort steht eine vierteilige Posterserie zur Verfügung, in die auch lokale Logos etc. eingedruckt werden können. Die Slogans der Plakate sind:

- Modern Working;
- Modern Shopping;
- Modern Training und
- Modern Talking.

4.4 Rahmenbedingungen

4.4.1 Erfahrungen mit dem Projektmanagement in den Kommunen

Umsetzungsstrategien

In den verschiedenen Städten sind sehr unterschiedliche Strategien entwickelt worden, mit denen das Projekt "Fahrradfreundliche Stadt" angegangen und gestaltet wird. Dabei haben sich verschiedene Modelle entwickelt, in Abhängigkeit von Ausgangssituation, Stadtstruktur und allgemeiner Akzeptanz des Programms in Politik und Öffentlichkeit.

Grundsätzlich gibt es zwei unterschiedliche Ansätze:

Ein Teil der "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" verfolgt einen **gesamtstädtischen Ansatz**, der die gleichzeitige Entwicklung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur für das gesamte Stadtgebiet vorsieht. Dabei wird innerhalb der Stadt nicht nach Stadtteilen differenziert, sondern die Maßnahmen werden nach Bedarf und Umsetzungsmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet durchgeführt. Richtschnur ist dann bei netzwirksamen Maßnahmen oft auch die Einordnung in die Netzhierarchie. Weitere häufige Priorisierungsgründe sind erkannte Sicherheitsmängel oder besonders schutzbedürftige Gruppen (z. B. Schülerverkehr).

Beispielstädte für diesen Ansatz sind Pulheim, Bonn oder Köln, wobei besonders in Köln deutlich wird, dass bei diesem Ansatz in manchen Stadtteilen nur sehr vereinzelt Maßnahmen durchgeführt werden, während der Schwerpunkt der Maßnahmen in der Innenstadt liegt.

Andere Städte haben sich dagegen für einen **stadtteil- bzw. gebietsbezogenen Ansatz** entschieden, bei dem zunächst ein einzelner Stadtteil flächendeckend bearbeitet wird. In diesem kleineren Projektraum kann in kürzerer Zeit und mit stärkerem Bezug zwischen den einzelnen Maßnahmen eine möglichst umfassende fahrradfreundliche Infrastruktur etabliert werden, die zudem für die Anwohner in ihrer Gesamtheit schnell erkennbar und begreifbar wird. Nach Meinung dieser Städte führt das "Gießkannenprinzip" nur zu einer Verwässerung des Gesamtprojektes und wirkt sich daher kontrapro-

duktiv auf die öffentliche Meinung bezüglich des Radverkehrs und des Programms allgemein aus. Bei den gebietsbezogenen Ansätzen sind dagegen schneller sichtbare Ergebnisse zu präsentieren, die für mehr Akzeptanz des Programms in der Öffentlichkeit sorgen. Dieser Ansatz bietet somit die Möglichkeit, innerhalb der Stadt ein umfassend entwickeltes "Vorführgelände" zu präsentieren, das als Anhalt und Anreiz für die anderen Stadtteile zu verstehen ist und die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung aufzeigt.

Städte, die diesen stadtteilbezogenen Ansatz gewählt haben, sind z. B. Krefeld und Leverkusen. Leverkusen hat dabei den Ansatz noch weiter gefasst und entwickelt in dem jeweiligen Stadtteil nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur, sondern untersucht den gesamten Mobilitätsbereich und entwickelt für das Gebiet ein komplett überarbeitetes Verkehrssystem mit Verbesserungen für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes aber auch Modifikationen für den ruhenden und fließenden MIV.

Neben diesen räumlichen Ansatzvarianten fallen aber auch Unterschiede in der Art der Umsetzungsstrategie auf:

In einigen Städten wird eher eine abwartende und langsame Taktik verfolgt, die Bürgern aber auch Politikern die Möglichkeit gibt, sich an die Veränderungen im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" zu gewöhnen. Oftmals hat sich dieser Weg als günstig erwiesen, da die Maßnahmen nach und nach umgesetzt werden und kritische bzw. umstrittene Projekte zunächst zurückgestellt werden können. Diese Städte setzen somit zunächst einfache Maßnahmen um, die von der Bevölkerung positiv eingeschätzt werden und bei deren Nutzung keine nennenswerten Probleme oder Interessenkonflikte auftreten. Umstrittene Projekte werden oftmals abschnittsweise umgesetzt, da so nach Meinung einiger Städte allen Beteiligten die Möglichkeit gegeben wird, sich an die veränderten Bedingungen nach und nach anzupassen und zu gewöhnen.

Die Verwaltungen verfolgen solch ein Konzept der kleinen Schritte, da sie die Meinung vertreten, dass so in der Bevölkerung die Akzeptanz für das Programm nach und nach wächst und zu einem späteren Zeitpunkt auch Projekte mit grö-

ßerem Konfliktpotenzial eher Zustimmung finden. Man setzt hier also auf eine allmähliche Annäherung an die Ziele des Programms und mit der Zeit wachsende Unterstützung.

Genau den entgegengesetzten Ansatz verfolgt die Stadt Köln, die zunächst besonders umstrittene Projekte in Angriff genommen und diese von Beginn an mit einer sehr offensiven Öffentlichkeitsarbeit gegenüber Bürgern aber auch Politikern untermauert hat. Nach Abschluss dieser Projekte hatte die Stadt sich selbst so genannte Vorzeigeprojekte geschaffen, welche als Argumentationshilfe und Anschauungsobjekte für nachfolgende Maßnahmen genutzt werden können. Wenn erst einmal das schwierigste Projekt einer Maßnahmenart erfolgreich umgesetzt wurde, kann bei den folgenden, weniger schwierigen Projekten immer darauf verwiesen werden, dass ein stärker problembehaftetes Projekt bereits funktioniert.

Grundsätzlich kann man sagen, dass es für die Durchführung und Handhabung des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" keine allgemein gültige und anzuwendende Strategie gibt. Jede Stadt muss hier ihren eigenen Weg entwickeln, welcher sich an den Gegebenheiten und Meinungsbildern innerhalb der Stadt orientieren muss. Es sollte allgemeines Ziel bei allen Umsetzungsstrategien sein, einen einmal gewählten Weg konsequent und zielgerichtet zu verfolgen und auch bei auftretenden Schwierigkeiten nicht das Programm in Frage zu stellen oder die Umsetzung von Maßnahmen aufgrund von Kritik auszusetzen. Dafür ist eine Abstimmung innerhalb der Verwaltung vor Beginn des Programms unumgänglich.

Alle Städte weisen darauf hin, dass es für den reibungslosen Ablauf des Programms absolut empfehlenswert ist, noch vor Beginn der Mitgliedschaft im Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" einen breiten Konsens mit der Verwaltungsspitze zu suchen, damit diese unterstützend und ämterübergreifend koordinieren kann und Entscheidungen auf dem "kurzen Dienstweg" möglich werden. Gleichzeitig wird neuen Mitgliedsstädten empfohlen im Vorhinein eine Umsetzungsstrategie zu erarbeiten und die Prioritäten innerhalb des Programms vorab festzulegen, so dass mit Beginn der Mitgliedschaft der Ablauf des Programms relativ genau festgeschrieben und vor-

bereitet ist. Zeitdruck und daraus resultierende Schwierigkeiten und Umsetzungsprobleme können so vermieden werden.

Arbeitskreise und Bürgerbeteiligung

Grundsätzlich wird von allen Städten die enge Zusammenarbeit zwischen Rat und Verwaltung sowie zwischen den verschiedenen betroffenen Ämtern als unerlässliche Voraussetzung für die zügige und problemlose Abwicklung von unterschiedlichsten Projekten innerhalb des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" gesehen. Trotz dieser grundsätzlichen Übereinstimmung wird die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung und die Abstimmung mit den Bürgern in den einzelnen Städten sehr unterschiedlich gehandhabt.

In den meisten Städten gibt es keine regelmäßig tagende Projektgruppe, die sich ausschließlich mit dem Radverkehr und den Projekten innerhalb des Programms beschäftigt. Hier werden zumeist nach Bedarf die verschiedenen Gesprächsteilnehmer zusammengezogen.

Eine ganz andere Struktur hat die Stadt Euskirchen gewählt, die mit der AG-Rad einen nach Bedarf tagenden Arbeitskreis mit festem Teilnehmerkreis gebildet hat, in dem Maßnahmen vorab besprochen werden können und Wege für innovative Lösungen geebnet werden. Teilnehmer dieser ämterübergreifenden Arbeitsgruppe sind Vertreter der Kreisverwaltung, das Rheinische Straßenbauamt Euskirchen, das städtische Tiefbauamt sowie Planungsamt, die zuständige Straßenverkehrsbehörde, beteiligte externe Planungsbüros, der ADFC und die Polizei. Betont wird hierbei immer wieder, dass die AG auf Arbeitsebene stattfinden und die Form der Zusammenarbeit sowie die Verantwortlichkeiten im Vorhinein geklärt werden sollten. Dann können Probleme innerhalb dieses Kreises schon im Umsetzungsvorfeld ohne den Druck der Öffentlichkeit diskutiert und in den meisten Fällen auch einvernehmlich gelöst werden. Die AG-Rad bietet Raum für die unterschiedlichen Meinungen und Forderungen und ermöglicht durch den direkten Kontakt aller Beteiligten die schnelle und unkomplizierte Lösungsfindung, deren Ergebnis dann nicht mehr öffentlich diskutiert wird. Der Hinweis, dass eine Planung in der AG-Rad mit allen Beteiligten abgestimmt

wurde, beschleunigt die Beschlussfassung im Radverkehrsausschuss erheblich, da viele mögliche Bedenken hiermit als ausgeräumt gelten. Dieser Radverkehrsausschuss stellt eine weitere, nachahmenswerte Besonderheit dar. Da der Ausschuss sich ausschließlich mit Angelegenheiten des Radverkehrs beschäftigt, besteht ausreichend Gelegenheit sich mit den Planungen angemessen auseinander zusetzen. Gleichzeitig wird die politische Bedeutung des Themas Radverkehr öffentlichkeitswirksam nach außen dargestellt. Im Gefolge veränderter politischer Mehrheitsverhältnisse wurde dieser Ausschuss allerdings inzwischen wieder aufgelöst.

Einen ähnlichen Weg verfolgt die Stadt Krefeld, die zusätzlich zu den Arbeitskreisen auch noch den Kontakt und die aktive Einbindung von Behinderten, die besondere Ansprüche an die Verkehrsplanung stellen, fördert. In Krefeld werden bei allen Maßnahmen, die im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliches Krefeld" umgesetzt werden, die Belange von Behinderten berücksichtigt. Da die wirklich behindertengerechte Ausgestaltung für Nichtbetroffene oftmals schwer zu finden ist, werden die Behindertenverbände konkret zu Planungen befragt. Dabei wird Blinden, Schwerhörigen oder Rollstuhlfahrern die Möglichkeit geboten, Umsetzungsvorschläge direkt auszuprobieren und auf ihre Nützlichkeit hin zu testen. Durch dieses Angebot, das zur Verbesserung zahlreicher Maßnahmen aus Sicht der Behinderten beigetragen hat, kann nicht nur die behindertenfreundliche Gestaltung gewährleistet werden, sondern auch grundsätzlich die Akzeptanz für das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" deutlich gesteigert werden.

Dieser Ansatz in Krefeld, der ansonsten in keiner anderen Stadt zu finden ist, ist absolut empfehlens- und nachahmenswert, zumal eine behindertengerechte und -freundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes ein selbstverständliches Ziel heutiger Stadt- und Verkehrsplanung sein muss.

Eine aktive Bürgerbeteiligung, die den Bürgern ein Forum für ihre Meinung zu den Projekten innerhalb des Programms bietet, wird in den Mitgliedsstädten kaum gefördert. Es gibt allerdings einige positive Ansätze, so in Hamm, wo projektbezogen ein Infomobil eingesetzt wird, an dem sich die Bürger über die Veränderungen

informieren und gleichzeitig Kritik und Vorschläge einbringen können. Ähnlich eingesetzt wird in Leverkusen der sogenannte "Planwagen", der vor Beginn der Umsetzungsphase die Bürger informiert, und so auch die Möglichkeit offen lässt, gegebenenfalls noch Änderungen an der Planung vorzunehmen (vgl. Maßnahmendokumentation Nr. 55). Hier werden alle Interessierten und direkt oder mittelbar Betroffenen mit eingebunden, d. h. nach Wunsch kann jeder an der Plangruppe zum "Planwagen" (vgl. Maßnahmendokumentation) teilnehmen. Auch die Stadt Köln verfolgt diese Form der aktiven und vorzeitigen Bürgerbeteiligung, in dem sie die Planungen zu einem sehr frühen Zeitpunkt der Öffentlichkeit zugänglich macht und sich mit Vertretern der Verwaltung den Fragen und der Kritik der Bürger stellt und in Gesprächen oftmals Bedenken oder Besorgnisse ausräumen kann. Hinzu kommt, dass Bürger, denen Gelegenheit gegeben wurde sich zu artikulieren, häufig kein weiteres Bedürfnis mehr haben, sich gegen Planungen zu stellen.

Besonders erwähnenswert ist der Ansatz in Troisdorf, wo es über lange Zeit das sogenannte FIZ (*Fahrrad*informati~~ons~~zentrum) gab, in dem alle Pläne zum Thema Radverkehr öffentlich ausgehängt wurden und sämtliche Anmerkungen der Bevölkerung protokolliert wurden, um sie möglichst bei der Ausgestaltung der Planung zu berücksichtigen. Für die Stadt Troisdorf hat sich dieser Weg der Bürgerbeteiligung sehr bewährt und das FIZ hat sich immer mehr zu einem festen Bestandteil des Projektes "Fahrradfreundliches Troisdorf" entwickelt.

In den anderen Städten ist die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Programms eher schwach ausgeprägt und wird nur sehr bruchstückhaft weiterentwickelt. Dabei ist sie für die Akzeptanz der Einzelmaßnahmen, aber auch für die Akzeptanz des Programms und damit die Unterstützung durch die Bevölkerung außerordentlich wichtig und sollte wie die Öffentlichkeitsarbeit im Allgemeinen stärker in den Mittelpunkt des Programms gerückt werden. Dies gilt um so mehr, als eine intensive Bürgerbeteiligung auch zu einer höheren Akzeptanz des Projektes in der Öffentlichkeit führt, die wiederum den Schlüssel zum Erfolg darstellt.

Kooperation mit Politik, Verbänden und anderen Baulastträgern

Die Kooperation mit Politik, Verbänden und anderen Baulastträgern wird in den verschiedenen Mitgliedsstädten sehr unterschiedlich gehandhabt, zumal sich gerade bei den Baulastträgern die Notwendigkeit einer engen und häufigen Zusammenarbeit nicht für alle Städte gleichermaßen stellt.

Von allen Mitgliedsstädten wird eine möglichst frühe und umfassende Einbindung der Politik in alle Überlegungen und Entscheidungen der Verwaltung zum Thema Radverkehr empfohlen und für den reibungslosen Programmablauf als absolut notwendig erachtet. Die Kooperation mit der politischen Ebene ist aber ohnehin für die Aufnahme und die einzelnen Entscheidungen im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" notwendig und unumgänglich. Natürlich sollte dabei Übereinstimmung über die Ziele und Vorhaben im Rahmen des Programms bestehen und ein genereller Konsens über den zukünftigen Ablauf und die Umsetzungsstrategie.

Besonders bewährt hat sich in einigen Städten, wie z. B. Hamm, vor Anlauf des Programms einen Plan über die Prioritäten der verschiedenen Maßnahmen zu erstellen und diesen möglichst einstimmig vom Rat verabschieden zu lassen. Auf diesen Grundsatzbeschluss kann die Verwaltung die Maßnahmenplanung aufbauen und er dient gleichzeitig als Rückhalt auf den sich die Verwaltung bei Problemen berufen kann.

In Krefeld wird der enge Kontakt zu den politischen Vertretern gesucht, indem man mit den verschiedenen Fraktionen vor wichtigen Entscheidungen Gespräche führt, bei denen die Argumente für die Maßnahmen in aller Ruhe und ohne Öffentlichkeit diskutiert werden können. Man hat hier die Erfahrung gemacht, dass diese vorbereitenden Treffen viele Vorbehalte und Bedenken ausräumen und die Entscheidungsprozesse vereinfachen und verkürzen, da die Fraktionen dann zumeist zu einstimmigen Entscheidungen kommen und die politische Durchsetzbarkeit einzelner Maßnahmen so überschaubarer wird.

Auch mit Verbänden und anderen Baulastträgern sollten möglichst vor Projektstart die Mo-

dalitäten der Zusammenarbeit und die Konzepte für die verschiedenen Einzelziele abgestimmt sein, damit eine zügige Bearbeitung mit guter Kooperation möglich ist. Dabei machen die verschiedenen Städte sehr unterschiedliche Erfahrungen sowohl bei der Zusammenarbeit mit dem ADFC als auch bei der Abstimmung mit den verschiedenen Straßenbaulastträgern.

Die Frage nach der Zusammenarbeit mit anderen Baulastträgern stellt sich für die einzelnen Mitgliedsstädte in sehr unterschiedlicher Art und Weise. So haben die kreisfreien Städte in der Regel nur sehr geringe Berührungspunkte mit den Straßenbauämtern, da sie größtenteils die Baulast für die Straßen im Stadtgebiet selbst tragen. Anders ist die Ausgangslage bei den kreisangehörigen Städten wie z. B. Pulheim oder Brühl, die in sehr unterschiedlichem Maße Berührungspunkte mit den zuständigen Straßenbauämtern haben. Hier wird von den Städten immer wieder erwähnt, dass die Kooperation mit den verschiedenen Baulastträgern sehr stark von den einzelnen Mitarbeitern abhängt, die gegenüber dem Radverkehr sehr unterschiedliche Einstellungen haben und demnach die Förderung des Radverkehrs auch sehr unterschiedlich beurteilen. Hier treffen nach Meinung der Kommunen oftmals verschiedene "Ideologien" aufeinander, die Radverkehr aber auch die Einsatzmöglichkeiten von Fördermitteln völlig unterschiedlich betrachten und einschätzen. Die Effektivität der Zusammenarbeit ist daher sehr davon abhängig, wie die Beteiligten zum Thema Radverkehr stehen und wie die direkte Zusammenarbeit klappt.

Ein ähnliches Bild zeigt die Zusammenarbeit mit dem ADFC. Unter den Mitgliedsstädten ist unbestritten, dass die Fachkompetenz des ADFC auf jeden Fall in die Planung mit einfließen und von den Verwaltungen genutzt werden sollte. Die Möglichkeiten der Zusammenarbeit hängen aber oftmals sehr stark von persönlichen Kontakten und Einstellungen ab und sind daher nur schwer auf andere Städte zu übertragen. Zum einen sind die Strukturen des ADFC auf kommunaler Ebene sehr unterschiedlich, zum anderen sind auch die persönlichen Kontakte sehr stark vom individuellen Engagement der Beteiligten abhängig. Darüber hinaus können die ehrenamtlich arbeitenden Aktiven des ADFC nicht überall in gleich hohem Umfang Arbeitskraft einbringen.

4.4.2 Erfahrungen mit dem Ordnungsrahmen

Straßenverkehrsordnung und StVO-Novelle

Ein Charakteristikum des Programms besteht in seinem Modellcharakter. Hier sehen die Untersuchungsstädte in dem Programm grundsätzlich einen guten und wichtigen Argumentationsgeber gerade bei der Planung und Umsetzung von schwierigen bzw. umstrittenen Maßnahmen. Die so genannte "Experimentierklausel" ist hier insbesondere eine "psychologische" Hilfe, da sie den Mitgliedsstädten erlaubt, sich in neuen Bereichen mit neuen Maßnahmen zu versuchen und neue Möglichkeiten der Radverkehrsförderung auszuprobieren. Allerdings erscheint eine deutlichere Formulierung dieser Experimentierklausel hilfreich.

Letztlich haben die Möglichkeiten der Experimentierklausel und der Mut etlicher Planer und Anordnungsbehörden in den Untersuchungsstädten zur Entwicklung eines breit gefächerten Instrumentariums der Radverkehrsplanung geführt. Viel hiervon ist mittlerweile in die einschlägigen Regelwerke sowie die StVO eingeflossen (vgl. Kap. 5.3 Einfluss auf bundesweite Entwicklungen).

Die Auswirkungen der StVO-Novelle auf die Radverkehrsförderung in den Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden sind dabei interessanterweise nicht nur positiv. Einerseits besteht nunmehr für viele Maßnahmen, die in diesen Städten umgesetzt wurden, klare und eindeutige Rechtssicherheit. Auf der anderen Seite wurde bei der Novellierung teilweise sehr zaghaft und vorsichtig vorgegangen; insbesondere betrifft dies die Zahlen und Maße in der VwV-StVO. So sind Schutzstreifen für Radfahrer gemäß Verwaltungsverordnung nur bis zu einer Verkehrsbelastung von 10.000 Kfz/Tag vorgesehen. In einigen der Untersuchungsstädte hat man aber beste Erfahrungen mit Schutzstreifenmarkierungen auf weitaus höher belasteten Straßen gemacht.

Diese und ähnliche Restriktionen engen den planerischen Handlungsspielraum ein. Während vor der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung hier noch viele Dinge ungeregt waren, sind nun teilweise recht enge Grenzen gesetzt.

Ob sich hieraus Vorteile oder Nachteile ergeben hängt von den Gepflogenheiten in den jeweiligen Kommunen ab. Während in "mutigen Städten" bisweilen die Handlungsspielräume eingengt wurden, bedeutet die Rechtssicherheit der StVO-Novelle für Planer in Kommunen mit eher konservativen Anordnungsbehörden zumeist eine spürbare Vereinfachung.

Sehr unterschiedlich gehandhabt wird die Relativierung der Radwegebenutzungspflicht. Einige Städte haben die Entscheidungsspielräume dahingehend genutzt, soweit als irgend möglich den Radfahrern Entscheidungsfreiheit zu geben, ob sie einen Radweg benutzen möchten oder nicht. Schließlich brauchen gute Radverkehrsanlagen keine Benutzungspflicht, weil sie freiwillig benutzt werden. Andere Kommunen sind sehr restriktiv mit der Radwegebenutzungspflicht umgegangen. Teilweise wurden Radwege in der Benutzungspflicht belassen, die die Mindestanforderungen schwerlich erfüllen, und bei denen auch eine entsprechende Nachbesserung nicht absehbar ist. Hier spielen sicherlich auch Prestigefragen eine große Rolle. Schließlich bedeutet die Aufhebung der Benutzungspflicht eines Radweges mittelbar auch das Zugeständnis, seinerzeit eine untaugliche Radverkehrsanlage errichtet zu haben.

Finanzierungsinstrumente

Die Förderung von Planung und Umsetzung von Radverkehrskonzepten in den "Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW" erfolgte nicht über ein spezielles Förderprogramm, sondern aus den vorhandenen allgemein zugänglichen Fördermitteln "Stadtverkehrsprogramm" und "Stadterneuerungsprogramm". Durch Bündelung und Koordinierung dieser Fördermittel stellte das Land den Mitgliedsstädten ein umfassendes und aufeinander abgestimmtes Finanzierungssystem zur Verfügung, das ergänzt wurde durch eigenständige Bau- und Finanzierungsprogramme von Bund und Land für Radverkehrseinrichtungen in überörtlicher Baulast.

Grundsätzlich vertreten die Verwaltungen die Meinung, dass die starke Förderung von Maßnahmen im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" ein wichtiger Aspekt für die Akzeptanz der Maß-

nahmen ist und dass die Förderung auch Auswirkungen auf die politische Stellung des Programms hat.

Antragstellung

Bei der Antragstellung muss zwischen dem Aufnahmeantrag und den projektbezogenen Folgeanträgen unterschieden werden.

Der Aufnahmeantrag wird als "rahmensetzender Antrag" über den Regierungspräsidenten an das zuständige Ministerium gestellt und gibt einen Überblick über die bereits vorhandenen Planungsgrundlagen und den geplanten sachlichen, räumlichen und zeitlichen Programmumfang.

Für nachfolgende Einzelmaßnahmen werden Folgeanträge gestellt, die in Abhängigkeit von Planungsfortschritt und Realisierungsreife ganz unterschiedliche Inhalte haben und daher auch auf verschiedene Förderprogramme ausgerichtet sind. Daraus ergeben sich wiederum Unterschiede in Bezug auf Fristen, einzureichende Planungsunterlagen und Förderinhalte. Diese Antragstellung für Folgeanträge wird daher auch von der Mehrzahl der Städte und Gemeinden als problematisch und unnötig kompliziert eingeschätzt. Besonders in kleineren Verwaltungen treten immer wieder Probleme bei der Einhaltung der Fristen auf. Außerdem bereitet es vielen Verwaltungen Schwierigkeiten alle zur Antragsbewilligung notwendigen Unterlagen zu so einem frühen Planungszeitpunkt vorzulegen.

Als Beispiel wird hier immer wieder die Planung einer Fahrradstation genannt. Die Absichtserklärung des potentiellen Betreibers muss bereits bei der Vorplanung vorliegen, obwohl sie nach Einschätzung der Kommunen in entscheidendem Maße von der Mittelzusage des Landes abhängt.

Was von den Städten und Gemeinden ebenfalls immer wieder kritisiert wird, ist die häufig sehr lange Verfahrensdauer, deren Ablauf zudem für die Verwaltungen nur schwer nachvollziehbar und kalkulierbar ist. Die Verwaltungen stehen daher oftmals vor dem Problem, sehr kurzfristig reagieren zu müssen. Außerdem wird auf die Schwierigkeit hingewiesen, diese langen Vorlaufzeiten in der Öffentlichkeit zu vermitteln. Gerade bei "einfachen" und kostengünstigen Maßnahmen, wie z. B. Markierungen, fehlt das

Verständnis der Bürger für teilweise zweijährige Bewilligungszeiträume.

Bagatellgrenze

Die Bagatellgrenze wird allgemein als störend und umständlich eingeschätzt, zumal viele Städte nicht die Zweckmäßigkeit der Regelung sehen. Dennoch wurde sie grundsätzlich nicht als ein Problem angesehen, das den Ablauf des Programms besonders beeinträchtigt oder verzögert hat. Dies liegt vor allem daran, dass die meisten Kommunen die Bagatellgrenze durch Zusammenfassung mehrerer Kleinprojekte ohne Schwierigkeiten überwinden konnten.

Probleme sieht man allerdings bei der Anhebung der Bagatellgrenze von 10 TDM auf 25 TDM. Gerade für kleinere Städte ist es schwierig diese Grenze zu überschreiten und die Realisierung kleiner Maßnahmen verzögert sich dadurch zusätzlich.

Eigenmittel

Die Förderung der Maßnahmen aus Mitteln des Landes haben nach Meinung vieler Verwaltungen auch Einfluss auf die Bereitstellung der Eigenmittel. Die Eigenmittelbereitstellung schreiben die Förderrichtlinien in Höhe von in der Regel 20 % vor. Diese für die verschiedenen Projekte im Rahmen des Programms bereitzustellen, bereitet den "Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW" normalerweise keine Probleme. Schwierigkeiten treten bevorzugt dann auf, wenn die Projekte politisch umstritten sind und die Eigenmittelbereitstellung auf politischer Ebene als Druckmittel eingesetzt wird. Grundsätzlich wird aber die Erfahrung gemacht, dass die Tatsache, dass das Projekt mit Zuschüssen vom Land gefördert wird, auch die interne politische Zustimmung dahingehend positiv beeinflusst, dass bei der Bereitstellung der Eigenmittel nur selten anhaltende Probleme auftreten.

Schwierigkeiten genereller Art haben die Städte, die der Haushaltssicherung unterliegen. Diese Städte verfügen oftmals mehrere Jahre hintereinander über keinen bewilligten Haushalt und können somit keine investiven Maßnahmen tätigen. Mit dieser Situation wird dabei in den einzelnen Verwaltungen sehr unterschiedlich umgegangen. Während in zahlreichen Städten das

Programm "Fahrradfreundliche Stadt" dann mehr oder weniger ruht, da keine kostenintensiven Maßnahmen durchgeführt werden können, hat die Stadt Hamm beispielsweise in dieser Zeit verwaltungsintern eine Abstellungsatzung erarbeitet und so das Projekt ohne finanziellen Aufwand dennoch weiter betrieben und in einem Bereich entwickelt, der häufig hinter der Netzbildung zurücksteht.

Förderstrategie

Die meisten Städte schätzen die Fördertatbestände als ausreichend ein, und beurteilen die Förderstrategie des Landes grundsätzlich als gut, wenn auch die Aufteilung auf verschiedene Förderprogramme und die uneinheitlichen Zuständigkeiten als großer Nachteil angesehen werden. In letzter Zeit bemängeln die Städte, dass vom Land keine klar erkennbare Förderpriorität mehr gesetzt wird und somit für die Städte das Programmziel des Landes nur schwer erkennbar ist.

Vorgeschlagen wird immer wieder, dass Mittel, die zum Jahresende noch zur Verfügung stehen, zur Förderung besonders modellhafter Maßnahmen genutzt werden, und dabei die Mitgliedsstädte Vorzug vor anderen Antragstellern haben. Die fahrradfreundlichen Städte fordern sowohl eine höhere Priorität gegenüber anderen Antragstellern als auch Vorteile bei der Förderung für die AGFS, die nach Meinung vieler Städte einen eigenen Fördertitel erhalten sollte. Dadurch könnte auch die Arbeit und die Mitgliedschaft in der AGFS interessanter gestaltet werden und gleichzeitig einen zusätzlichen Anreiz zur konstruktiven Mitarbeit bieten. Andernfalls sehen einige Städte langfristig wenig Motivation in der AGFS zu verbleiben, da die Mitgliedschaft zwar Verpflichtungen beinhaltet, aber keine finanziellen Vorteile für diese Anstrengungen bringt. Zwischenzeitlich wurde diesen Wünschen in einem Teilbereich entsprochen: Es gibt nunmehr einen Fördertitel für Öffentlichkeitsarbeit, der ausschließlich den Mitgliedern der AGFS zur Verfügung steht.

Grundsätzlich wünscht man sich eine flexiblere Handhabung der Mittelvergabe sowie eine pauschale Abrechenbarkeit für Planungskosten. Viele der Städte sehen sich nicht in der Lage, die "Planung der Planung" vorzunehmen.

Insgesamt gilt die Förderstrategie als ausreichend, wenngleich der Förderablauf und die Antragstellung und -bearbeitung als zu zeitintensiv und kompliziert angesehen wird.

Mitteleffizienz

Aussagen über die Effizienz der Mittel, die in verschiedenen Projekten eingesetzt wurden, sind von Seiten der Kommunen nur sehr schwer zu treffen. Dies liegt vor allem daran, dass mangels Förderfähigkeit kaum projektbegleitende Untersuchungen durchgeführt werden und oftmals Maßnahmen aus mehreren Einzelmaßnahmen, die verschiedenen Verkehrsteilnehmern zugute kommen, bestehen und somit eine finanzielle Abgrenzung kaum oder gar nicht möglich ist. Dennoch schätzten die Verwaltungen die Mitteleffizienz des Radverkehrs als relativ hoch ein. Im Rahmen der Förderung des Umweltverbundes wird der Radverkehr von den meisten Städten als der Teilbereich angesehen, bei dem mit der geringsten Mittelaufwendung der größte Nutzen bzw. die größten Veränderungen im Modal Split erreicht werden können.

Viele der Maßnahmen, die zur Förderung des Radverkehrs eingesetzt werden, gelten als besonders kostengünstig bei gleichzeitig hoher Effizienz. Dazu zählen vor allem Markierungen oder die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr. Die Städte betonen aber durchweg, dass die Auswahl der umzusetzenden Maßnahmen nicht primär von den Kosten abhängig ist, sondern vor allem von der Sinnhaftigkeit und Bedeutung für das Gesamtkonzept.

Es ist sicherlich als Vorteil des Radverkehrs anzusehen, dass mit relativ "einfachen" Mitteln bereits große Wirkungen erreicht werden können. Durch die schnelle Verbesserung der Radverkehrsbedingungen steigt die Akzeptanz und Unterstützung für das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" sowohl bei den Bürgern als auch bei der Politik.

Modifikationsvorschläge

Grundsätzlich wird von den Mitgliedsstädten die Vereinfachung der Förderrichtlinien und eine flexiblere Gestaltung der Zuschussbewilligung gefordert.

Der wichtigste Schritt um hier eine Verbesserung zu erlangen ist nach Meinung der Kommunen die Förderung der "fahrradfreundlichen" Projekte aus einem einheitlichen Förderprogramm. Dadurch würde die Abwicklung von Beantragung, Bewilligung und Bereitstellung stark vereinfacht und somit auch beschleunigt werden. In diesem Zusammenhang sollte auch von Seiten des Landes über eine Modifizierung der Antragsunterlagen in dem Sinne nachgedacht werden, dass im Bereich der Kostenberechnung nicht immer stärker detaillierte Unterlagen gefordert werden. Die hierdurch frei werdenden Arbeitskapazitäten könnten sinnvoller unmittelbar für Projekte eingesetzt werden. In engem Kontext dazu stehen auch die Änderungsvorschläge in Bezug auf die unterschiedlichen Förderrichtlinien und -programme. Die derzeitige Situation mit der Splittung der Fördermittel in den verschiedenen Ministerien und den ebenfalls unterschiedlichen gültigen Fördersätzen ist für die "Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW" kaum mehr nachvollziehbar. Sie fordern daher entweder einen übergreifenden Ansprechpartner für sämtliche Förderfragen, die das Programm betreffen oder als Alternative dazu, die Abwicklung der Förderung über *einen* Zuschussgeber.

Außerdem sollte die Zuordnung der Gelder mit mehr Flexibilität gehandhabt werden, so dass die Verwaltungen die Möglichkeit haben, innerhalb des Projektes Gelder umzuschichten oder eingesparte Gelder für Kleinmaßnahmen einzusetzen. Dadurch würde den Städten die Möglichkeit eingeräumt werden in einem bestimmten Umfang kurzfristig Mängel zu beheben. In diese Richtung geht auch ein Vorschlag der Stadt Köln. Sie schlägt die Einrichtung eines Fördertitels "1000 Kleinigkeiten" vor. Aus diesem Topf sollte es den Städten möglich sein, eine Reihe von kleinen aber für das Netz wichtigen Maßnahmen jederzeit zu finanzieren (Optimierungszuwendung). Dabei kann das Geld nach Einschätzung der Stadt Köln aus Umschichtungen bereitgestellt werden, so dass für das Land keine zusätzliche finanzielle Belastung entstehen würde.

Ein ähnlicher Weg wird in Krefeld beschritten. Dort hat man durch die Einrichtung von Pauschalhaushaltsstellen (Radwegeneubau, Beseitigung von Unfallschwerpunkten) die Möglichkeit geschaffen, innerhalb der Verwaltung schnell

und unbürokratisch auf Probleme zu reagieren ohne den Weg über die Förderung durch Mittel des Landes gehen zu müssen. Die Mittel der Haushaltsstellen sind dabei inhaltlich austauschbar und können so zwischen den einzelnen Maßnahmen auch kurzfristig umgeschichtet werden, so dass die Verwaltung unmittelbar reagieren kann.

Die "Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW" sehen aber auch innerhalb der Verwaltungen durchaus Ansatzpunkte für eine Verbesserung des Programmablaufs und somit eine Effizienzsteigerung bei der Projektabwicklung. Hier wird vor allen Dingen eine Verbesserung der internen Kommunikationsabläufe gefordert, die die momentan oftmals schwierigen Abstimmungsprozesse zwischen verschiedenen Dienststellen vereinfachen und damit den zeitlichen Ablauf straffen sollen.

Zusammenwirken Städte - Fördergeber

Direkte Kontakte zwischen den verschiedenen Mitgliedsstädten und dem Fördergeber gibt es außerhalb der Förderbeantragung nur in wenigen Fällen. Da das Land keinen direkten Ansprechpartner für die teilweise schwierigen Fragestellungen bei der Beantragung von Fördermitteln im Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" stellt, sind die Kontakte der meisten Kommunen zum Fördergeber relativ gering. Diese Situation wird von den verschiedenen Städten sehr unterschiedlich beurteilt. Während einige Städte, vor allem die größeren Städte mit spezialisierteren Mitarbeitern in der Verwaltung, regelmäßige Kontakte zum Ministerium in der Regel als nicht so wichtig ansehen, da viele Fragen intern geklärt werden können, sehen die Mehrzahl der kleineren Mitgliedsstädte hier schon ein gravierendes Defizit, das, um eine effektive und kontinuierliche Projektabwicklung zu gewährleisten, gelöst werden muss. Damit einher geht die Ansicht, dass das Programm über die Zuschussung von Maßnahmen hinaus mit mehr Engagement und Personaleinsatz durch das Land unterstützt werden müsste. Gefordert wird eine stärkere personelle und inhaltliche Unterstützung durch das Ministerium, gerade bei der Umsetzung von umstrittenen oder schwierigen Maßnahmen. Hier sind die inzwischen verfügbaren Materialien der ge-

meinsamen Öffentlichkeitsarbeit sicherlich bereits als eine Verbesserung zu sehen.

Zudem sehen zahlreiche Verwaltungen es als wünschenswert an, wenn Ausnahmegenehmigungen, die vom Land erteilt wurden, nach Ablauf des Genehmigungszeitraumes verlängert werden und nicht plötzlich bereits durchgeführte Maßnahmen nicht mehr zulässig sind. Hier wird mehr Flexibilität und eine großzügigere Auslegung der Vorschriften durch das Land gewünscht, zumal sich viele Sonderlösungen in der Praxis bewährt haben. Schließlich ist es gerade auch Sinn eines Modellvorhabens. Dinge auszuprobieren, die nicht in den Regelwerken stehen. In diesen Punkten sollten die Ministerien je nach Einzelfall mehr auf die Forderungen und Wünsche der Verwaltungen eingehen.

Oftmals wird von den Verwaltungen auch bemängelt, dass die Bewilligungsbescheide häufig zu sehr ungünstigen Zeitpunkten herausgegeben werden, so dass z. B. Markierungen mitten im Winter durchgeführt werden müssen. Hier wird mehr Flexibilität vom Ministerium gefordert, um zügige und problemlose Umsetzungen von Einzelmaßnahmen zu ermöglichen.

Viele Städte sind mittlerweile der Überzeugung, dass der Stellenwert des Programms beim Land nachgelassen hat und die "Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW" keine besonderen Vorteile und Begünstigungen mehr haben oder mit Priorität gefördert werden. Hier wird ein deutlicheres Bekenntnis zu den "Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW" und zu der weiteren Entwicklung des Programms gefordert, damit auch die Städte bei ihren Planungen mögliche Veränderungen in der Förderung berücksichtigen können. Die unkonventionelle und oftmals sehr schnelle Bearbeitung der Förderanträge zu Beginn des Programms sehen die meisten "älteren" fahrradfreundlichen Städten als wieder erstrebenswert an.

4.4.3 Aufgaben und Arbeit der AGFS

Die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" gründete sich rund vier Jahre nach Beginn des Programms am 18. Oktober 1993 in Krefeld. Seitdem hat sich die Zahl der Mitglieder auf 29 erhöht und mo-

mentan sind neben den Gründungsstädten Brühl, Gladbeck, Hamm, Herford, Köln, Krefeld, Lünen, Marl, Münster, Pulheim, Soest, Troisdorf und Unna auch die Städte Aachen, Bonn, Essen, Euskirchen, Leverkusen und Wesel seit 1995, seit 1996 der Erftkreis und die Städte Iserlohn und Minden, seit 1998 die Städte Bielefeld, Dülmen und Kempen, seit 1999 die Städte Dormagen und Mülheim an der Ruhr sowie seit 2000 die Städte Bünde und Ibbenbüren Mitglieder der AGFS.

Die Mitgliedsstädte verpflichten sich, den Radverkehr systematisch, flächenhaft und mit innovativen Mitteln zu fördern und wollen damit beweisen, dass durch die Priorisierung des Radverkehrs und die damit verbundenen Projekte eine Veränderung im Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes, besonders des Radverkehrs, möglich ist. Sie verstehen sich als Städte mit Modellcharakter, die durch die besondere Förderung des Radverkehrs in Bezug auf Attraktivität und Sicherheit, das Leitbild eines modernen, ökologischen und stadtverträglichen Verkehrs verfolgen und umsetzen. Nach Meinung der Mitgliedsstädte der AGFS kann dies aber nur erreicht werden, wenn das Fahrrad nicht nur als Freizeit- und Schülerverkehrsmittel angesehen und genutzt wird, sondern auch verstärkt im Berufs- und Einkaufsverkehr eingesetzt wird, und somit der Radverkehr einen wichtigen Beitrag zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme leistet.

Die AGFS übernimmt dabei innerhalb des Programms folgende Aufgaben:

- kontinuierlicher Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den einzelnen AGFS-Mitgliedern;
- Beratung und Hilfestellung bei gemeinsamen Problemen und Fragestellungen;
- Darstellung und Präsentation vorbildlicher Maßnahmen, um Anregungen für die Lösung vergleichbarer Aufgaben in anderen Kommunen zu geben, wobei sie das
- Ziel verfolgt, kommunale Radverkehrsnetze schnell und flächendeckend umzusetzen um so die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das Fahrrad mehr als bisher genutzt wird.

Die AGFS ist ein wichtiger Bestandteil des Förderprogramms, da hier der wesentliche Erfahrung- und Informationsaustausch stattfindet und Kontakte zwischen den einzelnen Mitgliedsstädten geknüpft werden können. Doch auch bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW hängt die Intensität der Kontakte sehr stark von den persönlichen Beziehungen der Beteiligten ab. Zudem wird durch die immer größere Zahl von Mitgliedsstädten nach Meinung mehrerer Städte der direkte Kontakt immer schwieriger und die Vielfältigkeit der diskutierten Probleme, die oftmals sehr stadtspezifisch sind, nimmt stetig zu, so dass bei den Sitzungen der AGFS Probleme und Lösungen nur in Ansätzen dargestellt und ange-dacht werden können.

Dennoch wird die AGFS insgesamt von den Mitgliedsstädten im Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" durchaus positiv bewertet. Besonders auf der Arbeitsebene werden die Kontakte bei den regelmäßigen Sitzungen grundsätzlich begrüßt, da so vor allem für die neuen Mitgliedsstädte wichtige Hilfestellungen gegeben werden und somit zur Vermeidung von Problemen und Schwierigkeiten bei der Maßnahmenplanung bzw. -umsetzung beigetragen werden kann. Grundsätzlich wird daher auch eine Intensivierung der Kontakte innerhalb der AGFS und zwischen den einzelnen Mitgliedsstädten angestrebt und als sinnvoll und hilfreich für alle Beteiligten erachtet. Es gibt nur einzelne Städte, die die AGFS für wenig hilfreich halten und die immer größer werdende Teilnehmerzahl als problematisch für die Effizienz der Sitzungen ansehen. Insgesamt werden aber noch erhebliche Verbesserungspotenziale bei der Arbeit der AGFS gesehen.

5 WIRKUNGEN DES PROJEKTES

5.1 Verkehrssicherheit

5.1.1 Datengrundlagen und Vorgehen

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein Oberziel bei der Förderung des Fahrradverkehrs in Nordrhein-Westfalen und in den "Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden". Der Analyse des Unfallgeschehens kommt deshalb bei der Bewertung der Wirkungen ein besonderer Stellenwert zu.

Neben der Unfallentwicklung im Zeitvergleich in Kapitel 5.1.2 werden in Kapitel 5.1.3 Bezüge zum Radverkehrsanteil in den Städten hergestellt und in Kapitel 5.1.4 wesentliche statistische Merkmale des Unfallgeschehens aufbereitet. Die bisher einzige vorliegende flächenhafte Unfallanalyse für eine Stadt (Herford) wird in Kapitel 5.1.5 kurz beschrieben.

Grundlage der folgenden Analyse sind Daten zur Entwicklung der Zahl der Verunglückten innerorts für den Zeitraum 1986-1997, landesweit sowie in den einzelnen Städten. Durch den gewählten Zeitraum stehen für alle Untersuchungsstädte sowohl Daten zu Unfällen vor als auch nach dem Beitritt zur AGFS zur Verfügung. Bedingt durch den unterschiedlichen Beitrittszeitpunkt der Städte unterscheiden sich diese Zeiträume in ihrer Dauer.

Die Daten wurden vom Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik zur Verfügung gestellt und differenzieren für die Radverkehrsunfälle jeweils nach der schwersten Unfallfolge. Sie sind im Anhang im Einzelnen aufgeführt. Ergänzend werden, je nach Verfügbarkeit, Daten für die alten Bundesländer insgesamt in den Vergleich einbezogen (Statistisches Bundesamt 1998). Für eine vertiefende Erhebung wurden außerdem Unfalllisten der beteiligten Städte für die Jahre 1993 bis 1997 ausgewertet, die von den Zentralen Polizeitechnischen Diensten in Düsseldorf zur Verfügung gestellt wurden.

Neben der jahresweisen Unfallentwicklung, die zur besseren Vergleichbarkeit jeweils zu den Zahlen des Jahres 1986 ins Verhältnis gesetzt werden, wurden zusätzlich 3-Jahres-Gruppen vorher und nachher gebildet. Mit der Betrachtung

von 3-Jahres-Zeiträumen können auch die zufälligen Schwankungen des Unfallgeschehens von Jahr zu Jahr ausgeglichen werden.

Bei der vergleichenden Betrachtung der Unfallentwicklung werden die Sachschadensunfälle wegen der örtlich zum Teil unterschiedlichen Erfassung nicht einbezogen. Die "schwer Verunglückten" (Getötete und schwer Verletzte) und die leicht Verletzten werden jeweils gesondert betrachtet, um nicht diesbezügliche strukturelle Unterschiede in der Unfallentwicklung von vornherein zu verwischen (vgl. BECKER, U. et. al., 1992). Die Betrachtung der Getöteten-Zahlen allein wird dagegen nicht vorgenommen, da sie als statistisch gesehen geringe Zahlen stark von Zufälligkeiten abhängen.

Zur an sich wünschenswerten Bewertung der Gesamtverkehrssicherheit, insbesondere dem Verhältnis von Gesamtzahl der Verunglückten und Anteil der Radfahrer daran, ist bei einer Betrachtung in diesem Maßstab eine Aussage nicht zu treffen. Angaben zur Vielzahl möglichen Einflussfaktoren, wie z. B. Verlagerungen im innerörtlichen Kfz-Verkehr stehen nicht zur Verfügung.

Bei der Bewertung der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass gerade bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) vorliegt, die hier nicht einbezogen werden konnten. Eine Untersuchung von HAUTZINGER u. a. (1993) zeigt, dass auch Unfälle mit Personenschäden erhebliche Dunkelziffern aufweisen; so beträgt die Dunkelziffer für Unfälle mit Personenschaden bei Radfahrern ca. 93 %. Alleinunfälle, aber auch Radfahrer-Radfahrer- und Radfahrer-Fußgänger-Unfälle, vor allem ohne oder mit leichtem Personenschaden, sind demnach in der amtlichen Statistik deutlich unterrepräsentiert. Da die Bewertung der Ergebnisse aber vor allem auf dem Vergleich zwischen den Städten aufbaut, bleibt eine hinreichende Aussagekraft gewahrt.

5.1.2 Unfallentwicklung in den Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden

Zur Einordnung des Unfallgeschehens in den Untersuchungsstädten werden zunächst die allgemeine Unfallentwicklung (also nicht nur be-

schränkt auf Radfahrer) und Trends für das Land Nordrhein-Westfalen in ein Verhältnis zur Unfallentwicklung in den Städten der AGFS gesetzt. Danach wird die Entwicklung der Unfallfolgen bei Unfällen von Radfahrern für die einzelnen Städte betrachtet.

Für das Land Nordrhein-Westfalen ist, bezogen auf die Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle, im Trend 1986 bis 1997 eine deutliche Abnahme der Zahl der schwer Verunglückten (35 bis 40 % bis 1997 gegenüber dem Bezugsjahr 1986) festzustellen. Ähnlich, in etwas abgeschwächter Form, verläuft der Trend in den Städten der AGFS: hier werden in den letzten Jahren 75 bis 85 % des Wertes von 1986 erreicht.

Bei der Zahl der leicht verletzten Verkehrsteilnehmer ist die positive Entwicklung insgesamt langsamer und weniger deutlich. Diese Zahlen sinken erst seit 1990. Auch hier ist die Entwicklung in den Städten der AGFS ähnlich, der Rückgang ist jedoch jeweils etwas stärker als im Land NRW.

Bei den Zahlen schwer verunglückter Radfahrer sind die Trends ähnlich wie beim allgemeinen Unfallgeschehen, jedoch gibt es weniger starke Verringerungen um maximal 29 % in einzelnen Jahren gegenüber dem Bezugsjahr 1986 (Abb. 5.1). In mehreren Jahren ist die Verringerung bei den schwer verunglückten Radfahrern in NRW deutlicher ausgeprägt als im alten Bundesgebiet. Bezüglich der leicht verletzten Radfahrer ist auf Landesebene wie auch in den AGFS-Städten erst seit 1992 eine Verringerung festzustellen (Abb. 5.2).

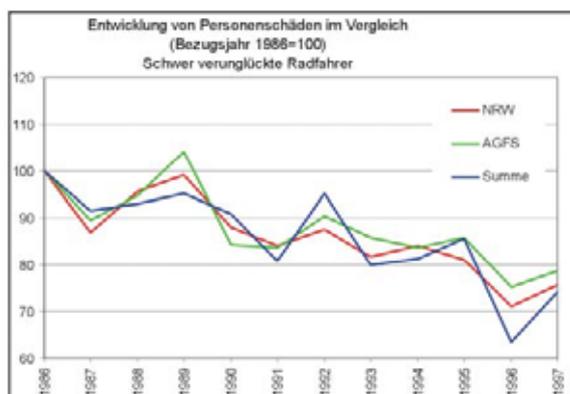


Abb. 5.1: Entwicklung von Personenschäden im Vergleich, Städte mit Programmstart 1988/89 gesamt, schwer verunglückte Radfahrer, Bezugsjahr 1986=100

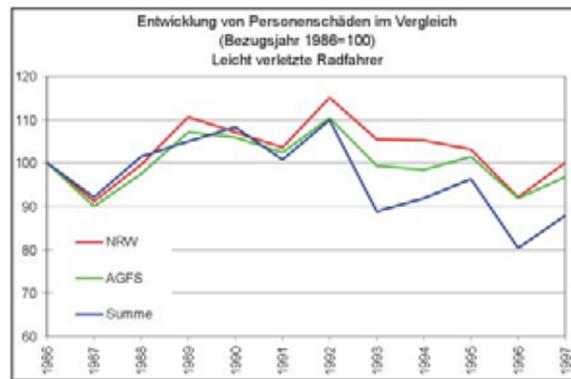


Abb. 5.2: Entwicklung von Personenschäden im Vergleich, Städte mit Programmstart 1988/89 gesamt, leicht verletzte Radfahrer, Bezugsjahr 1986 = 100

Landesweit ist also von einer etwas ungünstigeren Entwicklung als im allgemeinen Unfallgeschehen auszugehen, speziell bei den Radfahrern. Dies ist auch daran zu erkennen, dass sowohl in NRW als auch in den Städten der AGFS der Anteil der Radfahrer an den schwer Verunglückten bzw. leicht Verletzten insgesamt geringfügig angestiegen ist. Diese Entwicklung ist mit einem vermuteten Anstieg des Radverkehrs zu erklären: Je häufiger Radfahrer unterwegs sind, desto wahrscheinlicher ist es, dass auch Radfahrer in Unfälle verwickelt werden.

Die Unfallentwicklung korrespondiert damit für die AGFS-Städte in etwa mit dem NRW-Verlauf. In den einzelnen Städten ist die Entwicklung bei Unfällen mit Radfahrern allerdings sehr unterschiedlich. Eine vergleichende Betrachtung ist durch den unterschiedlichen Eintrittszeitraum in das Programm erschwert.

Für die weitere Darstellung sind deshalb die Städte nach ihrem Eintrittsdatum in das Programm eingeteilt worden. Danach wird im Folgenden von den 89er (Start 1988 oder 1989), den 93er (1992 oder 1993) und den 95er Städten gesprochen. Hier werden im Folgenden nur die Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern bzw. Radfahrer als Unfallopfer behandelt.

In der Gruppe der 89er Städte stagnierte anfangs die Entwicklung bei den schweren Personenschäden (Abb. 5.3). Bei den leicht Verletzten liegen sie zunächst ungünstiger als der Landestrend (Abb. 5.4). Dies ist u. U. mit einer Zunahme des Radverkehrs zu erklären, die aber noch nicht durch Verbesserungen der Infrastruktur ausgeglichen werden konnte. Mittlerweile ist durch eine deutlich positive Wende so-

wohl bei leicht Verletzten als auch vor allem bei schwer Verunglückten der Landestrend wieder erreicht. Für die Städte dieser Gruppe können die Unfallzahlen in Verhältnis gesetzt werden zur Entwicklung des Radverkehrsanteils, da jeweils Daten aus verschiedenen Jahren vorliegen (Kap. 5.1.3).

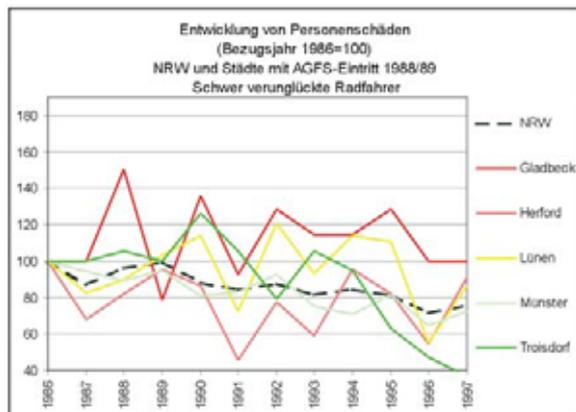


Abb. 5.3: Entwicklung von Personenschäden NRW und Städte mit Programmstart 1988/89, schwer verunglückte Radfahrer, Bezugsjahr: 1986 = 100

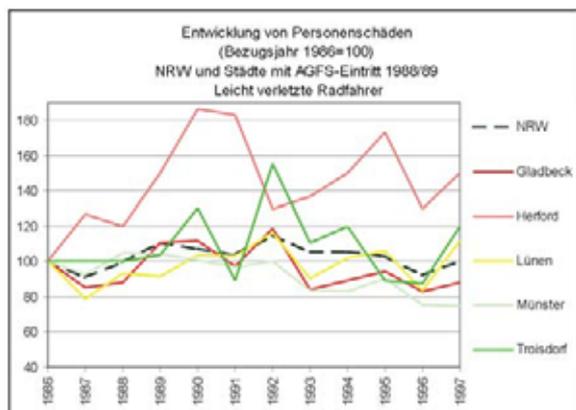


Abb. 5.4: Entwicklung von Personenschäden NRW und Städte mit Programmstart 1988/89, leicht verletzte Radfahrer, Bezugsjahr: 1986 = 100

In **Gladbeck** gibt es eine Entwicklung mit zeitweisem Anstieg der absoluten Zahl der schwer Verunglückten. Inzwischen ist der Stand der späten 80er Jahre wieder erreicht. Die Entwicklung bei den leicht Verletzten ist ähnlich, kann aber im Vergleich zum Landestrend als günstiger eingeschätzt werden. Dies wird durch den gestiegenen Radverkehrsanteil noch ausgeprägter, so dass insgesamt von einer positiven Entwicklung gesprochen werden kann.

In **Herford** gibt es starke Schwankungen bei der Zahl der schwer Verunglückten. Im langfristigen Trend ist die Entwicklung etwas günstiger als im Landestrend. Bei den leicht Verletzten hat Her-

ford dagegen eine besonders ungünstige Entwicklung im Vergleich zum Landestrend und den anderen Städten. Hier gab es nach dem Projektstart erhebliche Steigerungen, seitdem ist aber auch hier die Zahl der leicht Verletzten wieder rückläufig. Wegen der nachgewiesenen Zunahme des Radverkehrs ist nicht von einer negativen Entwicklung zu sprechen, jedoch besteht Verbesserungsbedarf (vgl. Kap. 5.1.5).

In **Lünen** gibt es bei den schwer Verunglückten-Zahlen starke Schwankungen in einzelnen Jahren. Es gab einen tendenziellen Anstieg bis 1992, seitdem sind sinkende Opferzahlen zu verzeichnen. Bei den leicht Verletzten liegt Lünen langfristig etwas günstiger als der Landestrend. Auch hier kann, unter Einbeziehung des erhöhten Radverkehrsaufkommens, von einer insgesamt positiven Entwicklung gesprochen werden.

Münster, mit seinem auf hohem Niveau liegenden Radverkehrsaufkommen, setzt von vornherein positive Entwicklungen sowohl bei schwer Verunglückten als auch bei leicht Verletzten, hier deutlich besser als im Landestrend. Hier wirkt sich die bereits vor dem Beitritt umfassende Infrastruktur und das gute Fahrradklima aus.

Troisdorf hat die positivste Bilanz bei den schwer Verunglückten mit deutlich günstigeren Werten als dem Landestrend, wobei die deutlichsten Verringerungen erst seit 1995 erreicht wurden. Bei den leicht Verletzten ist die Entwicklung weniger ausgeprägt. Hier werden etwa die Werte der späten 80er Jahre erreicht, nach deutlichen Steigerungen in einzelnen Jahren zuvor. Im Kontext mit der starken Zunahme des Radverkehrs ist damit ein erheblicher Sicherheitsgewinn nachzuweisen. Die umfassende Infrastrukturverbesserung mit Komplettierung des Netzes unter Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen hat sich hier deutlich positiv niederschlagen.

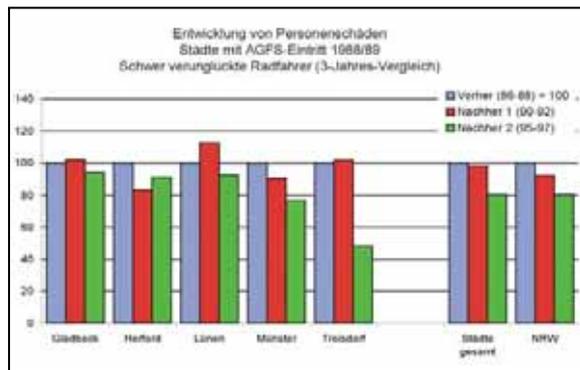


Abb. 5.5: Entwicklung von Personenschäden, Städte mit Programmstart 1988/89, schwer verunglückte Radfahrer (3-Jahres-Vergleich)

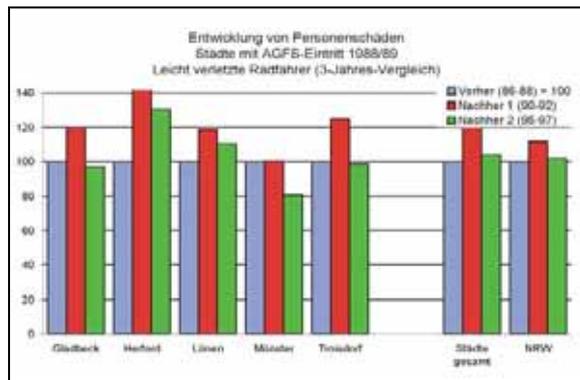


Abb. 5.6: Entwicklung von Personenschäden, Städte mit Programmstart 1988/89, leicht verletzte Radfahrer (3-Jahres-Vergleich)

Die Gegenüberstellung der 3-Jahreszeiträume zeigt, dass in der ersten Nachherphase (1990-92) sowohl bei den leicht Verletzten als auch bei den schwer Verunglückten ein ungünstigerer Trend als im gesamten Land NRW festzustellen ist, während dies in der zweiten Nachherphase (1995-97) vollständig kompensiert werden konnte (Abb. 5.5, 5.6). In Anbetracht des für diese Städte nachgewiesenen gestiegenen Radverkehrsaufkommens ist rechnerisch für den einzelnen Radfahrer die Verkehrssicherheit also stärker gestiegen als im Land NRW, wo eine geringere Zunahme des Radverkehrs zu vermuten ist.

In der Gruppe der 93er-Städte hat eine positive Entwicklung eingesetzt, die insgesamt etwa dem Landestrend entspricht, bei den leicht Verletzten aber noch etwas ungünstiger verläuft (Abb. 5.7, 5.8). Es ist ein ähnlicher, jedoch nicht so ausgeprägter zeitlicher Verzug in der Wirkung nach dem Eintritt in die AGFS zu konstatieren ist wie bei den 89er Städten. Bei den schwer Verunglückten wurde die Abnahme entsprechend dem Landestrend bereits leicht übertroffen.

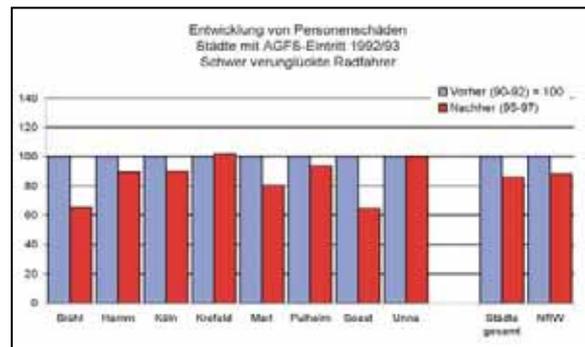


Abb. 5.7: Entwicklung von Personenschäden, Städte mit Programmstart 1992/93, schwer verunglückte Radfahrer (3-Jahres-Vergleich)

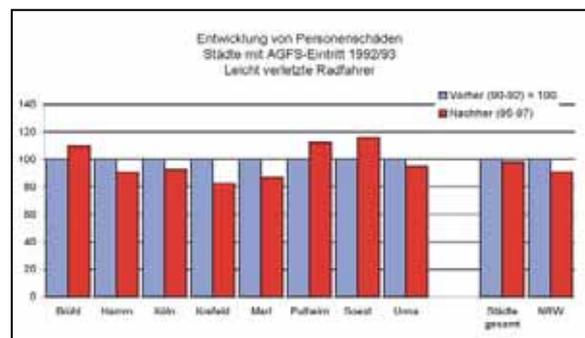


Abb. 5.8: Entwicklung von Personenschäden, Städte mit Programmstart 1992/93, leicht verletzte Radfahrer (3-Jahres-Vergleich)

Brühl hat eine ausgesprochen günstige Entwicklung bei den schwer Verunglückten, wobei bei Eintritt in die AGFS ein kurzzeitiger Anstieg mit anschließendem Rückgang auf das vorherige niedrige Niveau erfolgte. Bei den leicht Verletzten ist die Entwicklung näher am Landestrend, seit 1995 sogar steigend, allerdings nicht wesentlich über den in anderen Jahren üblichen Werten.

Hamm liegt beim Dreijahresvergleich im Landestrend. Die Zahl der schwer Verunglückten liegt in den letzten Jahren unterhalb der langjährig üblichen. Bei den leicht Verletzten ist nur ein langsames Sinken zu verzeichnen.

Köln hat seit 1992 tendenziell sinkende schwer Verunglückten-Zahlen, ebenso bei den leicht Verletzten. Im Dreijahresvergleich entspricht es etwa dem Landestrend.

Krefeld hatte nach dem Eintritt eine steigende Zahl von schwer Verunglückten, die inzwischen den Vorher-Zustand etwa wieder erreicht hat. Bei den leicht Verletzten hat die Stadt dagegen seit 1988 eine günstigere Entwicklung als der Landestrend.

In **Marl** ist die Tendenz bei schwer Verunglückten wie leicht Verletzten seit Eintritt positiv, nachdem es zuvor heftige Schwankungen gab.

In **Pulheim** liegt die Zahl der leicht Verletzten auf dem gleichen Niveau wie beim Eintritt. Die Zahl der schwer Verunglückten liegt niedrig, kann aber wegen der sehr geringen absoluten Zahlen (zwischen 3 und 9 jährlich) nicht in einem Trend bewertet werden.

Soest liegt bei den schwer Verunglückten günstiger als im Vorherzeitraum, auch unter dem Landestrend. Bezüglich der leicht Verletzten gab es bis kurz nach dem Eintritt deutliche Steigerungen, seitdem sinkt die Zahl jedoch wieder.

Unna hat stark schwankende Zahlen bei den schwer Verunglückten, die mit dem Eintritt anstiegen, sich jedoch bis auf ein Jahr im üblichen Rahmen bewegen. Bei den leicht Verletzten liegt es im Landestrend.

In der Gruppe der 95er Städte stagniert die Entwicklung noch und liegt damit ungünstiger als der Landestrend. Hier konnten offensichtlich Maßnahmen noch nicht in stärkerem Maß greifen (Abb. 5.9, 5.10).

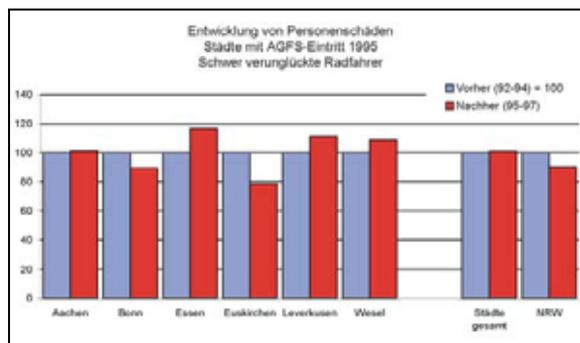


Abb. 5.9: Entwicklung von Personenschäden, Städte mit Programmstart 1995, schwer verunglückte Radfahrer, Bezugsjahr 1986 = 100

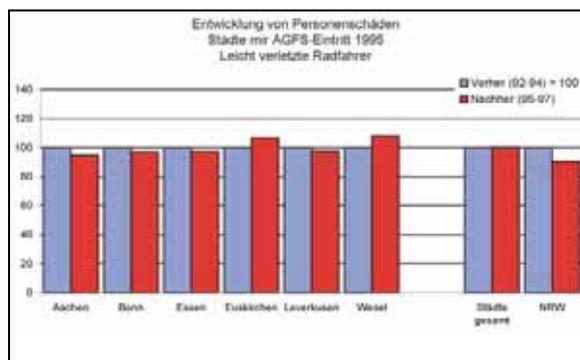


Abb. 5.10: Entwicklung von Personenschäden, Städte mit Programmstart 1995, leicht verletzte Radfahrer, Bezugsjahr 1986 = 100

Am positivsten ist die Tendenz in **Bonn**, bei schwer Verunglückten wie auch leicht Verletzten. Hier war ähnlich wie in Münster bereits vor Aufnahme in die AGFS eine fahrradfreundliche Infrastruktur vorhanden, so dass sich die weiteren Maßnahmen bereits auf eine gute Basis stützen konnten. Die Entwicklung ist als besonders positiv zu bewerten, da eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal-Split eingetreten ist.

Essen hat, nach hohen Werten Ende der 80er Jahre und einem Absinken zum Jahr 1990, tendenziell wieder steigende schwer Verunglückten-Zahlen. Bei den leicht Verletzten entspricht die Entwicklung etwa dem Landestrend. Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass in Essen bisher erst verhältnismäßig wenige Maßnahmen umgesetzt wurden.

Euskirchen hat, nach starken Schwankungen in den Jahren zuvor, seit dem Eintritt in die AGFS durchweg sinkende schwer Verunglückten-Zahlen. Bei den leicht Verletzten hat es dagegen einen Anstieg gegeben.

Die Zahl der schwer Verunglückten in **Leverkusen** entspricht auch nach dem Eintritt der vorher üblichen Schwankungsbreite. Gegenüber dem Vergleichszeitraum hat es allerdings eine deutliche Erhöhung gegeben. Bei den leicht Verletzten ist dagegen seit 1988 ein tendenzielles Absinken, deutlich günstiger als beim Landestrend, zu beobachten.

In **Wesel** gibt es tendenziell eine Stagnation mit erheblichen Schwankungen, sowohl bei schwer Verunglückten als auch bei leicht Verletzten. Hier haben die getroffenen Maßnahmen noch keine zahlenmäßig nachweisbare Wirkung erzeugen können.

Insgesamt lässt sich sagen, dass auch bei großen Städten in verhältnismäßig kurzen Zeiträumen positive Entwicklungen möglich sind, wenn bereits vorher eine gute Infrastruktur vorhanden war (Münster, Bonn, Marl). Bei mittelgroßen Städten sind schnelle Erfolge bei schwer Verunglückten möglich, z. B. Brühl, Euskirchen. In sehr starkem Maß ist dies jedoch nur möglich, wenn die Infrastruktur umfassend verbessert wird, wobei die Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen wesentlich ist (Troisdorf).

5.1.3 Unfallbelastung im Verhältnis zum Radverkehrsanteil

Um die Daten zur Unfallhäufigkeit der einzelnen Städte vergleichbar zu machen, ist die Betrachtung der absoluten Unfall- bzw. Verunglücktenzahlen nicht ausreichend. Die Anzahl der Unfälle bzw. Verunglückten wird deshalb in einem ersten Schritt in Verhältnis zur Einwohnerzahl gesetzt. Dabei fällt auf, dass die Werte bei den untersuchten Städten erheblich variieren (Abb. 5.11). Danach liegen nur die Städte Essen und Pulheim unterhalb des Landeswertes von 0,8 verunglückten Radfahrern pro 10.000 Einwohnern. Die Werte für die Städte Münster, Soest, Lünen und Krefeld wären nach dieser Einordnung als besonders ungünstig zu betrachten.

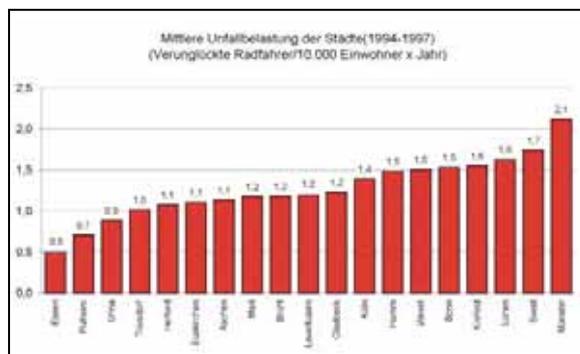


Abb. 5.11: Mittlere Unfallbelastung der Städte

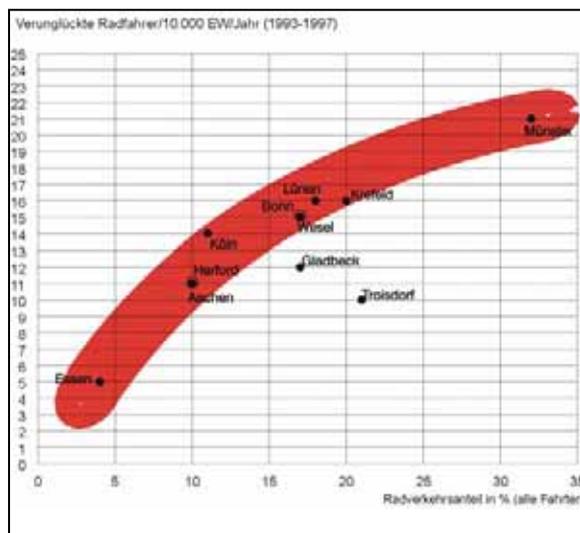


Abb. 5.12: Unfallbelastung und Radverkehrsanteil für ausgewählte Städte in NRW

Da aber das Aufkommen im Radverkehr ein wesentlicher Faktor für die Unfallhäufigkeit ist - wo mehr Radfahrer unterwegs sind, können auch mehr Radfahrer in Unfälle verwickelt werden -, ist eine weitere Relativierung mit Bezug zum Radverkehrsanteil sinnvoll (Abb. 5.13).

Dies ist mangels Daten nicht für alle Städte möglich.

Es wird deutlich, dass Städte mit hohem Radverkehrsanteil wie beispielsweise Krefeld und Wesel, die, auf die Einwohnerzahl bezogen, eine hohe Anzahl an Radverkehrsunfällen aufweisen, unter Berücksichtigung des Radverkehrsanteils nur eine durchschnittliche bzw. niedrige Unfallhäufigkeit haben. Besonders auffällig ist, dass die langjährigen Programmstädte Troisdorf und Gladbeck Unfallbelastungen haben, die - angesichts ihrer hohen Radverkehrsanteile - deutlich niedriger liegen als nach dem Trend der anderen Städte zu erwarten wäre.

Die Bandbreite der Werte ergibt gemäß Abb. 5.12 keine Gerade, sondern eine sich mit zunehmendem Radverkehrsanteil abflachende Kurve. Dies zeigt, dass bei starkem Radverkehr das relative Unfallrisiko abnimmt. Kurz gesagt: wo viele Radfahrer unterwegs sind, ist der Einzelne weniger gefährdet.

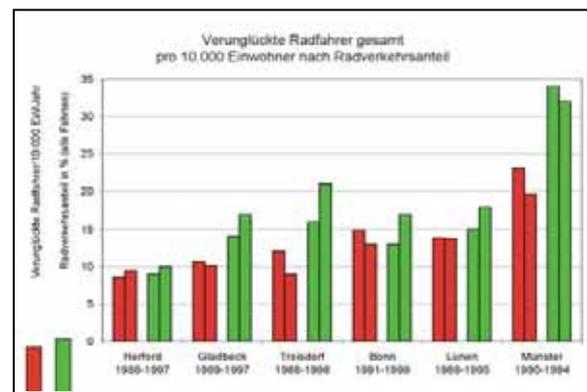


Abb. 5.13: Verunglückte Radfahrer gesamt pro 10.000 Einwohner nach Radverkehrsanteil im Zeitvergleich

Nur für wenige Städte liegen Vergleichsdaten zum Radverkehrsanteil im Zeitvergleich vor. In diesen Städten ist der Radverkehrsanteil gestiegen bzw., in Münster, auf hohem Niveau geringfügig gesunken. Nur in Herford ist die Belastung mit verunglückten Radfahrern gestiegen, was bei steigendem Radverkehrsanteil prinzipiell zu erwarten wäre. In den anderen Städten ist die Unfallbelastung ähnlich geblieben bzw. sogar gesunken, so dass - bei gleichzeitiger Zunahme des Radverkehrs - eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ablesbar ist.

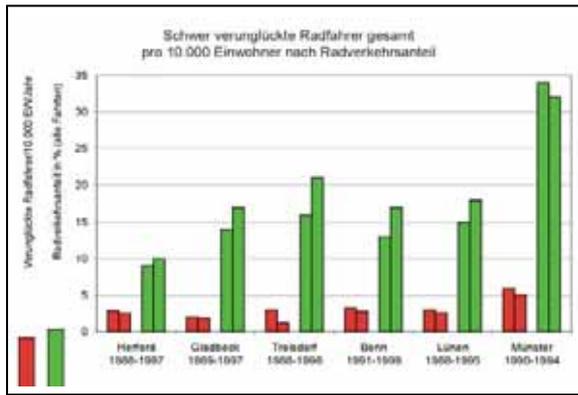


Abb. 5.14: Schwer verunglückte Radfahrer pro 10.000 Einwohner nach Radverkehrsanteil im Zeitvergleich

Wird die Unfallbelastung aufgegliedert nach der Schwere der Unfallfolgen, so wird deutlich, dass die Trends bei schwer verunglückten und leicht verletzten Radfahrern unterschiedlich verlaufen. Bei den schwer Verunglückten ist der Trend in allen fünf Städten günstig. Die Unfallbelastung in Gladbeck, Lünen, Münster und Herford ging zurück, während gleichzeitig der Radverkehrsanteil deutlich anstieg. In besonders positiver Weise fällt Troisdorf auf: trotz eines Anstiegs des Radverkehrsanteils um mehr als ein Drittel konnte die Zahl schwer verunglückter Radfahrer auf weniger als die Hälfte reduziert werden.

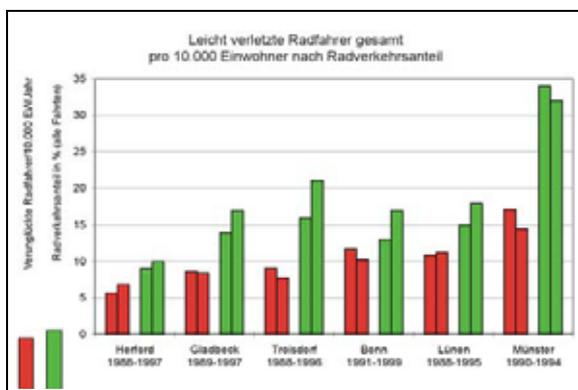


Abb. 5.15: Leicht verletzte Radfahrer pro 10.000 Einwohner nach Radverkehrsanteil im Zeitvergleich

Bei den Unfallbelastungen mit leicht verletzten Radfahrern ist die Tendenz weniger eindeutig. Während Lünen und Herford Anstiege zu verzeichnen haben, sanken die Zahlen in Gladbeck geringfügig, in Münster und Troisdorf deutlich.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass mit Steigerungen des Radverkehrs(anteils) - entgegen oftmals geäußerten Befürchtungen - nicht zwangsläufig eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit einhergeht. Vielmehr ist festzustellen, dass die Gefährdung tendenziell ab-

nimmt, und zwar insbesondere bei den Unfällen mit schweren Unfallfolgen.

5.1.4 Statistische Daten zum Unfallgeschehen im Vergleich

Werden nur die Personenschäden betrachtet - bei Unfällen mit Sachschäden ist mit einer nicht einheitlichen Aufnahme seitens der Polizei zu rechnen - und deren Aufteilung in schwer Verunglückte und leicht Verletzte, ergibt sich folgendes Bild:

Im Mittel aller Städte liegt der Anteil der schwer Verletzten an allen Unfällen mit Radfahrerbeteiligung und Personenschaden bei 23 %. Besonders gut schneidet hier die Stadt Pulheim mit nur 12 % ab. Dagegen liegt der Anteil der schwer Verletzten in Wesel (30 %), Hamm (29 %) und Herford (28 %) deutlich über dem Durchschnitt. Für diese Städte kann gesagt werden: wenn ein Unfall mit einem Radfahrer passiert, ist die Wahrscheinlichkeit von schweren Verletzungen überdurchschnittlich.

Die Hauptverursacher eines Unfalls sind zu nahezu 50 % Pkw und zu weiteren 43 % Radfahrer. Diese Werte entsprechen der Bundesstatistik.

5.1.5 Beispiel für eine örtliche Unfallanalyse: Herford

Vertiefende und mehrjährige Unfalluntersuchungen speziell für den Radverkehr, die über die Routinearbeit der jährlichen Polizeistatistik bzw. der örtlichen Verkehrssicherheitskommissionen hinausgehen, wurden in den AGFS-Städten kaum durchgeführt. Lediglich die Stadt Herford hat eine solche Arbeit erstellen lassen (PGV 1997). Auf der Basis der polizeilichen Unfalldaten wurden die Unfälle mit Radfahrern in Herford in den Jahren 1986 bis 1997 untersucht. Für die drei Jahre 1994-1996 erfolgte eine vertiefende Analyse auf Grundlage der polizeilichen Unfalldatenlisten, die auch die örtliche Zuordnung der Unfälle ermöglichen. Zum Vergleich stand eine Untersuchung aus dem Jahre 1988 (SCHWÄR 1988) zur Verfügung.

Wesentliche Ergebnisse der Untersuchung sind:

Im Mittel verunglücken in Herford etwa 80 Radfahrer pro Jahr. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist zwischen 1987 und 1996 relativ konstant geblieben. Der Anteil der schwer Verletzten ging sogar zurück. In den Jahren 1994 bis 1996 verunglückte kein Radfahrer tödlich.

81 % aller polizeilich erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung fanden mit Kfz statt, wobei die Kfz-Führer zu rund zwei Drittel Haupt-Unfallverursacher waren. Die zuweilen geäußerte Vermutung, Radfahrer seien aufgrund eines häufigen verkehrswidrigen Verhaltens an ihren Unfällen meist selbst schuld, wurde hier, wie schon bei anderen Untersuchungen, widerlegt.

Der Anteil der Radverkehrsunfälle mit Verletzten an allen Unfällen mit Verletzungsfolge schwankt zwischen etwa 25 und 30 %. Er liegt damit deutlich höher als der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr in Herford (für 1997 geschätzt: 10 %). Dies ist ein Indiz für die Verletzungsanfälligkeit, aber auch für eine im Vergleich zu Kraftfahrern überdurchschnittliche Gefährdung der Radfahrer.

Das Unfallgeschehen hat sich seit 1988 örtlich verlagert. Strecken mit zwischenzeitlich umgesetzten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und -sicherung weisen im wesentlichen eine positive Unfallentwicklung auf. Gegenüber der Unfallanalyse aus den 80er Jahren hat es eine Verschiebung des Unfallgeschehens von Streckenabschnitten hin zu Knotenpunkten gegeben.

Die Unfallstellen wurden mit den in den letzten Jahren ergriffenen Maßnahmen zum Fahrradverkehr abgeglichen (Abb. 5.16). Es zeigt sich, dass auf den meisten Strecken, in denen Maßnahmen umgesetzt wurden, nach Realisierung der Maßnahmen nur noch einzelne Unfälle aufgetreten sind. Im Zuge der ausgewiesenen Fahrradstraßen und geöffneten Einbahnstraßen sind keine Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ermittelt worden.

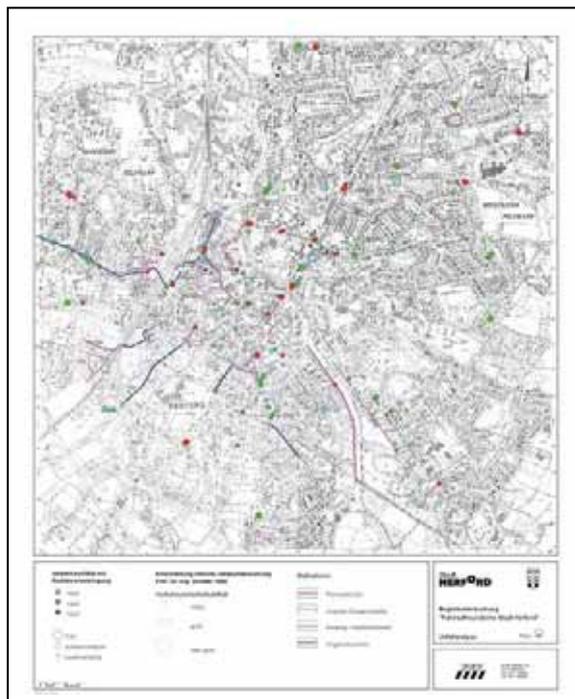


Abb. 5.16: Unfallanalysen und Maßnahmen in Herford

Dem Plan ist auch die Gegenüberstellung mit den bei der Unfallanalyse von 1988 als kritisch eingestuften Bereichen zu entnehmen. Insgesamt hat es eine erhebliche Verlagerung des Unfallgeschehens gegeben. So sind einzelne Unfallhäufungspunkte und -strecken der Jahre 1985 bis Mitte 1988 im aktuellen Unfallgeschehen kaum noch präsent. Andere Abschnitte waren dagegen auch vor 10 Jahren schon als kritische Abschnitte anzusehen.

Kritische Unfallhäufungen in den letzten Jahren sind vor allem auf, bestimmten stark Kfz-Verkehrsbelasteten Straßenzügen festzustellen, auf denen auch der Radverkehr stark zugenommen hat.

5.1.6 Schlussfolgerungen und Fazit

Der Erhöhung der Verkehrssicherheit kommt im Rahmen der Zielsetzungen des Programms AGFS eine herausgehobene Bedeutung zu. Dies findet bei den beteiligten Städten entsprechende Berücksichtigung.

Die ergriffenen Maßnahmen begründen sich allerdings häufig nur auf Einschätzungen bzgl. der Verkehrssicherheit. Eingehende gesamtstädtische Erkenntnisse, auf deren Basis Maßnahmen und Dringlichkeiten abzuleiten sind, sowie entsprechende Erfolgskontrollen wurden bisher nur in Einzelfällen durchgeführt. Dies kann dazu

führen, dass Bereiche mit besonderen Unfallgefahren nicht erkannt und entsprechend nicht vorrangig angegangen werden oder mögliche ungünstige Entwicklungen nicht frühzeitig erkannt werden.

Die Städte sollten deshalb bereits als Grundlage ihrer Handlungskonzepte und damit vor Eintritt in die AGFS Kenntnis darüber haben, wo es besondere Problemstellen bezüglich der Verkehrssicherheit gibt.

Insgesamt liegt die Unfallentwicklung für alle Städte zusammen in etwa im Landestrend. Dabei bestehen jedoch zwischen den einzelnen Städten Unterschiede, die u. a. mit dem Zeitpunkt des Eintritts in die AGFS, dem Umfang der ergriffenen Maßnahmen und dem Niveau der Infrastruktur zu Programmbeginn sowie mit der Entwicklung des Radverkehrsanteils zusammenhängen.

In den Städten, in denen das Unfallgeschehen mit Radfahrern in Relation zu der Verkehrsteilnahme betrachtet werden kann, lässt sich zumeist eine positive Tendenz, insbesondere bei den Unfällen mit schwerem Personenschaden, erkennen. Vor allem in den Städten Troisdorf und Gladbeck hat sich das Unfallrisiko im Verhältnis zur steigenden Fahrradnutzung äußerst positiv entwickelt und liegt bzgl. der Unfallbelastung (Unfälle/Einwohner) deutlich unter der allgemein zu erwartenden Größenordnung. Mit anderen Worten: das individuelle Unfallrisiko für Radler ist hier erheblich kleiner als im Durchschnitt.

Bei Städten mit zu Programmbeginn relativ niedriger Ausstattung mit Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Unna, Hamm oder Troisdorf) ist in der Tendenz in den ersten Jahren der Programmteilnahme eine im Vergleich zum Landestrend ungünstige Entwicklung festzustellen, die dann bei längerer Laufzeit wieder korrigiert wird. Flächenmäßige Erhöhungen der Verkehrssicherheit greifen also zumeist erst langsam. Ein Grund kann auch darin liegen, dass viele Städte in der Anfangsphase vorrangig relativ einfach realisierbare Maßnahmen ergreifen, die zwar für die Förderung der Radnutzung wichtig sind, die akuten "Knackpunkte" bzgl. der Verkehrssicherheit aber oft nicht betreffen.

Bei Städten, die bereits vor dem Eintritt in die AGFS eine umfassende Infrastruktur haben (z. B. Bonn, Münster, Marl), greifen die durchgeführten Maßnahmen in der Regel schneller, d. h. ohne den o. a. Verzug in der Entwicklung der Verkehrssicherheit.

Hervorzuheben ist für eine Reihe von Städten (vor allem Münster, Troisdorf, Brühl, Marl, Soest und Euskirchen) eine über dem Landestrend liegende positive Entwicklung bei den Unfällen mit schwerem Personenschaden. Neben dem verminderten menschlichen Leid ist damit auch eine volkswirtschaftlich günstige Entwicklung verbunden. Für die Maßnahmenplanung ist zu folgern, dass Problemstellen mit schweren Unfallfolgen vorrangig angegangen werden sollten, da sich hier bei gezieltem Einsatz offenbar schnell Erfolge erzielen lassen.

Insgesamt zeigt sich, dass die beiden Ziele "Erhöhung der Radnutzung" und "Verbesserung der Verkehrssicherheit" durchaus miteinander vereinbar sind. Dabei sind vor allem die Erfolge bzgl. der Minderung der schweren Personenschäden beachtlich. Allerdings wird einer systematischen Analyse der Verkehrssicherheit noch ein zu geringer Stellenwert beigemessen.

5.2 Modal Split

5.2.1 Zählungen und Fahrradnutzung

Einleitung

Der Erlass zum Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden formulierte eines der Kernziele des Programms ganz deutlich:

"Der Anteil des Fahrradverkehrs soll durch die Fahrradförderung beträchtlich gesteigert werden. Auch bei widrigen Ausgangsbedingungen hat der Radverkehr beträchtliche Chancen, Anteile von mindestens 20 % aller Wege zu erreichen."

Obschon dies nur eines von zahlreichen im Erlass formulierten Zielen ist, ist doch klar ablesbar, dass der größere Teil der übrigen Ziele mittelbar dem Erreichen des obigen Kernzieles dient. Von daher ist es im Rahmen einer Wirkungsanalyse unerlässlich, Veränderungen bei

Fahrradnutzung und Modal Split zu dokumentieren und zu bewerten.

Problematisch ist das vorhandene Datenmaterial. Flächendeckende, nach Kommunen untergliederte Untersuchungen des Mobilitätsverhaltens, wie sie z. B. in den Niederlanden verfügbar sind, gibt es in Nordrhein-Westfalen nicht. Daher musste auf vereinzelt vorhandene Daten aus verschiedensten Erhebungen der Untersuchungsstädte zurückgegriffen werden. Direkt im Vorher-Nachher-Vergleich erhobene Modal Split-Daten gibt es letztlich nur für vier der insgesamt 19 untersuchten Städte (Gladbeck, Herford, Lünen, Troisdorf). Zusätzlich gibt es maßnahmenbezogene Daten für Brühl und Köln. Weiterhin gibt es noch vergleichbare Modal-Split Daten verschiedener Jahre für Bonn, Köln und Münster.

Zu differenzieren ist zwischen Modal Split-Daten, die durch entsprechende Haushaltsbefragungen ermittelt wurden und Zahlen, die bei Verkehrszählungen erhoben wurden und nur mittelbare Schlüsse auf die Fahrradnutzung erlauben.

Herford

Im Rahmen des Modellprojektes Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen wurde 1997 in Herford eine repräsentative Untersuchung mit schriftlicher Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten und anderen Punkten durchgeführt (PGV, 1997).

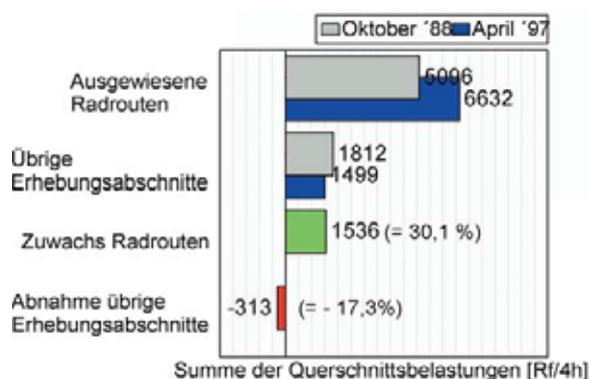


Abb.: 5.17: Zunahme des Radverkehrs auf ausgewiesenen Radrouten in Herford

Die Befragung zielte darauf ab, rückblickend für 1996 die Verkehrsmittelwahl für die regelmäßigen Wege zu ermitteln. Gefragt wurde nach dem

Verkehrsmittel, das für einen bestimmten Wegezweck am häufigsten genutzt wurde. Für alle Zwecke liegt der Wert des Fahrrades deutlich über 20 %. Der Spitzenwert von über 40 % wird erwartungsgemäß bei Schulwegen erzielt, aber auch im Einkaufsverkehr in der Kernstadt liegt er noch bei respektablem 27 %. Topographie und zurückzulegende Entfernungen spiegeln sich in der Differenzierung nach Stadtteilen wieder. Während das Fahrrad in der Innenstadt bei den regelmäßigen Wegen zu knapp 31 % das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel darstellt, liegt dieser Wert in den übrigen Stadtteilen nur bei knapp 15 %.

Unabhängig vom Fahrtzweck nutzen mehr als 40 % der Befragten das Fahrrad mehrmals wöchentlich. Von den regelmäßigen Wegen liegen zwei Drittel in einem Entfernungsradius von nicht mehr als 3 km; 88 % sind nicht länger als 5 km. Da auch bei den regelmäßigen Pkw-Fahrten noch 26 % im Entfernungsbereich bis 3 km liegen (53 % bis 5 km) darf hier immer noch ein erhebliches Umstiegs Potenzial vermutet werden.

Insgesamt hat die Fahrradnutzung bei 36 % der Befragten in den letzten fünf Jahren zugenommen; abgenommen hat sie bei 18 %, so dass im Saldo ein Plus von 18 % verbleibt. Als wichtigste Gründe für die Zunahme wurden angegeben:

- mehr Radwege/Radfahrestreifen (23 %)
- Radfahren in Herford ist sicherer geworden (14 %)
- persönliche Gründe (14 %)
- neues Fahrrad (13 %)
- das Radverkehrsklima in Herford hat sich verbessert (9 %).

Rund drei Viertel der Befragten sind der Meinung, dass sich die Radverkehrssituation in Herford in den letzten fünf Jahren verbessert hat.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Anstrengungen und Investitionen der Stadt Herford zur Förderung des Radverkehrs deutliche Erfolge zeigen. Es fahren mehr Herforder mit dem Rad als fünf Jahre zuvor. Da noch erhebliche Umstiegs Potenziale vom Kfz zum Fahrrad bestehen,

sollte die Stadt Herford diesen Weg auch weiterhin beschreiten.

Brühl

In Brühl wurde an sieben Knotenpunkten gezählt, bei denen jeweils seit der Vorher-Zählung vom 19.09.1995 Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt wurden. Im Bereich dreier Knotenpunkte wurden Schutzstreifen markiert, bei zwei Knotenpunkten wurden Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet; an einem Knotenpunkt wurde ein Radweg gebaut und markiert und an einem anderen Knotenpunkt wurden Schutzstreifen markiert und eine Einbahnstraße geöffnet. Vier dieser Knotenpunkte liegen an zentralen Stellen des Radverkehrsnetzes und weisen ein recht hohes Radverkehrsaufkommen auf, so dass diese Ergebnisse auch gewisse Rückschlüsse auf die Radverkehrsentwicklung insgesamt zulassen.

An der L 183, einer hochbelasteten Hauptverkehrsstraße wurde ein komfortabler, einseitiger Zweirichtungsgeh- und -radweg angelegt. Hier hat der Radverkehr in "rechter" Richtung um mehr als die Hälfte zugenommen.

Eine deutliche Wirkung einer Einbahnstraßenöffnung ist an einem innerstädtischen Knotenpunkt festzustellen. Bei der Vorher-Zählung waren nur Abbiegeverkehre erlaubt. Mittlerweile ist die Stärke des neuen Geradeausstroms fast genauso groß wie die Summe der Abbiegeströme der Vorher-Zählung.

Interessant ist das im Kernbereich liegende Straßenpaar Wallstraße/Mühlenstraße aus parallel verlaufenden, gegenläufigen Einbahnstraßen, die inzwischen für den Radverkehr geöffnet wurden. Es fällt auf, dass bei beiden Straßen jeweils Verlagerungen auf die nun in Gegenrichtung befahrbare andere Straße stattgefunden haben. Es hat sich eine gut angenommene Verminderung von Umwegen ergeben.

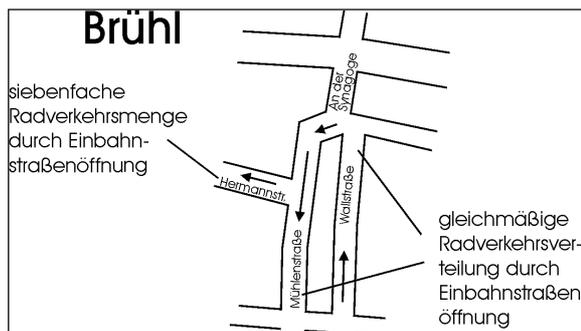


Abb. 5.18: Verlagerung von Radverkehrsströmen durch die Öffnung von Einbahnstraßen in Brühl

Bei der Hermannstraße haben sich durch das Einbahnstraßenöffnungsprogramm ganz neue Fahrmöglichkeiten im Netz ergeben. Insgesamt hat sich die Radverkehrsmenge im Querschnitt der Hermannstraße durch diese Maßnahmen versiebenfacht.

Bezogen auf einzelne Maßnahmen sind in Brühl deutliche Wirkungen ablesbar, die auf eine gute Akzeptanz schließen lassen. Insbesondere die flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen hat erkennbar die Netzdurchlässigkeit stark erhöht und somit einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrsverhältnisse geleistet.

Köln

Verwendet werden die in STADT KÖLN, 1998 veröffentlichten Zahlen, wo ein Vergleich von Zählungen des Jahres 1998 zu einer Zählung von 1990 gezogen wird, wobei allerdings eine Saisonbereinigung nötig ist. Bei der Betrachtung ist zu differenzieren zwischen Zählungen an Hauptachsen des Radverkehrs ohne spezifische Maßnahmen als Indikator für die allgemeine Entwicklung des Radverkehrs und Zählungen mit konkretem Maßnahmenbezug.

Hauptachsen

Am **Rheinufer** (Höhe Bayenturm) mit seiner wichtigen Funktion als Nord-Süd-Verbindung ist eine Zunahme von mehr als 150 % festzustellen. Zwar dürfte die saisonal bedingte Abweichung wegen des hohen Freizeitradverkehrsanteils hier höher ausfallen als üblich; dennoch erklärt dies nur einen kleinen Teil der Zunahme. Da im unmittelbaren Bereich der Zählstelle auch keine Radverkehrsmaßnahmen vorgenommen

wurden, darf das Ergebnis als Indiz für eine allgemeine Steigerung des Radverkehrsaufkommens gewertet werden.

Bei der **Cäcilienstraße** (östlicher Abschnitt der die Innenstadt durchquerenden **Ost-West-Achse**) wurde ein Zuwachs von über 52 % ermittelt. Auch nach der Saisonbereinigung bleibt noch ein Zuwachs von einem Drittel. Da es hier keine parallel verlaufende Alternativroute gibt, von der Radfahrer abgelenkt sein können, darf dies als echter Zuwachs im Radverkehr angesehen werden.

Die **Severinstraße** stellt eine wichtige innerstädtische **Nord-Süd-Verbindung** dar, zu der es im weiteren Umfeld keine Alternativroute gibt. Hier hat der Radverkehr von 1990 bis 1998 um bald die Hälfte zugenommen, so dass saisonbereinigt immer noch eine Zunahme von etwa einem Viertel zu registrieren ist. Obgleich im Verlauf dieser Route kleinere Verbesserungen im Bestand durchgeführt wurden, wurde insgesamt keine neue Qualität geschaffen, so dass die Steigerung als allgemeine Zunahme des Radverkehrs zu interpretieren ist.

Maßnahmenbezogene Zählstellen

Besonders deutliche Ergebnisse sind bei Maßnahmen zur Erhöhung der Netzdurchlässigkeit zu erwarten, in Köln insbesondere **Einbahnstraßenöffnungen**. So führte die Öffnung des Straßenzuges **Ehrenstraße/Breite Straße** (wichtige **Ost-West-Route** in der Kernstadt) zu einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs um 40 – 50 %.

Am Fuß der **Deutzer Brücke**, die für den innerstädtischen Radverkehr die **wichtigste Rheinquerung** darstellt, wurde mit einer **Schutzstreifenmarkierung** ein direkter Übergang auf die **Ost-West-Achse** geschaffen, durch den eine wesentliche Verbesserung gegenüber der vorherigen, sehr umwegigen Führung geschaffen wurde. Inwieweit der Zuwachs von über 65 % auf diese Maßnahme zurückzuführen ist, kann nicht eindeutig zugeordnet werden. Es fällt aber auf, dass auch nach der Saisonbereinigung noch ein deutlicher Zuwachs von etwa einem Drittel verbleibt.

Insgesamt kann eine **deutliche Tendenz der Zunahme des Radverkehrs auf den Hauptachsen**

im Innenstadtbereich festgestellt werden. Saisonbereinigt verbleibt ein Zuwachs von 15 – 20 % gegenüber 1990. Da auch der Maßnahmenswerpunkt im Rahmen des Modellprojektes bisher in der Innenstadt lag, dürfen Zusammenhänge vermutet werden; also ein erfreulicher Erfolg des Projektes. Ebenfalls sehr positiv sind die Ergebnisse der Einbahnstraßenöffnungen.

5.2.2 Veränderungen im Modal Split

Bonn

In Bonn wurde im Frühjahr 1999 die Verkehrsmittelwahl durch eine schriftliche Befragung ermittelt. Die Vergleichszahlen stammen von 1991, wurden also vier Jahre vor Aufnahme der Stadt Bonn in die "Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS) erhoben. Insofern können die Veränderungen nur teilweise unmittelbar der Projektteilnahme zugeordnet werden.

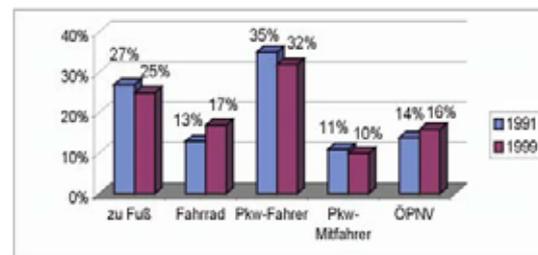


Abb. 5.19 Modal-Split Bonn 1991 und 1999

In den acht Jahren seit der ersten Erhebung nahm der Radverkehrsanteil um vier Prozentpunkte von 13 % auf 17 % zu; dies entspricht einer Zunahme um 30 %. Der Kraftfahrzeugverkehrsanteil nahm entsprechend ab. Dieses Ergebnis ist insbesondere für eine Großstadt an sich schon respektabel. Es kommt jedoch noch hinzu, dass in der Zwischenzeit für die rund 35.000 Studenten in Bonn das Semesterticket eingeführt wurde. Wie die Erfahrungen aus den Niederlanden zeigen, führt dies in der Regel zu einem deutlichen Rückgang der Fahrradnutzung bei den Studenten. Aufgrund der verstreuten Lage der Universitätseinrichtungen stellen die Studenten einen wesentlichen Anteil des Radverkehrs in Bonn. Die Tatsache, dass dennoch der Radverkehrsanteil deutlich zugenommen hat spricht für den Erfolg der Radverkehrsförderung in Bonn.

Insgesamt liegt Bonn bezüglich der Fahrradnutzung in deutschen Großstädten an vierter Stelle (hinter Münster, Bremen und Freiburg). Ein weiterer Trend ist die Verlängerung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege. Aufgrund des im allgemeinen etwa konstanten Zeitbudgets für die Verkehrsteilnahme darf angenommen werden, dass die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auch die mittlere Geschwindigkeit des Radverkehrs erhöhen konnte.

Insgesamt bedeuten die Daten für Bonn ein hervorragendes Ergebnis der Radverkehrsförderung. Da in- und ausländische Beispiele zeigen, dass auch in Großstädten noch höhere Radverkehrsanteile möglich sind, sollte die Radverkehrsförderung auch weiterhin intensiv betrieben werden.

Köln

Eine eingeschränkt vergleichbare Momentaufnahme des Modal-Split ist für vier Stadtteile Kölns verfügbar (BIP/PLANUNGSBÜRO VIA, 1998). Hier wurde die Verkehrsmittelwahl in den vier unterschiedlich strukturierten Stadtteilen Bickendorf, Vogelsang, Weiden und Rondorf erhoben. Aufgrund der angewandten Erhebungsmethode sind die Ergebnisse mit denen einer Haushaltsbefragung nicht unmittelbar zu vergleichen.

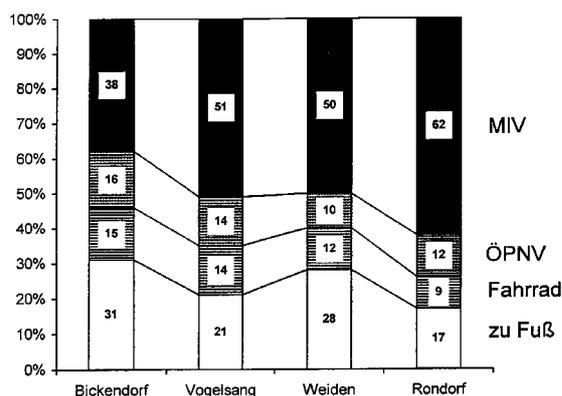


Abb. 5.20: Ermittelte Modal Split der befragten verhaltenshomogenen Gruppen in vier Kölner Stadtteilen (zusammengesetzt aus den Wegezwecken Arbeit, Ausbildung, Lebensmitteleinkauf, Arztbesuch, Freizeit einschließlich Ausflüge, Hol- und Bringwege).

Das nutzungsgemischte Quartier Bickendorf zeichnet sich durch einen hohen Umweltverbandsanteil auf. Die hohe Dichte von Versor-

gungs- und sonstigen Einrichtungen sowie die Nähe zum Bezirkszentrum Ehrenfeld ermöglichen hohe Anteile des nichtmotorisierten Verkehrs. Das reine Wohngebiet Vogelsang und das neuere Viertel Weiden mit etlichen Versorgungs- und sonstigen Einrichtungen nehmen eine Mittelstellung ein, wobei der Fahrradanteil in Weiden etwas geringer ist, da hier viele Angebote fußläufig erreichbar sind. Im suburban geprägten Stadtteil Rondorf spielt das Fahrrad nur eine untergeordnete Rolle; der MIV dominiert völlig.

Troisdorf

Für Troisdorf liegen detaillierte und vergleichbare Vorher- und Nachher-Daten zum Modal-Split und zum sonstigen Verkehrsverhalten vor. Die Vorher-Untersuchung fand im Herbst 1988 statt (also etwa zeitgleich mit Projektstart); die Nachher-Untersuchung wurde acht Jahre später im Herbst 1996 durchgeführt. Beide Erhebungen wurden mit gleichem Untersuchungsdesign durchgeführt. Die Untersuchungsergebnisse (STADT TROISDORF, 1996) sind Grundlage dieses Kapitels.

Als Untersuchungsmethode wurde eine repräsentative schriftlich-postalische Haushaltsbefragung im KONTIV-Design gewählt, die um mündliche Interviews in ausgewählten Haushalten aus der Verhaltenserhebung ergänzt wurde.

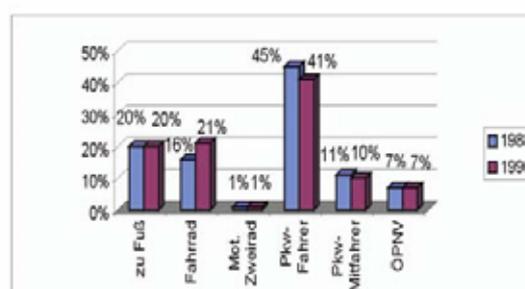


Abb.: 5.21: Modal Split Troisdorf 1988 und 1996

Am deutlichsten fällt das Ergebnis beim Modal-Split des Radverkehrs aus. Hatte das Fahrrad 1988 einen Anteil von 16 % an allen Wegen, so waren es 21 % im Jahre 1996. Bezogen auf den Radverkehrsanteil bedeutet dies eine Zunahme um gut 30 %. Im Gegensatz zu vielen anderen Projekten wurde der Zuwachs des Radverkehrs ausschließlich zu Lasten des Autoverkehrs gewonnen. Dieser sank von 56 % (davon 11 %

Mitfahrer) auf 51 % (davon 10 % Mitfahrer). Die Anteile von ÖPNV und Fußgängerverkehr blieben unverändert. Somit wurden gleich zwei Ziele des Modellvorhabens erreicht: eine Potenzialausschöpfung im Fahrradverkehr und Einsparung von Autoverkehr.

Im Binnenverkehr, der zwei Drittel aller Wege in Troisdorf ausmacht, erreicht das Fahrrad sogar einen Anteil von 28 % gegenüber 29 % beim selbstgefahrenen Pkw. Mit anderen Worten: Auf den Troisdorfer Straßen und Wegen fahren im Binnenverkehr etwa genau so viele Fahrräder wie Autos.

Aber auch andere Ergebnisse geben interessante Aufschlüsse. 1988 legte jeder Troisdorfer täglich 0,5 Wege mit dem Fahrrad zurück; 1996 waren es 0,6 Wege, also ein Zuwachs von 20 %. Die Zahl der je Person jährlich mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer stieg von 370 km 1988 auf 540 km im Jahr 1996 stark an. Umgerechnet bedeutet dies, dass nicht nur die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege zugenommen hat; auch die Länge der einzelnen mit dem Rad zurückgelegten Wege ist um etwa 20 % gestiegen. Offensichtlich haben die Maßnahmen in Troisdorf es ermöglicht, deutlich längere Wege als zuvor mit dem Rad zurückzulegen. Unterstützt wird diese These noch durch die Tatsache, dass sich der Radverkehrsanteil in der Entfernungsklasse von 5 km bis 10 km mehr als verdreifacht hat. Dies geschah fast ausschließlich zu Lasten des Pkw.

Der relative Zuwachs des Radverkehrs beträgt 31 %, verteilt sich aber unterschiedlich auf die Wegezwecke. Hier ist der Wegezweck Versorgung mit einer Steigerung auf mehr als das anderthalbfache besonders herausragend. Aber auch beim Weg zur Arbeit ist ein relativer Zuwachs von immerhin 40 % festzustellen. Die hieraus abzuleitende Vermutung, dass sich der Zuwachs auf die alltägliche Nutzung des Fahrrades konzentriert, wird durch die Tatsache gestützt, dass die Fahrradnutzung an Wochenenden und Feiertagen unverändert ist und der Zuwachs ausschließlich den Werktagen zuzuordnen ist.

Besonders auffällig ist die Verteilung der Zuwächse auf die Altersgruppen. Während die Zunahme bei den unter 60jährigen gleichmäßig bei etwa einem Fünftel liegt, hat sich der Fahrrad-

anteil bei den Älteren mehr als verdoppelt. Dieses Ergebnis überrascht um so mehr, als gerade im Hinblick auf das Sicherheitsempfinden dieser Gruppe häufig Bedenken geäußert wurden bezüglich der Akzeptanz der in Troisdorf ganz überwiegend eingesetzten Markierungslösungen auf der Fahrbahn.

Insgesamt belegen die Daten für Troisdorf ein außerordentlich positives Projektergebnis. Vergleiche der Absolutzahlen mit anderen "Fahrradstädten" (insbes. auch in den Niederlanden) lassen aber noch ein weiteres Umverteilungspotenzial vermuten. Da außerdem die allgemeine demographische Entwicklung (immer mehr Jahrgänge mit hoher Führerscheinbesitzquote) die Gefahr gegenläufiger Tendenzen beinhaltet, spricht alles dafür, den eingeschlagenen Weg einer konsequenten Radverkehrsförderung fortzusetzen.

Gladbeck

Die Gladbecker Untersuchung wurde mit einem ähnlichen Erhebungsdesign durchgeführt wie die in Troisdorf (STADT GLADBECK, 1998). Hier fand die Vorher-Untersuchung 1989 statt; die Nachher-Untersuchung war 1997; also ebenfalls nach acht Jahren.

Für Gladbeck wurde eine Zunahme des Radverkehrsanteils von 14 % auf 17 % festgestellt (relative Zunahme 21 %). Hier ging die Zunahme zu zwei Dritteln zu Lasten des Autoverkehrs, der von 52 % (davon 13 % Mitfahrer) auf 50 % (davon 14 % Mitfahrer) sank. Das letzte Drittel (ein Prozentpunkt) ging zu Lasten des Fußverkehrs.

Die Zahl der jährlich mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege je Einwohner stieg von 143 im Jahre 1989 auf 174 Wege 1997. Die dabei zurückgelegte Entfernung stieg von 375 km auf 477 km. Auf die einzelne Fahrt bezogen ergibt sich bei der durchschnittlichen Streckenlänge somit ein Zuwachs von knapp 5 %.

Der durchschnittliche relative Zuwachs beim Radverkehr von 21 % verteilt sich ungleichmäßig auf die Fahrtzwecke. Der stärkste relative Zuwachs mit knapp 90 % ist im Berufsverkehr festzustellen. Auch die Aktivität Freizeit legte mit 45 % deutlich überdurchschnittlich zu.

Bezüglich der Geschlechts- und Altersstruktur bei der Fahrradnutzung ist festzustellen, dass die Zunahme des Radverkehrs in Gladbeck überwiegend von den 20- bis 59jährigen Männern getragen wird. Die Fahrradnutzung dieser stark autofixierten Gruppe hat sich verdoppelt und macht mehr als die Hälfte des Gesamtzuwachses aus, obwohl der Anteil an der Bevölkerung nur bei etwa einem Viertel liegt.

Insgesamt bestätigen die Untersuchungsergebnisse die erfolgreiche Radverkehrsförderung der Stadt Gladbeck. Angesichts des Modal Split-Anteils des Fahrrades von 17 % bestehen aber noch immer deutliche Umverteilungspotenziale, die es angezeigt erscheinen lassen, die Fahrradförderung fortzusetzen.

Fazit

Bezogen auf das Gesamtprojekt Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW ist die Datenlage zur Entwicklung der Fahrradnutzung äußerst unbefriedigend. Insbesondere belastbare Vergleichsdaten Vorher-Nachher sind so gut wie gar nicht vorhanden. Von daher sind nur sehr begrenzt allgemeingültige Aussagen möglich. Dort wo direkte oder mittelbare Aussagen möglich sind, zeichnet sich ein positiver Trend ab. Der Umfang der positiven Entwicklung ist in den einzelnen Kommunen unterschiedlich ausgeprägt.

Dabei darf nicht übersehen werden, dass Veränderungen in den Rahmenbedingungen für den Radverkehr nur äußerst langsam zu Veränderungen in der Fahrradnutzung führen. Nach einer niederländischen Untersuchung (STICHTING HISTORIE DER TECHNIEK, 1997) im Rahmen des Masterplan Fiets ist die bisherige Projektdauer für eine abschließende Bewertung in jedem Falle als zu kurz anzusehen.

Zur Bewertung zukünftiger Projekte empfiehlt es sich in jedem Fall, Vorher-Nachher-Untersuchungen zum Grundbestandteil der Fahrradförderung jeder Stadt zu machen, da nur so eine solide Erfolgskontrolle möglich ist.

5.2.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Auto und Umwelt

Der Kraftfahrzeugverkehr stellt mittlerweile bei der Mehrzahl der relevanten Umweltbelastungsfaktoren den Hauptverursacher. Technische Verbesserungen an den Fahrzeugen wie Abgasreinigung, Schalldämpfung und verbessertes Recycling sind von der immer noch zunehmenden Motorisierung kompensiert worden.

So gehen allein 58,7 % der Emissionen des hochgiftigen Kohlenmonoxids in Deutschland auf das Konto des Straßenverkehrs (Bezugsjahr für alle Angaben: 1994). Mit 47,3 % ist der Straßenverkehr für fast die Hälfte des Ausstoßes an Stickoxiden (eine der Hauptursachen des Waldsterbens) verantwortlich; das ist mehr als das Doppelte der nächstkleineren Emittentengruppe "Kraft- und Fernheizwerke" (22,1 %). Beim Treibhausgas Kohlendioxid ist der Anteil mit 17,6 % zwar deutlich kleiner aber immer noch beachtlich und überschreitet die Emissionen der Haushalte (Heizung) in Höhe von 13,2 % (Quelle: BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, 1997, S. 279f).

1994 fühlten sich zwei Drittel der Bevölkerung der alten Bundesländer durch Straßenverkehrslärm belästigt. Etwa ein Drittel der Bevölkerung der alten Länder ist nachts Mittelungspegeln von über 50 dB(A) ausgesetzt (1992). Bei diesen Pegeln muss mit Schlafstörungen infolge der Geräuschbelastungen gerechnet werden (Quelle: UMWELTBUNDESAMT, 1997, S. 469ff).

Neben den Abgas- und Lärmemissionen sind dem Kraftfahrzeugverkehr auch noch Belastungen des Grundwassers (Mineralöl, Tausalze), Abfall (Altautos) und insbesondere ein erheblicher Flächenverbrauch (Versiegelung) für den fließenden und ruhenden Verkehr zuzurechnen.

Maßnahmen zur Verringerung des Autoverkehrs können also erhebliche positive Auswirkungen auf die Umweltsituation haben. Allerdings sind die Entlastungsmöglichkeiten in den einzelnen Teilbereichen sehr unterschiedlich.

Entlastungsmöglichkeiten durch Radverkehrsförderung

Abgasbelastung

Einsparungen bei der Fahrleistung von Autos bedingen etwa proportionale Verminderungen des Abgasausstoßes. Ersatz von Autofahrten durch Fahrradfahrten findet hauptsächlich im Kurzstreckenbereich statt. Hier sind die Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen besonders hoch, da im Kurzstreckenbetrieb der Kraftstoffverbrauch überproportional groß ist und der Schadstoffausstoß weit über Durchschnitt liegt. Abgaskatalysatoren beginnen erst bei Erreichen der Betriebstemperatur zu wirken. Ein erheblicher Teil der Autofahrten ist jedoch so kurz, dass der Katalysator gar nicht oder erst auf den letzten Metern zu wirken beginnt. Aus diesen Gründen ist die Entlastungswirkung durch Verschiebungen zum Fahrradverkehr sogar überproportional.

Lärmbelastung

Deutlich ungünstiger stellt sich die Situation beim Straßenverkehrslärm dar, da das menschliche Lärmempfinden logarithmisch funktioniert. Die kleinste für den Menschen wahrnehmbare Änderung liegt bei 3 dB(A) was eine Verdoppelung bzw. Halbierung des Schalldrucks (und damit der Kfz-Verkehrsmenge bei ansonsten unveränderten Bedingungen) bedeutet.

Dies bedeutet, dass es für eine wahrnehmbare Verminderung des Straßenlärms erforderlich ist, bei ansonsten unveränderten Bedingungen die Verkehrsmenge mindestens zu halbieren. Somit ist eine fühlbare Lärmentlastung aufgrund verminderter Autonutzung zugunsten des Fahrrades praktisch nirgends anzunehmen.

Die vorangegangene rechnerische Darlegung bezieht sich allerdings auf "ansonsten unveränderte Bedingungen". Damit sind insbesondere Fahrbahnbelag, Geschwindigkeit und Fahrverhalten (Beschleunigen/Abbremsen) gemeint.

Viele Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs haben einen günstigen Einfluss auf die übrigen Faktoren zur Geräuschemission. Wesentlicher Bestandteil der meisten Konzepte zur Förderung des Fahrrades ist die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30. Die lärmindernden

Auswirkungen dieser Maßnahme sind in der einschlägigen Literatur hinreichend beschrieben. Auch Umverteilungen im Straßenraum zugunsten des Fahrradverkehrs wirken in der Regel geschwindigkeits- und damit lärmindernd. Hinzu kommt noch, dass etwa bei Schutzstreifenmarkierungen der Verkehrsablauf gleichmäßiger wird und sich die Lärmbelastung durch Bremsen und Beschleunigen verringert.

Aussagen zu Lärminderungen durch solche Maßnahmen können lediglich im Einzelfall bei Vorher-Nachher-Messungen getroffen werden. Generelle Aussagen zum Umfang der Wirkungen im Rahmen des Gesamtprogramms sind nicht möglich. Dies gilt um so mehr, als viele Maßnahmen (insbesondere Tempo 30) nicht ausschließlich der Radverkehrsförderung zuzurechnen sind, sondern einen Teil integrierter Gesamtverkehrskonzepte bilden.

Neben den objektiv messbaren physikalischen Daten müssen auch subjektive Faktoren berücksichtigt werden. Untersuchungen belegen, dass eine Maßnahme von den Betroffenen um so positiver beurteilt wird, je besser sie sich in das Wohnumfeld einfügt. Beispielsweise trägt die Erweiterung von Seitenräumen mit der Anlage von Wegen für den nichtmotorisierten Verkehr und der Begrünung des Straßenraumes maßgeblich zu einer "subjektiven Lärminderung" bei. Grundsätzlich kann also davon ausgegangen werden, dass ein Gesamtmaßnahmenpaket zur Radverkehrsförderung durchaus auch zur Minderung der subjektiven und objektiven Belästigung durch Lärm beiträgt.

Datenlage in den Untersuchungsstädten

Unmittelbare Untersuchungen zur Umweltbelastung durch Radverkehrsförderung liegen aus den Untersuchungsstädten nicht vor. Aufgrund der vorgenannten Fakten sind seriöse Aussagen in Maß und Zahl auch recht schwierig zu treffen. Erforderlich wären in jedem Falle Vorher-Nachher-Untersuchungen, bei denen sichergestellt werden müsste, dass sie um andere Effekte bereinigt werden können.

Abschätzung von Entlastungen am Beispiel Troisdorfs

Als einzige der zu untersuchenden Kommunen verfügt Troisdorf über vergleichbare Vorher-Nachher-Daten zum Verkehrsverhalten (STADT TROISDORF, 1996). Diese Daten wurden nach einheitlichem Schema (KONTIV-Design und mündliche Interviews) in den Jahren 1988 (zum Projektstart) und 1996 (Komplettierung der Infrastrukturmaßnahmen) auf Basis einer breit angelegten Haushaltsbefragung ermittelt.

Die hier getroffene Abschätzung konzentriert sich auf die Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid. Der Kohlendioxidausstoß eines Kraftfahrzeuges ist weitgehend proportional zum Treibstoffverbrauch und somit ungefähr proportional zur Kilometerleistung, den einzigen diesbezüglich verfügbaren Daten.

Die Emissionen von Stickoxiden, Kohlenmonoxid, unverbrannten und teilverbrannten Kohlenwasserstoffen etc. sind je nach Fahrzustand sehr starken Schwankungen unterworfen, so dass eine differenzierte Abschätzung auf Basis von Kilometerleistungen nicht möglich ist. Allerdings ist unter vereinfachenden Annahmen eine grobe Abschätzung auf Basis von Vergleichswerten andernorts vorgenommener detaillierteren Berechnungen möglich.

Setzt man die Gesamtemission (für Deutschland, Datenbasis 1994) an Kohlendioxid, den Anteil des Straßenverkehrs daran und den Kraftstoffverbrauch des Straßenverkehrs miteinander ins Verhältnis, so ergibt sich eine Kohlendioxidemission von 2,45 kg je Liter verbrauchten Treibstoff. Bei einem Durchschnittsverbrauch von 9,0 Litern auf 100 km errechnet sich damit ein Kohlendioxidausstoß von 221 g je Kilometer (BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, 1997).

Im Jahre 1988 legten die Troisdorfer Bürger im Durchschnitt 370 km im Jahr per Fahrrad zurück; dieser Wert stieg bis 1996 auf 540 km an (STADT TROISDORF, 1996). Da die Zunahme des Radverkehrsanteils in Troisdorf in der Summe ausschließlich zu Lasten des Autoverkehrs geht, wird hier vereinfachend unterstellt, dass die 170 zusätzlichen Fahrradkilometer im Nullfall mit dem Auto zurückgelegt worden wären. Bei 73.000 Einwohnern ergibt sich somit eine eingesparte Fahrleistung von 12.410.000 km; das ent-

spricht dem 31-fachen der Entfernung Erde-Mond.

Auf Basis der o. a. Emissionswerte errechnet sich hieraus eine Einsparung von 2.743 Tonnen Kohlendioxid pro Jahr. Unter Normalbedingungen ist dies ein Gasvolumen von etwa 1,15 Millionen Kubikmetern. Dies entspricht einem Würfel von über 100 m Kantenlänge.

Grob gemittelt kann der Primärenergieverbrauch eines Durchschnittshaushaltes (ohne Verkehr) umgerechnet mit rund 1.600 l Heizöl pro Jahr angesetzt werden. Diese Einsparungen entsprechen etwa dem Energieverbrauch von rund 700 Haushalten; das sind gut 2,5 % aller Haushalte in Troisdorf.

Um eine grobe Abschätzung über die eingesparten Emissionen anderer Schadstoffe zu erhalten wird eine Berechnung für die Stadt München herangezogen (SCHNABEL, A., 1999). Bei der Übertragung auf Troisdorf wird davon ausgegangen, dass – jeweils gemittelt über die Gesamtstadt – die Menge der anderen Schadstoffe etwa im gleichen Verhältnis zum Kohlendioxidausstoß steht wie in München. Bei der o. a. Untersuchung wurden auch Umweltkosten für die einzelnen Schadstoffe angegeben, die die Grundlage für die nachfolgend in Klammern angegebenen eingesparten Umweltkosten darstellen. Im einzelnen ergeben sich folgende Werte:

| | |
|------------------------|-----------------------------|
| CH₄: | gut eine Tonne (9.300 DM) |
| CO: | 100 Tonnen (2.000 DM) |
| NO_x: | 11 Tonnen (12.000 DM) |
| Partikel: | ca. 1,2 Tonnen (7.500 DM) |
| SO₂: | knapp 0,5 Tonnen (2.800 DM) |

Der weitaus größte Teil der Umweltkosten ist aber dem Kohlendioxid zuzurechnen. Die eingesparten 2743 Tonnen Kohlendioxid entsprechen eingesparten Umweltkosten von rund 1.370.000 DM. Insgesamt ergeben sich also allein aus der Verminderung der Luftverschmutzung Verringerungen der Umweltkosten in Höhe von gut 1,4 Mio. DM.

Zusammenfassung

Unmittelbare Daten zur Umweltentlastung durch das Programm Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen liegen nicht vor und lassen sich auch in dieser eindeutigen Zuordnung zum Programm nicht seriös ermitteln. Möglich sind allenfalls punktuell auf Einzelsituationen bezogene Untersuchungen (z. B. Vorher-Nachher-Lärmmessung bei bestimmten Maßnahmen). Entsprechende Daten liegen jedoch nicht vor.

Daher wurde aufgrund der im Falle Troisdorfs vorliegenden Daten zur Veränderung der Mobilitätskennziffern beispielhaft eine grobe Abschätzung der jährlich eingesparten Kohlendioxidemissionen vorgenommen. Auf Basis der eingesparten Kohlendioxidemissionen wurde weiterhin eine überschlägliche Abschätzung der Einsparung anderer Luftschadstoffe vorgenommen.

Da Daten des Detaillierungsgrades, wie sie für Troisdorf existieren, für die meisten anderen Städte nicht verfügbar sind, können keine quantifizierten Aussagen zur Gesamtumweltbilanz des Förderprogramms getroffen werden. Aufgrund der Überlagerung unterschiedlichster Einflüsse ist auch die scharfe Abgrenzung der Wirkungen des Programms problematisch. Grundsätzlich hat aber die Modellrechnung für Troisdorf gezeigt, dass die zu beobachtenden Verlagerungen von Verkehrsanteilen vom Auto auf das Fahrrad sich in der Umweltbilanz deutlich niederschlagen. Dies gilt natürlich auch für die eingesparten Umweltkosten, so dass bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung auch hier eine mindestens teilweise Gegenfinanzierung der Aufwendungen für die Radverkehrsförderung besteht.

5.3 Einfluss auf bundesweite Entwicklungen

Bundesweite Vorbildwirkung

Die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs des Landes Nordrhein-Westfalen insgesamt sowie im Besonderen in den "Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden" haben weit über die Grenzen des Landes hinaus Einfluss auf bundesweite Entwicklungen und finden vielerorts inter-

essierte Beobachter und Nachahmer. Die vorbildhaften Aktivitäten beziehen sich dabei auf zahlreiche Elemente und betreffen insbesondere die Bereiche der technischen Infrastruktur, der Wissensvermittlung und der finanziellen Förderstruktur.

5.3.1 Technische Infrastruktur und Regelwerke

In den AGFS-Städten wurden zahlreiche innovative Lösungen der Radverkehrsführung in verstärktem Maße eingesetzt und weiterentwickelt, mit denen bisher noch keine umfassenden Erfahrungen vorlagen. Dazu gehören u. a. Schutzstreifen, aufgeweitete Radaufstellstreifen, die Öffnung von Einbahnstraßen (unechte Einbahnstraßen) und Fahrradstraßen. Dabei wurde auch über die bis dahin bekannten Grenzbereiche der Einsatzmöglichkeiten der jeweiligen Lösungen hinausgegangen und neue Erfahrungen gesammelt.

Die breite Anwendung von derartigen Maßnahmen und die damit gemachten Erfahrungen haben auch Vorbildwirkung über die Landesgrenzen hinaus entfaltet. Insbesondere Städte mit fortgeschrittenem Projektstand werden von zahlreichen Delegationen aus dem In- und Ausland bereist.

Neben eigenen Wirkungsuntersuchungen der Städte (insbesondere Münster) sind die neuen Maßnahmen auch oft Objekt von Forschungsvorhaben des Bundes, so dass der Erkenntnisstand erheblich erweitert werden konnte. Auf dieser Grundlage fanden Lösungen Eingang in die Regelwerke, insbesondere in die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 95) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Die breite Anwendung von Führungsformen des Radverkehrs und die dabei gewonnenen Erfahrungen haben auch die Diskussion um die StVO-Novelle 1997 bereits im Vorfeld der Erörterung im Bund-Länder-Fachausschuss StVO maßgeblich mitbeeinflusst. Zwar konnte sich das Land in den Detailregelungen der Verwaltungsvorschrift nicht überall durchsetzen, doch sind die grundsätzlichen Optionen z. B. zur Einrichtung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen sowie zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläu-

figen Radverkehr maßgeblich auch auf den Einfluss des Landes NRW zurückzuführen.

Da insbesondere in den AGFS-Städten für einige Maßnahmen (z. B. Schutzstreifen) zum Teil über die in der StVO und VwV-StVO 1997 aufgenommenen Einsatzbereiche hinausgegangen wird, dienen die damit verbundenen Erfahrungen als Grundlage für eine erneute Anpassung der Bestimmungen (vor allem der VwV-StVO), mit der voraussichtlich im Jahr 2001 zu rechnen ist.

Die fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW besitzen eine Vorreiterrolle bei der Installation alltags tauglicher Wegweisungssysteme für den Radverkehr. Dabei wurden unterschiedliche Systeme erprobt und die Erfahrungen aus den Niederlanden berücksichtigt.

Basierend auf diesen Erfahrungen wurde das "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der FGSV in enger Abstimmung mit der Erarbeitung des Projektes "Landesweites Radverkehrsnetz" für NRW erarbeitet und bietet nun die Grundlage für eine bundesweit vereinheitlichte Wegweisung.

Mit dem Projekt "100 Fahrradstationen in NRW" wurde erstmals in Deutschland ein Vorhaben initiiert, das dieses wichtige Infrastrukturelement auf breiter Basis und mit vereinheitlichten, auf den niederländischen Erfahrungen aufbauenden Standards zur Anwendung bringt. Da es in den anderen Bundesländern bisher nur sehr vereinzelte, oft mit geringem Service arbeitende Fahrradstationen gibt, werden die Erkenntnisse aus dem nordrhein-westfälischen Vorhaben in Bezug auf alle wesentlichen Komponenten wie z. B. Standortwahl, Betreiberkonzept, Finanzierung nachgefragt.

Die Bauordnungen der Länder ermöglichen mittlerweile in der Regel, dass die Kommunen per Satzung beim Neu- oder Umbau von Gebäuden die Erfordernis zur Aufstellung von Fahrradabstellplätzen regeln. Erfahrungen liegen mit dieser Regelung aber kaum vor. Einige der AGFS-Städte (z. B. Marl, Münster) haben recht früh derartige Satzungen erlassen und werden nun von Städten aus dem ganzen Bundesgebiet betreffs ihrer Erfahrungen nachgefragt.

5.3.2 Wissensvermittlung

In mehreren Städten wurden Wirkungsuntersuchungen zu Einzelmaßnahmen oder zu speziellen Fragestellungen durchgeführt und veröffentlicht (z. B. in der Reihe "Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung" der Stadt Münster). Diese und weitere Fachliteratur der zuständigen Ministerien; des Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW (ILS) oder des ADFC (mit Unterstützung des Landes) sind wichtige Bausteine des Erkenntnisstandes zum Radverkehr.

Die zahlreichen Tagungen zu einer Fülle von Themen der Förderung des Radverkehrs werden regelmäßig auch von vielen Fachleuten und kommunalen Vertretern aus anderen Bundesländern besucht. Das Fachwissen wird durch die regelmäßig erscheinenden Veröffentlichungen der Vorträge bundesweit verbreitet.

Auf den Tagungen und anderen Fachveranstaltungen werden oft Spezialthemen, die einer breiten Fachöffentlichkeit noch nicht vertraut sind, in die Fachdiskussion hineingetragen und damit wesentliche Impulse gesetzt (z. B. Velo Regio Kongress in Troisdorf). Dazu gehören u. a. Themen wie Fahrrad als Wirtschaftsfaktor, Fahrradstationen, Öffentlichkeitsarbeit oder Fahrradtourismus.

5.3.3 Struktur des Fördersystems in NRW

Nordrhein-Westfalen ist im Ländervergleich unbestritten Spitzenreiter bei der Radverkehrsförderung. Dies betrifft sowohl die Breite als auch die Höhe des Fördervolumens. Richtungsweisend sind insbesondere die über die GVFG-Zuwendungen hinausgehenden Fördertatbestände aus dem Landesprogramm zur Verbesserung des kommunalen Radwegebbaus und dem Stadterneuerungsprogramm. Auch das Programm "100 Fahrradstationen in NRW" ist vorbildhaft. Andere Länder orientieren sich deshalb bei ihren Überlegungen zu einer weitergehenden Radverkehrsförderung an Nordrhein-Westfalen. So greift z. B. das 1998 aufgelegte Programm "Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein" - landesspezifisch angepasst - Grundideen des nordrhein-westfälischen Förderungssystems auf.

6. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

6.1 Wirkungen auf fachlicher Ebene

6.1.1 Übergeordnete Wirkungen

Die Mitwirkung in der AGFS hat für die beteiligten Städte - in natürlich örtlich unterschiedlicher Intensität - einen bedeutenden Schub nach vorn bewirkt:

- Der politische Grundsatzbeschluss, der auch Voraussetzung zur Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" (AGFS) ist, hat zu einem Grundkonsens bzgl. des Fahrradverkehrs geführt, der insgesamt die Bereitstellung von Mitteln und die Berücksichtigung des Radverkehrs in kommunalen Abwägungsprozessen gefördert hat.
- Die Anforderungen zur Aufnahme in die AGFS haben das Thema Fahrrad oft bereits im Vorfeld der Bewerbung an Bedeutung gewinnen lassen.
- Bei den Städten ist zumeist eine hohe Motivation in der Anfangsphase festzustellen. Längerfristig ist jedoch teilweise eine spürbare Verringerung des Engagements zu beobachten.
- Insgesamt hat das Förder- und Finanzierungssystem in Nordrhein-Westfalen die Basis und das Lösungsrepertoire zur Förderung des Radverkehrs erheblich verbreitert. Gleichwohl gibt es innerhalb der Komponenten des Radverkehrssystems noch eine ausgeprägte Dominanz der baulichen Infrastruktur (Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen).
- Die in Nordrhein-Westfalen gesammelten Erkenntnisse und Empfehlungen haben bundesweit Interesse und Akzeptanz gefunden und insgesamt deutlichen Einfluss auf Regelwerke und Normen ausgeübt.
- Wirkungskontrollen (Modal-Split-Verschiebungen, Akzeptanzuntersuchungen, systematische Unfallanalysen etc.) wurden von den Untersuchungsstädten nur in begrenztem Maße durchgeführt, so dass eine zahlenmäßig fundierte Bewertung der Wirksamkeit einer Konzeption nicht für alle Städte hergeleitet werden kann.

6.1.2 Fahrradnutzung

- Das landesweite Ziel einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf etwa 20 % (vgl. "Radverkehrskonzeption für NRW", 1994) kann mangels aktualisierter Daten nicht überprüft werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass dieses Ziel noch nicht erreicht werden konnte.
- Nur wenige Kommunen der AGFS haben sich bzgl. der Steigerung der Fahrradnutzung konkrete Ziele gesetzt und diese systematisch überprüft.
- Bei den Kommunen, die Vorher-Nachher-Untersuchungen durchgeführt haben, konnten z. T. deutliche Steigerungen in der Fahrradnutzung nachgewiesen werden. Eine Abnahme der Fahrradnutzung gab es in keinem Fall.
- In den Städten mit Modal-Split-Untersuchungen im Vorher-Nachher-Vergleich (Troisdorf, Gladbeck, Lünen, Bonn) korrespondierte die Steigerung der Radnutzung mit der erwünschten Abnahme des motorisierten Individualverkehrs.

| | Troisdorf | Gladbeck | Lünen | Bonn |
|-----|------------------|-----------------|--------------|-------------|
| Rad | + 30 % | + 21 % | + 20 % | + 31 % |
| MIV | - 10 % | - 4 % | - 4 % | - 9 % |

Tab. 6.1: Modal-Split-Verschiebungen MIV - Rad

- Das Beispiel Troisdorf zeigt, dass Umverteilungspotenziale vor allem im Alltagsradverkehr genutzt werden konnten. Dabei fanden – im Gegensatz zu früheren Modellvorhaben - die Verschiebungen ausschließlich zu Lasten des MIV statt; die Anteile des ÖPNV und des Fußgängerverkehrs blieben unverändert.
- Die Ergebnisse verdeutlichen, dass bei konsequenter kommunaler Radverkehrsförderung messbare Erfolge bei der Radverkehrsnutzung zu erreichen sind. Allerdings verbleiben auch bei mehrjähriger Projektteilnahme noch erhebliche Umverteilungspotenziale, die eine Fortsetzung des eingeschlagenen Weges nahe legen, zumal andernfalls auch die Gefahr einer gegenläufigen Entwicklung aufgrund demographischer

Entwicklungen zu befürchten wäre. Zu bedenken ist auch, dass nachhaltige Veränderungen in der Fahrradnutzung grundsätzlich nur mittel- bis langfristig zu erzielen sind.

6.1.3 Verkehrssicherheit

- Der Erhöhung der Verkehrssicherheit kommt im Rahmen der Zielsetzungen des Vorhabens "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden" eine herausgehobene Bedeutung zu. Dies findet bei den beteiligten Städten auch eine entsprechende Berücksichtigung. Allerdings begründen sich die ergriffenen Maßnahmen mangels Unfallanalysen häufig nur auf Einschätzungen bzgl. der Verkehrssicherheit. Eingehende gesamtstädtische Erkenntnisse, auf deren Basis Maßnahmen und Dringlichkeiten abzuleiten sind, sowie entsprechende Erfolgskontrollen, werden nur in Einzelfällen durchgeführt. Dies kann dazu führen, dass Bereiche mit besonderen Unfallgefahren nicht vordringlich angegangen werden oder mögliche ungünstige Entwicklungen nicht frühzeitig erkannt werden.
- Insgesamt liegt die Unfallentwicklung beim Radverkehr in den beteiligten Städten im Landestrend. Hervorzuheben ist für Troisdorf, Münster, Brühl, Marl, Soest und Euskirchen eine über dem Landestrend liegende günstige Entwicklung bei den Unfällen mit schweren Personenschäden. Neben dem verminderten menschlichen Leid ist dadurch auch eine volkswirtschaftlich günstige Entwicklung verbunden.
- Bei Städten mit zu Programmbeginn relativ niedriger Ausstattung mit Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Unna, Hamm oder Troisdorf) ist in der Tendenz in den ersten Jahren der Programmteilnahme eine im Vergleich zum Landestrend ungünstige Entwicklung festzustellen, die dann bei längerer Laufzeit wieder korrigiert wird. Flächenmäßige Erhöhungen der Verkehrssicherheit greifen also zumeist erst langsam. Ein Grund kann auch darin liegen, dass viele Städte in der Anfangsphase vorrangig relativ einfach realisierbare Maßnahmen ergreifen, die zwar für die Förderung der Radnutzung wichtig sind, die akuten "Knackpunkte" bzgl. der

Verkehrssicherheit meist aber nicht betreffen.

- In den Städten, in denen das Unfallgeschehen mit Radfahrern in Relation zur Verkehrsteilnahme betrachtet werden kann, lässt sich fast durchweg eine positive Tendenz erkennen. Der Zunahme des Radverkehrs im Straßenverkehr steht im gleichen Zeitraum eine Abnahme der Zahl der verunglückten Radfahrer gegenüber. Diese Tendenz zeigt sich insbesondere bei Unfällen mit schweren Personenschäden. Vor allem in den Städten Troisdorf und Gladbeck hat sich das Unfallrisiko im Verhältnis zur steigenden Fahrradnutzung äußerst günstig entwickelt und liegt bzgl. der Unfallbelastung (Unfälle/Einwohner) deutlich unter der allgemein zu erwartenden Größenordnung.
- Insgesamt zeigt sich, dass die beiden Ziele "**Erhöhung der Radnutzung**" und "**Verbesserung der Verkehrssicherheit**" durchaus miteinander vereinbar sind. Dabei sind vor allem die Erfolge bzgl. der Minderung der schweren Personenschäden beachtlich.

6.1.4 Radverkehr als System

Der Erfolg des Autos liegt nicht allein in seiner Technik begründet. Wesentlich ist das Vorhandensein eines "Gesamtsystems Autoverkehr". Hierzu gehören neben der Straßeninfrastruktur auch Wegweisung, Raststätten, Tankstellen und Werkstätten sowie zahlreiche andere Dienstleistungen. Wenn das Fahrrad einen wesentlichen Verkehrsanteil halten soll, ist auch hier die Schaffung eines Gesamtsystems erforderlich. Zum "Radverkehr als System" gehören z. B. Wegweisung, Fahrradstationen, Bringdienste für Einkäufe, Fahrradwaschanlagen u. v. a. mehr.

- Insgesamt kommt in einigen Kommunen der AGFS der Systemgedanke bereits erheblich deutlicher zum Ausdruck als dies allgemein in Nordrhein-Westfalen bisher üblich ist. Neben der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr sind das Fahrradparken, B & R-Anlagen sowie eine Wegweisung für den Radverkehr feste Bestandteile der meisten kommunalen Handlungskonzepte. Auch die Öffentlichkeitsarbeit wird bereits vielerorts intensiv betrieben. Dabei kommen jedoch immer noch vorrangig die klassischen Instrumente der Informationsvermittlung

(Faltblätter, Fahrradtage etc.) zum Einsatz. Die Öffentlichkeitsarbeit beschränkt sich überwiegend auf die Begleitung von (Bau-) Maßnahmen.

Über das Programm "100 Fahrradstationen in NRW" werden - auch über die Städte der Arbeitsgemeinschaft hinaus - Dienstleistungskomponenten angeboten. Es ist zu erwarten, dass das Programm "100 Fahrradstationen in NRW" einen wesentlichen Anstoß für den Systemgedanken bringen wird.

- Durch die inhaltliche Ausweitung des Maßnahmenpektrums konnten auch neue Handlungsträger angesprochen und gewonnen werden.
- Allerdings liegt nach wie vor insgesamt ein deutlicher Schwerpunkt der Umsetzungsprogramme und der eingesetzten Finanzmittel auf der Verbesserung der technischen Infrastruktur. Nur in Einzelfällen werden konsequent auch darüber hinausgehende Handlungsschwerpunkte ergriffen. Insbesondere im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und der Dienstleistungen bleiben noch erhebliche Handlungspotenziale offen.
- Ein weitreichender Ansatz "Radverkehr als System" mit der Zielsetzung eines vergleichbaren Standards wie beim "System Autoverkehr" existiert bislang in keiner der untersuchten Städte, teilweise sicherlich aufgrund fehlender Fördertatbestände, teilweise aber auch wegen fehlender Kenntnisse und geringer personeller Ausstattung.

6.1.5 Systemkomponenten

Radverkehrsnetz

- Die Herstellung eines Radverkehrsnetzes ist in allen Städten der AGFS als Ziel mit hoher Priorität formuliert worden. Dabei hat sich auch die Erfordernis einer Netzkonzeption als Einstiegsvoraussetzung in die Arbeitsgemeinschaft bewährt.
- Nur von wenigen Städte konnten vollständige Aussagen bzgl. neu geschaffener Teile des Radverkehrsnetzes seit Beginn ihrer Mitgliedschaft in der AGFS gemacht werden, da genauere Dokumentationen über die jeweiligen Netzerweiterungen fehlten. Die

meisten Städte gaben jedoch an, dass sie innerhalb ihrer Zuständigkeiten wesentliche Netzbestandteile seit Zugehörigkeit zur AGFS fertig stellen konnten. Dabei wurden je nach örtlichen Rahmenbedingungen und politischer Durchsetzbarkeit unterschiedliche Umsetzungsstrategien entwickelt. Allerdings liegt der Umsetzungsgrad oft hinter der ursprünglichen Zeitplanung zurück. Über ein weitgehend realisiertes flächendeckendes Radverkehrsnetz verfügen bisher neben der traditionellen Radfahrerstadt Münster nur die Städte Troisdorf und Brühl. Die häufig angetroffene Priorisierung der Innenstadtbereiche hat dazu geführt, dass verschiedene Städte in diesen besonders wichtigen Teilbereichen bereits weitgehend geschlossene Netze aufweisen können (z. B. Pulheim).

- Andere Straßenbaulastträger können oft nicht in gleichem Umfang die Realisierung des Radverkehrsnetzes forcieren wie es von Seiten der Städte der AGFS im Regelfall gewünscht wird. Unterschiedliche Prioritäten und Aufgaben tragen zu einer teilweise deutlichen Diskrepanz bei. Besonders problematisch ist hierbei zu sehen, dass gerade auf den klassifizierten Straßen in der Regel unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit noch deutlicher Handlungsbedarf zu erkennen ist.
- Bei der Konzeption und Realisierung der Netze kommen verschiedene Herangehensweisen zum Tragen. Viele Städte haben ausgehend von einem Grund- oder Hauptroutennetz, das im Regelfall aus Radialrouten besteht, sukzessive wichtige Achsen ausgebaut und vielfach auch mit einer Wegweisung gekennzeichnet. Wie erfolgreich die Netzplanung auf Routenebene zu bewerten ist, hängt sehr von den Ausbaustandards ab, die die Städte bisher erreicht haben.
- Bei konsequentem Ausbau der Routen ist in der Regel auch eine deutliche Steigerung des Radverkehrs zu verzeichnen. Besonders starke Zunahmen bzw. Verlagerungen von Hauptverkehrsstraßen sind durch die Ausweisung attraktiver Verbindungen über verkehrsarme Straßen (z.B. durch Einrichtung von Fahrradstraßen oder Öffnung von Einbahnstraßen) erreichbar.

- Nicht immer ist eine klar nachvollziehbare Prioritätenbildung bei der Umsetzung zu erkennen. Die Umsetzung vollzieht sich oft nach dem Prinzip des geringsten Widerstandes. Komplexe Problemstellen, z. T. auch Gefahrenstellen, können so zunächst unberücksichtigt bleiben.
- Ein anderer Ansatz verfolgt das Ziel, zunächst kein flächendeckendes gesamtstädtisches Radverkehrsnetz herzustellen, sondern gezielt für einzelne Stadtteile oder die Innenstadt Teilnetze auszubauen (z. B. Hamm, Gladbeck, Leverkusen). Hierdurch können in einem überschaubarem Zeitraum zusammenhängende Netze realisiert werden. Dies begünstigt den gezielten Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.
- Grundsätzlich haben sich die verschiedenen Vorgehensweisen bewährt, wenn sie die jeweilige Stadtstruktur berücksichtigen und auf die tatsächliche Problematik ausgerichtet sind.

Verbesserung der Weeginfrastruktur

- Für die Realisierung der Netze haben die Städte überwiegend auf das Gesamtrepertoire der heute bekannten Führungsformen für den Radverkehr zurückgegriffen, so dass die verschiedensten Führungsformen sich sinnvoll zu einem Gesamtnetz ergänzen.
- In Abhängigkeit von der jeweiligen Ausgangslage haben die Städte unterschiedliche Schwerpunkte bei dem Ausbau ihrer Weeginfrastruktur gesetzt. Städte, die bereits ein umfassendes Radwegenetz besaßen, haben im Regelfall den Radwegebau beibehalten und die noch erforderlichen Netzschlüsse nur ausnahmsweise durch Markierungslösungen geschlossen. Demgegenüber haben Städte, deren Netz noch wenig ausgebaut war oder weniger einheitliche Führungsformen aufwies, nach Möglichkeit stärker den Netzausbau über Markierungslösungen (insbesondere Radfahrstreifen, Schutzstreifen) forciert, um so schneller und kostengünstiger ein anspruchsgerechtes Netz zu realisieren.
- Schutzstreifen haben sich als eine wirksame Lösung für zahlreiche Straßen erwiesen, auf denen mit dem bisherigen Standardrepertoire zur Führung des Radverkehrs kein Angebot geschaffen werden konnte. Allerdings dürfen sie nicht als kostengünstige "Scheinlösung" bei ungeeigneten Einsatzbedingungen missverstanden werden. Eine bauliche Unterstützung von Schutzstreifen verbessert deren Wirksamkeit gegenüber nur markierungstechnischen Lösungen nicht.
- Die StVO-Novelle 1997 wurde von den meisten Städten im wesentlichen begrüßt. Allerdings wird auch die Gefahr einer Überregelung gesehen, zumal einige Maßnahmen, so die Öffnung von Einbahnstraßen (unechte Einbahnstraßen) bzw. die Einrichtung von Fahrradstraßen bereits vor der StVO-Novelle verbreitet Anwendung fanden. Auch die in der Verwaltungsvorschrift zur StVO vorgesehenen Einsatzmöglichkeiten für Schutzstreifen wurden von Städten der Arbeitsgemeinschaft als z. T. zu reglementierend angesehen. Zwiespältig ist die Meinung zur Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht, die wegen des damit verbundenen Verwaltungsaufwandes z. T. eher als "lästige Pflicht" angesehen wird. Einige Städte nehmen ein Unterschreiten der Mindestanforderungen der StVO weiterhin hin, wenn sie die Radwegebenutzungspflicht für erforderlich ansehen.
- Traditionelle Radfahrerstädte wie Münster haben aufgrund eines bereits vorhandenen umfangreichen Netzes weniger die Netzkomplettierung forcieren müssen, als stärker Lösungen für das hohe Radverkehrsaufkommen und die damit verbundenen Kapazitätsprobleme gesucht oder ihr vorhandenes Netz qualitativ verbessert.
- In Einzelfällen wurden sehr aufwändige bauliche Maßnahmen umgesetzt, die sowohl die finanziellen wie auch die personellen Möglichkeiten einer Stadt weitgehend gebunden haben, so dass daneben nur noch in begrenztem Umfang ein weiterer Ausbau der Weeginfrastruktur erfolgen konnte.
- Neben der z. T. noch fehlenden Weeginfrastruktur in der Zuständigkeit anderer Straßenbaulastträger sind vor allem noch Defizite im Bereich der Knotenpunktführungen zu erkennen. Einige Städte, die ihre Aufgabe bei Netzschluss als weitgehend erfüllt ansahen, benannten dementsprechend die

Verbesserung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten als nächsten relevanten Baustein ihrer Radverkehrsförderung. Gerade unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit sind die hier erkennbaren Defizite zukünftig mit höherer Priorität als bisher zu beseitigen.

- In den Städten der AGFS sind teilweise auch die entscheidenden Erfahrungen gesammelt worden, die einen bundesweiten Einsatz neuer Führungsformen begünstigten. So haben beispielsweise Münster und Köln frühzeitig umfassende Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen gesammelt und dokumentiert, die dazu beitragen, dass gerade Bedenken bzgl. mangelnder Verkehrssicherheit ausgeräumt werden konnten. Fahrradstraßen, aufgeweitete Rad-aufstellstreifen, Schutzstreifen oder die gemeinsame Führung von Rad- und Busverkehr wurden ebenfalls von Städten der Arbeitsgemeinschaft frühzeitig erprobt und die Erfahrungen darüber dokumentiert.

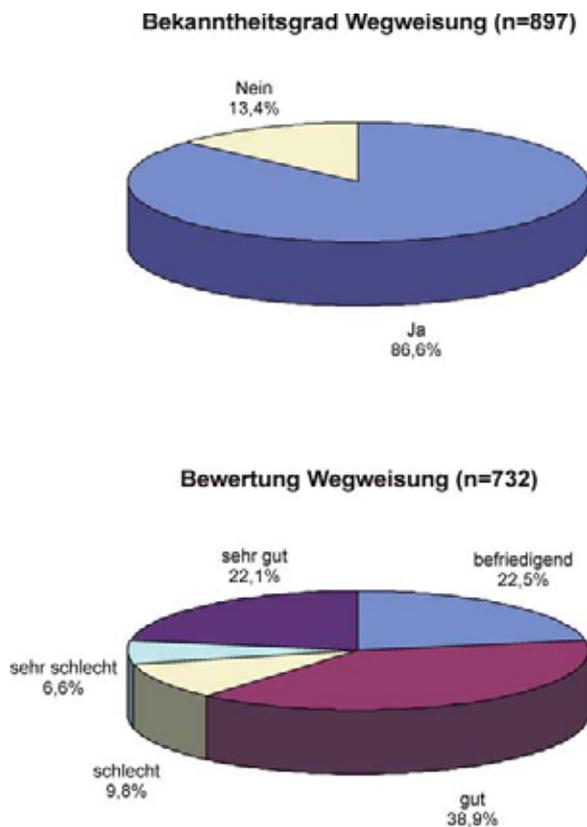
Fahrradparken

- Fahrradparken wird von den Städten der AGFS als ein wesentlicher Baustein der Radverkehrsförderung gesehen und erhält einen dementsprechend hohen Stellenwert.
- Im Regelfall werden von den Städten die alten Ständer (meistens "Felgenkiller") durch neue anspruchsgerechte Halter, die Standsicherheit und Diebstahlschutz gewährleisten, ersetzt. Teilweise kommen dabei auch kleinere überdachte Anlagen zum Einsatz, die zusätzlichen Witterungsschutz bieten. Wie die im Rahmen dieser Arbeit durchgeführte Erhebung in Gladbeck gezeigt hat, werden von den Radfahrern die verschiedenen Modelle gleichermaßen gut angenommen, sofern sie den Ansprüchen gerecht werden.
- In den Innenstädten werden zumeist kleinere dezentrale Anlagen errichtet. Größere Einheiten werden überwiegend nur in Bahnhofsnähe realisiert. Diese Strategie bzgl. kleinerer Anlagen in Zielnähe hat sich bewährt. Die Auslastung der Anlagen wird allgemein als gut bewertet.

- Weitere Angebote für anspruchsgerechtes Fahrradparken werden von den Städten nur in Einzelfällen gemacht. Troisdorf hat ein gesamtstädtisches flächendeckendes Fahrradparkkonzept realisiert. In Essen wurden alte Fahrradhalter an den Schulen durch die Stadt ersetzt; in Troisdorf erhielten alle weiterführenden Schulen diebstahlschützende Fahrradparker (teilweise überdacht). In Münster sind Beratungsangebote für Fahrradparken auch bei privaten Wohnanlagen oder Arbeitsstätten möglich. Auch die Aufstellung privat finanzierter Abstellanlagen im öffentlichen Raum ist ein weitergehendes Angebot, das bisher erst vereinzelt systematisch praktiziert wird (Köln, Münster). In Bonn erfolgt die Aufstellung von Abstellanlagen über eine Werbefirma. In diesem Aufgabenfeld sind auch zukünftig noch Entwicklungsmöglichkeiten für die anderen Städte zu sehen.

Wegweisung

- Wegweisung ist ein zentraler Baustein der Radverkehrsförderung fast aller Städte der Arbeitsgemeinschaft.
- Deutliche Zunahmen des Radverkehrs konnten in Herford auf den ausgewiesenen Routen nachgewiesen werden. Dies lässt Rückschlüsse auf die hohe Akzeptanz und Wirksamkeit ausgewiesener Routen zu.
- Die Wegweisung für den Radverkehr hat sich darüber hinaus als positiver Werbeträger für die Radverkehrsnutzung erwiesen und zwar auch bei den Bevölkerungsteilen, die bisher nicht zu den regelmäßigen Radfahrern zählen. Dies ergibt sich aus den für jeden sichtbaren Standorten der Wegweiser im Straßenraum. Nachgewiesen werden konnte diese positive Wahrnehmung beispielsweise in der Wirkungsuntersuchung Herford. Fast 90 % der Befragten nahm die Wegweisung wahr und gut zwei Drittel bewertete sie ausdrücklich positiv.



Quelle: PGV-Fahrradfreundliche Stadt Herford

Abb. 6.2: Bekanntheitsgrad und Bewertung der Fahrradwegweisung in Herford

- Da Wegweisungssysteme verhältnismäßig kostengünstig sind, handelt es sich dabei auch um eine besonders effiziente und wirtschaftliche Werbemaßnahme für den Radverkehr.
- Die bisherige Ausgestaltung der Wegweisung war bisher sowohl in den Städten der AGFS wie auch überhaupt in NRW sehr unterschiedlich und nicht immer optimal für die Nutzer (z. T. zu kleine Schrift). Wegen der vor 1999 fehlenden klaren Vorgaben ist dies kaum verwunderlich. Aufgrund dieser Erfahrungen wurde zwischenzeitlich vom Land ein einheitlicher Standort entsprechend der "Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" (FGSV, 1998) vorgegeben.

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

- Bike & Ride gehört in den meisten Städten - nicht zuletzt aufgrund der guten Fördermöglichkeiten - zum Standardrepertoire der Radverkehrsplanung. Im wesentlichen er-

folgt die Verknüpfung des Fahrrades mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durch eine gute Anbindung von Bahnhöfen oder anderen bedeutenden Haltestellen des ÖV sowie anspruchsgerechten Abstellmöglichkeiten an diesen Zielen. Es werden überwiegend überdachte Abstellanlagen mit diebstahlschützenden Ständern, aber auch häufiger Fahrradboxen angeboten.

- Das Programm "100 Fahrradstationen in NRW" beginnt auch in den untersuchten Städten Erfolge zu zeigen. Allerdings sind viele Vorhaben noch im Planungszustand, darunter auch große Stationen wie in Köln. Die mit 2.800 Stellplätzen bundesweit größte Fahrradstation wurde 1999 in Münster eröffnet.
- Die Mitnahme von Fahrrädern in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist demgegenüber noch nicht weit verbreitet. Hier liegen Erfahrungen aus dem Bereich des VRS/VRR sowie einzelner anderer Städte der AGFS vor, die grundsätzlich positiv zu bewerten sind. Allerdings sind die Regelungen in vielen Fällen so differenziert, dass eine leichter verständliche und einheitlichere Regelung erforderlich ist.
- Verknüpfungen mit dem motorisierten Individualverkehr sind bisher in der AGFS außer in Münster im Rahmen der Mobilstationen noch nicht weiter erprobt worden. Aufgrund der dortigen Erfahrungen ist allerdings anzunehmen, dass weitaus größere Potenziale bei der Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu sehen sind.

Serviceangebote

- Das Serviceangebot ist in den Untersuchungsstädten - wie überhaupt - bisher noch sehr eingeschränkt und konzentriert sich z. B. auf Radtourenangebote und Reparaturservice. Privatwirtschaftlich haben sich in den großen Städten Fahrradkuriere durchgesetzt.
- Gerade für die wichtigen Bereiche Berufs- und Einkaufsverkehr fehlt weitgehend noch ein Bewusstsein für Dienstleistungsangebote zur Attraktivierung der Radnutzung.
- Die Städte, die bisher Serviceangebote gemacht haben, haben überwiegend eine posi-

tive Bilanz gezogen. So sind die Fahrradwachen an Schulen mit gleichzeitigem Reparaturservice, z. B. in Lünen, Unna, Marl oder Gladbeck, nicht nur hinsichtlich des Diebstahlschutzes positiv bewertet worden, sondern auch die Verkehrssicherheit wurde erhöht, da beispielsweise defekte Lichtanlagen während der Schulzeiten repariert werden können. Einzelne Fahrradwachen bieten auch Reparaturkurse für die Schüler an.

- Beratungsangebote rund um Mobilitäts- und Radverkehrsfragen bieten oder boten einige Städte an. Während in Münster oder Marl die Angebote weiter fortbestehen und gut angenommen werden, mussten in Lünen und Troisdorf die Angebote trotz hoher Besucherfrequenzen aufgrund fehlender Finanzierungsmöglichkeiten nach rund fünf Jahren geschlossen werden. Dies verdeutlicht auch das Defizit in Finanzierungsregelungen, die über die Infrastrukturförderung hinausgehen.
- Weitergehende Servicekomponenten entstehen vor allem im Zusammenhang mit der Realisierung von Fahrradstationen. Hier setzt das Programm "100 Fahrradstationen in NRW", das auch von den Städten der AGFS aufgegriffen wird, wichtige Impulse.

Öffentlichkeitsarbeit

- Öffentlichkeitsarbeit als maßnahmenbezogene Information in Form von Pressebeiträgen, Faltblättern oder kleinen Broschüren hat sich in den meisten der untersuchten Städte als Standard durchgesetzt. Eine gezielte Marketingstrategie, die zur generellen Verbesserung des Fahrradklimas beiträgt und auch Autofahrer zum Umsteigen auf das Fahrrad motivieren will, wurde bisher erst vereinzelt eingesetzt (Troisdorf).
- Einzelne Städte haben ein Corporate Design entwickelt, so dass alle Veröffentlichungen und Informationsblätter innerhalb eines einheitlichen Gestaltungsrahmens entworfen werden (z. B. Herford).
- Mit der örtlichen Presse liegen unterschiedliche Erfahrungen vor. Eine konsequente und offensive Pressearbeit hat sich zumeist bewährt, wird jedoch in den wenigsten Städten gezielt verfolgt.
- In den meisten Städten fehlt eine langfristige, konzeptionell erarbeitete Handlungsstrategie zur Öffentlichkeitsarbeit. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit erfolgen oftmals beliebig und sind bisweilen bloße Krisen-PR, die kurzfristig auf negative Ereignisse, Kritik oder Attacken reagieren und nur aus punktuellen Aktionen bestehen.
- Kommunale Öffentlichkeitsarbeit wird derzeit zumeist von den Fachplanern selbst betrieben, es wird aber zunehmend erkannt, dass zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit nur mit Hilfe und Unterstützung von professionellen Werbeagenturen erfolgreich betrieben werden kann.
- Öffentlichkeitsarbeit kann auch örtlich umstritten sein, wenn die durch sie geweckten Erwartungen zu deutlich von dem tatsächlichen Stand der Maßnahmenrealisierung abweichen.
- Die seit 1998 von der AGFS betriebene Marketingstrategie mit professionellem, einheitlichen Design ist ein wesentlicher Baustein für eine effiziente Öffentlichkeitsarbeit auch auf der Ebene der einzelnen Kommunen. Dabei werden auch die neuen Medien (Internet) gezielt eingesetzt.
- Die weiteren Bereiche der zentralen Öffentlichkeitsarbeit, die teilweise bereits bearbeitet werden, versprechen eine weitere Effizienzsteigerung. Hierzu gehören insbesondere:
 - Konzeptionelle Planung und Weiterentwicklung der vorhandenen Arbeiten;
 - Unterstützung und Initiierung kommunaler und landesweiter Aktivitäten, Veranstaltungen, Messen etc.;
 - inhaltliche Begleitung der AGFS und deren Arbeitsgruppen bei Sitzungen;
 - Entwicklung, Herstellung und Betreuung einer ansprechenden, informativen, flexiblen und modularen Ausstellung für alle Arten von Veranstaltungen, Messen etc.;
 - Beratung, Betreuung und Entwicklungsunterstützung der Internetpräsentation der AGFS.
- Durch die Errichtung der Arbeitskreise für Öffentlichkeitsarbeit und Internet-Präsen-

tion können die oben genannten Aufgaben effizient erledigt werden. Die Öffentlichkeitsarbeit wird durch das Land gemäß der Stadtverkehrsrichtlinie gefördert. Diese Fördermittel (sowohl für zentrale Öffentlichkeitsarbeit als auch für die Öffentlichkeitsarbeit vor Ort) stehen nur den Kommunen der AGFS zur Verfügung.

Wissensvermittlung

- Für die Erweiterung des Know Hows der Fachleute in den Verwaltungen, Verbänden und Planungsbüros schafft das Land durch eine Vielzahl von Tagungen - oft in Zusammenarbeit mit Verbänden oder Kommunen - ein breites Angebot. Darüber hinaus ergänzen zahlreiche Veröffentlichungen zum Radverkehr die Informationsbasis und zeigen positive Beispiele aus den Städten auf.
- Statt allgemeiner Querschnittsthemen werden zunehmend aktuelle Spezialthemen vertieft (z. B. Fahrradstraßen, Bike & Ride) bzw. neue Themenfelder aufgegriffen (z. B. Velo Regio-Kongress in Troisdorf).
- Bei dem großen Angebot an Tagungen, die z. T. auch von den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft veranstaltet werden (z. B. Bonn, Erftkreis, Münster, Troisdorf), ist eine frühzeitige Abstimmung bzgl. der Termine und Inhalte notwendig.
- Die überwiegend gute Teilnahme an den Tagungen zeigt, dass die Wissensvermittlung in vielen Kommunen bereits als Notwendigkeit akzeptiert wird. Allerdings ist nicht sichergestellt, dass die erworbenen Informationen in den Kommunen breit genug gestreut werden können, zumal der Eindruck besteht, dass von vielen Dienststellen immer die gleichen Teilnehmer für fahrradbezogene Tagungen vorgesehen werden. Viele wichtige Zielgruppen sind oft nur in geringem Maße vertreten, wie z. B. Straßenverkehrsbehörden, Polizei, ÖPNV-Träger und -betreiber aber auch die für Fragen der Förderung zuständigen Mitarbeiter.
- Die verwaltungsseitige Aufspaltung in Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanung setzt sich auch bei den Tagungen fort. Veranstaltungen, wo beide Seiten, die in den

Kommunen z. T. konträre Ansichten vertreten, angemessen vertreten sind und sich intensiv austauschen können, sind selten. In diesem Zusammenhang stellte 1999 die Seminarreihe des MWMTV in den Bezirksregierungen des Landes zu Fragen der StVO-Novelle einen wichtigen Ansatzpunkt dar.

- Eine ämterübergreifende Wissensvermittlung und der damit einher gehende Informationsaustausch innerhalb einer Stadtverwaltung werden von den Kommunen bisher nicht oder nur eingeschränkt wahrgenommen.
- Der Informations- und Erfahrungsaustausch im Rahmen der Zeitschrift "Fahrradfreundlich Mobil" ist ein wichtiger Schritt, der aber noch weiter professionalisiert und auf eine breitere Basis gestellt werden sollte.

Einbeziehung neuer Handlungsträger

- Insgesamt ist in den beteiligten Kommunen ein breites Spektrum weiterer, über die Straßenbulasträger hinausgehender Handlungsträger aktiviert worden. Dies reicht von klassischen "Verbündeten", wie z. B. den Umwelt- und Verkehrsverbänden oder den Verkehrsbetrieben über Akteure aus der Fahrradbranche (Handel, Gewerbe) bis zu Wirtschaftsbetrieben, wie z. B. Kreditinstituten, Versicherungen oder Arbeitgeber. Allerdings beschränkt sich diese Breitenwirkung in den einzelnen Städten eher auf zumeist noch zeitlich befristete - Einzelfälle. Eine systematische und auf dauerhafte Wirkung angelegte Einbeziehung neuer Handlungsträger findet kaum statt.
- Städte, die bereits neue Handlungsträger in ihre Radverkehrsförderung eingebunden haben, machten positive Erfahrungen durch Entlastung in Organisationsfragen, finanzielle Beteiligung Dritter (Sponsoren) und die Gewinnung von Multiplikatoren für die Belange des Radverkehrs. Die hiermit verbundene Verbreiterung der Förderbasis kann auch deutlich positiven Einfluss auf die gewünschte Abkehr von der Alltagsroutine hin zu neuem Engagement und kreativen Ideen bedeuten.
- Das Programm "100 Fahrradstationen in NRW" stellt einen wesentlichen Fortschritt

zur Einbeziehung neuer Handlungsträger dar, da zur Umsetzung die Mitwirkung sowohl der DB-AG als auch der Betreiber erforderlich ist. Letztere stammen aus den unterschiedlichsten Bereichen (Fahrradhandel, Kioskbetreiber, Organisationen für den "zweiten Arbeitsmarkt" etc.), so dass hier ein recht breites Spektrum an Mitwirkenden angesprochen wird.

6.2 Erfahrungen mit der Umsetzung

6.2.1 Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden

- Die Mitgliedschaft in der AGFS wird von den Städten trotz der bemängelten fehlenden Priorisierung bei der finanziellen Förderung überwiegend positiv bewertet. Als positive Faktoren werden hier insbesondere gesehen:
 - die Möglichkeit zum direkten Informations- und Erfahrungsaustausch;
 - die gegenseitige Befruchtung bzgl. neuer Ideen sowie die Bekräftigung und Motivation durch die Aufarbeitung von Problemen;
 - die Öffentlichkeitswirksamkeit einer Mitgliedschaft in der AGFS;
 - der "Rückenwind", der damit in der lokalen Politik ausgelöst oder gestärkt wird und die Durchsetzbarkeit vieler Maßnahmen begünstigt.
- Die AGFS stellt einen wichtigen Baustein innerhalb der Radverkehrsförderung des Landes dar (vgl. "Aktionsplan" von 1999). Andererseits ist die AGFS auf das fachliche Input und die organisatorische Stärkung durch das Land angewiesen.
- In der AGFS gibt es "aktive" und "passive" Teilnehmer. Die zusätzlichen Aufgaben lasten auf nur relativ wenigen Personen. Bei zunehmender Mitgliederzahl der Städte ist ein effizientes Management "nebenbei" nicht mehr möglich.
- Nach Erreichen der Mitgliedschaft gibt es keine klar definierten und verbindlichen An-

forderungen an die Städte, die turnusmäßig überprüft werden könnten. Es gibt keine Regelungen über die Dauer der Mitgliedschaft sowie über ein eventuelles Ausscheiden.

- Die vorgesehenen regelmäßigen Treffen auf Leitungsebene sind überwiegend an die "Sachbearbeiter" rückdelegiert worden. Es ist zu vermuten, dass das Thema Radverkehrsförderung als wichtiges verkehrspolitisches Ziel in der höheren Verwaltungsebene nicht verankert ist.
- Der Erfahrungsaustausch über die Wirkungen von Maßnahmen könnte intensiviert werden. Insbesondere besteht der Eindruck, dass Informationen über Fehlschläge, aus denen auch die anderen Städte lernen könnten, zu wenig verbreitet werden. Gründe hierfür dürften in der Angst vor Ansehensverlust und im Rechtfertigungsdruck bei der Zuschussmittelverwendung zu suchen sein.

6.2.2 Projektmanagement und Umsetzung in den Kommunen

- Aus den unterschiedlichen Strategien und Konzeptionen ist kein idealtypischer Lösungsweg ableitbar. Neben den strukturellen Rahmenbedingungen bestimmen auch die handelnden Personen maßgeblich den örtlich geeigneten Weg.
- Eine erfolgreiche Umsetzung in den Kommunen ist örtlich in hohem Maße von dem Engagement und dem Durchsetzungsvermögen einzelner Personen abhängig. Wichtig sind aber auch dann aufgeschlossene Ansprechpartner in anderen Dienststellen der Verwaltung sowie die Unterstützung seitens der Verwaltungsspitze.
- Klare und möglichst politisch beschlossene Zielvorgaben, z. B. in Bezug auf die Fahrradnutzung und die Verkehrssicherheit, fehlen fast immer.
- In den Verwaltungen wird Radverkehrsförderung noch zu wenig als ämterübergreifende Querschnittsaufgabe verstanden und statt dessen meistens ausschließlich der Verkehrsplanung oder dem Tiefbau zugeordnet.

- Zu Verzögerungen in der Umsetzung kommt es aus mehreren Gründen:
 - Eigenmittel stehen nicht rechtzeitig zur Verfügung (z. T. befristete Haushaltssperren).
 - Der Zeitpunkt von Mittelbewilligungen bei Zuwendungsanträgen ist oft schwer zu kalkulieren. Manchmal ist auch der Zeitpunkt der Mittelfreigabe wegen des bevorstehenden Winters problematisch (insbes. bei Markierungsmaßnahmen).
 - Die Personaleinsparungen in den Verwaltungen wirken sich auch auf die Radverkehrsplanung aus; andererseits fehlt es an Fördermitteln, um diese Arbeiten von externen Planungsbüros durchführen zu lassen.
 - Die Straßenbaulastträger klassifizierter Straßen haben oft für Radverkehrsmaßnahmen in ihrer Baulast andere Prioritäten als in der kommunalen Radverkehrsnetzplanung vorgesehen.
 - Unterschiedliche Auffassungen und z. T. fehlende Dialogbereitschaft innerhalb der Kommunalverwaltung, besonders oft zwischen Verkehrsplanung einerseits und Straßenverkehrsbehörde und Polizei andererseits, behindern den Einsatz innovativer Maßnahmen.
- Inhaltliche Differenzen über geeignete Maßnahmen und unterschiedliche Maßnahmenprioritäten ergeben sich häufiger zwischen Kommunen und den oftmals eher auf die Anforderungen des Kfz-Verkehrs orientierten Straßenbaulastträgern klassifizierter Straßen. Dies ist vor allem für kleinere Städte, bei denen die Hauptverkehrsstraßen zumeist nicht in eigener Baulast liegen, ein erhebliches Problem.
- In einigen Kommunen wirkt sich in jüngerer Zeit scheinbar verstärkt ein eher hemmender Einfluss der örtlichen Politik aus. Insbesondere im Vorfeld von Wahlen (ein Jahr und mehr) führt die Angst vor vermeintlich unpopulären Maßnahmen zu einer starken Zurückhaltung insbesondere bei Maßnahmen, die in irgendeiner Form zu Lasten des Autoverkehrs gehen könnten.
- Einige Städte der AGFS haben einen Fahrradbeauftragten mit koordinierender Funktion. Die Eingliederung in ein Amt kann wegen der damit verbundenen Integration in den Verwaltungsablauf bei ausreichenden Handlungsspielräumen günstiger sein, als eine Stabsstelle ohne Rückhalt in den Fachämtern. Einzelne Städte zeigen aber auch, dass ohne formalen Fahrradbeauftragten eine effektive Fahrradförderung möglich ist, wenn dem Radverkehr in den zuständigen Dienststellen auch auf Chefebene ein hoher Stellenwert beigemessen wird (u. a. Marl, Herford).
- In vielen Städten wurden Arbeitskreise mit sehr unterschiedlichen Teilnehmerzusammensetzungen etabliert (verwaltungsextern sind zumeist die Polizei und der örtliche ADFC beteiligt). Der Erfolg hängt dabei stark von den Personen ab, die die Arbeitskreise tragen sowie von klar definierten Zuständigkeiten.
- Eine systematische Bürgerbeteiligung bei der Umsetzung der Maßnahmen findet nur in Ausnahmefällen statt. Ein Fahrradbüro als Anlaufstelle hat sich z. B. in Troisdorf und Lünen bewährt. Aus finanziellen Gründen wurden beide jedoch wieder eingestellt.
- Ein allgemein übertragbares und empfehlenswertes Modell für die Organisation der Radverkehrsplanung in der Verwaltung gibt es nicht, zumal viele Verwaltungen derzeit in einer organisatorischen Umbruchphase sind. Die teilweise vorgenommene Integration der Straßenverkehrsbehörde in die Verkehrsplanung hat sich zumeist bewährt. Ein Erfolg ist - unabhängig von der Organisation - immer dann zu erkennen, wenn alle relevanten Stellen an einem Strang ziehen.
- Einige Städte (Troisdorf, Euskirchen) haben einen Sonderausschuss zum Radverkehr eingerichtet, um politisch adäquat auf den erheblichen Zuwachs an speziellen Radverkehrsthemen reagieren zu können. Zudem haben die Mitglieder dieser Ausschüsse die Möglichkeit, sich stärker mit der Thematik auseinander zu setzen. Allerdings zeigen auch die anderen Städte, dass der Erfolg der Umsetzung kaum von der Zuordnung zu einem bestimmten Ausschuss abhängig ist.

Bewährt haben sich interfraktionelle Gespräche im Vorfeld von Entscheidungen zu wichtigen und potenziell strittigen Themenfeldern.

6.2.3 Akzeptanz in der Öffentlichkeit

- In den Städten, in denen Befragungen zur Akzeptanz der Maßnahmen in der Bevölkerung durchgeführt wurden, (Troisdorf, Herford, Lünen, Gladbeck, Köln), wurden die ergriffenen Maßnahmen und die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse für das Fahrrad äußerst positiv bewertet. Die Zustimmung zu den Zielen der Fahrradförderung hat sich während der Projektlaufzeit deutlich erhöht.
- Nach den Ergebnissen aus der Stadt Köln bewerten auch sogenannte "Schlüsselpersonen" die Ziele der Fahrradförderung ausgesprochen positiv und unterstützen die ergriffenen Maßnahmen.
- Die Presseberichterstattung zum Radverkehr ist örtlich sehr unterschiedlich. Eine intensive Pressearbeit der Stadt mit möglichst engen Kontakten zu entsprechenden Journalisten hat sich ausgesprochen positiv ausgewirkt.
- Ein besonders sensibler Umgang ist bei zu erwartenden Reizthemen in der öffentlichen Meinung erforderlich. Dies sind in der Regel Maßnahmen, bei denen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr befürchtet werden oder die mangels eigener Erfahrungen als nicht ausreichend verkehrssicher eingeschätzt werden. Hier hat sich eine intensive Öffentlichkeitsarbeit – auch mit Aktionen vor Ort (Köln, Leverkusen) – sehr bewährt.
- Die Städte haben auch bei "Gegenwind" in der Presse oder in der öffentlichen Diskussion die Maßnahmen in der Regel durchsetzen können. Zumeist werden diese Maßnahmen mittlerweile allgemein akzeptiert.

6.2.4 Finanzierungsinstrumente

- Mit den Zuwendungsmöglichkeiten aus der Förderrichtlinie Stadtverkehr und dem "Stadterneuerungsprogramm" stellte das Land den Kommunen ein umfassendes und

aufeinander abgestimmtes Finanzierungssystem zur Förderung des Radverkehrs zur Verfügung, das die relevanten Infrastrukturelemente und Bausteine des Radverkehrsystems einbezog.

- Das Finanzierungsvolumen wurde in den bisherigen Jahren (bis 1998) als ausreichend angesehen. Es wird allgemein anerkannt, dass Art und Umfang der finanziellen Zuwendungen wesentliche Impulse in den Kommunen gesetzt und auch die politische Unterstützung erheblich erleichtert haben. Die Reduzierung des Fördervolumens im Programm "Stadtverkehr" kann hier allerdings zu deutlichen Änderungen führen, da die finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten der meisten Kommunen begrenzt sind.
- Bis 1996 wurden etwa ein Viertel der radverkehrsbezogenen Zuwendungen in Nordrhein-Westfalen durch Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden abgerufen, obwohl deren Anteil an den Einwohnern bis zu diesem Zeitpunkt nur 10% (zu Beginn) bis 20 % betrug. Dies zeigt, dass in den Städten der Arbeitsgemeinschaft die Radverkehrsförderung besonders intensiv betrieben wurde.
- Enttäuschend nannten einige Städte der AGFS, dass ihre Erwartung bzgl. einer erleichterten Förderung (gegenüber anderen Städten) nach Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft nicht erfüllt wurden, wodurch eine Mitgliedschaft an Attraktivität verlieren kann.
- Die Erfahrungen mit den Finanzierungsinstrumenten sind sehr vielschichtig und hängen in großem Umfang vom persönlichen Wissen und den Kontakten der zuständigen Bearbeiter ab. In der Regel gibt es jedoch bzgl. der Kenntnisse der Zuwendungsmöglichkeiten keine besonderen Probleme. Mit der seit 1998 geltenden neuen Förderrichtlinie dürfte das Verfahren eher noch einfacher geworden sein. Allerdings liegen dazu noch keine Erfahrungen vor. Gewünscht wird vielfach eine Art "Förderfibel", in der die Förderverfahren etc. übersichtlich und in einer Quelle zusammengefasst dargestellt werden.
- Problematisch ist für die Kommunen die Einhaltung der Fristen, in denen die Fördergelder zu beantragen sind. Es wird kritisiert,

dass der Umfang der zur Antragstellung notwendigen Unterlagen zu umfangreich sei.

- Die Ungewissheit über die konkreten Zeitpunkte der Bewilligung erschweren eine effiziente Zeitplanung. Hier wurden sowohl größere Flexibilität bei der Antragstellung als auch mehr Transparenz bzgl. des Bewilligungszeitpunktes der Gelder erwartet. Einzelne Städte verzichten deshalb teilweise auf Zuwendungen, um die Zeitplanung flexibel nach den eigenen Bedürfnissen ausrichten zu können.
- Die Bagatellklausel kann durch die gewünschte sinnvolle Bündelung von Maßnahmen umgangen werden. Allerdings ist in Einzelfällen auch eine Verteuerung einer Maßnahme durch die Hinzufügung nicht zwingend erforderlicher baulicher Maßnahmen nicht auszuschließen, um auf diese Weise die Bagatellklausel zu überwinden.
- Die fehlende Möglichkeit, die Vielzahl oft sinnvoller kleinerer Maßnahmen schnell und unkompliziert fördern zu lassen, wurde vielfach kritisch bewertet.
- Die nur für Städte der Arbeitsgemeinschaft geltende "Experimentierklausel" hat besonders in den ersten Jahren des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden" mit dazu beigetragen, dass zahlreiche innovative Lösungsansätze in die Praxis umgesetzt werden konnten. Dies gilt besonders für verschiedene kostengünstige markierungstechnische Radverkehrsführungen, für die es sonst (z. B. auch wegen der Bagatellklausel) keine Zuwendungen geben könnte. Die Klausel hat in jüngerer Zeit aber an Bedeutung verloren, da z.B. Markierungslösungen inzwischen förderfähig sind. Hemmend wirkt auch die fehlende Möglichkeit, Rück- oder Umbauten an innovativen Maßnahmen, die sich nicht bewährt haben, ohne Rückerstattung der Fördergelder vornehmen zu lassen. Hierdurch wird die Bereitschaft zum Experimentieren mit neuen Maßnahmen vermindert.
- In Einzelfällen sind Markierungslösungen am Ausbleiben von Fördergeldern gescheitert (z. B. in Essen). Bekannt ist dieses Problem häufiger bei den Städten, die sich erst um eine Mitgliedschaft in der AGFS bewerben wollen, zumal für diese Städte die Experimentierklausel keine Anwendung findet.
- In straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht ist die Experimentierklausel aber weiterhin wichtig, um neue Lösungen ausprobieren zu können; hier wird zum Teil eine deutlichere Form (z. B. Erlass) und klarere Definition gefordert.
- Bei den Bewilligungsbehörden ist teilweise immer noch eine Favorisierung baulicher Lösungen (Radwege) gegenüber markierungstechnischen Maßnahmen festzustellen.
- In Einzelfällen ist eine im Grunde nicht erwünschte Förderung von Maßnahmen, die den erforderlichen Standard an Qualität und Verkehrssicherheit über- oder unterschreiten, zu erkennen.
- Bei verzögerten Zuwendungsbewilligungen aufgrund Mittelknappheit wären viele Kommunen bereit, in Vorlage zu treten, wenn die Möglichkeit der nachträglichen Zahlung von Zuwendungen bestünde. Die Möglichkeiten hierfür sind aber sehr begrenzt: ein "vorzeitiger zuschussunschädlicher Baubeginn" kann nur bewilligt werden, wenn ein vorgeprüfter Antrag mit realistischer Kostenschätzung vorliegt. Möglich sind auch "Vorsorgemaßnahmen", die mit ihren Kosten eingeplant sind (ein geprüfter Finanzierungsantrag ist hier nicht zwingend). In beiden Fällen gibt es für die Kommunen aber keine Garantie dafür, dass die Förderung auch tatsächlich erfolgt.
- Kritisiert wird das Fehlen einer Zuwendungsmöglichkeit, wenn die Kommunen Maßnahmen auf Straßen in der Baulast Dritter (klassifizierte Straßen) finanzieren, um wichtige Lücken im Radverkehrsnetz zu schließen. Auch die Vorfinanzierung und spätere Rückzahlung durch den Straßenbaulastträger entfällt, wenn die Maßnahmen nicht ohnehin schon in einem Umbauprogramm der Straßenbaulastträger enthalten sind. Zahlreiche Kommunen übernehmen dennoch zumindest die Planungskosten für die Maßnahmen.
- Trotz des hohen Zuwendungsanteils verzögerten sich noch zahlreiche Maßnahmen (bzw. entfielen ganz), weil die Kommunen den Eigenanteil nicht (rechtzeitig) finanzierten.

ren konnten bzw. aufgrund politischer Veränderungen nicht mehr finanzieren wollten.

- Die Möglichkeit, Stellplatzablösebeträge gezielt für den Radverkehr zu nutzen, wird von einzelnen Städten genutzt.
- In bisher wenigen Fällen beziehen Untersuchungsstädte Sponsoren erfolgreich in ihre Radverkehrsförderung mit ein.
- Untersuchungen aus anderen Städten belegen, dass der Fahrradverkehr bzgl. der eingesetzten Haushaltsmittel im Vergleich zu anderen Verkehrsarten (außer Fußgängerverkehr) volkswirtschaftlich kostengünstiger ist. Veränderungen der Verkehrsmittelwahl lassen sich hier in der Regel besonders effizient erreichen. So entsprechen z. B. in Troisdorf die gesamten bisherigen Kosten im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliches Troisdorf" (ca. 25 Mio. DM) etwa denen für den Bau einer nahezu zeitgleich erweiterten Umgehungsstraße. In dieser Zeit wurden durch die Fahrradförderung täglich mehr Autofahrten komplett vermieden als durch den Bau der Umgehungsstraße aus Teilen der bebauten Ortslage verlegt werden konnten.
- Die jährliche Unterdeckung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) beträgt je Einwohner etwa 160 DM; das ist ein mehrfaches dessen, was selbst bei finanziell überdurchschnittlich gut ausgestatteten Projekten wie Troisdorf, pro Einwohner und Jahr ausgegeben wurde. Dabei liegt der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs höher als der des ÖPNV. Zum Vergleich: In den Niederlanden wird jeder Personenkilometer des ÖPNV mit etwa 40 Cent subventioniert; beim Fahrrad sind es nur etwa zwei bis drei Cent.

6.2.5 Wirkungen über die Mitgliedsstädte hinaus

- In den anderen Bundesländern findet die führende Stellung Nordrhein-Westfalens bei der Radverkehrsförderung mit dem in Breite wie Höhe einmaligen Fördervolumen Beachtung. Herausragend – weil über die Zuwendungen nach GVFG hinausgehend – sind hierbei insbesondere das Landesprogramm zur Verbesserung des kommunalen

Radwegebaus, das Stadterneuerungsprogramm und das vorbildhafte Programm "100 Fahrradstationen in NRW". In anderen Bundesländern (z. B. Schleswig-Holstein) werden daher teilweise Ideen aus dem Nordrhein-Westfälischen Förderungssystem aufgegriffen.

- In den Städten der Arbeitsgemeinschaft wurden zahlreiche innovative Lösungen der Radverkehrsführung weiterentwickelt, mit denen bisher noch keine umfassenden Erfahrungen vorlagen. Neben eigenen Wirkungsuntersuchungen der Städte (insbesondere Münster) sind die Maßnahmen auch oft Objekt von Forschungsvorhaben des Bundes, so dass der Erkenntnisstand erheblich erweitert werden konnte. Auf dieser Grundlage fanden Lösungen Eingang in die Regelwerke, insbesondere in die ERA 95, und haben auch maßgeblich die Regelungen der StVO-Novelle von 1997 beeinflusst.
- Die breite Anwendung von Maßnahmen der Radverkehrsförderung in einigen Mitgliedsstädten der AGFS strahlt nicht nur auf andere Kommunen in Nordrhein-Westfalen ab, sondern entfaltet auch Vorbildwirkung über die Landesgrenzen hinaus. Insbesondere Städte mit bereits fortgeschrittenem Projektstand werden von zahlreichen Delegationen aus dem In- und Ausland bereist.
- Die zahlreichen Tagungen zum Radverkehr finden ebenfalls weit über die Landesgrenzen hinaus Interesse. Dies gilt auch für die Publikationen des Landes zum Fahrradverkehr.

6.2.6 Erfolgskontrollen

- Dokumentationen über bisher umgesetzte Maßnahmen in regelmäßiger zeitlicher Abfolge sind die Ausnahme, so dass von zahlreichen Städten auch keine konkreten Aussagen gemacht werden konnten, was seit der Zugehörigkeit zur AGFS geschaffen worden ist.
- Wirkungs- und Akzeptanzuntersuchungen zu Einzelmaßnahmen sind bisher von den Mitgliedsstädten in sehr unterschiedlichem Umfang durchgeführt worden. Während einzelne Städte Untersuchungen, z. T. verbunden mit allgemein zugänglichen Veröf-

fentlichungen, durchführen, fehlen sie in anderen Städten gänzlich. Auch das untersuchte Maßnahmenspektrum ist differenziert zu betrachten. Während einzelne Maßnahmen, wie etwa die Markierung von Schutzstreifen, umfassend untersucht wurden, bleiben andere Maßnahmen eher unbeachtet, auch wenn noch keine ausreichenden Erfahrungen hinsichtlich Wirkung und/oder Verkehrssicherheit vorliegen (z. B. neue Führungsformen an Knotenpunkten).

- Bzgl. der Hauptziele (Förderung der Fahrradnutzung, Verbesserung der Verkehrssicherheit) gibt es nur in einzelnen Städten systematische Untersuchungen mit Vorher-Nachher-Gegenüberstellungen. Hierbei sind insbesondere die Städte zu nennen, die von Beginn an der AGFS angehören. Die meisten später hinzugekommenen Städte sind diesbezüglich eher auf zufällige Einzelwerte, Schätzungen oder qualitative Angaben angewiesen.

7 EMPFEHLUNGEN UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

7.1 Ziele der Empfehlungen

Die Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen ist im deutschen Ländervergleich vorbildlich. Die Finanzierungsregelungen decken bereits ein breites Spektrum der im Radverkehrssystem wesentlichen Elemente ab. Die Mitgliedsstädte der AGFS haben sich dieses Fördersystem zunutze gemacht und durch eigene Aktivitäten wesentliche Impulse gegeben.

Fahrradförderung ist jedoch ein dynamischer Prozess, der sich weiterentwickeln und sich verändernden Rahmenbedingungen anpassen muss. Ohne diesen Erneuerungsprozess besteht die Gefahr eines Rückfalles in die alltägliche Verwaltungsroutine, in der das Fahrrad seinen erreichten Stellenwert wieder verlieren bzw. den angestrebten Stellenwert gar nicht erst erreichen kann.

Ziel der folgenden Empfehlungen ist es,

- Chancen und Potenziale des Radverkehrs zu verdeutlichen,
- die Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad im Gesamtsystem der Mobilität zu verdeutlichen,
- durch neue Ziel- und Aufgabenstellungen die Motivation der verschiedenen Handlungsträger dauerhaft zu erhalten bzw. zurückzugewinnen,
- den Gedanken des „Radverkehr als System“ durch inhaltliche Schwerpunktsetzungen und Gewinnung neuer Handlungsträger stärker zu fördern und
- durch angepasste Umsetzungsstrategien, Organisationsstrukturen und administrative Rahmenbedingungen den Planungs- und Realisierungsprozess effizienter zu machen.

Dabei werden die Grundstrukturen des im Prinzip gut funktionierenden Fördersystems beibehalten. Mehr finanzielle Ressourcen für neue Aufgaben und Schwerpunktfelder wären wünschenswert, sind jedoch nicht zwingend Grundvoraussetzung. Vielmehr kommt es darauf an, durch eine stärkere Gewichtung kostengünstiger Maßnahmen und Lösungsansätze die Mitteleffizienz zu erhöhen und ggf. Verlagerungen von Mitteln durch veränderte Prioritätensetzungen

herbeizuführen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass durch die Förderung des Radverkehrs in den Kommunen im Hinblick auf die Verbesserung der Nahbereichsmobilität der Bevölkerung sowie die Erreichbarkeit von Veränderungen im Modal-Split ein besonders günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen ist.

Die folgenden Empfehlungen sind 10 Handlungsfeldern zugeordnet und bauen auf den in den Städten der AGFS recherchierten Erfahrungen und Erkenntnissen auf. Sie betreffen sowohl inhaltliche als auch strukturelle Themenstellungen und richten sich insbesondere an das Land, die AGFS sowie die einzelnen Kommunen. Wesentliche Grundgedanken der vorliegenden Untersuchung sind bereits unmittelbar in den "Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW" von 1999 eingeflossen und brauchen an dieser Stelle nicht mehr ausführlich dargelegt zu werden. Auch einige weitere der aus den Untersuchungsergebnissen abgeleiteten Empfehlungen wurden zwischenzeitlich bereits aufgegriffen.

7.2 Zielsetzungen und Förderinhalte weiterentwickeln

- Die zahlreichen auf Landes- und regionaler Ebene auch außerhalb der AGFS laufenden Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs, die im Aktionsplan von 1999 zusammengefasst sind, sollten darauf aufbauend zu einem **Masterplan "Fahrradfreundliches Nordrhein-Westfalen"** weiterentwickelt werden. Innerhalb dieses Programms sollten messbare Zielvorgaben gesetzt und Aufgabenschwerpunkte, insbesondere im Zuständigkeitsbereich des Landes, definiert und kontinuierlich fortgeschrieben werden. Die Förderung des kommunalen Radverkehrs ist dabei ein wesentlicher Baustein. Durch Modellvorhaben könnten bisher erst in Ansätzen praktizierte Elemente des Radverkehrsystems initiiert und bei positiven Erfahrungen zur allgemeinen Anwendung empfohlen werden.
- Bei der Strukturierung eines solchen Programms sollte auf die Erfahrungen des niederländischen „Masterplan Fiets“ zurückgegriffen werden. Hier wurde die Radverkehrspolitik nicht primär durch die Aktivitäten der einzelnen Kommunen bestimmt;

statt dessen gingen viele Anstöße vom Verkehrsministerium aus, in dem eine eigene Projektgruppe für eine intensive Betreuung sorgte. Zahlreiche Projekte von übergeordnetem Interesse wurden unmittelbar durch das Verkehrsministerium durchgeführt bzw. beauftragt. Zur inhaltlichen Strukturierung und projektbezogenen Begleitung des Masterplans empfiehlt sich die Bildung eines Arbeitskreises, u. a. mit Beteiligung der Landesverwaltung und von Vertretern der AGFS.

- Der dem Vorhaben Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden zugrunde liegenden und inzwischen aufgehobene Erlass vom 02.07.1989 entspricht in Teilen nicht mehr den heutigen Rahmenbedingungen. Aufbauend auf dem im Aktionsplan dargelegten Ziel "Radverkehr als System" sollte ein konkretes verkehrlich-städtebauliches Leitbild einer fahrradfreundlichen Stadt/Gemeinde entwickelt werden, in dem die an diesem Leitbild orientierten Handlungsfelder und die Rolle des Fahrrades im gesamten Mobilitätsspektrum verdeutlicht wird. Dabei ist insbesondere der Systemgedanke zu vertiefen, um zu verdeutlichen, dass der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur einen wichtigen, aber eben nicht den alleinigen Baustein einer umfassenden und erfolgreichen Radverkehrsförderung darstellt.
- Für die Neuaufnahme von Städten in die AGFS sollten Mindestanforderungen definiert werden, z. B. in Bezug auf die Inhalte der Bewerbungsunterlagen („Anträge“). Dazu gehört auch die Bereitschaft zur Durchführung von Wirkungsuntersuchungen im Vorher-Nachher-Vergleich. Mindestanforderungen an die Untersuchungen sind Aussagen zum Modal Split bzw. zum Umfang der Fahrradnutzung (z. B. vergleichbare und aussagefähige Zählraten), zum Potenzial des Radverkehrs (Potenzialanalyse) sowie zur Verkehrssicherheit (Unfallanalyse für jeweils 3-Jahres-Zeiträume). Auf dieser Grundlage sollen die Kommunen eigene Ziele realistisch und messbar formulieren. Auch muss klar erkennbar sein, wie die antragstellende Kommune ein fahrradfreundliches Klima schaffen will (Zusammenarbeit mit Privaten; offensives Marketingkonzept etc.).

- Die sogenannte „Experimentierklausel“ für die AGFS-Städte sollte wegen der Probleme in der Praxis durch gezielt eingesetzte und thematisch aufeinander abgestimmte Modellvorhaben für innovative Maßnahmen ersetzt werden. Diese werden in Abstimmung zwischen Land und AGFS von jeweils ausgewählten Städten, die sich darum beworben haben, realisiert und untersucht, um so die Arbeit durch die AGFS sowohl inhaltlich strukturieren zu können als auch zu gewährleisten, dass alle neuen Erfahrungen zentral zusammengefasst werden und somit eine schnelle Breitenwirkung erreicht werden kann. Dies führt durch Vermeidung von „Doppelarbeit“ auch zu einem gezielteren Mitteleinsatz. Durch den Wegfall der Bindefrist, wie für die üblichen Fördermittel, können auch Korrekturen unbürokratisch durchgeführt werden.

7.3 Handlungsschwerpunkte setzen

- Schwerpunktkampagnen (z. B. jährlich mit jeweils einem Jahr Vorlauf) für alle AGFS-Mitglieder unter Mitwirkung des Landes bzgl. Wissensvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit.
 - Fahrrad im Berufsverkehr
 - Fahrrad im Einkaufsverkehr
 - Freizeitradverkehr
 - Servicekomponenten
 - Fahrrad als Wirtschaftsfaktor
 - Schülerverkehr

Das Leitthema des Jahres soll die AGFS-Mitglieder motivieren, kreative Ideen zu entwickeln und neue Handlungsträger anzusprechen. Zumindest eine zentrale Tagung zeigt dazu jeweils Möglichkeiten und praktische Erfahrungen auf. Zur Öffentlichkeitsarbeit sollten die AGFS-Mitglieder verstärkt gemeinsam zu nutzende Informationen erstellen. Mit einer gemeinsamen Öffentlichkeitskampagne wurde bereits begonnen.

7.4 Infrastruktur als Basis des Radverkehrs komplettieren

- Eine flächenhafte Radverkehrsnetzplanung ist eine Grundvoraussetzung, um knappe In-

vestitionsmittel anforderungsgerecht einzusetzen. Besondere Dringlichkeiten sind vorzusehen,

- wo besondere Gefährdungen bestehen,
 - wo kurze Lückenschlüsse zusammenhängende Netzbestandteile schaffen können,
 - wo hohe Radverkehrsstärken bestehen oder hohe Potenziale zu aktivieren sind.
- Jede Problemsituation erfordert eine ortsspezifische Lösung. Kostengünstige Maßnahmen (z.B. Markierungen, Verkehrsregelungen), die sich bewährt haben, sollen Vorrang vor aufwändigeren baulichen Maßnahmen besitzen. Dieser Grundsatz findet auch bei der Gewährung von Zuwendungen Anwendung. Dort, wo notwendig und im Rahmen des Gesamtkonzeptes herleitbar, sollten jedoch auch bauliche "Highlights", die eine hohe Attraktivität und Öffentlichkeitswirksamkeit gewährleisten (z. B. Fahrradstation in Münster, attraktive Veloroute wie in Troisdorf), nach wie vor zum Einsatz kommen.

7.5 Neue Themen des Radverkehrssystems vertiefen

7.5.1 Öffentlichkeitsarbeit

Selbst ein qualitativ gutes und flächendeckendes Infrastrukturangebot reicht allein nicht aus, um eine hohe Potenzialausschöpfung für die Fahrradnutzung zu erzielen. Um einen durchgreifenden Einstellungs- und Verhaltenswandel im Mobilitätsverhalten zu erreichen, ist ein verkehrsmittelübergreifender Interventionsansatz erforderlich. Hier hat die Kommunikation in allen zukünftigen Handlungsansätzen die Funktion eines "Schlüsselfaktors" und bildet die wichtigste Ressource in der Verkehrspolitik.

- Generelles Ziel der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung ist die Positionierung des Fahrrades als alltags-taugliches Verkehrsmittel, das von allen Bevölkerungsschichten und Altersgruppen gleichermaßen genutzt wird. Dabei soll deutlich werden, dass in der vermehrten Nutzung des Fahrrades ein Schlüssel zu ei-

ner spürbaren und nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme in Städten und Gemeinden liegt. Da das Fahrrad einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Sicherung der Gesamtmobilität liefern kann, liegt eine verstärkte Fahrradförderung im allgemeinen gesellschaftlichen Interesse.

- Öffentlichkeitsarbeit soll sich sowohl nach "innen" als auch nach "außen" richten. Zu den Adressaten gehören daher auch administrative Entscheider (Bürgermeister, Ratsfraktionen, Parteien), Repräsentanten betroffener Verbände) und schließlich die Bevölkerung. Im letzteren Fall ist nach Möglichkeit eine zielgruppenspezifische Ansprache zu wählen.
- Im Vordergrund sollte in jedem Falle eine kontinuierliche PR-Arbeit stehen, die das Mobilitätsthema in der Öffentlichkeit auf Dauer verankert. Die Umsetzung der Kommunikationsstrategie soll über unterschiedliche Instrumente und Medien erfolgen. Im Vordergrund dürfen dabei nicht nur die klassischen Medien stehen wie z. B. Plakate, Faltblätter, Symposien, Mobilitätszeitung, sondern auch neue Instrumente wie Internet, Events und Sponsoring sind zu nutzen.
- Das Land unterstützt die Mitglieder der AGFS durch die zentrale Entwicklung und Bereitstellung von Materialien und Medien (Zeitschrift Fahrradfreundlich mobil, Plakate, Themenflyer, Broschüren, Symposien, Werbeartikel bis hin zur Möglichkeit der lokalen Internet-Präsentation). Dies gewährleistet einen effizienten Mitteleinsatz und versetzt die Städte in die Lage, die generellen Themen der Radverkehrsförderung und ausgewählte Kampagnenideen professionell zu kommunizieren.

Der Mitteleinsatz und die Wirkung der Öffentlichkeitsarbeit könnten nochmals optimiert werden

- durch Medienkooperation z. B. zum Thema Sicherheit mit Presse, Verbänden, Initiativen u. a.
- Kooperation mit Industrie und Handel (Zusammenarbeit mit dem Zweirad-Industrie-Verband – ZIV - findet bereits durch die gemeinsame Ausrichtung des IFMA-Kongresses statt).

- Weitere Kooperationen sind denkbar mit dem Fachministerien Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport sowie dem Ministerium für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit. Vorteilhaft wären z. B. konzertierte Aktionen zum Thema "Radfahren und Gesundheit". Die laufende Dachkampagne des Landes bildet eine sehr wertvolle Unterstützung für die Städte und Gemeinden. Sie kann aber die erforderliche lokalspezifische Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen nicht ersetzen. Hierfür sind gesonderte Finanzmittel bereitzustellen.

7.5.2 Service

- Bessere Dienstleistungen rund um das Fahrrad können es als Verkehrsmittel wesentlich attraktiver machen. Dazu kommen eine Vielzahl von Aktivitäten in Betracht, die vorwiegend von Verbänden und privaten bzw. privatwirtschaftlichen Initiativen getragen werden. Die öffentlichen Dienststellen können hierzu Anregungen geben, beratend unterstützen und im Sinne der Wirtschaftsförderung eine Starthilfe gewähren. Dabei sollen die Kommunen aber nur eine "aktivierende" Funktion einnehmen und nicht selber Handlungsträger sein. Auch Existenzgründerprogramme sollten gezielt genutzt werden.

7.5.3 Fahrrad im Berufsverkehr

- Im Berufsverkehr liegen für das Fahrrad noch erhebliche nicht ausgeschöpfte Potenziale. Neben den Kommunen können hier die Unternehmen die Fahrradnutzung wirksam fördern. Verringerte Krankheitsausfälle, eine Imageverbesserung und die Umnutzung nicht mehr benötigter Kfz-Stellplätze sind nachgewiesene, auch wirtschaftliche Vorteile für die Betriebe. Um dieses Thema bei allen Handlungsträgern stärker bewusst zu machen, ist eine intensive Aufklärung auf Landes- und kommunaler Ebene notwendig.

7.6 Radverkehrsförderung als integrativen Ansatz verfolgen

- Radverkehr ist nicht nur sektoral zu betrachten, sondern innerhalb eines integrierten Gesamtkonzeptes. In diesem Zusammenhang ist für jede Stadt zu prüfen, welches Verkehrsmittel die größte volkswirtschaftliche Effizienz in Abhängigkeit von Stadtgröße und -struktur erwarten lässt. Dies ist bei der Schwerpunktsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen.
- Erforderlich ist die Integration der Fußgänger in die Radverkehrsförderung, da die bisherige Radverkehrsförderung z. T. zu Lasten der Fußgänger umgesetzt wurde.
- Ferner sollte eine verstärkte Berücksichtigung der besonderen Ansprüche von Behinderten an Verkehrsplanung und deren Ausgestaltung, ggf. durch Einbeziehung Betroffener in einen Arbeitskreis erfolgen.
- Die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr ist bereits heute in den meisten Städten ein allgemein akzeptierter Schwerpunkt. Eine noch größere Flexibilität ist bei der Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen wünschenswert.

7.7 Neue Handlungsträger gewinnen

- Als neue Handlungsträger können z. B. gewonnen werden:
 - Betriebe für Angebotserweiterung „Fahrrad im Berufsverkehr“
 - Wohnungsbaugesellschaften
 - Hauseigentümer
 - Krankenkassen
 - gemeinnützige Institutionen
 - Banken und Sparkassen
 - Einzelhandel
 - Zeitschriften/Magazine
 - Sportvereine
 - Betreiber von Freizeiteinrichtungen
 - VHS
 - ÖV-Unternehmen

- Schulträger.

Dies erfordert die gezielte Ansprache durch die Kommune (Fahrradbeauftragter). Fahrradtage oder -wochen haben sich als geeignete Form erwiesen, um viele Handlungsträger zu Aktivitäten zu bewegen.

- Für bestimmte Aktionen oder Maßnahmen können sich geeignete Träger aus öffentlichen Dienststellen, Verbänden und Privatwirtschaft zu lokalen Partnerschaften zusammenschließen. Dabei sind auch bewusst Sponsoren einzubeziehen.

7.8 Organisationsstrukturen und Arbeitsweisen effektivieren

- Einrichtung einer von den AGFS-Mitgliedern gemeinsam finanzierten hauptamtlichen Geschäftsstelle, da die neuen Aufgaben nicht ausschließlich von der AGFS und ihren Mitgliedern zusätzlich zu deren eigentlichen Aufgaben in den Städten übernommen werden können.
- Bildung eines Beirates aus ausgewählten (engagierten) Mitgliedern der AGFS, der die Arbeit koordinieren und zielgerichtet weiterentwickeln sowie Entscheidungen vorbereiten soll.
- Benennung eines festen Ansprechpartners aus dem Verkehrsministerium.
- Auf Einladung des Ministeriums soll bei Bedarf ein Austausch mit den Städten auf ranghoher Ebene über strategische Fragen der Radverkehrsförderung stattfinden. Dabei sollte auch der Tatsache Rechnung getragen werden, dass das Wissen um Chancen und Potenziale des Alltagsradverkehrs auf der kommunalen Entscheidungsebene (Bürgermeister, Dezernenten) sowie in der Politik bei weitem nicht so verankert ist wie auf der Bearbeiterbene.
- Verbesserung und Intensivierung des Erfahrungs- und Informationsaustausch innerhalb der AGFS etwa durch kleinere themenbezogene Arbeitskreise (z. B. zur Finanzierung, Kommunikation etc.).
- „Ältere“ AGFS-Mitglieder sollten sich in Form von Patenschaften verstärkt um Neumitglieder kümmern.

- Die Mitgliedschaft in der AGFS sollte befristet werden (z. B. auf 5 – 7 Jahre). Danach kann eine erneute Bewerbung in Verbindung mit einer erneuten Überprüfung der Voraussetzungen durch die Auswahlkommission erfolgen.

- Zuweisung konkreter Aufgaben bzw. Beratungsfunktionen für jede Stadt, z. B. in Bezug auf bestimmte Themenbereiche, für die bereits umfassende Erfahrungen vorliegen oder Übernahme von Patenschaften für innovative Maßnahmen, wie etwa

- Wegweisung,
- Fahrradparken,
- Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- Öffentlichkeitsarbeit oder
- Finanzierungsmöglichkeiten.

- Intensivierung eines Austausches von Erfahrungen bei Misserfolg einzelner Maßnahmen, um Erfahrungen für alle transparent werden zu lassen. Bisher werden diese Dinge eher nicht erörtert, da keiner gerne zugibt, wenn eine Maßnahme nicht den erhofften Erfolg gebracht hat.
- Koordination der Tagungen um Übersättigung zu vermeiden (Münster, Erftkreis, Bonn, Köln, Land etc.) und stärker die Möglichkeit zu fachlichen Diskussionen schaffen als reine Vortragsreihen anzubieten.
- Die turnusmäßigen Tagungen der Verkehrsingenieure sollten stärker genutzt werden, die oft unterschiedlichen Kenntnisse und Sichtweisen von Straßenverkehrsbehörde und Verkehrsplanern aufeinander abzustimmen.
- Erstellung einer Mustersatzung zur Regelung des Fahrradparkens gemäß Bauordnung durch Zusammentragen der bisherigen Erfahrungen.

7.9 Kommunale Umsetzungsstrategien verbessern

- Grundsätzlich muss jede Stadt in Kenntnis des Projektumfangs und der politischen Lage eine eigene Umsetzungsstrategie ent-

wickeln, die die jeweiligen Besonderheiten einer Stadt berücksichtigt.

- Die Kommunen sollen ihre Zielsetzungen zu Programmbeginn z. B. hinsichtlich Verkehrssicherheit, Infrastruktur und Radverkehrsaufkommen realistisch und messbar formulieren. Dafür sind die in Abschnitt 2 angesprochenen Wirkungsuntersuchungen Voraussetzung. Der Gesamtzeitraum sollte nicht von vornherein zu knapp angesetzt werden. Für die festgelegten Ziele sollten nach Möglichkeit überschaubare realistische Zwischenschritte angestrebt und überprüft werden (z. B. 3-Jahres-Zeitrahmen).
- Festlegung der Prioritäten für bestimmte Maßnahmen(-pakete) in einem Zeitraum von 2 - 3-Jahren, um die Umsetzung überschaubarer und zielgerichteter werden zu lassen (nach Möglichkeit mit politischem Beschluss).
- Zu Projektbeginn breiten Konsens auf der Leitungsebene der Verwaltung und mit anderen Baulastträgern herstellen und die Zusammenarbeit mit Polizei, Schulen, ADFC etc. intensivieren.
- Eine frühzeitige und kontinuierliche Einbeziehung aller Straßenbaulastträger (auch auf Leitungsebene) ist für eine reibungslose Umsetzung der geplanten Maßnahmen zwingend erforderlich. Die Straßenbaulastträger der klassifizierten Straßen sollen bereits bei der Dringlichkeitsfestlegung von Maßnahmen einbezogen werden, um die jeweiligen Ausbauprogramme von Kommune und Straßenbaulastträger aufeinander abstimmen zu können.
- Bei potentiell umstrittenen Maßnahmen ist die Politik frühzeitig einzubinden, um so die Unterstützung und gemeinsame Zielrichtung zu sichern, bevor politische Vorab-Festlegungen in den Fraktionen erfolgen.
- Ansprechpartner (Fahrradbeauftragte) bei den Kommunen benennen, die **ämterübergreifende** Koordinierung und Abstimmung für alle Radverkehrsbelange übernehmen (Radverkehr als Querschnittsaufgabe).
- Einrichtung von regelmäßig tagenden Arbeitskreisen mit Entscheidungskompetenz in Form einer ämterübergreifenden Projektgruppe mit externen Vertretern (z. B. Polizei, ADFC). Der Arbeitskreis kann wie-

derum Arbeiten, z. B. Vorbereitung von Aktionen, Prüfung von Radwegen gemäß StVO, delegieren.

- Verwaltungsinterne Workshops mit dem Ziel, einer breiten Information über aktuelle Themen (z. B. StVO) bzw. oft noch „getrennt“ operierende Handlungsträger bei strittigen Themen zusammen zu bringen:
 - Verkehrsplanung/Straßenverkehrsbehörde, Polizei
 - Kommune/Straßenbaulastträger klassifizierter Straßen.
- Öffentliche Workshops (z. B. über die VHS organisiert), um in der Öffentlichkeit strittig diskutierte Themen mit radverkehrlicher Relevanz mit breiter Beteiligung (Verwaltung, Politik, Verbände, Bürger) ausführlich erörtern zu können.
- Umsetzungszeitpunkte für einzelne Maßnahmen sehr sorgfältig planen, um Negativbeeinflussung durch andere Begleiterscheinungen zu vermeiden.
- Nutzung des Know-how des ADFC ist empfehlenswert, wenn auch die Möglichkeiten der Zusammenarbeit sehr stark von persönlichen Kontakten und Einstellungen abhängig sind.
- Durchhaltevermögen und offensive Öffentlichkeitsarbeit bei „Gegenwind“ in der öffentlichen Meinung und bei kritischer Presse.
- Bereisung ausgewählter Städte durch die Neumitglieder (Vertreter von Politik, Verwaltung, Presse etc.), um Erfahrungen, Ideen und Anregungen für die eigene Arbeit zu gewinnen.
- Innerhalb der Kommune ist zu verdeutlichen, dass die Radverkehrsförderung nicht an die Zugehörigkeit zur AGFS gebunden ist, sondern ein dauerhafte zeitlich nicht befristete Aufgabe der Kommune ist.

7.10 Finanzierungsregelungen anpassen/Verbesserung der Mittleffizienz

- Priorität bei der Gewährung von Fördermitteln für Städte, die neu in das Programm aufgenommen wurden, um die erste Phase zu erleichtern und durch schnelle Erfolge

eine frühzeitige positive Einstellung bei Bevölkerung, Verwaltung und Politik zu bewirken.

- Bei der Bewilligung von Mitteln sollen folgende Maßnahmen eine hohe Priorität erhalten:
 - Radverkehrsanlagen an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen, die mit Markierungstechnischen oder einfachen baulichen Maßnahmen wirksame Verbesserungen schaffen,
 - Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten,
 - Maßnahmen mit Lückenschlusseffekten,
 - Radverkehrsanlagen, die nach der örtlichen Radverkehrskonzeption im Zuge von Haupttrouten mit hohem Radverkehrspotenzial liegen.
- Voraussetzung für die Gewährung von Zuwendungen soll sein, dass die Maßnahme in einer kommunalen Netzplanung und Prioritätenreihung eingebunden ist oder im Einzelfall örtlich begründet ist.
- Keine Förderung von Radverkehrsanlagen, die nicht wenigstens den Mindestanforderungen der StVO genügen.
- Die Festbetragsförderung gemäß den Förderrichtlinien soll die Einhaltung gewisser Standards berücksichtigen. In begründeten Fällen soll bei höherem Aufwand eine Anteilsfinanzierung möglich sein.
- In die Förderrichtlinie klare und eindeutige Aussage zur Förderfähigkeit von Markierungslösungen aufnehmen (auch nach GVFG). Kostengünstige Maßnahmen sollten bei gleicher Wirksamkeit gegenüber aufwändigeren Maßnahmen bevorzugt werden.
- Die Anträge werden immer umfangreicher und es werden immer detailliertere Unterlagen angefordert, vor allem im Bereich der Kostenberechnung; insbesondere werden teilweise Unterlagen gefordert, die zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht vorliegen können. Hier sollte ein praxisorientiertes Verfahren gefunden werden.
- Problematisch ist für die Städte, dass der Zeitpunkt der Bewilligung nur sehr schwer zu kalkulieren ist und somit keinerlei Vorbereitungen in den Verwaltungen laufen können; in der Folge müssen Ausschreibung und Vergabe oft unter erheblichem Zeitdruck abgewickelt werden. Auch unter diesem Gesichtspunkt sollte eine zeitlich überschaubare und transparente Bewilligungsstruktur angestrebt werden.
- Bei langen Bewilligungszeiträumen soll eine flexible, begründete Anpassung der beantragten Maßnahmen an veränderte Rahmenbedingungen oder neue Forschungserkenntnisse ohne Neuantrag möglich sein.
- Die Erhöhung der Bagatellgrenze von 10 TDM auf 25 TDM wird in Zukunft mehr Probleme bringen. Deshalb sollte die Grenze für den Radverkehr wieder herabgesetzt werden oder es sollte im begründeten Einzelfall ein Unterschreiten der Bagatellgrenze ermöglicht werden.
- Fördertopf der „1.000 Kleinigkeiten“ einrichten (aus Standardfördermitteln), um die Bagatellgrenze umgehen zu können, die bisher z. T. zu übersteuerten Maßnahmenplanungen geführt hat. Hier kann über Pauschalförderungen eine Reihe von kleinen, aber für das Netz oft wichtigen Maßnahmen jederzeit finanziert werden (Optimierungszuwendungen). Dadurch kann kurzfristig auf Probleme reagiert und somit auch die Akzeptanz erhöht werden.
- Sonderfonds für innovative Maßnahmen ermöglichen (z. B. aus nicht abrufbaren Fördergeldern), die von der AGFS gemeinsam beschlossen und begleitet werden. Wenn die Aufgabe der innovativen Lösungsansätze ernst gemeint ist, muss auch die Möglichkeit gegeben werden, neues auszuprobieren und ggf. auch rückgängig zu machen, ohne dass Fördergelder zurückgezahlt werden müssen - hier kann ggf. eine unabhängige/zusätzliche Prüfstelle eingeschaltet werden, um eine Kontrollmöglichkeit zu behalten. Für die ursprünglichen Maßnahmen sollte die Bindefrist der bewilligten Mittel aufgehoben werden.
- Zweckbindungsfrist in begründeten Fällen, z. B. für StVO-Nachbesserungen, aufheben.
- Durch die Einrichtung von Pauschalhaltungsstellen, die inhaltlich austauschbar sind und in denen zwischen den einzelnen Maßnahmen geschoben werden kann, kann bei den Städten schnell und unbürokratisch auf

Probleme reagiert werden, ohne den Weg über die Förderung zu gehen.

- Kommunen sollten die Möglichkeit erhalten, Maßnahmen bei positivem Bescheid bzgl. der Aufnahme in das mittelfristige Zuwendungsprogramm - mit Eigenmitteln vorzufinanzieren, um so zügigere Realisierungen anstreben zu können. Fördergelder können dann im Nachgang freigegeben werden. Dies gilt entsprechend auch für Maßnahmen auf Straßen in anderer Baulast bzgl. einer späteren Rückerstattung durch den Straßenbaulastträger.
 - Wirtschaftsförderung für neue privatwirtschaftliche Aktivitäten im Radverkehrsbe- reich ermöglichen.
 - Gewünscht wird ein Ansprechpartner im Ministerium, der Auskünfte für sämtliche Förderfragen geben kann. Herausgabe einer „Förderfibel“, die neben den Zuwendungs- bestimmungen auch Hilfe zur Eigenfinan- zierung durch die Städte enthält.
 - Vermittlung von Radverkehrsfachwissen auch für Förderbewilligungsstellen, um eine Bevorzugung des "traditionellen" Radwege- baus zu vermeiden.
 - Berücksichtigung der Tatsache, dass in Klein- und Mittelstädten der verkehrspoliti- sche Stellenwert des ÖPNV oft über- und der des Fahrrades unterschätzt wird, bei gleichzeitig viel höheren Kosten des ÖPNV; d. h., dass eine Mittelverschiebung zum Radverkehr zu einer weit größeren Mittelef- fizienz führt.
 - Initiierung einer GVFG-Änderung, die Maßnahmen für den Radverkehr auch auf verkehrsbedeutenden Wegen für den Rad- verkehr (nicht nur auf solchen für den Kfz- Verkehr) förderfähig macht (z. B. ehemalige Bahntrassen).
- bild-Funktion, die die Mitglieder der AGFS ausüben.
 - Tätigkeitsberichte auf Maßnahmenebene und bzgl. der eingesetzten Finanzmittel durch Jahresbilanzen (was ist dieses Jahr ge- schaffen worden, was ist für das nächste Jahr vorgesehen), so wäre in dem über- schaubaren Jahreszeitraum zumindest ein Überblick im Soll-Ist-Vergleich möglich. Weiterleitung der Berichte an das Ministe- rium.
 - Unabhängig vom Soll-Ist-Vergleich sollten stärker auch Wirkungs- und Akzeptanzun- tersuchungen zu Einzelmaßnahmen durch- geführt werden, sofern es sich nicht um seit längerem bewährte Maßnahmen handelt. Um unnötige Untersuchungen zum gleichen Thema in mehreren Städten zu vermeiden, sollten die Untersuchungsfelder auf AGFS- Ebene abgestimmt werden.

7.11 Wirksamkeit überprüfen

- Eine Erfolgskontrolle fehlt bei den meisten Städten. Hier sollte eine stärkere Bilanzie- rung des gewollten und des tatsächlich er- reichten gefordert werden (zumindest bzgl. Maß der Fahrradnutzung und der Verkehrs- sicherheit). Dies entspricht auch der Vor-

8 LITERATURVERZEICHNIS

8.1 Literatur zum Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen":

- ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) 1989: Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor. Kongreß zur wirtschaftlichen und ökologischen Bedeutung des Fahrradverkehrs vom 23.8.1989 in Münster. Schriftenreihe des ADFC NRW Nr. 1. Düsseldorf
- ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) 1990: Fahrradstationen an Bahnhöfen. Modelle - Chancen - Risiken. Schriftenreihe des ADFC NRW Nr. 2. Düsseldorf
- ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) 1991: Fahrradtourismus - wegweisend in die Zukunft! Grundlagen und Elemente der Wegweisung bei Projekten des regionalen und örtlichen Fahrradtourismus. Tagung Lünen 18./19.6.1991. Schriftenreihe des ADFC NRW Nr. 3. Düsseldorf
- ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) 1992: Fahrradtourismus - Marketing und Strategien der Öffentlichkeitsarbeit. Seminar für Fremdenverkehrsorganisationen, Tourismusplaner und am Tourismus mit Fahrrad Interessierte. Tagung Bochum, 13./14. 1991. Schriftenreihe des ADFC NRW Nr. 3. Düsseldorf
- ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) 1995: Das Fahrrad im Verkehrssystem. Kongress-Dokumentation Velo Regio 14.-18.3.1995. Düsseldorf
- ADFC Landesverband Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) 1998: Radstation, Bericht 1996 bis 1998 Entwicklungsagentur für Fahrradstationen. Düsseldorf
- AGFS, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) 1998: Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Eine Zwischenbilanz. Düsseldorf
- BIS, Büro für integrierte Stadt- und Verkehrsplanung 1992: Verkehrsuntersuchung Suggestiv-Fahrradstreifen Bonn, Meckenheimer Allee. Bonn
- BIS 1995: Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/95. Münster, Bonn, Bocholt
- BIS 1998: Verkehrsanalysen Gildenstraße Gladbeck Nachher-Untersuchung. Bonn
- Erftkreis (Hrsg.) 1993: Leitfaden für die Gestaltung einer einheitlichen Fahrradwegweisung im Erftkreis, Alltagsrouten - Freizeitrouen. Bergheim
- Erftkreis (Hrsg.) 1997: Bike & Ride in der Praxis. Erwartungen, Erkenntnisse, Erfahrungen - Kongreßdokumentation. Bergheim
- Erftkreis (Hrsg.) 1998: Sicherung von Querungsstellen für den Fahrradverkehr. Notwendigkeit, Maßnahmen, internationale Erfahrungen. Bergheim
- ILS, Institut für Landes- u. Stadtentwicklungsforschung NRW (Hrsg.) 1989: Radverkehrskonzept Troisdorf und Fallstudie zu Niederkassel. ILS-Schriften Nr. 21. Dortmund
- Kommunalverband Ruhrgebiet 1993: Verkehrsentwicklungsplan Marl. Verkehrssicherheitsprogramm Fußgänger und Radfahrer. Essen
- MSV, Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr NRW (Hrsg.) 1988: Sicher auf dem Fahrrad. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1993: Fahrradstraßen - Straßen mit Zukunft, Möglichkeiten für eine bessere Sicherung des Fahrradverkehrs. Sym-

- posium Fahrradstraßen Juli 1992. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1993: Förderung von Rad- und Fußwegen in NRW. Programm 1993. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1994: Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1994: Radverkehr - wegweisend in die Zukunft. Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1994: Radverkehrskonzeption für Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1994: Radverkehrswegweisung in Nordrhein-Westfalen. Tagungsband zum Radverkehrssymposium in Münster am 7. September 1994. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1994: Sichere Radverkehrsnetze, Instandhaltung, Mängelbeseitigung und Verbesserung. Düsseldorf
- MSV (Hrsg.) 1995: Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1994. Sicher unterwegs in NRW. Düsseldorf
- MWMTV, Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr NRW (Hrsg.), 1996: Radfahren, aber sicher! Radverkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- MWMTV (Hrsg.) 1996: Fahrradstationen an Bahnhöfen. Konzepte, Umsetzungsstrategien und Marketing. Tagungsband zum Radverkehrssymposium in Gelsenkirchen am 15. Mai 1996. Düsseldorf
- PBS, Planerbüro Südstadt 1995: Leistungsfähigkeitsuntersuchung fahrradfreundlicher Knotenpunkte. Köln, Hamm
- PBS, PGV, Planerbüro Südstadt/ Planungsgemeinschaft Verkehr 1996: Begleituntersuchung Radverkehrsinfrastruktur in Troisdorf. Köln, Hannover
- PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr 1992: Radfahrer in unechten Einbahnstraßen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 1/92. Hannover, Münster
- PGV, 1992: Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/96. Hannover, Münster
- PGV 1997: Begleituntersuchung Fahrradfreundliche Stadt Herford, Hannover
- Planquadrat 1991: Friedrich-Ebert-Straße in Krefeld. Wirkungsanalyse einer Mehrzweckspur als Vorher-Nachher-Untersuchung. Aachen
- Planungsbüro Richter- Richard 1993: Fahrradstraße Schillerstraße. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 2/93. Münster
- Socialdata (Hrsg.) 1995: Fahrradfreundliche Stadt Lünen. Empirische Begleitforschung: Nachher-Untersuchung und Wirkungsanalyse. München, Lünen
- Socialdata (Hrsg.) 1998: Fahrradfreundliches Gladbeck. Wirkungsanalyse. Verhalten und Einschätzungen. Im Auftrag der Stadt Gladbeck. München
- Stadt Bonn (Hrsg.) 1993: Dokumentation: 1. Bonner Fahrradkongreß am 10./11.6.1991. Die Zukunft des Stadtverkehrs, Mensch - Umwelt: Fahrrad. Beiträge zur Stadtentwicklung, Stadtplanung und zum Bauwesen Nr. 2. Bonn
- Stadt Bonn (Hrsg.) 1994: Dokumentation: 2. Bonner Fahrradkongreß am 6./7.9.1993. Menschen- und umweltgerechter Stadtverkehr, Vorfahrt für Bahn, Bus und Rad. Beiträge zur Stadtentwicklung, Stadtplanung und zum Bauwesen Nr. 4. Bonn

- Stadt Bonn (Hrsg.) 1998: Dokumentation:
3. Bonner Fahrradkongreß am 4./5.6.1997.
Fahrrad - Weg aus der Immobilität. Bei-
träge zur Stadtentwicklung, Stadtplanung
und zum Bauwesen Nr.10. Bonn
- Stadt Gladbeck (Hrsg.) 1998: Fahrradfreundli-
ches Gladbeck. Wirkungsanalyse – Ver-
halten und Einschätzungen. O. O.
- Stadt Köln (Hrsg.) 1993: Fahrradparken in Köln
Dokumentation der Beiträge im Rahmen
des Workshops 24.8.1993. Köln
- Stadt Köln (Hrsg.), 1993: Radverkehrskonzept
Köln Innenstadt. Schriftenreihe "Verkehrs-
planung für Köln", Heft 17. Köln
- Stadt Köln, Hg. 1998: 5 Jahre Fahrradfreundli-
ches Köln. Eine Zwischenbilanz. Köln
- Stadt Marl (Hrsg.) 1991: Radverkehrskonzept
Marl, 100 Sofortmaßnahmen. Schriften zur
Verkehrsplanung. Marl
- Stadt Marl (Hrsg.) 1994: Kommunale Verkehrs-
planung in Marl. Sieben Jahre auf dem
Weg zur fahrradfreundlichen Stadt.
Schriften zur Verkehrsplanung. Marl
- Stadt Münster (Hrsg.) 1989: Programm fahrrad-
freundliche Stadt Münster. Reihe Stadtpla-
nung, Information, Dokumentation Nr. 29.
Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1992: Programm fahrrad-
freundliche Stadt Münster, 3. Auflage.
Reihe Stadtplanung, Information, Doku-
mentation Nr. 49. Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1992: Verkehrsmittelwahl
im Berufsverkehr von Behördenbeschäf-
tigten. Beiträge zur Stadtforschung, Stadt-
entwicklung, Stadtplanung Heft 2/92.
Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1992: Zeitbudget und
Verkehrsteilnahme. Beiträge zur Stadtfor-
schung, Stadtentwicklung, Stadtplanung
Heft 3/92. Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1992: Verkehrsmittelwahl
im Einkaufsverkehr. Beiträge zur Stadtfor-
schung, Stadtentwicklung, Stadtplanung
Heft 4/92. Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1994: Neue Wege für das
Rad - 5. Münstersche Fahrradtage. Bei-
träge zur Stadtforschung, Stadtentwick-
lung, Stadtplanung 3/94. Münster
- Stadt Münster, 1994: Radverkehr in Fußgänger-
zonen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadt-
entwicklung, Stadtplanung 4/94. Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1994: Verkehrsmittelwahl
und ÖPNV-Akzeptanz der Studierenden in
Münster. Beiträge zur Stadtforschung,
Stadtentwicklung, Stadtplanung 7/94.
Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1994: Wohin mit dem
Rad? - Abstellanlagen für Fahrräder. Tips
und Ideen für Hauseigentümer und Arbeit-
geber. Stadtplanung, Bürgerinformation
Nr. 54. Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1995: Haushaltsbefragung
Münster 1994. Zeitbudget und Verkehrsteil-
nahme. Beiträge zur Stadtforschung, Stadt-
entwicklung, Stadtplanung Heft 3/95.
Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1996: Verbesserung der
Radverkehrsinfrastruktur im Universitäts-
bereich/ Innenstadtbereich Münster. Bei-
träge zur Stadtforschung, Stadtentwick-
lung, Stadtplanung 3/96. Münster
- Stadt Münster (Hrsg.) 1997: Mensch. Mo-
bil '96 - Forum für humane Mobilität.
Kongreßdokumentation. Münster
- Stadt Troisdorf (Hrsg.) 1991: Mobilität in Trois-
dorf. Informationen zum Stadtverkehr.
Troisdorf
- Stadt Troisdorf (Hrsg.) 1996: Fahrradfreundli-
ches Troisdorf. Bilanz in Zahlen. Troisdorf

8.2 allgemeine Literatur:

- Alrutz, D.; Stellmacher-Hein, J. (1997): Sicherheit des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 37. Bergisch Gladbach
- Becker, U. et al. 1992: Vergleich der Verkehrssicherheit von Städten. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 250, Bergisch Gladbach
- BiP/Planungsbüro VIA 1998: Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege – Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Sondergutachten im ExWoSt-Forschungsfeld "Nutzungsmischung im Städtebau", betreut vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung im Auftrag des Bundesbauministeriums. Berlin
- Bundesminister für Verkehr (Hrsg.) 1997: Verkehr in Zahlen 1997. Bonn
- Guit, A. 1996: Fahrradstellplätze als Bestandteil des öffentlichen Verkehrssystems in den Niederlanden. In: Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Fahrradstationen an Bahnhöfen. Konzepte, Umsetzungsstrategien und Marketing. Tagungsband zum Radverkehrssymposium in Gelsenkirchen am 15. Mai 1996. Düsseldorf
- Hautzinger, H. et al 1993: Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschäden. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 13. Bergisch Gladbach
- PGV, Planungsgemeinschaft Verkehr 1997: Begleituntersuchung "Fahrradfreundliche Stadt Herford". Hannover
- Planungsbüro Richter- Richard 1993: Fahrradstraße Schillerstraße. Programm fahrradfreundliche Stadt Münster 2/93
- Schnabel, A. 1999: Eine gesamtwirtschaftliche Analyse des Stadtverkehrs. Untersuchung am Beispiel Münchens. In: Der Nahverkehr 1-2/99, S. 28-33. Düsseldorf
- Schwär, U. 1988: Untersuchung der Unfälle mit Radfahrern in Herford. O. O.
- Statistisches Bundesamt 1998: Verkehr, Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1997, Wiesbaden
- Stichting Historie der Techniek (Hrsg.) 1997: Fietsgebruik in de twintigste eeuw; langetermijnfactoren in het fietsgebruik te Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Kopenhagen, Hannover en Basel. Concept. Eindhoven
- Umweltbundesamt (Hrsg.) 1997: Daten zur Umwelt, Ausgabe 1997. Berlin

Anhang

- **Fahrradstationen**
- **Fahrradaktionstage**
- **Übersicht Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen**
- **Übersicht Radwegebau an Straßen in kommunaler Baulast**
- **Fachtagungen zusammen mit dem ADFC NRW**

FAHRRADSTATIONEN

Von den 89 Kommunen mit 99 möglichen Standorten wurden die bisher gestellten Förderanträge in die Förderprogramme 1996 bis 1999 wie folgt aufgenommen:

| Jahresprogramm | Maßnahmenanzahl | Zuwendungsbedarf [TDM] | Anzahl Abstellplätze |
|----------------|-----------------|------------------------|----------------------|
| 1996 | 6 | 12.479 | 4.909 |
| 1997 | 9 | 5.974 | 2.734 |
| 1998 | 14 | 8.446 | 4.687 |
| 1999 | 18 | 15.517 | 6.332 |
| Summe | 47 | 42.416 | 18.662 |

In Betrieb befindliche Fahrradstationen

Folgende Fahrradstationen sind inzwischen in Betrieb:

| Stadt (Eröffnung) | Stellplätze |
|-------------------------------|-------------|
| Bad Oeynhausen (28.11.98) | 196 |
| Bielefeld* | 390 |
| Bocholt (04.12.99) | 160 |
| Bönen* | 300 |
| Bonn (31.05.00) | 300 |
| Bottrop (09.05.99) | 214 |
| Brühl (18.08.00) | 300 |
| Bünde (08.08.99) | 280 |
| Burgsteinfurt (28.05.00) | 300 |
| Castrop-Rauxel (01.09.98) | 250 |
| Düren* | 735 |
| Essen Hbf (18.09.99) | 180 |
| Gladbeck-West (09.05.99) | 300 |
| Grevenbroich (24.04.99) | 176 |
| Gütersloh (30.08.97) | 306 |
| Halle (Westf.) (02.04.00) | 175 |
| Hamm (30.01.98) | 450 |
| Herne Wanne-Eickel (19.06.98) | 190 |
| Ibbenbüren (28.11.97) | 130 |

| | |
|-------------------------|-------|
| Kamen (09.05.99) | 360 |
| Krefeld (13.09.00) | 300 |
| Lünen* | 160 |
| Mülheim: | |
| Bf-Styrum (28.04.97) | 120 |
| Hbf (März 99) | 100 |
| Münster (12.06.99) | 2.800 |
| Oberhausen (04.06.98) | 300 |
| Ochtrup (20.05.00) | 160 |
| Paderborn (15.03.00) | 270 |
| Ratingen Ost* | 254 |
| Rheine (28.05.99) | 960 |
| Selm-Beifang (22.09.00) | 150 |
| Soest (30.09.00) | 374 |
| Unna | 100 |
| Witten (13.06.99) | 168 |

Mit * gekennzeichnete Stationen werden nicht unter dem Markenkonzept „Radstation“ betrieben; teilweise handelt es sich hier auch um ältere Stationen. Insgesamt stehen derzeit bereits deutlich über 10.000 Stellplätze in Fahrradstationen zur Verfügung.

Angedachte bzw. geplante Fahrradstationen

Mit folgenden Kommunen steht die Entwicklungsagentur für Fahrradstationen in Kontakt bezüglich Vorüberlegungen und konkreten Planungen für Fahrradstationen:

| Stadt | Stellplätze |
|----------------------------|-------------|
| Aachen | 600 |
| Ahlen | |
| Arnsberg | 160 |
| Beckum | |
| Bergisch Gladbach | |
| Bielefeld: | |
| Bahnhof Sennestadt | 125 |
| Borken | 220 |
| Brühl | 286 |
| Coesfeld | 178 |
| Dormagen | 432 |
| Dorsten: | |
| Busbahnhof | 304 |
| Drensteinfurt | 360 |
| Eitorf | 216 |
| Emmerich | 460 |
| Emsdetten | 840 |
| Erkrath: | |
| an drei S-Bahnhaltepunkten | 400 |
| Euskirchen | 506 |
| Fröndenberg | |
| Goch | |

| | |
|--------------------------------------|-----|
| Greven | 500 |
| Hagen | |
| Haltern..... | 300 |
| Herford | 362 |
| Herzogenrath | 272 |
| Hürth..... | 390 |
| Kempen | 336 |
| Kleve | |
| Köln: | |
| am Hbf..... | 900 |
| an den Bhf. Deutz, Mülheim, Süd..... | 594 |
| Leverkusen: | |
| Bf. Schlebusch..... | 544 |
| Bf. Opladen | 260 |
| Lippstadt..... | 194 |
| Löhne..... | 270 |
| Marl | 150 |
| Minden | 442 |
| Moers..... | 326 |
| Mönchengladbach: | |
| am Hbf..... | 341 |
| am Bf. Rheydt | 215 |
| Neuss | 560 |
| Oelde | 250 |
| Pulheim..... | 350 |
| Recklinghausen | 378 |
| Remscheid | 110 |
| Rheda-Wiedenbrück | 200 |
| Rheinbach..... | |
| Siegburg | 632 |
| Siegen..... | |
| Solingen..... | 530 |
| Steinfurt..... | 300 |
| Troisdorf..... | 432 |
| Viersen | 320 |
| Waltrop..... | |
| Warendorf..... | 300 |
| Werl..... | |
| Werne | |
| Wesel..... | 420 |
| Wuppertal. | |

Hinzu kommen noch Kommunen, die Überlegungen bzw. konkrete Planungen für Fahrradstationen im Zuge der Köln-Mindener-Eisenbahn als IBA-Projekte betreiben:

| Stadt | Stellplätze |
|-----------------------|--------------------|
| Bochum | 200 |
| Dortmund | |
| Essen-Altenessen..... | 170 |
| Gelsenkirchen..... | 225 |
| Gladbeck..... | 300 |

FAHRRADAKTIONSTAGE

Nachfolgend sind die mit Unterstützung des Landes durchgeführten Fahrradaktionstage aufgelistet:

1987

05.09.87 Düsseldorf

1988

02.07.88 Hamm

03.09.88 Köln

1989

20.05.89 Paderborn

26./27.05.89 Troisdorf

02.09.89 Rheine

15.09.89 Gladbeck

07.10.89 Essen

1990

05.05.90 Wesel

02.06.90 Emsdetten

04.08.90 Moers

10./11.08.90 Bochum

01.09.90 Dülmen

1991

24./25.05.91 Gelsenkirchen

01.06.91 Herne

14.06.91 Gladbeck

22.06.91 Hagen

06.07.91 Hilden

07.09.91 Herdecke

20./21.09.91 Dortmund

1992

05./06.06.92 Wuppertal

03./04.07.92 Aachen

10./11.07.92 Düsseldorf

17./18.09.92 Rheine

10.10.92 Leverkusen

1993

05.06.93 Ahlen

02./03.07.93 Bonn

27./28.08.93 Hamm

03./04.09.93 Bielefeld

24./25.09.93 Duisburg

11.09.93 Wetter

1994

11.06.94 Hamm

26./27.08.94

02./03.09.94

Essen

Mönchengladbach

1995

03.06.95

01./02.09.95

08./09.09.95

Oelde

Düren

Bottrop

1996

11./12.05.96

17./18.05.96

31.05./01.06.96

06./07.09.96

20./21.09.96

Lünen

Gelsenkirchen

Minden

Remscheid

Iserlohn

1997

30./31.05.97

20.06.97

29./30.08.97

05./06.09.97

12./13.09.97

Herne

Minden

Siegen

Hagen

Recklinghausen

1998

11./12.09.98

Warendorf

1999

03./04.9.99

24./25.9.99

08./09.10.99

Arnsberg

Kleve

Herford

ÜBERSICHT RADWEGEBAU AN BUNDES- UND LANDESSTRABEN

| Jahr | Bundesstraßen | | Landesstraßen | | Bundes- und Landesstraßen gesamt | |
|----------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------------------------|--------------|
| | km | Mio. DM | km | Mio. DM | km | Mio. DM |
| 1978 | 37,8 | 8,0 | 21,3 | 1,9 | 59,1 | 9,9 |
| 1979 | 26,6 | 5,5 | 61,1 | 14,1 | 87,7 | 19,6 |
| 1980 | 33,9 | 4,5 | 89,6 | 20,0 | 123,5 | 24,5 |
| 1981 | 64,0 | 6,5 | 75,0 | 16,3 | 139,0 | 22,8 |
| 1982 | 56,8 | 12,6 | 78,4 | 17,9 | 135,2 | 30,5 |
| 1983 | 83,9 | 13,9 | 102,1 | 21,9 | 186,0 | 35,8 |
| 1984 | 98,3 | 18,6 | 99,0 | 20,9 | 197,3 | 39,5 |
| 1985 | 52,4 | 12,1 | 138,2 | 31,3 | 190,6 | 43,4 |
| 1986 | 38,2 | 7,2 | 130,6 | 32,0 | 168,8 | 39,2 |
| 1987 | 18,4 | 6,0 | 91,1 | 29,0 | 109,5 | 35,0 |
| 1988 | 46,8 | 18,4 | 72,9 | 25,8 | 119,7 | 44,2 |
| 1989 | 33,7 | 9,5 | 80,0 | 29,7 | 113,7 | 39,2 |
| 1990 | 23,5 | 8,3 | 59,5 | 18,8 | 83,0 | 27,1 |
| 1991 | 22,1 | 9,7 | 81,9 | 28,2 | 104,0 | 37,9 |
| 1992 | 52,8 | 18,8 | 94,6 | 27,1 | 147,4 | 45,9 |
| 1993 | 43,1 | 15,3 | 64,7 | 31,2 | 107,8 | 46,5 |
| 1994 | 36,0 | 10,5 | 65,2 | 14,8 | 101,2 | 25,3 |
| 1995 | 53,4 | 27,7 | 58,2 | 24,9 | 111,6 | 52,6 |
| 1996 | 38,2 | 12,4 | 49,8 | 25,4 | 88,0 | 37,8 |
| 1997 | 23,3 | 10,2 | 76,4 | 32,3 | 99,7 | 42,5 |
| Summe | 883,2 | 235,7 | 1589,6 | 463,5 | 2472,8 | 699,2 |
| 1989-97 | 326,1 | 122,4 | 630,3 | 232,4 | 956,4 | 354,8 |

ÜBERSICHT RADWEGEBAU AN STRAßEN IN KOMMUNALER- BAULAST

| Jahr | GVFG | | Sonderprogramm | | Kommunale Baulast gesamt | |
|----------------|---------------|--------------|----------------|--------------|-----------------------------|---------------|
| | km | Mio. DM | km | Mio. DM | km | Mio. DM |
| 1978 | 68,4 | 17,5 | 0,9 | 1,5 | 69,3 | 19,0 |
| 1979 | 77,0 | 19,3 | 71,2 | 12,1 | 148,2 | 31,4 |
| 1980 | 80,1 | 21,5 | 111,9 | 24,7 | 192,0 | 46,2 |
| 1981 | 76,1 | 21,8 | 114,9 | 31,9 | 191,0 | 53,7 |
| 1982 | 85,7 | 25,7 | 120,7 | 33,2 | 206,4 | 58,9 |
| 1983 | 80,3 | 23,6 | 123,2 | 24,4 | 203,5 | 48,0 |
| 1984 | 67,3 | 21,5 | 197,2 | 32,3 | 264,5 | 53,8 |
| 1985 | 99,0 | 30,1 | 200,2 | 43,0 | 299,2 | 73,1 |
| 1986 | 98,9 | 37,7 | 211,9 | 38,7 | 310,8 | 76,4 |
| 1987 | 76,9 | 33,6 | 166,4 | 38,3 | 243,3 | 71,9 |
| 1988 | 88,1 | 26,2 | 103,2 | 33,0 | 191,3 | 59,2 |
| 1989 | 96,6 | 30,1 | 120,9 | 30,5 | 217,5 | 60,6 |
| 1990 | 85,3 | 28,4 | 102,4 | 34,4 | 187,7 | 62,8 |
| 1991 | 88,4 | 29,1 | 115,3 | 42,5 | 203,7 | 71,6 |
| 1992 | 92,2 | 33,8 | 114,5 | 31,6 | 206,7 | 65,4 |
| 1993 | 71,4 | 37,7 | 97,8 | 37,2 | 169,2 | 74,9 |
| 1994 | 81,7 | 38,3 | 109,1 | 40,1 | 190,8 | 78,4 |
| 1995 | 55,5 | 22,1 | 90,1 | 31,4 | 145,6 | 53,5 |
| 1996 | 54,6 | 30,6 | 80,0 | 30,4 | 134,6 | 61,0 |
| 1997 | 41,1 | 25,8 | 77,8 | 32,6 | 118,9 | 58,4 |
| Summe | 1564,6 | 554,4 | 2329,6 | 623,8 | 3894,2 | 1178,2 |
| 1989-97 | 666,8 | 275,9 | 907,9 | 310,7 | 1574,7 | 586,6 |

FACHTAGUNGEN ZUSAMMEN MIT DEM ADFC NRW

Im Rahmen der Zusammenarbeit des Landes mit dem ADFC NRW wurden zahlreiche Fachtagungen zu den unterschiedlichsten Themen der Radverkehrsförderung gemeinsam (und teilweise auch mit Dritten) veranstaltet. Die wichtigsten hiervon sind:

| Titel | Ort | Datum |
|--|---------------|--------------|
| Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor. | Münster | 23.08.89 |
| Fahrradstraßen – Straßen mit Zukunft. | Düsseldorf | 10.07.92 |
| Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen. | Düsseldorf | 08.12.92 |
| Kooperation im Umweltverbund – gemeinsame Planung und Öffentlichkeitsarbeit für Fußgänger-, Fahrrad- und Öffentlichen Verkehr | Düsseldorf | 01.12.93 |
| Sichere Radverkehrsnetze. | Köln | 15.06.94 |
| Fahrradstationen an Bahnhöfen. | Gelsenkirchen | 15.05.96 |
| Radverkehrsförderung in Zeiten knapper Kassen. | Köln | 11.09.97 |
| 5 Jahre Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen: ...und kein Ende des Radwegs in Sicht! | Köln | 01.10.98 |
| Fahrradtourismus in der Stadt. | Köln | 23.09.99 |

Begleitforschung zu den

Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW

- Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung -

Teil II

- Städtedokumentation und
Maßnahmendokumentation -

Auftraggeber:

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes
Nordrhein-Westfalen
Haroldstraße 4
D-40213 Düsseldorf
Tel.: +49 (0) 211 - 837-4576
Fax +49 (0) 211 - 837-4372
E-Mail: Peter.London@mwmev.nrw.de
Internet: www.mwmev.nrw.de

Auftragnehmer:

Arbeitsgemeinschaft

Planerbüro Südstadt

Breite Straße 161-167
50667 Köln
Tel.: 0221 / 20894-0
Fax: 0221 / 20894-44
e-mail: info@planerbuero-suedstadt.de

Bearbeiter:

Laura Brenke, Dipl.-Geogr.
Ulrich Kalle, Dipl.-Geogr.
Franz P. Linder, Dipl.-Ing.
Mehmet Sözener, cand.-ing.



Planungsgemeinschaft Verkehr

Große Barlinge 72a
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 808037
Fax: 0511 / 804637
e-mail: PGV-Hannover@t-online.de

Bearbeiter:

Dankmar Alrutz, Dipl.-Ing.
Detlev Gündel, Dipl.-Ing.
Jörg Stellmacher-Hein, Dipl.-Geogr.
Elke Willhaus, Dipl.-Geogr.



Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|---|------------|
| <u>Stadtbezogene Dokumentation</u> | 1 |
| Aachen | 2 |
| Bonn | 9 |
| Brühl | 15 |
| Essen | 21 |
| Euskirchen..... | 27 |
| Gladbeck..... | 34 |
| Hamm | 41 |
| Herford | 47 |
| Köln..... | 53 |
| Krefeld | 60 |
| Leverkusen | 66 |
| Lünen | 72 |
| Marl | 77 |
| Münster | 83 |
| Pulheim | 91 |
| Soest | 97 |
| Troisdorf..... | 104 |
| Unna..... | 111 |
| Wesel..... | 116 |
| <u>Maßnahmendokumentation</u> | 121 |
| Übersicht über die Maßnahmendokumentation..... | 122 |
| <i>Themenkomplex 1: Wegeinfrastruktur</i> | 127 |
| 1.1 Radverkehrsnetz, Hauptverbindungen, Velorouten | 129 |
| 1.2 An Hauptverkehrsstraßen | 133 |
| 1.3 An Problemstellen | 139 |
| 1.4 An Knotenpunkten | 142 |
| 1.5 Auf verkehrsarmen Straßen | 150 |
| <i>Themenkomplex 2: Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln</i> | 153 |
| 2.1 Bike & Ride..... | 154 |
| 2.2 Fahrradstation | 157 |
| 2.3 Fahrradmitnahme | 159 |

| | |
|--|------------|
| <i>Themenkomplex 3: Fahrradparken</i> | 161 |
| 3.1 An öffentlichen Zielen/Großanlagen | 162 |
| 3.2 An privaten Zielen und im Wohnbereich | 165 |
| 3.3 Baurechtliche Bestimmungen | 166 |
| <i>Themenkomplex 4: Wegweisung</i> | 167 |
| <i>Themenkomplex 5: Serviceangebote</i> | 171 |
| 5.1 Service rund um's Rad | 172 |
| 5.2 Diebstahlschutz | 175 |
| 5.3 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber | 177 |
| 5.4 Touristische Dienstleistungen | 178 |
| <i>Themenkomplex 6: Öffentlichkeitsarbeit</i> | 181 |
| 6.1 Werbung für das Fahrrad | 182 |
| 6.2 Information für die Nutzer | 187 |
| 6.3 Wissensvermittlung, Tagungen, Workshops | 190 |
| 6.4 Verkehrssicherheit | 192 |

STADTBEZOGENE DOKUMENTATION

Ungeachtet der zahlreichen Aktivitäten des Landes ist es dennoch Intention des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen", in erster Linie die Aktivitäten auf kommunaler Ebene zu stimulieren. Das Land gibt den rechtlichen Rahmen vor und schafft über die aufeinander abgestimmten Fördermöglichkeiten die finanziellen Grundlagen. Haupthandlungsträger sind aber die Kommunen, die innerhalb dieses weitgesteckten Rahmens selbst für ihre Radverkehrsförderung verantwortlich sind.

Entsprechend der Möglichkeiten des Programms sind die Handlungsansätze und Strategien der einzelnen Kommunen höchst unterschiedlich. Unterschiedliche Stadtstrukturen, Traditionen und bereits vorhandene Radverkehrsinfrastruktur bestimmen – neben den politischen Gegebenheiten – Ziele und Vorgehensweise.

Nachfolgend werden die 19 Untersuchungsstädte kurz vorgestellt. Dabei wird für die einzelnen Städte zunächst jeweils die Struktur und die Ausgangslage bei Projektbeginn dargelegt, bevor Ziele, Umsetzungsstrategie und bisheriger Projektlauf vorgestellt werden. Nach einer schematischen Darstellung der Aktivitäten in den einzelnen Handlungsbereichen und den Handlungsschwerpunkten werden jeweils spezielle Untersuchungen und Aktivitäten hervorgehoben. Abgerundet wird die Vorstellung durch Informationen über Projektmanagement und Finanzierung.

Im Schlussabschnitt wird eine Bewertung der Umsetzung des Programms in der jeweiligen Kommune vorgenommen, wobei die spezifischen Bedingungen vor Ort entsprechend in die Bewertung einbezogen werden.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Stadt Aachen liegt im äußersten Westen Nordrhein-Westfalens unmittelbar an der Grenze zu Belgien und zu den Niederlanden (Dreiländereck). Mit 247.000 Einwohnern auf 161 km² ist sie die westlichste Großstadt Deutschlands.

Wie die Höhenlage von 125 m bis 410 m über NN verdeutlicht, liegt Aachen in relativ bewegtem Gelände. Die Innenstadt befindet sich im Talkessel, jedoch gibt es auch hier einige beachtenswerte Steigungen.



Aachens Straßennetz ist radial angelegt. Von innen nach außen legen sich Grabenring, Alleenring und Außenring als konzentrische Ringe um die Innenstadt. Große Radialstraßen führen vom Ringsystem zu den Außenbezirken und den Nachbarkommunen auf deutschem, niederländischem und belgischem Gebiet.

Aachen ist Hochschulstadt. Rund 29.000 Studierende an der Rheinisch-Westfälischen Techni-

schen Hochschule (RWTH) und ca. 10.000 Studierende an den Fachhochschulen bilden ein besonderes Potenzial für den Radverkehr.

Die Aufnahme Aachens in die Arbeitsgemeinschaft erfolgte im März 1995.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Der jüngste vorliegende Modal-Split-Wert datiert auf 1991. Für den Gesamtverkehr ergibt sich ein Radverkehrsanteil von 8 %; bei der Verkehrsmittelwahl der Aachener Bürger liegt der Anteil des Fahrrades bei 10 % (Quelle: Socialdata). Dies lag deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von etwa 12 %.

Bei einer Gesamtlänge des Straßennetzes von 660 km bestanden bis 1990 in Aachen 133 km Radwege in Form von Bordsteinradwegen oder kombinierten Geh-/Radwegen außerhalb der Innenstadt (Alleenring). Bis zur Antragstellung im März 1994 kamen durch ein Sofortprogramm (Markierungen) und Umbaumaßnahmen weitere 11,6 km hinzu, so dass Aachen zu diesem Zeitpunkt über rund 145 km Radverkehrsanlagen verfügte. Hinzu kommen noch 104 km für den Radverkehr freigegebene Wald- und Wirtschaftswege.

Bis zum Ende der 80er Jahre wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel und Planungsobjekt kaum wahrgenommen. Ab 1992 wurde ein Radverkehrskonzept mit stufenweisem Umsetzungsprogramm erarbeitet. Erste Maßnahmen waren bei der Aufnahme in das Modellvorhaben bereits durchgeführt.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Mit Beschluss vom 14.12.1989 machten die Mitglieder des Verkehrsausschusses der Stadt Aachen konkrete Vorgaben für die Verkehrsentwicklungsplanung.

"...Wir wollen die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer sowie den ÖPNV so verbessern, dass

eine wirkliche Alternative zum Auto entsteht. ... Das Gebiet innerhalb des Grabenringes soll vorrangig für Fuß- und Radverkehr, Anwohner, Vertragsdauerparker, ÖPNV sowie Anlieferer und Sozialdienste zugänglich sein. ... Zur Umsetzung ist ein Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen, an den folgende Anforderungen gestellt werden:

- ...
- In der Stadt, besonders in der Innenstadt, wird ein sicheres Radroutennetz ausgebaut.
- Langfristig wird der MIV um mindestens 30 % bei Wahrung der Wirtschaftskraft reduziert."

Durch die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft wollte man sich u. a. den Raum für Experimente und unkonventionelle Lösungen im Bereich der Radverkehrsplanung eröffnen, um eine offensive Haltung gegenüber dem Thema einnehmen zu können.

3.2 Umsetzungsstrategie

Die Stadt Aachen hat drei gleichwertige Ziele als Grundsatz ihrer Radverkehrsplanung formuliert:

- besserer Schutz und mehr Komfort für die heutigen Radfahrer;
- Verbesserung des Radfahrerimage und des partnerschaftlichen Verkehrsverhaltens;
- Umsteigen eines Teils der Autofahrer auf das Fahrrad (jede sechste Autofahrt soll durch das Fahrrad ersetzt werden).

Aus diesen Zielsetzungen wurden 7 Leitsätze mit dazugehörigen Maßnahmenbündeln abgeleitet, die bei allen verkehrsstädtebaulichen Maßnahmen zu beachten sind:

- Sicherheit für den Radverkehr auf allen Straßen;
- Natur erfahrbar machen;
- Zügigkeit und kurze Wege;
- Ausreichende Abstellmöglichkeiten;

- Orientierungshilfen im Netz;
- Mitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln;
- Imageverbesserung und Partnerschaftspflege.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

In Aachen sind seit Projektbeginn vor allem Markierungsarbeiten durchgeführt worden, wogegen der Anteil von neuen baulichen Radverkehrsanlagen stark zurückgegangen ist. Kostintensiver Neubau wird nur außerhalb von Ortslagen und bei wichtigen Freizeitrouten, die gleichzeitig Verbindungscharakter haben, durchgeführt ("Alte Vennbahntrasse"). Außerhalb der bebauten Gebiete in Aachen wurden rund 100 km Wald- und Wirtschaftswege für den Radverkehr erschlossen. Innerhalb bebauter Ortslagen wurden auf Hauptverkehrsstraßen Radfahrstreifen markiert. Bestehende Radwege wurden in ihrem baulichen Zustand verbessert. Zum jetzigen Zeitpunkt verfügt Aachen über 237 km Radverkehrsanlagen, darunter 27 km markierte Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen. Weitere 10 km, darunter 6,5 km Radwege, stehen unmittelbar vor der Ausführung.

Zur Schließung von Netzlücken und Hervorhebung wichtiger Hauptradverkehrsverbindungen wurden zudem die Möglichkeiten der StVO genutzt und durch die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr und die Freigabe von Teilen der Fußgängerzonen, wichtige Netzverbindungen für den Radverkehr in Aachen geschaffen. Allerdings wurden seit der Änderung der politischen Mehrheitsverhältnisse im September 1999 bereits einige Elemente (z. B. Fahrradstraße) wieder aufgehoben.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Zunächst stand in Aachen die Bedarfsermittlung im Vordergrund. Dabei wurde ein Idealnetz ermittelt, das erst im Rahmen der Realisierung auf seine Umsetzbarkeit hin analysiert wurde.

Die Radverkehrsmaßnahmen sind in ein Gesamtkonzept integriert, das zum Ziel hat, den Verkehr in der Stadt in stadt- und umweltverträglichem Maß zu halten. Als integrierter Bestandteil eines Verkehrsentwicklungsplanes wurde ein separater Radverkehrsplan erarbeitet, der sich in mehrere Teile untergliedert. Ein Sofortprogramm umfasste zunächst Maßnahmen, die mit geringem Aufwand zügig zu realisieren waren. Als zentrales Arbeitsprogramm wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das die zum Netzschluss erforderlichen Wege beinhaltet. Das Konzept spezifiziert verschiedene bauliche Kategorien, schlüsselt den Problemgehalt auf und enthält Vorschläge für dringliche Maßnahmen.

Weitere Bestandteile des Radverkehrsplanes sind ein Routennetz sowie die Konzeptionierung von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit wie die Broschüre "10 Gründe das Fahrrad aus dem Keller zu holen" und die City-Light-Plakat-Kampagne "Fahrrad – fertig – los!"

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Ziel der Aachener Radverkehrsförderung ist es, durch die Bereitstellung und Einrichtung von Bike & Ride-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten von Bus und Fahrrad nicht nur die Fahrradnutzung sondern auch die ÖPNV-Nutzung zu steigern. Vor allem an netzbedeutsamen Bushaltestellen mit dichter Taktfolge werden wettergeschützte Fahrradständer aufgestellt, die somit auch dazu beitragen, die Verkehrsmittelkombination zu fördern und zu unterstützen. Geplant sind insgesamt 33 Abstellanlagen, von denen 12 erste Priorität genießen. Mittlerweile existieren an 9 Haltepunkten Bike & Ride-Anlagen.

Parallel zur Erstellung dieser Bike & Ride-Anlagen wird in Aachen an Wochenenden und zu Zeiten geringer Fahrgastdichte die Fahrradmitnahme in Bussen erlaubt, um auch auf diesem Wege eine engere Verbindung zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes herzustellen.

Am Hauptbahnhof ist eine Fahrradstation mit 800 Stellplätzen geplant, deren Baubeschluss allerdings durch die neue politische Mehrheit wieder aufgehoben wurde.

4.3 Fahrradparken

Ziel der Stadt Aachen ist es, Fahrradabstellanlagen ähnlich wie Autoparkplätze als regelmäßigen Bestandteil in das Straßenbild zu integrieren. Grundsatz dabei ist "ein ausreichendes und dezentrales Angebot von stabilen und sicheren Fahrradabstellanlagen zu schaffen". Daher werden grundsätzlich nur Fahrradbügel aufgestellt, deren Einrichtung seit Erarbeitung des "Aufstellungsprogramms" bei allen Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen berücksichtigt wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt sind im öffentlichen Straßenraum dezentral über 1.000 Abstellbügel installiert worden. Darüber hinaus werden bei gegebenem Bedarf zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt, um Fahrradbügel einzurichten.

4.4 Wegweisung

Die Wegweisung dient nach Auffassung der Stadt vor allem dazu, Nebenstrecken, die selbst vielen Aachenern nicht bekannt sind, den Radfahrern aufzuzeigen und somit den Radverkehr an möglichst vielen Stellen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen zu führen. Grundlage für die Wegweisung ist ein Alltags- und Freizeitrouthenetz, das 17 Radial- und 2 Rundrouten umfasst und alle bedeutenden überregionalen Radwanderwege (Kaiser-Karl-Route, Zweiländer-Route, Wasserburgen-Route, Fernradweg Aachen-Trier, Lf 6 Aachen-Maastricht) berücksichtigt. Ursprünglich war die Beschilderung nach dem Muster des Kreises Neuss vorgesehen, doch mit der Entwicklung einer landeseinheitlichen Radwegweisung wird die städtische Wegweisung nun dieser folgen. Nach einer Prioritätenliste sollen pro Jahr drei Routen beschildert werden. In diesem Zusammenhang ist auch die Erarbeitung und Veröffentlichung der Routenkarte zu sehen, die in Kombination mit der Broschüre "Aachener Fahrradtourenpaket" bereits in zweiter Auflage erhältlich ist.

4.5 Serviceangebote

Zusätzlich zu der oben genannten Routenkarte, die verschiedene Radrouten durch das Aachener Stadtgebiet vorstellt, hat die Stadt Aachen zudem Faltblätter zu verschiedenen thematischen Routen herausgebracht. Darin werden die ein-

zelen Routen ausführlicher beschrieben und die Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten entlang der Strecke genauer vorgestellt. Jedes Jahr wird dabei eine andere Route vorgestellt. Im Rahmen von Fahrrad-Sommer-Aktionen werden diese Routen z. T. durch geführte Fahrradtouren der Öffentlichkeit nähergebracht.



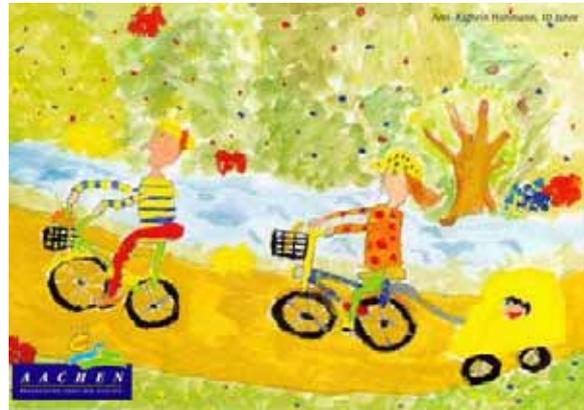
4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt Aachen vertritt die Meinung, dass Radverkehrsplanung ohne begleitende Öffentlichkeitsarbeit nur sehr langsam zu dem gewünschten Erfolg führt. Daher wurde Öffentlichkeitsarbeit bereits zu Beginn des Projektes als eigenständiger Baustein angesehen, der ebenso wichtig ist wie die Bereitstellung fahrradfreundlicher Infrastruktureinrichtungen. Beispielsweise wurde die frühzeitige Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung durch eine Informationskampagne – auch für Autofahrer – begleitet. Ein Faltblatt zur StVO-Novelle wurde erarbeitet und verteilt. Trotzdem gab es keinen Ansatz zur Erarbeitung eines eigenständigen und langfristigen Programms für die Öffentlichkeitsarbeit. Dieses entwickelt sich erst in jüngster Zeit. In Zukunft wird der Bereich Public Relations daher in Aachen auch einen der Schwerpunkte innerhalb des Programms darstellen.



Momentan wird vor allem durch die Fahrrad-sommeraktionen in Aachen versucht, das große Potenzial des Fahrradfreizeitverkehrs zu mobilisieren um damit langfristig die Möglichkeiten

des Radverkehrs auch für die Alltagsnutzung zu propagieren. Durch positive Erfahrungen in der Freizeit soll die Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel im Alltag erreicht werden. Daneben wird das Thema "Fahrrad als Wirtschaftsfaktor" (besonders im Bereich Tourismus) Bedeutung erlangen.



4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Die Stadt Aachen möchte durch den Einsatz verschiedener Radverkehrsanlagen nicht nur das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrer erhöhen, sondern auch das objektive Sicherheitsgeschehen verbessern. Daher müssen regelmäßig vom Radverkehr genutzte Straßen, nach Ansicht der Stadtverwaltung, überall sicher befahrbar sein. An diesem Anspruch orientiert sich die Entwicklung der verschiedenen Lösungen für den Radverkehr in Aachen.

Außerdem war bereits im Leit Antrag der wichtige Bereich der Schulwegsicherung auch für radfahrende Schüler angesprochen worden. Unter dem Motto "Jetzt mal langsam – Kinder unterwegs" werden seit 1998 mit Grundschulkindern (3. und 4. Schuljahr) im Rahmen der Fahrradausbildung der Polizei, Verbesserungsmaßnahmen auf dem Schulweg und im Wohnviertel erarbeitet, die die Verwaltung zeitnah umsetzen soll. Das Fahrrad ist eine Woche lang Hauptthema im Unterricht. Die Kinder erarbeiten u. a. selbständig eine Route durch ihr Wohnviertel. Durch die Anlage von Querungshilfen soll mit Hilfe eines gesonderten Maßnahmenprogramms die Fahrradnutzung auf dem Schulweg unterstützt werden.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

In Aachen ist im Rahmen einer Diplomarbeit die "Attraktivität und Sicherheit von Angebotsstreifen für den Radverkehr - Untersuchung an ausgewählten Fallbeispielen der Stadt Aachen" untersucht worden. Die Ergebnisse dieser Arbeit, die vor allem durch Videobeobachtungen und Befragungen der Radfahrer das Thema angeht, stehen der Stadt Aachen zur Verfügung.

Bei dieser Untersuchung wurde deutlich, dass die Angebotsstreifen sehr hohe Annahmequoten haben und von den Radfahrern überwiegend positiv bewertet werden. Diese subjektiv positive Bewertung wird auch durch die objektiven Erkenntnisse gestützt. Insgesamt bewegen sich Radfahrer wie Autofahrer "gebündelter"; d. h., die seitlichen Schwankungen nehmen ab. Die Seitenabstände beim Überholen nehmen zu. Per Saldo konnte ein wesentlich gleichmäßigeres Fahrverhalten beobachtet werden. Die Untersuchung hat somit gezeigt, dass mit Radspuren eine sinnvolle Lösung zur Führung der Radfahrer und zur Attraktivitätssteigerung der Straßen für den Radverkehr zur Verfügung steht, die deutliche Sicherheitsgewinne erwarten lässt. Andernorts durchgeführte Untersuchungen stützen diese Ergebnisse.

Weitere Diplomarbeiten zum Thema Radverkehr haben sich mit der Evaluierung der Aachener Fahrradstraßen und kleinräumigen Detailkonzepten auseinandergesetzt. Im Rahmen der Entwicklungsstudie "Fahrradtourismus in der Euregio Maas-Rhein" wurde im Auftrag der gleichnamigen Euregio die regionale touristische Einbettung der Stadt Aachen untersucht. In Vorbereitung ist derzeit eine Wirkungsanalyse Radverkehr, die die Entwicklung der vergangenen Jahre evaluieren soll.

Ein erstes Beispiel für die Stimulation privater Dienstleistungsangebote durch das Projekt ist das 1997 entstandene "Radhaus Aachen". Zwei im sozialen Bereich tätige Vereine haben hier Arbeitsplätze für benachteiligte Personengruppen geschaffen, indem im zentral gelegenen "Parkhaus Rathaus" bewachtes Fahrradparken, Fahrradverleih und diverse andere Dienstleistungen rund um's Rad angeboten werden. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, dass –

im Gegensatz zu vielen anderen derartigen Angeboten – das Radhaus aus Eigeninitiative ohne entsprechende Anstöße der Stadt entstand. Da seit November 1999 hierfür keine ABM-Mittel mehr gewährt wurden, musste das Projekt eingestellt werden.

In der Kernstadt (innerhalb des Grabenrings) ist die Radverkehrsplanung in die Schleifenlösung eingepasst. Die Kernstadt ist in Bereiche unterteilt, die nur über Schleifen von außen mit dem Auto angefahren werden können. Aufgrund von Netzsperrungen ist es nicht möglich unmittelbar mit dem Auto in den Nachbarbereich einzufahren. Radfahrer hingegen können sich ungehindert bewegen, was auch noch dadurch erleichtert wird, dass ausgewählte Abschnitte der Fußgängerzone für den Radverkehr freigegeben sind. Wie bereits die guten Erfahrungen aus Delft gezeigt haben, wird dem Fahrrad so ein deutlicher "Wettbewerbsvorteil" verschafft bei gleichzeitiger Entlastung der Kernstadt vom Autoverkehr.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Einen besonderen Organisationsansatz in Form einer Projektgruppe o. ä. innerhalb der Verwaltung gibt es in Aachen für das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" nicht. Sehr bewährt hat sich allerdings die Tatsache, dass durch interne Umstrukturierungen keine anderen Ämter in die Entscheidungen zum Radverkehr mit eingebunden werden müssen, so dass viele Entscheidungen amtsintern auf dem kleinen Dienstweg getroffen werden können. Insbesondere die in anderen Kommunen häufiger festzustellenden, zeitraubenden und innovationshemmenden Differenzen zwischen Planung und Anordnungsbehörde (meist der Ordnungsbehörde zugeordnet), entfallen hier, so dass eine zeitnahe Umsetzung von Planungen erleichtert wird. Aufgrund erneuter Umstrukturierungen wurden diese Arbeitsbereiche wieder getrennt.

7 FINANZIERUNG

In Aachen wurde mit Beginn des Projekts kein finanzieller Rahmen vorgegeben; als Richtgrößen galten die Ausgaben der vorangegangenen Jahre. Seit Projektbeginn werden alle den fahrradfreundlichen Städten zur Verfügung stehen-

den Förderprogramme genutzt. Grundsätzlich sieht man innerhalb der Verwaltung keine Probleme im Bereich der Förderprogramme und bei der Handhabung der Finanzierungsinstrumente. Problematisch ist allenfalls der Bereich der Eigenmittelbereitstellung, denn hier treten immer wieder Verzögerungen durch die angespannte Haushaltssituation der Kommune auf. Allerdings konnten bisher alle für den Radverkehr vorgesehenen Mittel eingesetzt werden.

Grundsätzlich ist man bei der Stadt Aachen der Meinung, dass die Förderstrategie in ihren Grundzügen durchaus gut handhabbar ist. Sowohl bei der Antragstellung als auch bei der Einhaltung der jeweiligen Fristen und Termine treten kaum Probleme auf, so dass die Bewilligung in den meisten Fällen nur eine Frage der Zeit ist. Die Bagatellgrenze wird zwar als nicht sinnvoll angesehen, grundsätzlich aber stellt sie bei der Finanzabwicklung kein unlösbares Problem dar. Im Zusammenhang mit der Errichtung der Fahrradstation sieht es die Stadt Aachen allerdings als wünschenswert an, wenn auch Betriebskosten gefördert würden.

8 BEWERTUNG

Quantifizierte Zielvorgaben, die in Maß und Zahl abgeglichen werden können, gibt es kaum. Die im VEP formulierte langfristige (!) Zielvorgabe der Reduktion des MIV um 30 % ist sicherlich (noch) nicht erreicht worden. Dabei sind natürlich neben dem Radverkehr auch noch ÖV und Fußverkehr zu betrachten. Mit Projektbeginn wurde als Ziel festgelegt, jede sechste Autofahrt durch eine Fahrt mit dem Rad zu ersetzen. Bezogen auf den Modal-Split bedeutet dies eine Reduktion des Pkw-Anteils von 51 % (Erhebung von 1991) auf 42 % bis 43 %. Da keine aktuellen Daten zum Modal-Split vorliegen, ist ein unmittelbarer Vergleich nicht möglich. Bezogen auf den "alten" Radverkehrsanteil von 10 % würde dies aber eine Erhöhung auf 18 % bis 19 % bedeuten und somit einer Verdoppelung des Radverkehrsanteils nahe kommen. Ein solch großer Zuwachs des Radverkehrs wäre auch "nach Augenmaß" zu beobachten, so dass vermutet werden darf, dass dieses hochgesteckte Ziel bislang noch nicht erreicht wurde.

Ein wesentliches "Etappenziel" ist die fahrradfreundliche Umgestaltung des Alleerings, der

eine wichtige Verteilerfunktion für den Radverkehr besitzt. Der größere Teil ist bereits umgesetzt; weitere Teile werden in Kürze folgen. Lediglich im Bahnhofsumfeld wird aufgrund der geplanten Umgestaltung des gesamten Bahnhofsumfeldes die Umsetzung noch etwas mehr Zeit in Anspruch nehmen.

Die als Ziel formulierten "Orientierungshilfen im Netz" werden in Form von Wegweisern planmäßig routenweise umgesetzt; allerdings ist hier bislang nur ein kleiner Teil installiert.

Ein wesentliches Problem bei der Umsetzung der Planungen war die Tatsache, dass aufgrund des Haushaltssicherungskonzeptes über einen Zeitraum von etwa 2 ½ Jahren keine investiven Maßnahmen möglich waren, so dass das Projekt deutlich verzögert wurde.

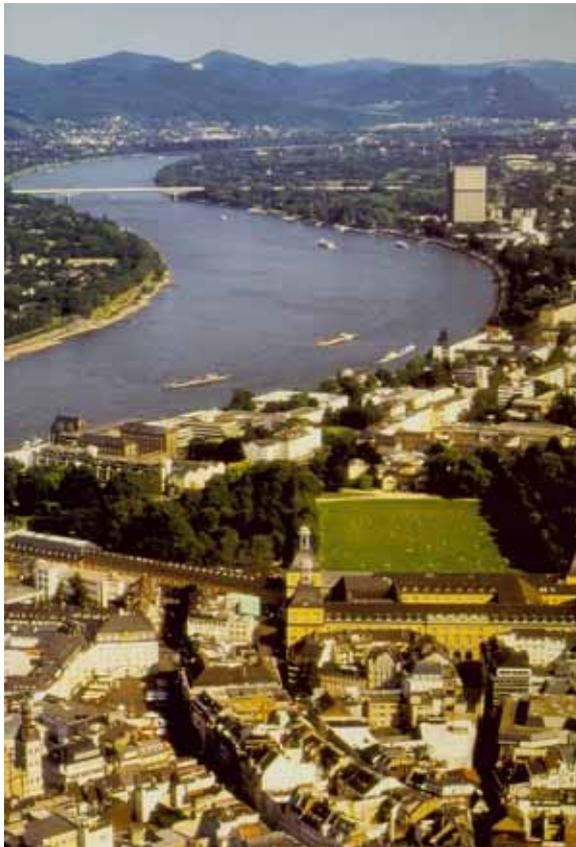
Ogleich die StVO-Novellierung viele fortschrittliche Regelungen nun auch auf eine rechtliche Grundlage gestellt hat, führte diese nicht immer zu Erleichterungen. Problematisch sind die teilweise sehr eng gesteckten Einsatzkriterien. So werden aufgrund der guten Erfahrungen mit Schutzstreifen, auch auf hochbelasteten Straßen, die Einsatzgrenzen der VwV-StVO als deutlich zu niedrig angesehen. Auch erscheint der geforderte hohe Untersuchungsaufwand für die Öffnung von Einbahnstraßen angesichts der Erfahrungen mit vorher geöffneten Einbahnstraßen als überzogen.

Als vorbildlich im Gesamtkonzept anzusehen ist die konsequente Erhöhung der Erreichbarkeit und Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr bei gleichzeitiger "sanfter" Zurückdrängung des Autoverkehrs durch die "Schleifenlösung", die dennoch den "notwendigen" Autoverkehr ermöglicht. Unterstützt wird die unkomplizierte Umsetzung der entsprechenden Planungen durch die Umstrukturierung der Verwaltung, die eine zusammenhängende Bearbeitung deutlich erleichtert.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Stadt Bonn liegt an der Grenze zwischen der Kölner Bucht, die sich von Bonn aus nach Norden erstreckt, und dem Rheinischen Schiefergebirge im Süden, also am Übergang vom Mittelrheintal in den Niederrhein. Die Bonner Innenstadt liegt in dem sich öffnenden Trichter in die Kölner Bucht, wogegen einige kleinere Stadtteile von Bonn, vor allem im Südwesten noch auf dem Niveau der Ville liegen. Auf den Zwischenstrecken sind daher teilweise größere Steigungen im Straßennetz zu verzeichnen. Davon ist allerdings nur ein eher kleinerer Teil des Radverkehrs betroffen; der größte Teil der Hauptradverkehrsbeziehungen verläuft in der Ebene.



Insgesamt hat die Stadt Bonn bei einer Gesamtfläche von rund 141 km² ca. 306.000 Einwohner. Geprägt wird die Bevölke-

rungsstruktur durch den hohen Anteil von Beschäftigten im Dienstleistungssektor, in den öffentlichen Verwaltungen und anderen (teils internationalen) Institutionen sowie den großen Studentenanteil.

Im Bonner Stadtgebiet, besonders in der Innenstadt und in den Stadtteilen Beuel und Bad Godesberg, ist das Fahrrad ein alltägliches Verkehrsmittel im Straßenraum. Auffällig ist dabei, in bestimmten Bereichen (Innenstadt, Poppelsdorf), die Dominanz des studentischen Radverkehrs. Für die Wege zwischen den einzelnen Universitätsgebäuden, die über Innenstadt und Poppelsdorf verstreut sind, ist das Fahrrad das konkurrenzlos schnellste Verkehrsmittel. Etwas schwieriger sind die Fahrradverhältnisse in einigen höhergelegenen Stadtteilen (Hardtberg, Venusberg, Heiderhof und weitere kleinere Stadtteile).



Insgesamt hat die Stadt Bonn, in weiten Teilen des Stadtgebietes, sehr gute Voraussetzungen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.

Die Aufnahme der Stadt in die Arbeitsgemeinschaft erfolgte im März 1995.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Es gab bereits Jahre vor Eintritt in das Programm innerhalb der Verwaltung einen Fahrradbeauftragten und ein gut entwickeltes Radwegenetz als Grundlage einer fahrradfreundlichen Infrastruktur in Bonn. Da Bonn aufgrund seiner Struktur und Stadtgestalt für das Fahrrad als Verkehrsmittel sehr gut geeignet ist und durch die Universität das Fahrrad im Stadtbild keine Neuheit war, herrschte in Bonn bereits vor Projektbeginn ein relativ gutes Fahrradklima.

Mit Aufnahme in das Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" 1995 bestand in Bonn ein ausgewiesenes Radverkehrsnetz von rund 220 km. Der Großteil mit rund 100 km waren baulich angelegte Radwege, wogegen Markierungen mit gut 24 km nur einen sehr geringen Anteil des Netzes ausmachten. Bezogen auf die Gesamtstraßenlänge in Bonn verfügten damit 31% der Straßen über Radverkehrsanlagen. Seit diesem Zeitpunkt hat sich das vorhandene Radverkehrsnetz auf 243,4 km ausgeweitet, wobei seit Beginn der Mitgliedschaft der Maßnahmenswerpunkt bei den Markierungen, vor allem bei der Einrichtung von Schutzstreifen liegt und die Zunahme im Bereich der baulichen Radwege mit nur knapp 4 km sehr gering ist.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Grundsätzliches Ziel der Stadt Bonn seit Beginn des Projektes "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" ist es, den Radverkehrsanteil (13 % 1991) erheblich zu steigern. Vor allem Autofahrten im Kurz- und

Mittelstreckenbereich sollen möglichst durch Fahrten mit dem Rad ersetzt werden. Der Radverkehr soll innerhalb der ökologisch und städtebaulich orientierten Verkehrsentwicklungsplanung einen wichtigen Baustein darstellen.

Bei Projektbeitritt war es daher vorrangiges Ziel, ein Realisierungskonzept für die verschiedenen Einzelmaßnahmen zu erarbeiten und das bereits vorhandene Radwegenetz sowohl quantitativ als auch qualitativ weiter auszubauen, um die Infrastruktur zu verbessern und die Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren.

3.2 Umsetzungsstrategie

Die Stadt Bonn ist ohne Leitantrag in das Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" aufgenommen worden. Es liegt auch kein vorheriger Ratsbeschluss über grundsätzliche Fragen und Vorgehensweisen bei der Radverkehrsförderung vor.

Grundlagen der Radverkehrsförderung bilden Jahresprogramme der Bezirksvertretungen. Sie sehen neben der Realisierung eines Radwegehauptnetzes und der Schließung von Netzlücken vor allem Maßnahmen in den Bereichen Fahrradparken und Öffentlichkeitsarbeit vor.

Grundsätzlich bleibt festzuhalten, dass auch ohne konkrete Vorlagen aus Politik und Verwaltung die Stadt Bonn bisher zahlreiche Maßnahmen und Projekte umgesetzt hat, die eine sichere und komfortable Fahrradnutzung ermöglichen und das Verkehrsmittel Fahrrad besonders im Innenstadtbereich als echte Alternative zum Auto präsentieren.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Da die Stadt Bonn mit Beginn der Mitgliedschaft weder über einen detaillierten Leitantrag mit Zieldefinitionen für die verschiedenen Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt, noch über einen vorherigen Grundsatzbeschluss der Politik verfügte, musste man das Projekt schrittweise angehen.

Die Maßnahmen werden im Rahmen der o. g. Jahresprogramme umgesetzt, die von den Bezirksvertretungen beschlossen werden. Die poli-

tische Unterstützung ist häufig sehr stark maßnahmenabhängig. Zwischen Rat und Bezirksvertretungen (mit teilweise unterschiedlichen politischen Mehrheiten) gibt es Meinungsverschiedenheiten über Einzelprojekte. Auch in der Bevölkerung sind die Meinungen zu einigen Projekten (z. B. Adenauerallee) geteilt, so dass gewisse Schwierigkeiten in der Politik nachvollziehbar sind.

Dennoch konnte bis jetzt ein Großteil der angeordneten Maßnahmen umgesetzt werden, so dass die Stadt Bonn mit dem bisherigen Programmablauf grundsätzlich zufrieden ist.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Die Stadt Bonn verfügte bereits zu Projektbeginn über ein Gesamtkonzept, das im Rahmen der Programmmitgliedschaft in Form eines Radverkehrshauptnetzes überarbeitet und erweitert wurde. Gleichzeitig stand die Schließung von Netzlücken, besonders durch die Öffnung von Einbahnstraßen und ein Fahrradstraßenkonzept im Vordergrund der Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur. Besonders wirkungsvoll war dabei die überwiegend zügige Umsetzung des Schutzstreifenprogramms, wodurch insbesondere im Jahre 1997 Radverkehrsanlagen in großem Umfang geschaffen wurden. Auf Basis der novellierten StVO wurde eine Untersuchung der Einbahnstraßen vorgenommen und ein Stufenprogramm zur Öffnung aller hierfür geeigneten Einbahnstraßen aufgestellt. Ebenso werden weitere Fahrradstraßen untersucht und empfohlen.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Juni 1997 gab es auf Bonner Stadtgebiet an 10 Haltestellen Bike & Ride-Anlagen, die insgesamt 685 Stellplätze anbieten, von denen 100 Stellplätze überdacht sind, sowie je 12 Fahrradboxen am Hauptbahnhof und am Beueler Bahnhof. Das vorhandene Angebot soll auch in den nächsten Jahren erweitert werden, so dass an weiteren schienengebundenen VRS-Haltestellen wettergeschützt, platzsparend und sicher Fahrrä-

der abgestellt werden können. Insgesamt sollen an 11 weiteren Haltepunkten rund 350 überdachte Stellplätze eingerichtet werden. Dieses Angebot soll mit rund 50 Fahrradboxen an ausgesuchten Haltestellen des Schienenverkehrs ergänzt werden.

Außerdem wurde im Juni 2000 am Hauptbahnhof eine Fahrradstation mit zunächst 300 Fahrradstellplätzen eröffnet. Die Fahrradstation ist in der von der DB zur Verfügung gestellten ehemaligen Expressgut-Abfertigung angesiedelt. Betreiber ist die Caritas Bonn, die in der Fahrradstation mit einem Arbeitslosenprojekt eine Servicestation rund ums Fahrrad aufbauen will. Das Service-Angebot umfasst die Bewachung, Reinigung und Pflege, Reparaturen, aber auch touristische Beratung und Information in Zusammenarbeit mit dem ADFC, Fahrradcodierung und Spinde für Helme und Taschen. Die 300 Stellplätze werden allerdings als überhaupt nicht ausreichend angesehen, so dass es schon jetzt Überlegungen gibt, im Zuge der Neuordnung des Bahnhofsumfeldes in Bonn eine Fahrradstation mit bis zu 2.000 Stellplätzen einzurichten, wobei auch ein günstigerer Standort angestrebt wird.

4.3 Fahrradparken

Die Stadt Bonn verfügt über insgesamt rund 4.400 Fahrradständer (Stand Mitte 2000). Bis 1994 wurden 3.250 Ständer durch eine Werbefirma aufgestellt. Danach erfolgte parallel hierzu, die Aufstellung stadteigener Abstellanlagen.

Das Bestreben von privater Seite, Ständer aufzustellen, scheitert oft an den hohen Kosten der Aufstellung und Beschaffung (das Modell ist von der Stadt einheitlich im gesamten Stadtgebiet vorgeschrieben) bzw. der laufenden Unterhaltung und Versicherung.

4.4 Wegweisung

In Bonn gab es bereits viele Jahre vor Projektbeginn zu einem Zeitpunkt, als Fahrradwegweisung noch weitgehend unbekannt war, eine eigenständige Fahrradwegweisung, die allerdings nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine "fahrradfreundliche" Wegweisung entspricht.

Daher war es Ziel, bei Aufnahme in das Programm, das vorhandene Beschilderungssystem nach den aktuellen Erkenntnissen zu modifizieren. Die wichtigste Änderung des Wegweisungssystems bezieht sich in Bonn auf die Schriftgröße. Da bereits größere Abschnitte mit dem "alten" System ausgewiesen sind, versucht man einen fließenden Übergang zwischen den Wegweisungssystematiken zu finden, indem man

- die vorhandenen Schilder in das neue System integriert und
- dabei die gewonnenen Erfahrungen anderer Städte und Gemeinden berücksichtigt.

Der Hauptausschuss hat Ende des Jahres 1998 über die Realisierung der zukünftigen Fahrradwegweisung (gemäß den neuen Empfehlungen der Landesrichtlinien) einen entsprechenden Beschluss gefasst. Insgesamt werden bis 2000 neun Haupttrouten für das Bonner Stadtgebiet ausgearbeitet, auf denen die neue Beschilderung umgesetzt wird. 1999 wurden die ersten beiden Routen bereits mit der Wegweisung versehen. Hierbei handelt es sich um die parallel zum Rhein geführten Radwege, die gleichzeitig Bestandteil des Erlebniswegs Rheinschiene sind. Weitere Routen werden im Jahr 2000 umgesetzt.

4.5 Serviceangebote

Einen breiten Service für alle Angebote rund um die Mobilität der Bonner und der Touristen bietet seit 1999 die bei der "Bonn Information" angesiedelte "Bonn Mobil". Zentral in der City gelegen können sich hier Besucher rund um die verschiedensten Service-Angebote des Umweltverbundes informieren. Hier gibt es auch Fahrradkarten und Informationen rund ums Rad fahren, u. a. auch in Zusammenarbeit mit dem ADFC.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Durch die Öffentlichkeitsarbeit will man vor allem das Klima für das Verkehrsmittel Fahrrad verbessern und mehr Akzeptanz für die Maßnahmen und Projekte zu erreichen. Im Gegensatz zu vielen anderen Kommunen wird dabei auch eine zu isolierte Betrachtung des Themas

Fahrrad vermieden und statt dessen der Umweltverbund in seiner Gesamtheit beworben.

Bis 1997 war die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Bonn im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" noch stark maßnahmegebunden. Neuerdings wird versucht, die Öffentlichkeitsarbeit als eigenständigen Baustein innerhalb des Projektes anzusehen und in das Konzept des Umweltverbundes zu integrieren. Ein besonderer Bestandteil der Bonner Öffentlichkeitsarbeit ist die Vermarktung von modischen Accessoires, die mit dem Logo "Fahrradfreundliche Stadt Bonn" versehen sind. Großen Wert legt man dabei auf die Tatsache, dass hier nicht nur der kurzfristige Werbeeffect im Vordergrund steht, sondern qualitativ hochwertige T-Shirts, Kappen, Konferenztaschen und Ansteckpins, die in der Tourist-Information verkauft werden, bei denen die sichtbare Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad eher zurückhaltend ist.

Großer Beliebtheit bei der Bevölkerung erfreuen sich auch die Fahrradfeste des ADFC, die in Zusammenarbeit mit der Stadt, auf dem zentral gelegenen Münsterplatz, mitten in der Fußgängerzone stattfinden. Weiterhin unterstützte die Stadt Bonn auch den Fahrradstadtplan des ADFC und leistete somit einen Beitrag zur Orientierung im Netz.

Neben diesen Angeboten, die sich vor allem an die Bonnerinnen und Bonner richten, sind in Bonn in den letzten Jahren auch zahlreiche touristische Angebote entwickelt worden, die das Fahrrad als Freizeit- und Tourismusverkehrsmittel attraktivieren. Wichtigstes Element ist hierbei der "Erlebnisweg Rheinschiene" zwischen Bonn und Duisburg mit verschiedenen Sehenswürdigkeiten: römische Siedlung, moderne Industrieanlagen, Trinkwassergewinnung oder sich wieder ansiedelnde Fischarten. Die Stadt Bonn hat in diesem Projekt die Federführung übernommen und gilt gemeinsam mit den Städten Duisburg, Düsseldorf und Köln als Initiator des fahrradtouristischen Vorhabens. In diesem Zusammenhang ist auch der neue Radroutenplan zu nennen, der zusätzlich zwei neue touristische Rundrouten zu wichtigen Bonner Sehenswürdigkeiten umfasst, und einen guten Überblick über die fahrradfreundlichen Strecken im Bonner Stadtgebiet gibt.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Die Stadt Bonn hat das Thema Verkehrssicherheit vor allem in die Aktionswoche "Rund ums Rad" zum dritten Bonner Fahrradkongress eingebunden. An zahlreichen Grundschulen wurden Fahrradschulen durchgeführt, die die Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr verbessern sollen und sie über die neuen Regelungen, die das Radfahren betreffen, informieren.

Bei der Sicherheitsarbeit zum Thema Radverkehr setzt die Stadt Bonn zudem auf eine enge Kooperation mit dem Ortsverband des ADFC, der seinerseits immer wieder Angebote zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der radelnden Verkehrsteilnehmer erarbeitet (Radfahrkurse, Beleuchtungsaktionen etc.).

Weiterhin werden Themen zur Verkehrssicherheit rund ums Fahrrad auf dem jährlich stattfindenden Verkehrssicherheitstag in der Öffentlichkeit präsentiert. Hier werden insbesondere Kinder angesprochen, die mit Theater und zahlreichen Mitmachaktionen für dieses Thema sensibilisiert werden sollen.

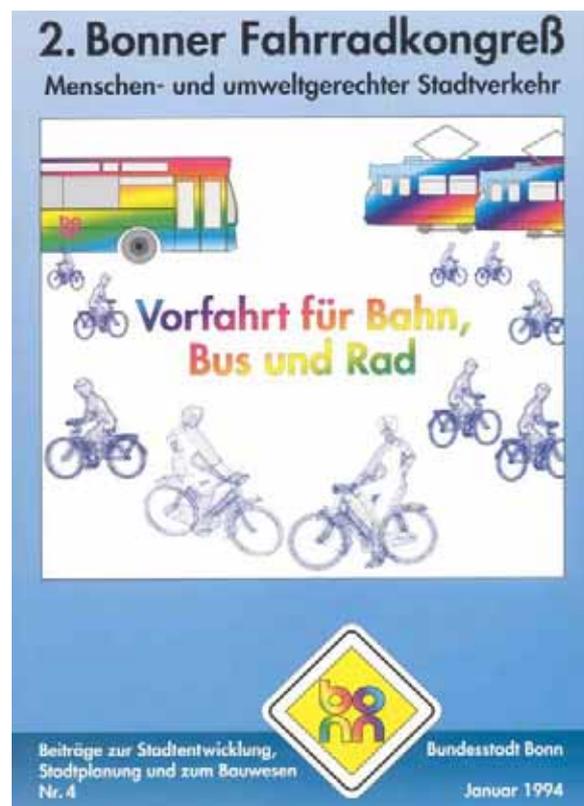
Die Maßnahmen und Aktionen der Stadt Bonn führen dazu, dass sich die positive Entwicklung der Unfallzahlen seit 1990 kontinuierlich fortsetzt. Bei den Radfahrern als auch bei den Fußgängern reduzierte sich die Zahl der Verletzten deutlich.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Spezielle Untersuchungen wurden in Bonn vor allem über die Schutzstreifen für den Radverkehr entlang der Meckenheimer Allee und im Bereich Oxfordstraße/Bertha-von-Suttner-Platz zwischen Kasernenstraße und Wenzelgasse durchgeführt. Da über diesen Themenbereich zum Zeitpunkt der Bonner Untersuchungen noch keine abgesicherten Aussagen vorlagen, galt besonders die Einrichtung des Schutzstreifens entlang der Meckenheimer Allee (bedeutende Hauptachse sowohl für den Busverkehr als auch für den studentischen Radverkehr) als eine Art Versuchsphase, durch die Aussagen zu Auswirkungen, Akzeptanz und Verkehrssicherheit möglich werden sollten. Die rundweg positiven

Ergebnisse waren Grundlage für den flächendeckenden Einsatz von Schutzstreifen in ganz Bonn.

Als besondere Aktivitäten kann man in Bonn sicherlich die Durchführung der Bonner Fahrradkongresse herausheben, die 1991 unter dem Titel "Mensch-Umwelt: Fahrrad", 1993 unter dem Motto "Vorfahrt für Bahn, Bus und Rad", 1997 mit dem Leitsatz "Fahrrad - Wege aus der Immobilität" und 1999 mit dem Schwerpunkt "Radverkehr fördern – Wirtschaft umweltgerecht entwickeln" durchgeführt wurden. Auf den zusammen mit ADFC und Landesministerien veranstalteten Kongressen trugen hochkarätige Fachleute aus dem In- und Ausland vor und lockten so deutschlandweit Fachpublikum an. Wegen des großen Erfolges ist vorgesehen, die Bonner Fahrradkongresse zur festen Einrichtung im Zweijahresrhythmus werden zu lassen.



6 PROJEKTMANAGEMENT

Die Koordination der Einzelmaßnahmen im Projekt "Fahrradfreundliches Bonn" wird von einer Mitarbeiterin im Stadtplanungsamt wahrgenommen, die auch als Ansprechpartnerin für alle Belange des Radverkehrs zuständig ist.

Außerdem gibt es eine Projektgruppe "Radverkehrsnetz Bonn", die alle Maßnahmen und Programme stadintern abstimmt.

Externe Teilnehmer am Entscheidungsprozeß wie Polizei, Stadtwerke und Schulen, werden je nach Einzelfall hinzugezogen und die Sachkenntnis des ADFC durch generelle Beteiligung genutzt. Zumeist können mit allen Beteiligten Kompromisse gefunden werden, so dass sich diese Art der Zusammenarbeit aus Sicht der Stadt Bonn bewährt hat.

7 FINANZIERUNG

Bei der Finanzierung der Maßnahmen im städtische Haushalt gab es bisher keine Probleme. Vielmehr traten häufiger Schwierigkeiten im Bereich der Bewilligungsbescheide auf, da diese oft zu spät kommen und die Einplanungsgespräche einen zu langen Vorlauf brauchen. Dies führte teilweise dazu, dass Maßnahmen nicht zeitnah realisiert werden konnten.

8 BEWERTUNG

Wichtiges Ziel der Stadt Bonn ist eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils (von 13 % 1991 auf ca. 20 % zum Abschluss der Projektlaufzeit). Eine Untersuchung im Jahre 1999 ergab einen Radverkehrsanteil von 17 %; d. h. gut die Hälfte des abgestrebten Zieles ist bereits jetzt erreicht. Im gleichen Zeitraum nahm der ÖPNV-Anteil um zwei Prozentpunkte zu und der Fußgängeranteil um zwei Prozentpunkte ab. Berücksichtigen muss man noch die Tatsache, dass die Einführung des Semestertickets auch deutlich zu Lasten des studentischen Radverkehrsanteils gegangen sein dürfte (Untersuchungen aus den Niederlanden legen diesen Schluss nahe). Dies trug wesentlich zur Zunahme des ÖPNV-Anteils bei. Der deutliche Zuwachs des Radverkehrs erscheint unter diesen Umständen besonders respektabel.

Das Ziel, den quantitativen und qualitativen Ausbau des Radverkehrsnetzes verstärkt zu betreiben, ist von der Stadt Bonn in weiten Bereichen bereits erreicht. Insbesondere das zügig umgesetzte Schutzstreifenprogramm hat hierzu einen wesentlichen Beitrag geleistet. Als vorbildlich ist sicherlich der Elan, mit der die Rad-

verkehrsförderung in der ersten Zeit nach Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft betrieben wurde, zu nennen. Dabei setzte die Stadt Bonn auch durchaus nicht unumstrittenen Maßnahmen um, wie etwa die Markierung von großzügig dimensionierten Radfahrstreifen auf der Adenauerallee, einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung sowohl für den Radverkehr als auch für den Kfz-Verkehr. Auch auf anderen Hauptverkehrsstraßen wurden teilweise großzügig bemessene Markierungslösungen im Fahrbahnraum realisiert, wodurch gerade in besonders schwierigen Problembereichen relativ kurzfristig vernünftige Angebote hergestellt werden konnten.

In letzter Zeit hat die Stadt Bonn auch interessante Ansätze im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit entwickelt, wenngleich die – auch gegenüber anderen Maßnahmen, die den Umweltverbund bevorzugen – nicht immer wohlwollende Berichterstattung in Teilen der Lokalpresse erschwerend wirkt. Der Öffentlichkeit wird so oftmals das Gefühl vermittelt, dass die Umsetzbarkeit, Nützlichkeit und Sicherheit der Maßnahmen in Frage zu stellen sei. Hier wäre sicherlich eine offensivere Presse- und Öffentlichkeitsarbeit angebracht, die die Planungen aus Sicht der Stadt darstellt und Vorteile und Wirksamkeit der Maßnahmen aufzeigt und gleichzeitig auf konstruktive Kritik reagiert. Dass Interesse an Veranstaltungen zum Thema Fahrrad in Bonn besteht, zeigen die sehr gut besuchten Aktionen im Rahmen der Fahrradaktionswochen.

Es bleibt abzuwarten, wie das Programm weiterläuft, nachdem die neue Ratsmehrheit vor der Wahl den Rückbau wichtiger Radverkehrsinfrastrukturelemente angekündigt und mittlerweile auch begonnen hat (vgl. Maßnahmendokumentation). Nachdem die neue Ratsmehrheit ursprünglich auch die Entlassung der Fahrradbeauftragten angekündigt hatte, ist diese nun doch nicht gekündigt worden; sie darf sich aber – ob schon weiter für Fragen des Radverkehrs zuständig – nicht mehr "Fahrradbeauftragte" nennen.

Stadt Brühl



1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Stadt Brühl liegt linksrheinisch auf halbem Wege zwischen Köln und Bonn an der DB-Strecke Köln - Koblenz. Mit rund 43.500 Einwohnern auf 36 qkm ist Brühl eine Mittelstadt mit der Funktion eines Mittelzentrums in der Ballungsrandlage von Köln und Bonn. Der größere Teil des Stadtgebietes liegt in der Ebene der Köln-Bonner-Bucht. Lediglich ein kleinerer Teil der Fläche im Westen Brühls liegt am Anstieg zur Ville, welcher durch früheren Braunkohleabbau teilweise anthropogen überformt ist. Diese topographisch bewegten ehemaligen Abgrabungsflächen liegen im Naturpark Kottenforst-Ville und spielen somit nur im Freizeitverkehr eine Rolle.



Der größte Teil der Brühler Bevölkerung wohnt im flachen Bereich des Rheintales, so dass die Topographie für die allermeisten Wege im Stadtgebiet kein Hindernis darstellt. Da Brühl eine gewachsene Stadt ist, leben neun von zehn Brühlern in nicht mehr als drei Kilometern Entfernung vom Stadtkern, also in idealer Fahrradentfernung. Der für die zahlreichen Pendler wichtige Bahnhof befindet sich am Innenstadtrand und liegt damit ähnlich günstig.

Die Steigungsstrecken betreffen nur wenige Wegebeziehungen; die Autobahn und die DB- bzw. Stadtbahngleisanlagen haben zahlreiche Querungsmöglichkeiten, so dass dem Radverkehr in Brühl keine nennenswerten Barrieren im Wege stehen.

Insgesamt sind die Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung in Brühl also recht günstig.

Die Stadt Brühl ist Gründungsmitglied (1993) der AGFS.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Aufgrund der oben genannten günstigen Ausgangsbedingungen war das Fahrrad in Brühl schon immer ein allgemein anerkanntes und häufig genutztes Verkehrsmittel. In kleinerem Maßstab wurde bereits seit den siebziger Jahren der Radverkehr spürbar gefördert, ohne dass es sich hierbei um ein zusammenhängendes Programm gehandelt hat. Bundesweit bekannt wurde Ende der siebziger Jahre Brühls Vorreiterrolle bei der Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr. Auch bei der weiteren Förderung des Radverkehrs wurde häufig auf seinerzeit neue Elemente zurückgegriffen wie z. B. Radfahrstreifen und die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr.

Im Rahmen des 1991 fertiggestellten Verkehrsentwicklungsplanes wurde dem Radverkehr besondere Beachtung zuteil. Im eigenständigen Teilbericht Radverkehr wurde ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept erstellt. Dieses umfasst, neben einem Netzkonzept, diverse Einzelmaßnahmen sowie Begleitkomponenten.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Im Leitantrag der Stadt Brühl gibt es keine konkreten Aussagen zu Zielvorstellungen bezüglich des Modal Split-Anteils, den das Fahrrad nach 10 Jahren "Fahrradfreundliche Stadt Brühl" erreicht haben sollte.

Allgemeine Zielvorgabe ist die Gestaltung von fahrradfreundlicher Infrastruktur möglichst im ganzen Stadtgebiet und durch vielfältige Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit einen Beitrag zur Entwicklung eines fahrradfreundlichen Klimas zu leisten.

3.2 Umsetzungsstrategie

Brühl hat sich mit fünf Jahren Projektlaufzeit einen sehr engen Rahmen gesetzt, der aber auch einen gewissen Handlungsdruck auf Politik und Verwaltung ausübt und daher Entscheidungen oftmals beschleunigt hat.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Durch Probleme bei der Projektabwicklung ist es teilweise zu Verschiebungen innerhalb des Zeitplanes gekommen, so dass sich der geplante Zeithorizont von drei Jahren, auf fünf bis sechs Jahre, ausgedehnt hat. Dennoch konnten alle geplanten Maßnahmen umgesetzt werden und mit der im August 2000 eröffneten Fahrradstation sind die Projekte im infrastrukturellen Bereich größtenteils abgeschlossen.

4 GESAMTKONZEPT

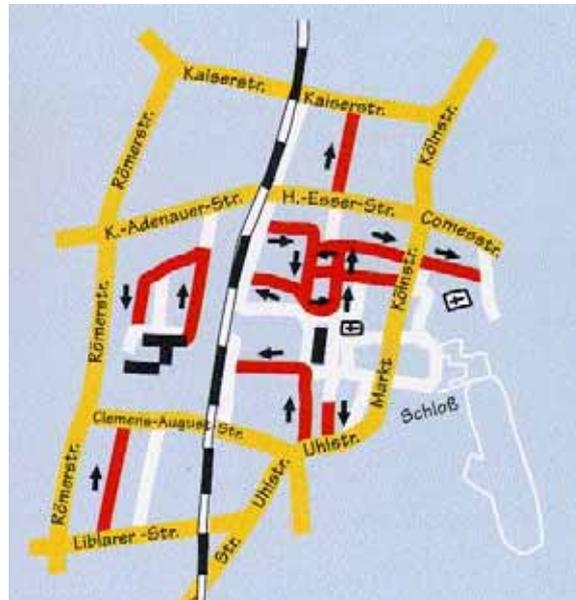
4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

In Brühl wurde eine dreistufig hierarchisch gegliederte Netzstruktur gewählt. Das tragende Netz stadtteilverbindender Hauptachsen wird durch Hauptsammelrouten und Erschließungsstrecken verdichtet. Die Netzplanung ist abgeschlossen.

Der Ausbau der einzelnen Routen erfolgt im wesentlichen entsprechend den Netz kategorien. Dies bedeutet insbesondere, dass die Hauptachsen vorrangig behandelt werden und einen besonders hohen Ausbaustandard erhalten. Der Schwerpunkt des Maßnahmenkonzeptes für Radverkehrsanlagen liegt bei markierungstechnischen Maßnahmen im Fahrbahnraum. Überwiegend handelt es sich hier um Schutzstreifen für Radfahrer. Insgesamt wurden auf Gemeindestraßen rund 7 km und auf Landesstraßen rund 13 km Radfahrstreifen und Schutzstreifen markiert. Um die Markierung auf den Landesstraßen, die im Brühler Stadtgebiet wichtige Verbindungen darstellen, zu ermöglichen, wurde zwischen der Stadt Brühl und dem Landschaftsverband Rheinland als zuständigem Baulastträger eine Verwaltungsvereinbarung getroffen, die die Finanzierung der Markierungsarbeiten sicherstellte. Die Hauptachsen sind teilweise auch

als hochwertige freie Wege angelegt. Das Hauptachsennetz ist weitgehend fertiggestellt. Bei den untergeordneten Netz kategorien besteht nur noch in Teilbereichen Bedarf an Radverkehrsanlagen; überwiegend verlaufen die Routen auf Strecken, an denen keine besonderen Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich sind.

Als besonderen Maßnahmenkomplex hat die Stadt Brühl bis Ende 1997 im gesamten Stadtgebiet flächendeckend alle Einbahnstraßen geöffnet, so dass für die Fahrradfahrer viele unnötige Umwegfahrten entfallen und die Netzlücken in der Innenstadt wirkungsvoll geschlossen werden konnten.



Eine ungewöhnlich mutige Maßnahme ist die Vorfahrtregelung im Zuge der Villebahn. Hierbei handelt es sich um eine selbständig geführte Hauptachse des Radverkehrs auf einer aufgelassenen Bahntrasse. Weil unter Netzaspekten diese Radverkehrsachse zwei zu querenden Nebenstraßen übergeordnet ist, erhielt der Radverkehr hier konsequenterweise auch den Vorrang. Da diese Regelung baulich und gestalterisch auch dem Kraftfahrzeugverkehr eindeutig vermittelt wird hat sie sich in der Praxis bewährt.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Ziel ist die Ausstattung der beiden DB-Bahnhöfe und aller Stadtbahnhaltestellen mit qualitativ und quantitativ ausreichenden Bike & Ride-

Anlagen um Verkehrsanteile auf den Umweltverbund zu verlagern. Beide DB-Bahnhöfe wurden mit hochwertigen, überdachten Abstellanlagen ausgestattet, darüber hinaus erhielt der Bahnhof Brühl noch Fahrradboxen. Diese wurden inzwischen durch eine bewachte Fahrradstation mit ca. 300 Stellplätzen ersetzt. Bis dahin verfügte die erweiterte Bike & Ride-Anlage am Bahnhof Brühl über 144 Fahrradabstellplätze und 35 Fahrradboxen. Die Tatsache, dass die Errichtung dieser modernen Abstellanlage zu einer Erhöhung der Zahl der abgestellten Räder um 137 % führte und die Anlage nach kurzer Zeit überlastet war, macht deutlich, welch hohes Bike & Ride-Potenzial in Brühl besteht.



Im Zuge der kürzlich erfolgten Modernisierung und Erweiterung der Bike & Ride-Anlagen an der Stadtbahnlinie 18 verfügen nunmehr alle Haltestellen über diebstahlsichere, überdachte Abstellanlagen, die teilweise noch um Fahrradboxen ergänzt wurden.

4.3 Fahrradparken

Mit dem Fahrradabstellanlagenkonzept für hochwertige Abstellanlagen soll insbesondere der Anteil des Fahrrades im Einkaufsverkehr gesteigert werden. Daher wurden im Innenstadtbereich (Fußgängerzone) eine Vielzahl dezentraler Abstellanlagen möglichst zielnah geplant. Auch die weiterführenden Schulen wurden mit hochwertigen Abstellanlagen ausgestattet (sicherer Halt, Diebstahlschutz, möglichst überdacht). Das Fahrradabstellkonzept ist abgeschlossen.

Insgesamt wurden in der Brühler Innenstadt 573 Fahrradständer installiert. Der größere Teil der Abstellanlagen an den Schulen ist überdacht; die übrigen Ständer sind dezentral im Bereich der Fußgängerzone verteilt. Hinzu kommen am

Bahnhof Kierberg 29 überdachte Fahrradständer und 10 Fahrradboxen, sowie 25 wegen der starken Nachfrage zusätzlich installierte Fahrradboxen an der Bike & Ride-Anlage am Bahnhof Brühl. Letztere wurden inzwischen im Zuge der Errichtung der Fahrradstation auf die Stadtbahnhaltestellen verteilt.

4.4 Wegweisung

Die Fahrradwegweisung soll Radfahrern den kürzesten und besten Weg zum Ziel zeigen, wobei dieser häufig von der Routenführung für den Kfz-Verkehr abweicht. Die Schilder zeigen Klartext (statt Routennummern) und sind gut lesbar. Weiterhin wird vom Vorhandensein einer Fahrradwegweisung ein Werbeeffekt für die Fahrradnutzung erwartet. Das Fahrradwegweisungskonzept wurde 1995 umgesetzt.



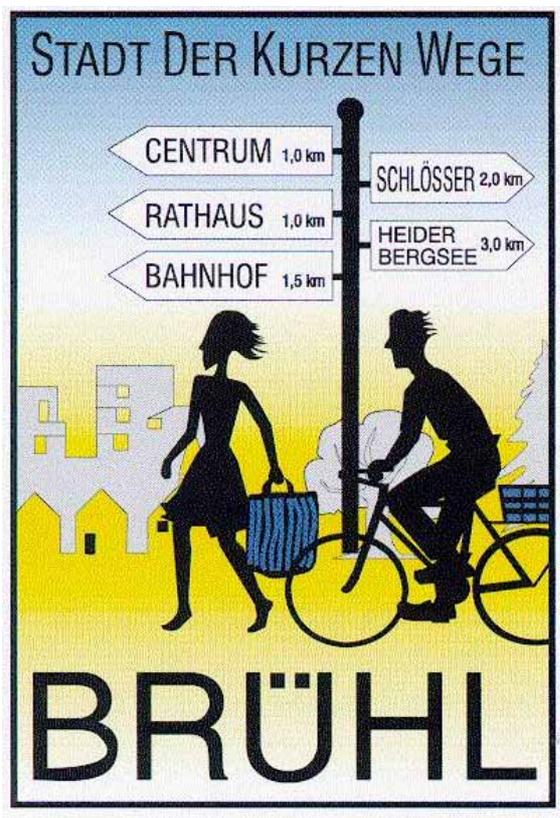
4.5 Serviceangebote

Die Diskrepanz zwischen den für Autofahrern verfügbaren Dienstleistungen und denen, derer sich Radfahrer bedienen können, soll abgebaut werden. Wichtigster erster Schritt ist die Fahrradstation am Bahnhof (vgl. bike & ride), die

über die Dienstleistung "Bewachung" hinaus auch einen Reparaturservice, Fahrradvermietung und andere fahrradbezogene Dienstleistungen anbietet. Hinzu kommen noch Einzelmaßnahmen wie z. B. das Angebot einer Fahrradwache bei Großveranstaltungen.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Alle Maßnahmen die im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Brühl" laufen stehen unter dem Motto "Brühl - Stadt der kurzen Wege", mit dem eine intensive Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt wird.



Neben der Erstellung von maßnahmenbezogenen Faltblättern werden in Brühl im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit auch zahlreiche Aktionen und Veranstaltungen durchgeführt, die das Verkehrsmittel Fahrrad mehr in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses rücken sollen. Besonders erfolgreich war dabei die Kilometerzähleraktion, die allerdings schon vor Beitritt in das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" durchgeführt wurde.

Daneben hat die Stadt Brühl an zahlreichen Veranstaltungen (Verkehrssicherheitstage NRW,

Messestände der "Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen", Velo-Regio-Kongress in Troisdorf etc.) teilgenommen, die sich alle großer Akzeptanz erfreuten und bei denen viele Aspekte der Fahrradförderung erläutert und verständlich gemacht werden konnten.

Als Ergänzung zur Wegweisung wurde 1993 ein Radfahrstadtplan herausgegeben. Neben einer qualitativ bewerteten Netzdarstellung beinhaltet der Plan auch weitergehende Informationen zum Radverkehr, etwa zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Telefonnummer des Fahrradbeauftragten.

Im Rahmen des in Brühl eingeführten Mobilitätsmanagements spielt eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr eine besondere Rolle. Neben der maßnahmenbezogenen Öffentlichkeitsarbeit ist eine strategische Öffentlichkeitsarbeit mit übergeordneter Zielsetzung initiiert worden. Diese Arbeit soll in den nächsten Jahren intensiviert werden.

Zu dieser strategischen Öffentlichkeitsarbeit gehört das jährlich stattfindende Umweltverbundfest "Sympathie für neue Wege". In der Brühler Innenstadt wird durch verschiedene Organisationen u. a. das Fahrradfahren beworben. Ebenso gehört zu dieser strategischen Öffentlichkeitsarbeit der Vorbildcharakter der Verwaltung. Für Dienstfahrten stehen mittlerweile 20 Dienstfahräder und ein Lastenrad zur Verfügung. Diese werden rege in Anspruch genommen. Ein anderes wesentliches Element der strategischen Öffentlichkeitsarbeit ist die Mobilitätserziehung.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Auch in Brühl sind bereits mehrmals Verkehrssicherheitstage gemeinsam mit dem ADFC organisiert worden. In den letzten Jahren stand der Verkehrssicherheitstag unter dem Motto "Kinder sehen es anders". Hauptmitveranstalter war der Kinderschutzbund. Das Thema Radverkehr war hierbei ein zentrales Thema.

1998 wurde eine Kinderunfallkommission mit Vertretern von Kinderschutzbund, Polizei und Verwaltung gegründet, die die Aufgabe hat, Kinderunfälle auszuwerten und entsprechende Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Bei

drei Viertel der Kinderradfahrunfälle ist der erwachsene Unfallgegner Hauptverursacher. Daher wird derzeit eine Wanderausstellung erstellt, in der u. a. die besonderen entwicklungspsychomotorischen Voraussetzungen der Kinder bezüglich der Verkehrsteilnahme dargestellt werden. Diese Ausstellung, zu der auch Videospots gehören, soll in Einrichtungen mit starkem Publikumsverkehr ausgestellt werden.

In den beiden letzten Jahren sind an allen weiterführenden Schulen in Brühl, in Zusammenarbeit mit der Polizei, die Fahrräder auf Verkehrssicherheit überprüft worden. Brühler Fahrradhändler haben kleinere Reparaturen vor Ort direkt und für die Schüler kostenlos vorgenommen.

Für alle Schulen wurden Arbeitskreise zur Mobilitätserziehung gegründet, in denen schulische Verkehrssicherheitsbeauftragte, Kinderschutzbund, Polizei und Schulaufsicht, die schulische Mobilitätserziehung koordinieren. Sie verfolgen insbesondere das Ziel, Alternativen aufzuzeigen und die Kinder aktiv in eine anzustrebende Veränderung der Verkehrsumwelt einzubinden. Über die Arbeitskreise erhalten die Schulen verschiedenste Unterrichtsmaterialien, aufgrund derer z. B. das Projekt "Fahrradwerkstatt" eingerichtet wurde.

Des Weiteren werden in Brühl regelmäßige Befahrungen des Radverkehrsnetzes durchgeführt, an denen neben Mitarbeitern der Verwaltung auch die Polizei, und die zuständigen Planer eines externen Ingenieurbüros teilnehmen. Wichtig für die Verkehrssicherheit ist die in diesem Kontext durchgeführte Nachtbefahrung, die vor allem die soziale Sicherheit der Radfahrer auf den verschiedenen Strecken im Brühler Stadtgebiet untersuchte. Dieser Aspekt der Verkehrssicherheit von Radfahrern wird oftmals nicht beachtet oder in seiner Bedeutung für die Fahrradnutzung unterschätzt. Von daher ist der Ansatz durch Befahrungen, Mängel und Probleme zu erkennen, sicherlich auch für andere Städte empfehlenswert, zumal bei Dunkelheit oftmals Probleme deutlicher auftreten, die bei Tage nicht zu erkennen sind.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Wichtige Impulse für die Entwicklung von fahrradfreundlichen Fördermaßnahmen in Brühl gingen von der Delft-Exkursion mit den zuständigen Mitarbeitern der Stadtverwaltung und verschiedenen Ratsmitgliedern aus. Hier konnten viele Anregungen für die Gestaltung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur und die Förderung eines guten Fahrradklimas gewonnen werden. Viel wichtiger noch war aber die Motivation der Handlungs- und Entscheidungsträger. Das "Eradeln" einer in der Entwicklung weiter fortgeschrittenen "Fahrradstadt" bestärkte die Fortentwicklung der eigenen Radverkehrspolitik.

Eine ganz außergewöhnliche Maßnahme stellte eine Nachtbefahrung dar. Ausgehend von der Erkenntnis, dass Mängel bei der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum ein wesentliches Hemmnis gegen die Fahrradnutzung darstellen, wurden als problematisch angesehene Bereiche bei einer Nachtbefahrung untersucht und vor Ort Lösungsvorschläge entwickelt.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Bei der Stadt Brühl wird einmal im Jahr eine Radverkehrsnetzbefahrung mit Vertretern der Verwaltung, der Polizei, Mitgliedern von ADFC und Kinderschutzbund sowie Politikern und Fachplanern durchgeführt. Aufgrund der dabei erfassten Mängel und Probleme wird ein Maßnahmenkatalog aufgestellt, der dann im Folgenden durch spezielle problemspezifische Maßnahmen abgearbeitet wird. Durch diese Handhabung ist gewährleistet, dass alle Beteiligten direkt vor Ort und ohne großen Aufwand ihre Anregungen und Bedenken äußern können und gemeinsam eine Lösung erarbeitet wird, mit der die verschiedenen Interessenvertreter zufrieden sind. Durch die selbständige Befahrung werden dabei auch Schwierigkeiten offenkundig, die sich möglicherweise auf dem Plan nicht erkennen lassen, deren Lösung und Entschärfung dann aber schnell vorangetrieben werden kann.

Innerhalb der Verwaltung steht der Fahrradbeauftragte als zentraler Ansprechpartner für alle Fragen des Radverkehrs zur Verfügung. Durch die Umstrukturierung der Verwaltung war die

Anordnungsbehörde zeitweise der Planung zugeordnet, so dass die anderenorts häufigen diesbezüglichen "Reibungsverluste" weitestgehend ausblieben und auch außergewöhnliche Planungen unproblematisch umgesetzt werden können. Im Zuge weiterer Umstrukturierungen wurde die Anordnungsbehörde allerdings wieder dem Fachbereich Ordnung zugeordnet.

1996 wurde der Aufgabenbereich des Mobilitätsbeauftragten geschaffen mit dem Ziel, ein kommunales Mobilitätsmanagement zur Förderung des Umweltverbundes in die Wege zu leiten. Der Mobilitätsbeauftragte führt innerhalb der Verwaltung die unterschiedlichen mobilitätsrelevanten Zuständigkeiten zusammen. Er ist die zentrale Anlauf- und Beschwerdestelle für alle Verkehrsteilnehmer, Kontaktperson für die Verkehrsbetriebe und zuständig für eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit.

7 FINANZIERUNG

Für das Projekt ist ein Gesamtvolumen von 3 Mio. DM vorgesehen, das sich nach der Planung zu Projektbeginn mit jeweils einer Mio. DM auf die Jahre 1994 bis 1996 verteilen sollte. Durch Verzögerungen bei der Umsetzung wurden die ersten Mittel aber erst im Jahr 1995 abgerufen, so dass man gegenüber der ursprünglichen Zeitplanung um ein Jahr verschoben ist. Dies bedeutet aber auch, dass ab 1999 keine weiteren Mittel für Neubaumaßnahmen vorgesehen sind (Ausnahme: Fahrradstation).

Die Stadt Brühl nutzt im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Stadt Brühl" alle zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten, wobei die Mittelplanung als immer problematischer angesehen wird.

8 BEWERTUNG

Da bei der Stadt Brühl schon lange vor Beginn des Projektes "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" viel für den Fahrradverkehr getan wurde, war auch das Klima für solche fahrradspezifischen Maßnahmen in Brühl besonders gut. Sowohl bei Verwaltung und Politik als auch in der Öffentlichkeit war man mit dem Thema vertraut. Besonders hilfreich ist dabei die fraktionsübergrei-

fende Befürwortung der Radverkehrsförderung (die Beantragung der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft und zahlreiche andere wichtige Grundsatzentscheidungen zur Radverkehrsförderung wurden einstimmig beschlossen), so dass auch politische Wechsel während der Projektlaufzeit das Modellvorhaben nicht beeinträchtigt haben.

Die Zielvorgabe der Herstellung einer in sich vollständigen Fahrradinfrastruktur kann als weitgehend erreicht angesehen werden. Nur etwa ein Zehntel des Hauptnetzes (1. und 2. Netzhierarchieebene) ist noch nicht fahrradfreundlich, wobei hier auch Abschnitte enthalten sind, für die angesichts der Platzverhältnisse und konkurrierender Nutzungsansprüche keine Lösung absehbar ist. Das Netz ist durch die Wegweisung auch für Ortsfremde auffindbar. Durch ein flächendeckendes Abstellanlagenprogramm in der Innenstadt und an den weiterführenden Schulen liegen gute Angebote zum Fahrradparken vor. Die Bahnhöfe und Stadtbahnhaltestellen sind mit guten Bike & Ride-Anlagen ausgestattet; die Fertigstellung der Fahrradstation steht bevor.

Verbunden mit einem hohen Maß an Innovationsbereitschaft ist das wahrscheinlich wichtigste Kriterium für den großen Erfolg des Projektes in Brühl die große Kontinuität mit der in Brühl die Radverkehrsförderung bereits seit vielen Jahren konsequent betrieben wird und somit einen selbstverständlichen Platz einnimmt. Eine solche, von Selbstverständlichkeit geprägte Vorgehensweise dürfte langfristig weitaus erfolgreicher sein als kurzfristige, isolierte Großaktionen mit zeitlich begrenzter Wirkung.

Probleme ergeben sich inzwischen allerdings aufgrund der angespannten Haushaltslage mit der Finanzierung. Verbunden mit Engpässen bei der Landesförderung könnten ggf. einzelne Netzlücken aus rein finanziellen Gründen noch längerfristig bestehen bleiben.



stadt essen

1 KURZCHARAKTERISTIK

Essen zählt mit seinen rund 620.000 Einwohnern zu einer der größten Städte in der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden. Mit der zentralen Lage im Ruhrgebiet liegt sie darüber hinaus in einem der größten europäischen Ballungsräume. Die Stadt befindet sich zur Zeit in einem Wandlungsprozess von der Industrie- zu einer Dienstleistungsstadt.

Innerhalb des rund 210 km² großen Stadtgebietes gibt es deutliche topographische Schwankungen. Im Süden sind es die Ausläufer des Bergischen Landes, die zu Höhen von bis zu über 200 m über NN führen, während im Norden der tiefste Punkt bei rund 26 m über NN liegt. Hieraus ergibt sich für den Radverkehr, dass innerhalb des Stadtgebietes unterschiedliche Voraussetzungen für die entsprechende Nutzung vorliegen. Die guten topographischen Voraussetzungen im Norden werden durch eine kompakte Siedlungsstruktur begünstigt.

Seit März 1995 gehört Essen der Arbeitsgemeinschaft an.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Noch 1991 hat Essen als Zeichen für ein im bundesweiten Städtevergleich unzureichendes Angebot für den Radverkehr die "Rostige Speiche" durch den ADFC verliehen bekommen. Dies kann als Indiz dafür gewertet werden, dass die Ausgangsbedingungen für eine fahrradfreundliche Stadt besonders ungünstig waren, da im Gegensatz zu zahlreichen anderen Städten in der AGFS noch keine Infrastruktur in nennenswertem Umfang vorhanden war und auch andere wesentliche Bausteine der Radverkehrsförderung nicht existierten.

Mit der Verleihung der "Rostigen Speiche" nahm der Druck der Verbände auf Politik und Verwaltung zur aktiven Radverkehrsförderung in starkem Umfang zu. So wurde 1992 ein Radverkehrskonzept vorgelegt, in dem zeitlich gestuft die zukünftigen Handlungsschwerpunkte der Radverkehrsförderung festgelegt wurden. Dieses Konzept wurde beschlossen und gemeinsam mit dem Leit Antrag für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft eingereicht.

Der Radverkehrsanteil in Essen betrug bei Projektbeginn 5 %.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Entsprechend der Radverkehrskonzeption von 1992, die mit Sicht auf die Aufnahme in die AGFS konzipiert wurde, beabsichtigt die Stadt ein Haupttroutennetz für den Radverkehr zu realisieren. Dieses Netz soll die Verbindung der Stadtteile untereinander verbessern. Darüber hinaus ist als zentraler Bestandteil der Radverkehrsplanung "die Konzeption für Abstellanlagen und Bike & Ride-Anlagen sowie die Entwicklung eines entsprechenden Wegweisungsleistsystems" vorgesehen (Radverkehrskonzeption Stadt Essen, S. 1, 1992). Weiterhin sollen Barrieren wie Einbahnstraßen, Sackgassen oder Abbiegever- und -gebote möglichst für den Radverkehr freigegeben werden, um das Fahrrad durch Vorteile gegenüber dem Kfz als All-

tagsverkehrsmittel attraktiver zu machen und so eine echte Alternative zum Kfz anbieten zu können.

Als Zielvorgaben der Politik wurde durch die Mehrheitsfraktion eine Steigerung des Radverkehrs von 5 % zu Beginn des Projektes auf 9 % zum Abschluss formuliert.

Weiter sieht Essen eine besondere Zielsetzung in der Verknüpfung von "Fahrradfreundlichkeit" und "Kinderfreundlichkeit". Hierfür wird eine enge Zusammenarbeit mit Schulen angestrebt und die Gesamtkonzeption zum Radverkehr hinsichtlich der kinderspezifischen Belange geprüft.

3.2 Umsetzungsstrategie

Es ist nach der Radverkehrskonzeption von 1992 beabsichtigt, das Hauptroutennetz von ca. 170 km in einem Zeitraum von 10 Jahren zu realisieren. "Darauf aufbauend sollen durch sukzessiv durchzuführende Netzergänzungen Verdichtungen in bestimmten Siedlungsbereichen vorgenommen werden" (Radverkehrskonzeption Stadt Essen, S. 1, 1992).

Zum Netz zählen neben Radwegen und Radfahrstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen auch selbständige Wegeverbindungen entlang von Grün- und Gewässerzügen sowie zahlreiche Abschnitte im Erschließungsstraßennetz.

Die Öffnung von Einbahnstraßen und die Einrichtung von Fahrradstraßen sind ebenfalls für das Netz vorgesehen.

Ergänzt werden die Maßnahmen zum Netzausbau durch eine eigenständige Wegweisung und unterschiedliche Angebote im Bereich Fahrradparken. Hier sind - außer in der Innenstadt - Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, sowie ein umfassendes Bike & Ride Angebot vorgesehen.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Neben dem Radverkehrskonzept hat Essen bereits vor der Aufnahme in die AGFS einige Bausteine zur Radverkehrsförderung bearbeitet. So wurden in der Zeit von 1993 bis 1994 von den rund 480 Einbahnstraßen der Stadt ca. 30 geöffnet. Hierbei wurden sowohl echte Ein-

bahnstraßen durch den Bau oder die Markierung von Radverkehrsanlagen für den Radverkehr freigegeben als auch unechte Einbahnstraßen eingerichtet. Die ersten Fahrradstraßen wurden bereits 1994 eröffnet.



An Knotenpunkten und Einmündungen wurden besondere Sicherungsmaßnahmen wie etwa Markierungen geplant, um den Radverkehr hier sicherer zu führen. Weiter wurden selbständig geführte Wegeverbindungen, wie z. B. auf stillgelegten Gleisstrecken oder entlang der Ruhr zwischen den Stadtteilen Kettwig und Werden als Routenbestandteile ausgebaut. Mit der Realisierung der Wegweisung wurde 1998 begonnen.

Im Bereich des Fahrradparkens wurden u. a. umfangreiche Verbesserungen der Parkmöglichkeiten an Schulen und in der Innenstadt vorgenommen sowie zahlreiche Fahrradboxen an S-Bahnhöfen aufgestellt. Darüber hinaus wurde Ende 1999 eine Radstation im Essener Hauptbahnhof eröffnet.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Entsprechend dem Hauptroutennetz - bestehend aus acht Radialrouten und einigen Ringverbindungen - werden zunächst die Radverkehrsanlagen entlang dieser Trassen verbessert. Vorgesehen sind soweit möglich Markierungslösungen. Allerdings sind im Zuge der Realisierung Probleme aufgetreten, die in Zusammenhang mit der Kostenübernahme zu sehen sind.

Diskutiert wird derzeit die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen sowie die Öffnung zusätzlicher Einbahnstraßen.

Als besonderes Problem wird die Situation der Radverkehrsführungen an den signalisierten Knotenpunkten gesehen, da die Vorstellungen der jeweils zuständigen Ämter und Abteilungen über sichere und rechtlich zulässige Radverkehrsführungen hier voneinander abweichen.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Verknüpfungen mit anderen Verkehrsmitteln sind vorrangig durch den Ausbau der Fahrradparkmöglichkeiten für Langzeitparker an wichtigen S-Bahnhöfen geschaffen worden. Bisher wurden 80 Fahrradboxen aufgestellt, weitere rund 100 sind geplant (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 26).

Geplant ist neben der realisierten Fahrradstation am Hauptbahnhof mit einer Kapazität für 428 Fahrräder eine weitere am Bahnhof Essen-Altenessen.

4.3 Fahrradparken

Einen Schwerpunkt in der Radverkehrsförderung sieht Essen in der Schaffung anspruchsgerechter Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad. Hier sind nicht nur im innerstädtischen Bereich und an Schulen alte Vorderradklemmen durch VRR-Bügel ersetzt worden, sondern auch im Zuge von Rastplätzen entlang der Routenabschnitte, die auch Freizeit- und Erholungswert aufweisen, wie etwa die Achsen entlang der Grünzüge. Darüber hinaus werden zzt. Boxen für Kurzzeitparker in der Essener Innenstadt aufgestellt.



4.4 Wegweisung

Eine routenorientierte Radverkehrswegweisung steht kurz vor der Realisierung. Nachdem 1998 bereits erste Routenabschnitte ausgewiesen worden sind, wird angestrebt, die Wegweisung deutlich auszubauen. Für 2000 ist die Umsetzung der stadtgebietsweiten Radverkehrsverbindungen in Auftrag gegeben.

In Anlehnung an die in Nordrhein-Westfalen häufiger verwandte Ausgestaltung der Wegweiser wurden weiße Tafeln mit roter Schrift (Schriftgröße 65 mm) aufgestellt.



4.5 Serviceangebote

Weitergehende Serviceangebote für den Radverkehr werden von der Stadt Essen bisher nicht angeboten, sind aber im Zusammenhang mit den Fahrradstationen vorgesehen.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Für den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wurde eine ABM-Stelle geschaffen. Dies ist vor allem dadurch bedingt eingerichtet worden, dass der Bereich der Öffentlichkeitsarbeit von der Auswahlkommission als großes Defizit in Essen gesehen wurde und hier entsprechend hohen Handlungsbedarf eingefordert hat. Zurzeit wird die Möglichkeit geprüft, diese Stelle in eine Dauerstelle umzuwandeln.

Neben Faltblättern zur Einrichtung von Fahrradstraßen und zur Aufstellung von Fahrradboxen an S-Bahnhöfen wurde 1998 eine Fotoausstellung als Wanderausstellung konzipiert.

Viele Maßnahmen wurden aber auch direkt durch den Radverkehrsbeauftragten erläutert, so z. B. bei Veranstaltungen an Schulen.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrssicherheitsarbeit wird in Essen sehr hoch bewertet, da das Ziel vom "kindgerechten Verkehr" verfolgt wird. Deshalb erhalten in allen planerischen Entscheidungen die Bedürfnisse der Kinder im Stadtverkehr einen besonders hohen Stellenwert. Aus diesem Grund werden zu bestimmten Planungen ggf. auch Stellungnahmen von Verkehrspsychologen eingeholt. Aufklärungsarbeit erfolgt darüber hinaus durch regelmäßig stattfindende Verkehrssicherheitstage.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Begleitet wurden die Öffnung der Einbahnstraßen und die Einrichtung der ersten Fahrradstraßen mit eigenen Untersuchungen. Für die Fahrradstraßen konnten Zunahmen des Radverkehrs ermittelt werden. Eine Befragung ergab, dass das Sicherheitsgefühl der Radfahrer deutlich gestiegen ist. Bei den Kfz-Geschwindigkeiten wurde ein leichter Rückgang ermittelt und die Zahl der Unfälle ist rückläufig, so dass eine insgesamt positive Bilanz gezogen werden konnte.

Die Begleituntersuchung zu den Einbahnstraßen ergab eine hohe Sicherheit für den Radverkehr in den geöffneten Einbahnstraßen, da keine Unfälle registriert wurden.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Die Federführung im Projekt "Fahrradfreundliche Stadt Essen" hat das Tiefbauamt. Die Stadt hatte bereits vor der Aufnahme in die AGFS die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten eingerichtet. Mit dieser Stelle waren sowohl Planungs- wie auch konzeptionelle Aufgaben verbunden. Im Zusammenhang mit dem angestrebten höheren Stellenwert der Radverkehrsförderung wurden die Planungsaufgaben im Grünflächen- und Tiefbauamt verteilt. Die Stelle des Radverkehrsbeauftragten sollte demgegenüber stärker die konzeptionelle Arbeit übernehmen.

Begleitet wird die Radverkehrsförderung von zwei Arbeitskreisen. Der eine befasst sich mit den Radverkehrsbelangen im öffentlichen Stra-

Benraum im Zuständigkeitsbereich des Tiefbauamtes. Der andere begleitet die Radverkehrsförderung innerhalb der Freiflächen im Zuständigkeitsbereich des Grünflächenamtes. Die Arbeitskreise tagen regelmäßig viermal jährlich. Mitglieder in den Arbeitskreisen sind neben den verschiedenen Ämtern, der Verkehrsbehörde und der Polizei auch Vertreter von ADFC, VCD und EFI (Essener Fahrrad Initiative). Bei bestimmten Themen nehmen auch Ratsmitglieder an den Arbeitskreissitzungen teil.

7 FINANZIERUNG

Für die Realisierung des Haupttroutennetzes, das in den 10 Jahren der angestrebten Mitgliedschaft in der AGFS umgesetzt werden soll, wurden im Vorfeld Gesamtkosten von rund 53 Mio. DM kalkuliert.

Laut Beschluss vom 28.09.1994 hat der Rat der Stadt Essen die Absicht erklärt, dem Radwegbau in Essen besondere Priorität einzuräumen, und unter Berücksichtigung der jeweiligen Haushaltslage jährlich Mittel in Höhe von 2,25 Mio. DM zu etatisieren.

Für die Jahre 1995-1998 ergab sich so ein Finanzvolumen von 9,0 Mio. DM. Auf Essener Stadtgebiet wurden während dieses Zeitraumes insgesamt 8,5 Mio. DM verausgabt. Diese Summe beinhaltet Ausgaben in Höhe von 655.000 DM von Seiten des KVR. Für das Jahr 1999 war eine Vergabesumme von insgesamt 11,0 Mio. DM vorgesehen. Hierin enthalten sind Maßnahmen des KVR in Höhe von 5,0 Mio. DM.

Darüber hinaus sind für das Jahr 2000 weitere GVFG-Maßnahmen beabsichtigt, zusätzlich ist ein Antragsvolumen für den Bereich der Stadterneuerungsgebiete in Höhe von 735.000 DM eingeplant.

Teilweise erfolgte die Finanzierung der umgesetzten Maßnahmen durch Eigenmittel oder auch Städtebauförderung. GVFG-Mittel wurden nur bedingt in Anspruch genommen, da diesbezüglich Probleme bei den zuständigen Antragstellern - vorrangig in Zusammenhang mit Markierungslösungen - auftraten, so dass entsprechende Anträge nicht eingereicht wurden.

8 BEWERTUNG

Seit Aufnahme in die AGFS konnten nur wenige Bausteine der Radverkehrsförderung, wie sie mit der Radverkehrskonzeption 1992 beschlossen wurden, realisiert werden. Hier sind insbesondere Zeitverluste durch die Trennung von Konzeption und Planung in verschiedene Zuständigkeiten mit unterschiedlichen Prioritäten als Ursache anzunehmen. Eine Regelung, die sich - zumindest in Essen - nicht bewährt hat. Auch z. T. voneinander abweichende Zielvorstellungen und verschiedene Interpretationen der gesetzlichen Grundlage innerhalb der Verwaltung tragen zu zeitlichen Verlusten bei der Umsetzung von Maßnahmen bei und führen bei Kompromisslösungen ggf. auch zu teureren Maßnahmen als planerisch erforderlich.

Ebenso ist die Beantragung von Fördergeldern in Essen besonders aufwendig, da die Planer selber keine Anträge stellen können, sondern diese von einer eigenen Abteilung bearbeitet werden, so dass auch hier wieder Zeitverluste durch hohen Abstimmungsbedarf zu verzeichnen sind. Hinzu kommen ggf. noch voneinander abweichende Einschätzungen bei der Fördermöglichkeit von Maßnahmen.

Wie die Analyse in Kapitel 5.1 ergeben hat, ist die Verkehrssicherheitsarbeit in Essen bisher noch nicht erfolgreich. Insbesondere die tendenziell wieder steigenden Zahlen der Schwerverunglückten belegen den Handlungsbedarf.

Positiv ist das Engagement Essens beim Fahrradparken zu werten. Insbesondere die Erfahrungen mit den Fahrradboxen sollten auch andere Städte zur Nachahmung anregen. Ebenso sind aber auch die Neuerungen der Fahrradhalter an Schulen sowie die Ausstattung von Rastplätzen mit anspruchsgerechten Haltern positiv zu sehen.

Essen tut sich somit auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt schwerer als viele der anderen Mitgliedsstädte in der AGFS, wenn auch die eingangs erläuterten schlechten Ausgangsbedingungen zu berücksichtigen sind. Inwieweit das Ziel der Erhöhung der Radverkehrsanteile auf 9 % bis zum Jahr 2005 erreicht werden kann, bleibt abzuwarten. Erforderlich ist hierfür aber auf jeden Fall eine intensivere zielführende Radverkehrsförderung im Sinne einer schnelle-

ren Umsetzung von Maßnahmen als in den ersten Jahren der Mitgliedschaft.

Euskirchen

1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Stadt Euskirchen ist Kreisstadt und Mittelzentrum im ländlichen Raum und verbindet städtischen Lebensstil mit landwirtschaftlich geprägter Umgebung.

Euskirchen liegt im Mittelpunkt des Städtedreiecks Köln-Bonn-Aachen im Bereich der Zülpicher Börde und ist damit abgesehen von den südlichsten Stadtteilen, die die nördliche Osteifel tangieren, weitestgehend eben. Mit knapp 140 km² Fläche ist Euskirchen eine Flächenkommune, die zum einen durch eine kompakt bebaute Innenstadt zum anderen aber auch durch ein ausgedehntes Umland mit sehr unterschiedlichen Strukturen gekennzeichnet ist. Insgesamt besteht Euskirchen aus 20 Ortsteilen, die bis zu 7 km von der Kernstadt entfernt liegen, welche durch eine mittelalterliche Stadtstruktur mit einem Straßennetz aus Ring- und Radialstraßen geprägt ist.



Die Erschließung der Kernstadt, in der etwa 53% der rund 52.000 Einwohner wohnen, bietet von der Stadtstruktur her wenig Probleme, da alle Ziele in einem Umkreis von 3 km liegen. Schwierigkeiten treten diesbezüglich dagegen im weiteren Umland auf.

In das Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" aufgenommen wurde Euskirchen im April 1995.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Bei der Darstellung der Ausgangslage zu Beginn der Mitgliedschaft muss zwischen Euskirchen selbst, den einzelnen Ortsteilen und den zwischenörtlichen Verbindungen differenziert werden.

Der Kernstadtbereich Euskirchens ist vor allem durch ein dichtes System von Einbahnstraßen gekennzeichnet, die die Durchlässigkeit für den Radverkehr stark beeinträchtigen. Durch die neuzeitlichen Stadterweiterungen führen teilweise hochbelastete Hauptverkehrsstraßen, die größtenteils ohne Radverkehrsanlagen waren, so dass das Radfahren in diesen Bereichen unattraktiv und auch gefährlich war.

Insgesamt verfügte die Stadt Euskirchen zwar über vereinzelte Radverkehrsanlagen (vor allem kombinierte Geh-/Radwege); sie waren aber nicht in ein zusammenhängendes Netz eingebunden und oftmals geprägt durch schlechte Ausführung und Gestaltung. Hinzu kommt, dass sich die Fahrradförderung in Euskirchen in den 80er Jahren tendenziell eher dem Freizeitverkehr widmete und relativ wenig auf den Alltagsrouten getan wurde.

Nachdem aber der Antrag auf Mitgliedschaft in das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" gestellt war, begann man in Euskirchen mit der Erarbeitung eines umfangreichen Markierungsprogramms und eines Konzeptes zur Öffnung der Einbahnstraßen, um so Ansätze eines Radverkehrsnetzes zu installieren.

Grundsätzlich spielte das Fahrrad bis zum Beginn der Mitgliedschaft keine große Rolle im Straßenverkehr und es erfuhr auch nur wenig Akzeptanz von den anderen Verkehrsteilnehmern. Bedingt wird dies sicherlich durch den sehr hohen Motorisierungsgrad (90 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Auto), der mit dazu beiträgt, dass das Fahrrad auch auf kurzen Strecken für viele Verkehrsteilnehmer nicht als echte Alternative erkannt wird.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Im Leitantrag der Stadt Euskirchen sind keine konkreten Modal Split-Zielvorgaben angegeben, sondern es werden mehr allgemein die Erhöhung der Sicherheit für die Fahrradfahrer und die Förderung des Umweltverbundes als Ziele definiert. Potenziale für den Umweltverbund werden dabei vor allem in den hohen Pendlerzahlen nach Bonn und Köln gesehen.

Sowohl in der kompakt bebauten Kernstadt als auch in den verstreut liegenden Ortsteilen und entlang deren Verbindungen soll alles getan werden, um das vorhandene Radverkehrspotenzial in Euskirchen bestmöglich auszuschöpfen.

3.2 Umsetzungsstrategie

Der Planungsansatz in Euskirchen ist angebotsorientiert, was bedeutet, dass die Netzentwicklung das Ziel verfolgt, möglichst günstige Quelle-Ziel-Beziehungen herzustellen. Die Auswahl der Strecken und die Planung der Netzelemente orientiert sich dabei vor allem an den Kriterien Zusammenhang, Direktheit, Attraktivität, Sicherheit und Komfort. Durch die seit 1999 veränderten politischen Mehrheiten haben sich Änderungen ergeben, die u. a. eine Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes (Anpassungen an Tempo 30-Konzeption und an neue Baumaßnahmen wie z. B. Ortsumgehung) bedeuten.

Neben dem Alltagsradverkehr wird dem Radtourismus im Programm "Fahrradfreundliche Stadt Euskirchen" ein hoher Stellenwert zugeordnet, da Euskirchen oft als Ausgangspunkt für Radtouren in die nähere und weitere Umgebung genutzt wird. Dieses Potenzial will man in Euskirchen nutzen und bindet daher – ungeachtet des Vorrangs des Alltagsverkehrs – die Belange des Fahrradtourismus möglichst in alle Radverkehrsplanungen mit ein (insbesondere außerhalb der Kernstadt).

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Aufgrund der besonderen Gegebenheiten in Euskirchen in Bezug auf Fläche und Struktur des Stadtgebietes hat man sich bei der Stadt Euskirchen dazu entschlossen, den Planungsraum aufzuteilen. Die Bestandsaufnahme und die Netzplanung sind für das gesamte Stadtgebiet durchgeführt worden, das Sofortmaßnahmenprogramm bezog sich zunächst aber nur auf die Kernstadt, innerhalb des Stadtringes. Das Sofortmaßnahmenprogramm setzt sich vor allem aus den schnell und kostengünstig umsetzbaren Maßnahmenpunkten Markierungen im Straßenraum und StVO-Maßnahmen (hauptsächlich Öffnung von Einbahnstraßen) zusammen. Darüber hinaus enthält das überarbeitete Radverkehrskonzept nunmehr auch konkrete Maßnahmen in den Ortslagen.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

In Euskirchen ist das Radverkehrsnetz unter Anwendung einer dreistufigen Netzhierarchiestruktur mit Hauptachsen, Hauptsammelrouten und Erschließungsrouten erarbeitet worden. Dabei wurde überwiegend auf bauliche Maßnahmen verzichtet und mit "einfacheren" Maßnahmen Lösungen gefunden. Im Gebiet der kompakten und verwinkelten Innenstadt wurden vor allem "Stadtlösungen" umgesetzt, wie die Öffnung von Einbahnstraßen, die Freigabe der Fußgängerzone und ein umfangreiches Markierungsprogramm. Inzwischen haben sich hier allerdings einige Änderungen ergeben: Durch die mittlerweile flächendeckende Einrichtung von Tempo 30-Zonen sind einige Schutzstreifenplanungen hinfällig geworden. Die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr wurde von der neuen politischen Mehrheit wieder aufgehoben.

Auf den Ring- und Radialstraßen der Kernstadt wurden in einem umfangreichen Sofortmaßnahmenprogramm zunächst als Versuch Schutzstreifen markiert. Mittlerweile sind die Markierungen auf den teilweise sehr stark befahrenen Bundesstraßen zu unverzichtbaren und bewährten Dauerlösungen geworden. Hierzu zählen u. a. die nördliche Ringstraße (Bundesstraße)

und drei hochbelastete Radialstraßen; auf einem weiteren innerörtlichen Bundesstraßenabschnitt befinden sich Schutzstreifen in der Umsetzung.

Ein großer Teil der Außerortsstraßen ist dem klassifizierten Straßennetz zuzuordnen und somit nicht in der Baulast der Stadt Euskirchen. Insbesondere das RSBA Euskirchen hat sich hier beim Bau von Außerortsradwegen in erheblichem Umfang engagiert. Auf einem längeren Teilabschnitt der B 51 wurde sogar ein großzügig gestalteter Radweg zu Lasten der vorher recht üppig dimensionierten Fahrbahn hergestellt.

Bei den Ortsteilen und den zwischenörtlichen Verbindungen ist die Zielsetzung, die Ortsteile über fahrradtaugliche Wirtschaftswege oder straßenbegleitende Radverkehrsanlagen als sozial verträglichen Routen mit der Kernstadt zu verbinden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf dem Bau von Radwegen entlang der klassifizierten Straßen, von denen insgesamt 26 km gebaut wurden, wodurch mittlerweile 14 der 20 Ortsteile fahrradfreundlich an die Kernstadt angebunden sind.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Im Rahmen des vor einiger Zeit fertiggestellten Fahrradabstellkonzeptes wurden auch B & R-Anlagen geplant. So sollen alle DB-Bahnhöfe und Haltepunkte B & R-Anlagen erhalten (mit einer Ausnahme alle überdacht). Für die in der Umsetzungsphase befindlichen Haltestellen der SVE (Stadtverkehr Euskirchen GmbH; betreibt Stadtbussystem) in den Ortschaften außerhalb der Kernstadt wurde eine kleine, gestalterisch hierauf abgestimmte, überdachte Standardabstellanlage entworfen, die an geeigneten Haltestellen aufgestellt werden soll.

Für den Bahnhof Euskirchen wurde im Rahmen der Radverkehrskonzeption zunächst nur für den rückwärtigen Teil eine Erweiterung der B & R-Anlage geplant, da das Grundkonzept des Fahrradparkens im vorderen Teil aufgrund der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes noch nicht klar war. Zwischenzeitliche Überlegungen für eine Fahrradstation wurden nach langer und intensiver Diskussion fallen gelassen. 84 überdachte und weitere 30 nicht überdachte

Fahrradständer auf dem Bahnhofsvorplatz sollen das Fahrradparkbedürfnis befriedigen. Darüber hinaus sollen im Rahmen eines Programms "Fahrradboxen an Bahnhöfen" des Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) an sämtlichen Euskirchener Bahnhöfen Fahrradboxen aufgestellt werden.

Ein deutlicher Hinweis für das Bedürfnis nach nicht nur diebstahlgesichertem sondern auch vandalismusgeschütztem Fahrradparken ist die Tatsache, dass die 24 am Bahnhof Euskirchen vorhandenen Fahrradboxen ausgebucht sind und eine Warteliste besteht.

4.3 Fahrradparken

Die Erstellung eines Fahrradabstellkonzeptes für die Gesamtstadt ist einer der wichtigen Programmschwerpunkte, da geeignete Abstellanlagen ein bedeutsamer Aspekt bei der Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel sind. Neben den zuvor genannten B & R-Anlagen beschränkt sich das Abstellkonzept zunächst auf die Kernstadt. Im Bereich der Fußgängerzone, wurden zahlreiche dezentral angeordnete, kleine Abstellanlagen bis hin zu einzelnen Ständern in unmittelbarer Zielnähe aufgestellt. Hinzu kommen im Bereich der erweiterten Kernstadt größere Abstellanlagen an Sportstätten und an anderen wichtigen Zielen.

Nach Umsetzung des innerstädtischen Abstellkonzeptes erhalten im folgenden Arbeitsschritt auch die Ortslagen Abstellanlagen. Der Mangel an geeigneten Abstellanlagen und die hohe Akzeptanz der neuen Anlagen war Anlass für das o. a. Fahrradabstellkonzept.

4.4 Wegweisung

In Euskirchen ist die Erstellung eines Wegweisungssystems für das Fahrrad besonders wichtig, da das dichte Netz land- und forstwirtschaftlicher Wege kaum überschaubar ist, für den Radverkehr aber teilweise sehr komfortable, abgasarme und schnelle Verbindungen bereitstellt. In Euskirchen hat man sich für eine zielorientierte Wegweisung entschieden, die sowohl die Belange des Alltags- als auch des Freizeitverkehrs berücksichtigt.

Die Planung ist abgeschlossen; aufgrund der neuen landeseinheitlichen Systematik ist aber eine Anpassung erforderlich. Dabei gilt es auch die Umsetzung des Radverkehrsnetzes NRW und den geplanten weiteren Ausbau der Kreiswegweisung (ebenfalls nach der vereinheitlichten Systematik) zu berücksichtigen. Im Rahmen der Aktivitäten zur Lokalen Agenda bearbeitet der Arbeitskreis "Harmonisierung der Fahrradwegweisung" dieses Thema.

4.5 Serviceangebote

Als besonderen Service organisiert die Stadt Euskirchen jedes Jahr im Sommer die "Burgenfahrt", die sich nicht nur an die Euskirchener wendet sondern auch die Erholungssuchenden, die Euskirchen als Ausgangspunkt für Radtouren in die reizvolle Landschaft von Zülpicher Börde und Nordeifel nutzen, ansprechen soll. Jedes Jahr werden die umliegenden Burgen über eine andere interessante und abwechslungsreiche Streckenführung miteinander verbunden und als Burgenfahrt vorgestellt. Ergänzend wurde im Rahmen der Wasserburgenroute eine "Euskirchener Runde" eingerichtet, beschildert und u. a. mit Hilfe eines Faltblatts vermarktet.



Weiterhin wurde für Geschäfte, Betriebe und Privatleute planerische Hilfestellung bei der Lösung von Fahrradparkproblemen angeboten. Leider war die Resonanz eher schwach; offensichtlich besteht ungeachtet zweifellos vorhan-

dener Probleme noch keine entsprechende Sensibilisierung der Zielgruppen.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit wird als eigenständiger Baustein im Radverkehrskonzept der Stadt Euskirchen angesehen und richtet sich nicht nur an die Euskirchener Bürger sondern auch an die Meinungsbildner und Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Medien.



Da bis zum jetzigen Zeitpunkt noch kein eigenständiges Konzept für die Öffentlichkeitsarbeit vorliegt, beschränkt sie sich größtenteils auf maßnahmenbezogene Falblätter und Poster (Einbahnstraßenöffnung, Fahrradparken, Öffnung der Fußgängerzone). Zukünftig soll versucht werden, mit einer stärkeren, in ein zusammenhängendes Konzept eingeordneten Öffentlichkeitsarbeit, den Bürgern die Fahrradnutzung näher zu bringen.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Ein wichtiges Kriterium bei der Festlegung der Handlungsschwerpunkte zu Beginn des Projektes war in Euskirchen die Verkehrssicherheit. Besonderes Augenmerk wurde dabei auf den Innenstadtbereich (nach der Unfallanalyse traten hier die meisten Radverkehrsunfälle auf) und den besonders schutzbedürftigen Schülerverkehr, der in der Euskirchener Innenstadt überdurchschnittlich hoch ist, gelegt.

Ein weiterer Programmschwerpunkt liegt bei der Schaffung straßenbegleitender Radwege in Außerortsbereichen an höherbelasteten und/oder schnellbefahrenen Straßen. Hier liegt in Euskirchen oftmals das Problem vor, dass die ortsteilverbindenden Straßen über keine Nebenanlagen verfügen und gleichzeitig ein hohes Geschwindigkeitsniveau vorliegt, so dass hier für den Radverkehr gesonderte Anlagen geschaffen werden müssen, um sicheres Rad fahren zu gewährleisten. Maßnahmen an diesen Straßen zählen daher zur Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Euskirchen, da sie einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrer im Straßenverkehr beitragen.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Im Rahmen einer großangelegten, bundesweiten Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden anhand von ausgewählten Beispielen aus ganz Deutschland die Einsatzgrenzen für Schutzstreifen untersucht. In Euskirchen wurde u. a. der Schutzstreifen im Zuge der Ringstraße untersucht. Die Kfz-Belastung der Ringstraße liegt ganz erheblich über den Werten, die die neue VwV-StVO angibt. Es kann gesagt werden, dass sich die Schutzstreifen auf der Ringstraße bewährt haben und von daher die Grenzwerte der VwV-StVO in ihrer derzeitigen pauschalen Form als deutlich zu niedrig angesehen werden können. Als erfreulicher Nebeneffekt wurde festgestellt, dass – offenbar durch die optische Einengung des Fahrbahnraumes – die Unfallrate des Kfz-Verkehrs deutlich gesunken ist und die Unfallkostenrate nunmehr deutlich unter der vergleichbarer Straßen liegt.

Die routinemäßigen Unfallanalysen der Polizei ergaben für den "Gerberkreisel" einige Unfälle mit Radfahrern, bei denen aus dem Kreisverkehrsplatz herausfahrenden Autofahrer mit im Kreisel verbleibende Radler kollidierten (Unfallursache: "schneiden"). Aufgrund zum Zeitpunkt der Errichtung dieses Kreisverkehrsplatzes noch nicht vorliegender Erkenntnisse, ist dieser eigentlich zu groß bemessen. Wegen der Unfälle wurde der Außendurchmesser des Kreisverkehrsplatzes mit mobilen Elementen provisorisch verkleinert. Seither sind keine der oben beschriebenen Unfälle mehr aufgetreten. Nach Ab-

schluss der Beobachtungsphase soll die provisorische Verkleinerung dann dauerhaft ausgeführt werden.

6 PROJEKTMANAGEMENT

In Euskirchen werden Planungsfragen zum Programm "Fahrradfreundliche Stadt Euskirchen" in der "Arbeitsgemeinschaft Radverkehr" ämter- und behördenübergreifend sowie mit Mitarbeitern von Polizei, ADFC und beauftragten Planungsbüros behandelt. Diese AG-Rad trifft sich nach Bedarf und kann auf direktem und unkomplizierten Wege Planungen in die Wege leiten, die dem Radverkehr dienlich sind. Die unmittelbare Absprache in der AG-Rad ermöglicht es, der Politik abgestimmte und entscheidungsreife Vorlagen zu liefern, die entsprechend schnell auf den Weg gebracht werden können. Auf politischer Ebene wurde der Radverkehrsausschuss, der sich ausschließlich mit Fragen der Radverkehrsförderung befasst, mit Beginn der Mitgliedschaft im Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" ins Leben gerufen. Dieser war Nachfolger des schon seit 1992 bestehenden entsprechenden Unterausschuss zum Tiefbauausschuss. Im Zuge der Umstrukturierungen (Reduzierung der Zahl der Ausschüsse) nach der Kommunalwahl 1999 wurde der Radverkehrsausschuss aufgelöst. Radverkehrsangelegenheiten werden jetzt im Bauausschuss behandelt.

In der Verwaltung sind die beiden Fahrradbeauftragten für die Bearbeitung der Planungen und den Kontakt, bei Fragen, Kritik oder Anregungen, zur Öffentlichkeit zuständig.

Durch diese enge Zusammenarbeit aller Beteiligten auf Verwaltungs- und Politikebene konnte eine zügige Bearbeitung und - soweit keine anderen Hindernisse wie z. B. Warten auf Bewilligungsbescheide vorlagen - Umsetzung der einzelnen Maßnahmen erreicht werden, was wiederum positive Auswirkungen auf die Akzeptanz des Programms "Fahrradfreundliche Stadt Euskirchen" hat.

7 FINANZIERUNG

Die Stadt Euskirchen hatte zu Beginn der Mitgliedschaft in dem Programm "Fahrradfreund-

liche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" ein Gesamtvolumen von 6 Mio. DM vorgesehen, das auf fünf Jahre verteilt werden sollte. Momentan hat sich allerdings ein Planungstau ergeben, so dass die veranschlagten 1,2 Mio. DM pro Jahr derzeit nicht ausgegeben werden.

Da viele der Maßnahmen gemeinsam mit dem RSBA Euskirchen und dem Kreis abgewickelt und finanziert werden, ist es problematisch genaue Kosten für die einzelnen Maßnahmen zu ermitteln.

Bis auf einige Ausnahmen bekam die Verwaltung bis jetzt fast alle ihre Maßnahmen von den zuständigen Ausschüssen genehmigt. Es ist aber nie ganz absehbar, wie auf einzelne Projekte von der Politik reagiert wird. Konventionelle Maßnahmen sind in Euskirchen vergleichsweise leichter zu finanzieren als schwierige Themen, wie Fahrradstation oder Radverkehrswegweisung.

8 BEWERTUNG

Eine scharf in Maß und Zahl abgegrenzte Zieldefinition für das Modellprojekt gibt es in Euskirchen nicht. Allgemein besteht die Zielvorgabe aber in der Gewährleistung der Sicherheit durch ein geschlossenes, angebotsorientiertes Radverkehrsnetz. Dieses Ziel ist ungeachtet der Tatsache, dass schon etliche Streckenabschnitte fahrradfreundlich umgestaltet wurden, sicher derzeit noch nicht erreicht. Da jedoch hieran kontinuierlich weitergearbeitet wird, ist mit einer weitgehenden Netzkomplettierung in absehbarer Zeit zu rechnen; lediglich besondere Schwierigkeiten wie etwa Liegenschaftsprobleme und die Koppelung an andere, größere Bauprojekte werden punktuell noch zu Verzögerungen führen.

Als weiteres Ziel wurde die größtmögliche Ausschöpfung des Radverkehrspotenzials bis hin zu einem Modal-Split-Anteil in der Größenordnung von 20 % genannt. Zwar liegen hierzu keine Untersuchungen vor, doch ist "nach Augenmaß" davon auszugehen, dass der Radverkehrsanteil derzeit noch deutlich kleiner ist. Angesichts der für eine Stadt wie Euskirchen sehr ambitionierten (Fern-) Zielvorgabe kann auch nicht erwartet werden dieses Ziel so schnell zu erreichen, so

dass hierin keinesfalls ein Misserfolg zu erkennen ist.

Probleme gab und gibt es bei Maßnahmen, die unter Anwendung der Experimentierklausel von engeren Verwaltungsvorschriften etc. abweichen sollen. Überwiegend seitens Polizei und Ordnungsbehörde werden insbesondere bei der Öffnung von Einbahnstraßen häufiger enge Auslegungen der rechtlichen Vorgaben eingefordert. Nachteilig ist hier insbesondere die Trennung zwischen Planung und Ordnungsbehörde, wengleich der "verkürzte Dienstweg" der internen Diskussionen in der AG-Rad vielfach Probleme auszuräumen vermag.

Etwas vernachlässigt fühlen sich die dörflich geprägten Ortschaften außerhalb der Kernstadt. Bisher konzentrierten sich die Radverkehrsmaßnahmen auf die Kernstadt. Die – politisch und in der Öffentlichkeit – nicht leicht zur vermittelnde Schwierigkeit liegt in der Tatsache der in den Ortschaften fehlenden Handlungsansätze. Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Ortslagen außerhalb der Kernstadt im allgemeinen nur auf den Ortsdurchfahrten nötig. Diese sind aber ganz überwiegend durch die alte Baustruktur so eng, dass der Raum für Schutzstreifen oder gar Radwege in aller Regel fehlt. Helfen kann hier – wenn überhaupt – nur ein aufwendiger Komplettumbau, der meist wegen der verkehrlichen Funktion (klassifizierte Straßen) und der enormen Kosten kaum in Betracht kommt. Die übrigen Straßen im dörflich geprägten Umfeld sind zumeist so gering vom Kfz-Verkehr belastet, dass hier Maßnahmen für den Radverkehr weder nötig noch sinnvoll sind.

Als vorbildlich anzusehen sind die durchgehenden Schutzstreifen im Zuge der Ringstraße. Ungeachtet der enormen Kfz-Verkehrsbelastung wurden hier in einem mutigen Schritt durch das RSBA Euskirchen Schutzstreifen angelegt, die sich bisher sehr bewährt haben und somit den Einsatzbereich von Schutzstreifen als weitaus größer als bislang angenommen erscheinen lassen. Hilfreich war hier sicherlich auch die räumliche Nähe des RSBA (an der Ringstraße gelegen), die auch in anderen Fragen eine enge Kooperation erleichtert. Überhaupt profitiert das Projekt stark davon, dass das RSBA Euskirchen im Vergleich zu anderen Straßenbauämtern als sehr fahrradfreundlich und außerordentlich innovationsfreudig einzustufen ist. So sind auch

aufgrund dieses Vorbildes Schutzstreifenlösungen auf hochbelasteten städtischen Hauptverkehrsstraßen in Euskirchen ein völlig selbstverständliches Führungselement des Radverkehrs.

Insgesamt gibt es in Euskirchen sicherlich noch einiges zu tun. Nach Umsetzung der in Planung und Vorbereitung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen dürfte Euskirchen über eine ziemlich geschlossene Radverkehrsinfrastruktur verfügen, die sich durchaus nicht nur auf das Wegenetz beschränkt. Wesentlich ist jetzt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, um auf dieser Grundlage die bisher eher autoorientierten Gewohnheiten der Bevölkerung in einen entsprechend höheren Radverkehrsanteil umzusetzen.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Das Mittelzentrum Gladbeck liegt in unmittelbarer Nähe zum Oberzentrum Essen, am nördlichen Rand des Ruhrgebiets, im Übergang zum Münsterland. Das Stadtgebiet (36 km²) ist eben und die Entfernungen der Wohngebiete zum Zentrum liegen überwiegend unter 3 km und bieten somit für die 80.000 Einwohner ideale Voraussetzungen für den Radverkehr.

Gladbeck war bis Anfang der 70er-Jahre stark vom Bergbau geprägt, musste sich mit Schließung der Zechen aber umorientieren. Im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Emischer Park wurde auf dem ehemaligen Zechengelände ein neuer Gewerbepark errichtet, der Arbeitsplätze geschaffen hat. Insgesamt arbeiten heute noch knapp 10 % der Bevölkerung im Bergbau, während der Hauptanteil der Beschäftigten mit jeweils ca. 25 % im verarbeitenden Gewerbe und in der Dienstleistungsbranche tätig ist, daneben sind 16 % im Handel beschäftigt.

Seit 1989 zählt Gladbeck zu den fahrradfreundlichen Städten in NRW.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Gladbeck verfügt aufgrund seiner topographischen Lage und der geringen Entfernungen der Wohngebiete zum Zentrum über günstige Voraussetzungen für den Radverkehr. Seit Mitte der achtziger Jahre beschäftigte sich die Stadt mit systematischen planerischen Überlegungen zum Aufbau einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Bereits 1987 wurde ein Radwegenetzplan aufgestellt. Der Radwegebestand (Radwege bzw. kombinierte Geh- und Radwege) betrug 35,5 km (vgl. Modellprojekt zur Förderung des Radverkehrs in Gladbeck, 1988, S. 3). Seit 1989 werden Maßnahmen aus dem Radwegenetzplan umgesetzt. Der Radverkehrsanteil (Binnenverkehr) lag bei Projektbeginn 1989 bei 14 %.

Ein zentrales Problem der Radverkehrsförderung in Gladbeck war die Erreichbarkeit und Querungsmöglichkeit der Innenstadt, die neben dem Fußgängerzonenbereich durch eine Vielzahl von Einbahnstraßen und darüber hinaus linienhafte Barrieren wie etwa groß dimensionierte Hauptverkehrsstraßen für den Radverkehr denkbar schlechte Voraussetzungen bot.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Die Steigerung des Radverkehrsanteils von 14 % auf 20 % bis zum Jahr 2000 wird als Ziel für die Radverkehrsförderung benannt. Erreicht werden soll dieses Ziel durch die Errichtung eines lückenlosen Netzes "aus verkehrssicheren und komfortabel zu befahrenden Fahrradrouten für Alltags- und Freizeitfahrten" (VEP 1990, S. 153).

Entlang der Hauptrouten von den Stadtteilen ins Gladbecker Zentrum sollen leistungsfähige und verkehrssichere Radverkehrsanlagen geschaffen werden.

Der Ausbau der Radwege sollte von 35,5 km auf 123,3 km erfolgen, wobei rund 50 km dieser neuen Wege dem Freizeitradverkehr zuzuordnen

sind (Modellprojekt zur Förderung des Radverkehrs in Gladbeck, 1988, S. 3).

Neben dem Alltagsradverkehr sind so auch drei überregionale Radwanderrouen und weitere städtische Freizeitrouen Bestandteil der Radverkehrsförderung.

3.2 Umsetzungsstrategie

Aufgrund der ungünstigen Erreichbarkeit und fehlenden Querungsmöglichkeit der Innenstadt erhielt die Schließung von Netzlücken im innerstädtischen Bereich oberste Priorität. Folgende Bausteine der Radverkehrsförderung sind dabei zum Einsatz gekommen:

- Freigabe von Teilbereichen der Fußgängerzone für den Radverkehr,
- Einrichtung von Fahrradstraßen im innerstädtischen Bereich,
- Öffnung von Einbahnstraßen,
- Markierungen von Schutzstreifen,
- Umgestaltung von stark belasteten Knotenpunkten und
- fahrradfreundliche Verkehrsberuhigung innerstädtischer Straßen.

Darüber hinaus wurde großer Wert auf ein ausreichendes Angebot an dezentralen Abstellanlagen in der Innenstadt gelegt und auch dem Aspekt der Öffentlichkeitsarbeit von Beginn an besondere Bedeutung beigemessen.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

In den letzten 10 Jahren konnten durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur deutliche Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden.

Eine vollständige Bearbeitung des Programms und ein kompletter Radwegenetzschluss ist jedoch noch nicht erreicht. Ein Projekt mit mehrjähriger Laufzeit und einem gesamtstädtischen Bezug bringt es nach Einschätzung der Verwaltung mit sich, dass Kursänderungen eintreten (z. B. durch veränderte politische Mehr-

heitsverhältnisse), neue Themen angegangen werden und veränderte Schwerpunkte gesetzt werden.

Die Umsetzung der in Kapitel 3.2 genannten Bausteine der Radverkehrsförderung konnte, soweit es sich um Zuständigkeiten der Stadt handelt, weitestgehend realisiert werden. Die Anlage von Radverkehrsanlagen an Straßen, die in der Baulast anderer liegen, erweist sich dagegen als problematisch, was zum einen an der Prioritätssetzung und zum anderen an der Finanzierung liegt.

Das Thema Radverkehr ist dennoch weiterhin ein wichtiger Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung.

Durch den Umbau einer Vielzahl von innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet wurden auch attraktive Radwege geschaffen, die maßgeblich zu weiteren Netzschlüssen beigetragen haben.



Neue Führungsformen an Knotenpunkten wurden ebenfalls realisiert. Von der Bevölkerung sind innovative Führungen jedoch zuerst skeptisch aufgenommen worden. Insgesamt herrscht aber nach Einschätzung der Verwaltung ein positives Meinungsbild zum Radverkehr in Gladbeck.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Ziel ist es, ein flächendeckendes Radverkehrsnetz aufzubauen, das das gesamte Siedlungsge-

biet abdeckt und Anschlüsse zu allen wichtigen inner- und überörtlichen Zielen herstellt.

Da die Innenstadt ein wichtiger Zielpunkt des Radverkehrs ist und von zahlreichen städtischen Radverkehrsrouten gekreuzt wird, war ein erster Handlungsschwerpunkt sowohl die Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr zu erhöhen als auch die City als Zielpunkt für den Radfahrer zu attraktivieren. Hierzu wurden weniger stark frequentierte Teile der Fußgängerzone ganz für den Radverkehr freigegeben, während die Hauptgeschäftsstraßen innerhalb der Fußgängerzone nur außerhalb der Ladenöffnungszeiten befahren werden dürfen. Daneben wurden einzelne innenstadtnahe Erschließungsstraßen in Fahrradstraßen umgewandelt.



Im Zuge der Haupttrouten wird der Radverkehr hauptsächlich auf Radwegen oder Schutzstreifen entlang der Hauptverkehrsstraßen geführt. 1988 wurden im Rahmen eines Verkehrsversuchs in der Tunnelstraße Schutzstreifen markiert, wobei im Bereich der Mittelinseln Umfahrungen für den Radverkehr gebaut wurden. Zu diesem Zeitpunkt war die Realisierung des Radwege-Grundnetzes bereits in einem fortgeschrittenen Stadium.



Um Sicherheit und Komfort des Radverkehrs an Knotenpunkten zu erhöhen, wurden an Kreuzungen separate Aufstellflächen für linksabbiegende Radfahrer angelegt. Der Radverkehr wird bereits vor dem Knoten vom Radweg auf die Fahrbahn geleitet und so in den allgemeinen Verkehrsfluss integriert. Zudem wurden für den Radfahrer eigene Signale und Kontaktstreifen an Lichtsignalanlagen eingerichtet.



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Am Bahnhof Gladbeck West, der in den nächsten Jahren zur S-Bahnstation ausgebaut wird, entstand 1999 eine Radstation. An das bestehende Bahnhofsgebäude wurden zwei ansprechend gestaltete Baukörper angebaut, die Platz für eine Fahrradwerkstatt und die Abstellanlagen in doppelstöckiger Anordnung für insgesamt 300 Fahrräder bieten. Die Station wird von der Arbeiterwohlfahrt (AWO) des Kreises Recklinghausen betrieben, die bereits in anderen Städten ähnliche Aufgaben übernommen hat. Neben Serviceleistungen, wie Bewachung und

Verleih von Fahrrädern sowie Kurierdienst, beabsichtigt die AWO zusätzlich den Service der Bahnagentur anzubieten. Eventuell wird zukünftig noch eine Cafeteria betrieben werden.

4.3 Fahrradparken

Um die Attraktivität der Innenstadt für den Radverkehr zu erhöhen, entwickelte die Verwaltung ein spezielles Parkraumkonzept für diesen Bereich. Rund um die Fußgängerzone sowie innerhalb der Zone wurden zunächst an zehn Standorten qualitativ hochwertige Abstellanlagen errichtet, die mit Rankgittern in auffällig roter Farbe umgeben wurden. In den darauffolgenden Jahren wurde das Angebot mehrfach ausgeweitet, wobei auch weniger aufwendige Anlagen realisiert wurden. Mittlerweile stehen in der Innenstadt Abstellanlagen mit Platz für 550 Fahrräder zur Verfügung (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 32).



Um die Errichtung von privaten Abstellanlagen zu fördern, prüft die Stadt, ob die Abstellanlagen bei zu geringem Raum auf dem Privatgrundstück und privater Finanzierung auch im öffentlichen Raum aufgestellt werden können. Des Weiteren wurde mit der kommunalen Arbeitsförderungsgesellschaft GAFÖG ein günstiges Angebot für Interessierte ausgearbeitet, um zu gewährleisten, dass qualitativ hochwertige Typen, wie Anlehn- und Einstellbügel verwendet werden.

4.4 Wegweisung

Ein gesamtstädtisches Wegweisungssystem für den Radverkehr wird im Frühjahr 2000 installiert werden. Neben dem Zentrum und den Stadtteilen werden auch wichtige Einzelziele im Stadtgebiet in die Ausweisung aufgenommen.

4.5 Serviceangebote

1992 hat die Stadtverwaltung 10 Dienstfahräder angeschafft, um so die Vorbildfunktion zu verdeutlichen und gleichzeitig zu dokumentieren, welche Bedeutung der Radverkehrsförderung beigemessen wird.

1996 wurde in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone angrenzend an das Rathaus eine Fahrradwache eingerichtet, die auch kleinere Serviceleistungen wie Reparatur, Wartung und Co-dierung anbietet. Betrieben wird sie von der kommunalen Arbeitsförderungsgesellschaft GAFÖG. Zusammen mit dem Angebot der Radstation am Bahnhof stehen den Bürgern somit zwei Serviceeinrichtungen für das Fahrrad zur Verfügung.



4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Zu Beginn des Projekts war die Öffentlichkeitsarbeit, deren Anteil an den Gesamtkosten mit 10 % veranschlagt worden war, ein zentrales Handlungsfeld. Eigens dafür wurden von 1990 bis 1994 zwei Mitarbeiter eingestellt, die über die Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur durch regelmäßige Pressemitteilungen, den Druck von Broschüren und Plakaten und Aktionen rund um das Fahrrad informierten. Eine

systematisch aufgebaute Werbestrategie stellt drei Aspekte in den Vordergrund:

- "Steigerung der Popularität und Nutzung des umweltfreundlichen und gesunden Verkehrsmittels;
- die durch Initiativen des Programms verbesserte Infrastruktur für die Benutzer des Fahrrades;
- die Beseitigung der Frontstellung Autofahrer kontra Radfahrer"

Mit dem Auslaufen der öffentlichen Förderung für die Stellen endete die intensive Öffentlichkeitsarbeit. Die aktuelle Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr beschränkt sich auf gelegentliche Pressemitteilungen und die Durchführung einzelner Aktionen (Verkehrssicherheitstage, Fahrradaktionstage). Ferner wird von der Verwaltung positiv hervorgehoben, dass die AGFS in den letzten Jahren eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (Broschüren, Plakatserien) betreibt. Durch ihre Mitgliedschaft kann die Stadt Gladbeck daran partizipieren.

Ein Radwegeplan liegt für Gladbeck bereits seit längerem vor und wird in Kürze durch eine Neuauflage ersetzt werden. 1998 wurden darüber hinaus nach dem Kölner Vorbild verschiedene thematische Tourenangebote für Gladbeck ausgearbeitet, die in Form von Faltblättern vermarktet werden.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

In den Wohngebieten wurden Tempo-30-Zonen angelegt, in denen für den Radverkehr nur in Ausnahmefällen spezielle Radverkehrsanlagen realisiert wurden. Besondere Untersuchungen zur Verkehrssicherheit bzw. umfassende begleitende Unfallanalysen liegen für Gladbeck nicht vor. Entsprechend den Ergebnissen aus Kapitel 5.1 kann die Stadt aber auf eine positive Bilanz hinsichtlich der Radverkehrssicherheit schauen.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

In Zusammenhang mit dem Projekt Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW hat Gladbeck eine Reihe von Begleitforschungen zu konkreten Maßnahmen und zu dem Gesamtprogramm durch externe Büros durchführen lassen:

- "Public-Awareness-Untersuchung" (1989, SOCIALDATA)
- Verkehrsanalysen Beethovenstraße/ Händelstraße (Vorher-, Nachheruntersuchung: Anlage von Schutzstreifen) (1994 und 1999, BiS-Bonn)
- Verkehrsanalyse Hegestraße (Wirksamkeitsanalyse: Anlage eines Schutzstreifens) (1997, BiS-Bonn)
- Verkehrsanalysen Gildenstraße (Vorher-, Nachheruntersuchung: Anlage eines Schutzstreifens) (1997, BiS-Bonn)

Wirkungsanalyse – Verhalten und Einschätzungen – Nachheruntersuchung (1998, SOCIALDATA)

6 PROJEKTMANAGEMENT

Für die Abwicklung der planerischen Maßnahmen des Projekts "Fahrradfreundliches Gladbeck" wurde im damaligen Planungsamt ein Projektmanagement eingerichtet. Es bestand aus einer Ingenieurstelle, ihr war die Steuerung der Arbeiten zugeordnet, den bereits erwähnten Mitarbeiterstellen für Öffentlichkeitsarbeit und einer Zeichnerstelle. Die speziell für das Projekt geschaffenen Stellen waren zeitlich befristet und sind nach knapp 10 Jahren nicht mehr neu besetzt worden.

Während der intensiven Planungs- und Arbeitsphase des Projekts wurde zusätzlich eine Arbeitsgruppe "Fahrradfreundliche Stadt" eingerichtet. In ihr erfolgte die ämterübergreifende Koordination jeweils projekt- bzw. themenbezogen mit den zuständigen Fachämtern der Verwaltung unter Hinzuziehung der Polizei und Vertretern des Trägers des ÖPNV.

Das Projektmanagement ist integriert in das Sachgebiet Verkehrsplanung des Amtes.

Es wird darüber hinaus versucht, den ADFC bei Aktionen oder speziellen Aufgaben wie der Erarbeitung der Wegweisung zu integrieren.

7 FINANZIERUNG

Für die Radverkehrsförderung in Gladbeck sind folgende finanziellen Mittel aufgebracht worden:

| Maßnahme | Zeitraum/ Umsetzung | Programm' | Kosten in DM |
|--------------------------------------|------------------------|-----------|-----------------|
| Projektmanagement | 89-98 | St | 1.100.000 |
| Mitarbeiter f. Öffentlichkeitsarbeit | 90-94 | St | 470.000 |
| Beeleitforschung | 89-99 | St | 510.000 |
| Planungskosten | 89-99 | St | 300.000 |
| Mittel Öffentlichkeitsarbeit | 89-99 | St | 260.000 |
| Baumaßnahmen Innenstadt | 90-91 | St/RW | 1.230.000 |
| Hegestraße | 92-93 | GVFG | 2.940.000 |
| Gildenstraße | 96 | GVFG | 825.000 |
| Beethoven-/ Händlerstraße | 97 | St | 475.000 |
| Buerschestr./ Humboldtstr. | 95 | GVFG | 200.000 |
| Kreuzung Schultenbrücke | 98 | St | 170.000 |
| Engstelle Kampstraße | 96 | St | 100.000 |
| Wegweisung | 2000 | RW | 150.000 |
| Radweg Nordpark | 98-99 | Öko | 150.000 |
| Sofortprogramm | 92-95 | städt. | 350.000 |
| Fahrradwache | 96 | St | 115.000 |
| Radstation | 98-99 | St/GVFG | 1.100.000 |
| Abstellanlagen Rathauspark | 97 | St | 55.000 |
| Radwegkarte | 2000 | St | 12.000 |
| gesamt | | | 10.512.000 |

'St=Stadterneuerung GVFG=Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Öko=Ökologieprogramm NRW RW=Radwegeprogramm NRW

Quelle: Angaben der Stadt

Tab. 7-1: Finanzierung Fahrradfreundliches Gladbeck

Die Tabelle enthält ausschließlich Maßnahmen, die direkt dem Projekt "Fahrradfreundliches Gladbeck" zugeordnet worden sind und für die die Stadt Gladbeck Straßenbaulasträger ist. Zusätzliche Verbesserungen für den Radverkehr wurden auch beim Gesamtumbau von Straßen erreicht.

Für Instandsetzungsarbeiten und kleinere Arbeiten sind Gelder aus dem städt. Instandsetzungsprogramm mit einem jährlichen Volumen von 100.000 DM bis 300.000 DM verfügbar.

Zwischen 1992 und 1995 wurden jährlich Sofortprogramme aufgelegt, um speziell die Hauptverbindungen auf einen zeitgemäßen Standard zu bringen und um kurzfristig Mängel zu beseitigen. Hierfür standen jährlich ca. 100.000 DM zur Verfügung.

Im Zusammenhang mit dem Umbau von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet konnten viele Haupttrouten des Radverkehrs mit neuen Radwegen versehen werden.

Für die meisten Maßnahmen des Projekts "Fahrradfreundliches Gladbeck" wurden öffentliche Fördermittel in Anspruch genommen. Der städt. Fördersatz lag hierbei zwischen 80 % und 90 %. Es kamen überwiegend Mittel aus der Stadterneuerung und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zum Einsatz.

8 BEWERTUNG

Für die Stadt Gladbeck wurde eine Nachheruntersuchung in Form einer Wirkungsanalyse für Mobilitätsverhalten und Einschätzungen zum Thema Mobilität und Verkehr durchgeführt. Danach ist der Radverkehrsanteil von 1989 bis 1997 von 14 % auf 17 % gestiegen. Damit kann die Stadt einen deutlichen Erfolg ihrer Radverkehrsförderung verzeichnen, hat aber noch nicht ihr gestecktes Ziel den Radverkehrsanteil auf 20 % zu steigern erreicht. Aufgrund bereits sehr weitgehender Realisierung wesentlicher Bausteine der geplanten Radverkehrsförderung ist dieses Ziel kurzfristig vermutlich nicht mehr zu erreichen.

Innovative neue Radverkehrsführungen, z. B. an Knotenpunkten werden von der Gladbecker Bevölkerung kritisch betrachtet. Hier könnte sich

eine erneute Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit in Zukunft positiv auf das Stimmungsbild auswirken, so dass die innovativen Ansätze der Verwaltung auch das gewünschte positive Echo in der Bevölkerung finden.

Die aufwendige bauliche Ausgestaltung von Schutzstreifen wie Gladbeck sie in der Hegestraße realisiert hat (vgl. Kap. 4.1.2), ist nach den heute vorliegenden Erkenntnissen zu Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss nicht erforderlich. Vielmehr ist die deutlich kostengünstigere Markierung der Schutzstreifen zu empfehlen.

Aussagen hinsichtlich der Verkehrssicherheit für den Radverkehr und insbesondere eine entsprechende Entwicklung im Zeitraum der AGFS-Zugehörigkeit sind dem Kapitel 5.1 zu entnehmen. Insgesamt kann Gladbeck eine diesbezüglich positive Bilanz ziehen. Bei steigendem Radverkehrsanteil entwickelte sich die Unfallbelastung rückläufig.

Gladbeck hätte nach eigenen Angaben auch ohne Teilnahme an dem Landesprogramm und an der AGFS zahlreiche Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt. Doch die Mitgliedschaft hat vieles erleichtert, vor allem was die Finanzierung und deren Rechtfertigung im Rat und in der Bevölkerung betrifft. Auch der Erfahrungsaustausch im Rahmen der Treffen der AGFS wurde vor allem in der Anfangsphase als sehr gewinnbringend angesehen.

Hamm:

Fahrradfreundliche Stadt

1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Stadt Hamm mit 181.000 Einwohnern liegt an der Lippe in der westfälischen Tieflandbucht. Sie ist mit 226 km² eine der zehn flächengrößten Städte in Deutschland. Die kreisfreie Großstadt wurde 1975 aus sieben bis dahin eigenständigen Gemeinden, die teilweise aus mehreren Ortsteilen bestehen, gegründet. Durch diese Entwicklung des heutigen Stadtgebietes ergibt sich ein stark dezentraler Siedlungscharakter von Hamm, der noch dadurch verstärkt wird, dass Hamm nicht nur durch den Datteln-Hamm Kanal und die Lippe sondern auch von fünf überregionalen Eisenbahnstrecken durchschnitten wird.



Die einzelnen Stadtteile weisen sehr unterschiedliche Strukturen in Bezug auf Siedlungs- und Geschäfts- bzw. Dienstleistungszentren auf, so dass auch die Verkehrssituation in den einzelnen Stadtteilen sehr differenziert betrachtet werden muss. Grundsätzlich kann man sagen, dass die Stadtbezirke teilweise in sehr großer Entfer-

nung zur Innenstadt liegen, so dass sich in Hamm ein mit 521 Pkw/1000 Einwohnern (1998) für großstädtische Verhältnisse überdurchschnittlicher Motorisierungsgrad ergeben hat.

Gleichzeitig bietet die dezentrale Stadtstruktur Hamms der Bevölkerung auch die Möglichkeit, die täglichen Besorgungen in den nahegelegenen Stadtbezirkszentren zu tätigen, die meistens in der fahrradgünstigen Entfernung von max. 3 km liegen.

Besondere Bedeutung wird in Hamm dem notwendigen Strukturwandel im Montan Sektor beigemessen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss sich Stadt- und Wirtschaftsförderungspolitik an sozialen und ökologischen Gesichtspunkten ausrichten und die Erstellung einer umweltfreundlichen Verkehrsinfrastruktur gefördert werden. Unterstützend wirkt hier auch das Pilotprojekt "Ökologische Stadt der Zukunft". In diesem Kontext ist auch zu sehen, dass Hamm von der Deutschen Umwelthilfe zur Bundeshauptstadt für Natur- und Umweltschutz des Jahres 1998 gekürt wurde.

Einen wichtigen Beitrag dazu kann die Förderung des Radverkehrs im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" leisten. In das Förderprogramm aufgenommen wurde die Stadt Hamm als eines der Gründungsmitglieder im Oktober 1993. Seit 1995 stellt sie deren stellvertretenden Vorsitzenden.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

In Hamm war das Auto bedingt durch die besondere Stadt- und Verkehrsstruktur mit rund 60 % aller zurückgelegten Wege das dominierende Verkehrsmittel. Aufgrund der Stadtstruktur und der fahrradfreundlichen Topographie der westfälischen Tieflandbucht bietet Hamm positive Voraussetzungen für eine starke Fahrradnutzung. Probleme für den Radverkehr ergeben sich zum einen durch die starke Zerschneidung des Stadtgebietes durch Lippe und Datteln-Hamm-Kanal sowie die umfangreichen Bahnanlagen zum anderen durch den zu Beginn des Projektes nicht vorhandenen Netzcharakter der Radverkehrsanlagen.

Seit Mitte der 80er Jahre verfolgt man bei der Stadt Hamm das Ziel, eine qualifizierte Radwegeplanung durchzuführen, die für das gesamte Stadtgebiet Radverkehrsanlagen bereitstellt oder bereits vorhandene weiter verbessert. Das Hauptaugenmerk lag hierbei auf dem Bau von Radwegen.

Der Verkehrsentwicklungsplan von 1993, der als allgemeines Ziel setzt, den Autoanteil bis zum Jahr 2005 unter 50% zu drücken, dient für heutige Planungen als Grundlage und Handlungsleitfaden. Erreicht werden soll dieses Ziel des VEP vor allem durch eine intensive Förderung und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur.

Zu Beginn der 90er Jahre verfügte die Stadt Hamm bereits über rund 90 km selbständige und straßenbegleitende Radwege und führte schon maßnahmenbegleitende, öffentlichkeitswirksame Aktionen durch. Dennoch war der Radverkehr in Hamm sowohl bei der Bevölkerung als auch innerhalb der Verwaltung kein "Tages-thema". Ein bedeutender Impuls ging erst von der Aufnahme in das Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" aus, dessen örtliche Umsetzung unter dem Titel "Fahrradfreundliches Hamm" das Fahrrad stärker in den Mittelpunkt des Interesses von Politik, Bürgern und Medien rückte.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Zielvorgabe des VEP der Stadt Hamm ist es, den Radverkehrsanteil von 12 % (entspricht dem Bundesdurchschnitt) zu Beginn des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Hamm" auf 18 % zu steigern. Damit einhergehend sollte der Umweltverbund 50 % des Verkehrsanteils tragen und somit den Autoanteil von 60 % auf 50 % bis zum Jahr 2005 reduzieren.



3.2 Umsetzungsstrategie

Mit Beginn der Mitgliedschaft in dem Förderprogramm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" wurde ein Konzept erarbeitet, das die verschiedenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung koordiniert. Mit besonderer Priorität ist die Entwicklung und Umsetzung eines Haupttroutennetzes angesehen worden, das vor allem die Anbindung an die Innenstadt gewährleisten soll. Kernpunkt sind dabei die 11 Haupttrouten von allen Stadtteilen in die Innenstadt.

In einem zweiten Maßnahmenpaket sollen dann in allen sieben Stadtbezirken Radverkehrsnetze realisiert werden, die neben der Beseitigung von Gefahrenpunkten besonders Verbesserungen in der Radverkehrsführung durch Schließung von Netzlücken umfassen. Vorrang hat hierbei die Innenstadt, da hier die meisten und wichtigsten Ziele des Radverkehrs liegen.

Parallel zu den Stadtteilnetzen werden ein Freizeitnetz und ein Radtourismuskonzept entworfen, sowie eine flächendeckende Wegweisung und ein Abstellanlagenkonzept erarbeitet und umgesetzt.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Weitgehend abgeschlossen ist in Hamm die "Fahrrad-Promenade", die ringförmig um die Innenstadt läuft und alle aus den Stadtteilen kommenden Haupttrouten verknüpft; ein sehr kurzes noch fehlendes Teilstück wird in Kürze gebaut. In seinen wichtigsten Teilen ist auch das Haupttroutennetz mittlerweile erstellt. Ebenso sind bereits alle Radverkehrskonzepte für die Stadtbe-

zirke Hamm-Mitte, Bockum-Hövel, Pelkum und Herringen erarbeitet worden, die sich z. T. in der Umsetzungsphase befinden.

Momentan werden Radverkehrskonzepte für drei weitere Stadtbezirke fertiggestellt, die bis zum Jahr 2003 baulich realisiert werden sollen. 1998 wurde die Fahrradstation am Hauptbahnhof fertiggestellt, die als erster Schritt der umfangreichen Bahnhofsvorplatzumgestaltung gebaut wurde.

Ein wesentlicher Bestandteil des Hammer Konzeptes ist die Öffentlichkeitsarbeit, die mit eigenem Personal und Sachmitteln ausgestattet ist (vgl. Abschnitt 4.6).

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

In Hamm wird eine hierarchisch aufgebaute Netzstruktur für den Radverkehr angestrebt, die auf den Hauptverbindungen den höchsten Ausbaustandard erhält und durch Sammel- und Nebenstrecken verdichtet wird. Neben der gesamtstädtischen Ausstattung mit beschilderten Haupttrouten und der Realisierung der Fahrrad-Promenade werden in Hamm stadtteilbezogen Radverkehrsnetze umgesetzt.

Innerhalb der Netze werden dabei alle Möglichkeiten zur Erhöhung der Netzdichte für die Radfahrer (Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, fahrradfreundliche Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungen etc.) sowie ergänzende Elemente (Abstellanlagen, Wegweisung, zusätzliche Serviceleistungen etc.) genutzt.

Das Haupttroutennetz soll möglichst unabhängig von Hauptverkehrsstraßen verlaufen, doch es werden auch weiterhin Radwege an Hauptverkehrsstraßen realisiert. Auch wenn viele Stadtteilverbindungen abseits des Hauptstraßennetzes realisiert werden können, ist man der Meinung, dass zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf diesen Straßen Radverkehrsanlagen notwendig und sinnvoll sind, nicht zuletzt auch aufgrund der Vielzahl von Zielen an Hauptverkehrsstraßen.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Bike & Ride wird in Hamm als ein wichtiges Mittel angesehen, um den Umweltverbund mit Hilfe des Radverkehrs zu fördern. Es gibt daher an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV und an den Bahnhöfen in Hamm Abstellanlagen. Besonders zu erwähnen ist die Fahrradstation am Hauptbahnhof, die als eine der ersten im Rahmen des Programms "100 Fahrradstationen in NRW" eröffnet wurde. Mit 500 Einstellplätzen und einem umfangreichen Serviceprogramm wird diese Anlage auch längerfristig eine der größten Fahrradstationen in NRW bleiben.

4.3 Fahrradparken

In Hamm wurde eine Abstellanlagenkonzeption erarbeitet und weitestgehend umgesetzt, die für das gesamte Stadtgebiet 1300 Ständer umfasst. Neben der angesprochenen Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV wird das Rad zunehmend auch als Verkehrsmittel für den Einkauf entdeckt. In Hamm fördert man daher besonders die Aufstellung von Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zu Einkaufszentren und in der Innenstadt. Dabei werden nicht nur Fahrradständer aufgestellt, sondern es wurde auch die "erste Fahrradgarage" in Hamm eingerichtet, indem vier Autoparkplätze in einem Parkhaus in 28 Fahrradabstellplätze umgewandelt wurden, die kostenfrei genutzt werden können. Diese eingitterten Fahrradstellplätze sind im Sichtbereich des Personals, so dass eine optimale Diebstahlsicherheit gewährleistet ist.



4.4 Wegweisung

In Hamm ist erstmalig in NRW ein integriertes Stadtleitsystem entwickelt worden, das die Wegweisung für Rad- und Autofahrer kombiniert und nur an Strecken, an denen der Radverkehr separat vom Kfz-Verkehr geführt wird, gesonderte Radverkehrsbeschilderungen benötigt. Auf den anderen Strecken wird mit Hilfe von Symbolen auf den Hinweistafeln die Verknüpfung von Kfz- und Radverkehrswegweisung den Verkehrsteilnehmern deutlich gemacht. Die Wegweisung bezieht sich dabei nicht nur auf Einzelziele sondern verbindet über die neuen Radhaupttrouten auch die einzelnen Stadtteile miteinander. Durch die individuelle, von gängigen Systemen abweichende Gestaltung ist ein hoher Wiedererkennungseffekt der Wegweisung gesichert.

4.5 Serviceangebote

Die Fahrradstation bietet neben sicherem und geschütztem Fahrradparken auch ein komplettes Servicepaket rund um's Rad. Um die Fahrradstation zu einem attraktiven Zentrum für Fahrradnutzer zu entwickeln, wird, neben dem Angebot von vielfältigen Informationen zum Thema Radfahren, ein Reparaturservice ange-

boten, man kann Fahrradwerkzeuge und -teile kaufen und es besteht die Möglichkeit, Fahrräder zu mieten. Vor kurzem wurde ein Fahrradkurierdienst eingerichtet, der die verkehrsgünstige Innenstadtlage des Bahnhofs als Standortvorteil nutzt und darüber hinaus problemlos in der Lage ist, Kombileistungen mit IC-Kuriergut anzubieten.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Hamm" läuft unter dem eigenständigen Programm "Mobil in der Stadt" und betrifft alle Verkehrsarten. Im Vordergrund steht die Werbung für den Umweltverbund mit den Schwerpunkten Radverkehr und ÖPNV. Die Stadt Hamm versucht durch zahlreiche Kooperationen mit den Medien, Vereinen und Institutionen (IBA, Bahnhofsmanager, ADFC etc.) sowie Tageszeitung und Lokalradio eine möglichst große Bandbreite zu gewährleisten, die das Fahrrad als Verkehrsmittel in allen seinen Facetten dokumentiert.

Ein besonderes "Highlight" stellen die jährlichen Fahrradaktionstage dar, die sowohl bei den teilnehmenden Ausstellern als auch bei den Bürgern immer beliebter werden und immer mehr Interesse auf das Thema Fahrrad lenken. Durch die Kooperation mit einer großen Lokalzeitung

kann eine breite Öffentlichkeit ausführlich angesprochen werden, so dass nicht nur die Besucherzahlen von Jahr zu Jahr steigen, sondern auch die Anfragen zu Teilnahmemöglichkeiten aus dem Bereich der Wirtschaft zunehmen. Die Einbindung bekannter ortsansässiger Künstler in die Veranstaltungen erhöht das Ansehen der Aktionen und schlägt eine Brücke zum Kulturprogramm

Durch Aktionen rund um die Entstehung der Hammer Radstation wurde schon lange Zeit vor der Fertigstellung und Eröffnung das Interesse der Bürger und Medien auf dieses Vorhaben gezogen und so große Zustimmung für dieses Projekt erreicht.

Weitere Aktionen, wie etwa die Teilnahme am Bahnhofsfest, Leseraktionen mit der Lokalpresse und die IBA-Präsentation 1999 entlang des durch Hamm führenden IBA-Radweges, runden das Bild einer durchdachten und konsequent umgesetzten Öffentlichkeitsarbeit ab.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Die Stadt Hamm bindet in ihre Verkehrssicherheitsarbeit die sehr erfolgreichen jährlich stattfindenden Radaktionstage ein. So gab es bei den Fahrradtagen seit 1994 verschiedene Aktionen, die das Thema Verkehrssicherheit auf ganz unterschiedliche Art und Weise behandelten. Neben einer Mängelradaktion des ADFC wurden auch Radfahrtrainings mit Grundschulern durchgeführt und Geschicklichkeits-Parcours aufgebaut, an denen jeder seine Radfahrfähigkeiten testen konnte. Aufgrund der aktuell besorgniserregenden Unfallsituation wurde 1999 von mehr als 20 örtliche Organisationen unter Federführung der Stadt und der Polizei die "Verkehrssicherheitsbörse Hamm" gegründet.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Die Hammer Verkehrsplanung arbeitet seit einigen Jahren mit einem rechnergestützten Verkehrssimulationsprogramm für den motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV. Mit die-

sem Modell ist es möglich, Verkehrsverlagerungen durch Veränderungen im Hauptverkehrsstraßennetz und im Angebot von Bus und Bahn zu prognostizieren.

Ein wesentlicher Bestandteil der Hammer Fahrradplanung ist die Schaffung eines leistungsfähigen Haupttroutennetzes von der Innenstadt in alle Stadtteile. Diese Haupttrouten zeichnen sich durch einen besonders hohen Ausbaustandard aus und werden im Rahmen des Stadtleitsystems ausgeschildert. Um eine Überprüfung der Wirksamkeit dieser oft aufwändigen Maßnahmen zu ermöglichen, wird in Hamm erstmalig in Deutschland gemeinsam mit dem Softwareentwickler ein Simulationsprogramm für den Radverkehr als weiterer Baustein des Verkehrssimulationsprogramms entwickelt.

Zur Ermittlung des Ist-Zustandes im Radverkehrsnetz wurde deshalb 1999 eine Radverkehrsstärkenzählung mit über 80 Zählstellen durchgeführt, die zusammen mit den 120 Zählstellen aus der Landesverkehrszählung lückenlos alle wichtigen Routen des Radverkehrs abbildet. Derzeit werden belastbare Hochrechnungsfaktoren entwickelt, um die Ergebnisse der Verkehrszählung für die Eichung einer Radprognosematrix nutzbar zu machen.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Bei der Stadt Hamm wurden bei Projektbeginn Grundsatzbeschlüsse auf Ratsebene gefasst, die grundlegende Regelungen für Planungen von Maßnahmen im Programm "Fahrradfreundliche Stadt Hamm" festlegen und als Willensentscheidung für den Radverkehr angesehen werden können. Gleichzeitig wurden Grobkonzepte für die verschiedenen Einzelthemen erarbeitet, die zwischen Verwaltung und Politik abgestimmt wurden und somit als Handlungsrahmen für alle Beteiligten dienen. Für die Radverkehrsplanung und das Projektmanagement ist eine Verkehrsplanerin im Planungsamt fest angestellt. Die Kampagne "Mobil in Hamm" wird ebenfalls im Planungsamt durch eine Mitarbeiterin betreut (Zeitvertrag). Im "Arbeitskreis Rad", an dem je nach Bedarf Vertreter nicht nur der Ämter sondern auch von Polizei, Stadtwerken etc. teilnehmen, werden Projekte abgestimmt.

7 FINANZIERUNG

Vor Beginn der Programmmitgliedschaft standen für die Schaffung von Radverkehrsanlagen Baumittel in Höhe von 100 TDM im Jahresetat der Stadt Hamm zur Verfügung, dieser Wert wurde mit der Aufnahme in das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" zunächst mehr als sechsfach, 1997 wurde ein Gesamtvolumen von 3 Mio. DM angesetzt.

Bei der Bewilligung von Zuwendungen treten in Hamm inzwischen Probleme auf. Die weitere Förderung sowohl der Radnetzplanung als auch der Öffentlichkeitsarbeit durch das Land ist ungewiss. Für 1998 wurde außerdem die Förderung von 60 % der angemeldeten Radwegebauprojekte zurückgestellt.

8 BEWERTUNG

Als Zielvorgabe war die Steigerung des Radverkehrsanteils von 12 % (Erhebung im Rahmen des VEP 1993) auf 18 % bis zum Jahr 2005 genannt. Stichprobenartige Verkehrszählungen und Verkehrsprognosen lassen die Schätzung zu, dass der Radverkehrsanteil inzwischen auf 15 % gestiegen ist und somit die Zielvorgabe bereits zur Hälfte erreicht wurde. Auch bei den Fahrradständern im Innenstadtbereich ist eine zunehmende Belegung festzustellen. Am Bahnhof hat die Zahl der abgestellten Fahrräder seit Eröffnung der Fahrradstation um 16 % zugenommen.

Mit der fast vollständigen Fertigstellung der Fahrradpromenade ist ein wesentlicher Teil der innerstädtischen Netzinfrastruktur hergestellt. Auch für die noch bestehenden Lücken im innerstädtischen Radverkehrsnetz ist die baldige Umsetzung vorgesehen, so dass der wichtigste Teilbereich des Radverkehrsnetzes alsbald fertiggestellt sein dürfte.

Weniger weit fortgeschritten sind die teilweise sehr langen Haupttrassen in die Stadtteile. Hier ist etwa die Hälfte umgesetzt. Mit einer Ausnahme liegen für alle übrigen Routen konkrete Planungen vor.

Auch wenn keine speziellen Untersuchungen vorliegen darf davon ausgegangen werden, dass

das Ziel, das Fahrrad zu einem allgemein in der Öffentlichkeit akzeptierten Verkehrsmittel zu machen, erreicht wurde. Deutliche Hinweise ergeben sich aus der großen Beliebtheit öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen zum Fahrradverkehr; ein klarer Beleg für den Wert einer guten und intensiven Öffentlichkeitsarbeit.

Etwas erschwert wird die Fahrradförderung in Hamm durch die teilweise längeren zurückzulegenden Entfernungen, was sich bereits in den großen, im Sinne einer fahrradfreundlichen Planung zu bearbeitenden Streckenlängen niederschlägt.

Eine weitere Erschwernis ergibt sich aus der Tatsache, dass die politischen Mehrheitsverhältnisse in der Gesamtstadt nicht mit allen Bezirksvertretungen übereinstimmen, so dass im Überschneidungsbereich von Zuständigkeiten gelegentlich Verzögerungen aus dem politischen Raum eine kontinuierliche Bearbeitung erschweren. Auch hat sich die räumliche Nähe zu Münster mit seiner stark radwegeorientierten Radverkehrspolitik insofern im politischen Meinungsbild niedergeschlagen, dass andere Maßnahmen wie insbesondere Markierungslösungen im Fahrbahnraum mit einer gewissen Zurückhaltung und Skepsis betrachtet werden.

Als besonders gelungene Maßnahme ist sicherlich die Fahrradpromenade anzusehen, die den Radlern sowohl eine zügige Innenstadtumfahrung ermöglicht, als auch komfortable Verteilungsfunktion für die Innenstadt übernimmt.

Vorbildlich sind die kontinuierlichen Aktivitäten der intensiven Öffentlichkeitsarbeit, die nicht zuletzt auch dem Programm zu einem hohen Bekanntheitsgrad verholfen haben und die Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad erhöhen.

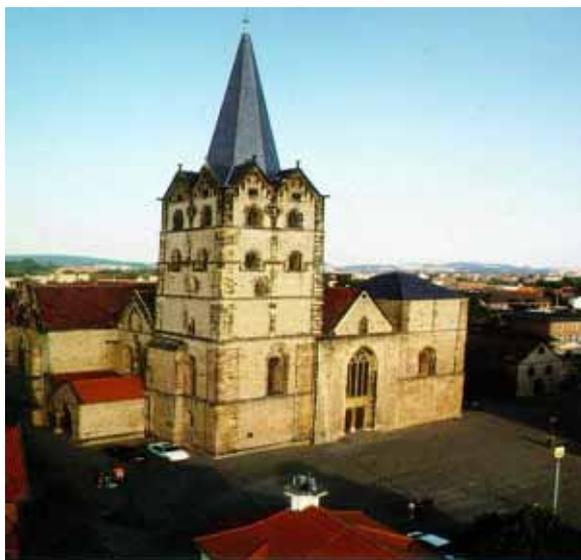
HERFORD

1 KURZCHARAKTERISTIK

Das Stadtgebiet der gut 1.200 Jahre alten Stadt Herford mit ihren rund 65.000 Einwohnern wird von den Flussläufen der Werre und der Aa durchzogen. Die Stadtfläche dehnt sich auf knapp 80 km² aus. Wirtschaftliche Standbeine des Mittelzentrums sind Industrieansiedlungen aus den unterschiedlichsten Branchen, wobei traditionell Möbel- und Textilbranchen von Bedeutung sind.

Besonders günstige Voraussetzungen für den Radverkehr bietet die Stadtstruktur aufgrund der großen Nähe des Bevölkerungsschwerpunktes zum mittelalterlichen Stadtkern, denn rund 75 % der Bevölkerung leben in einem Umkreis von nur 3 km zum Zentrum.

Das Stadtgebiet gliedert sich neben der Kernstadt in acht weitere Stadtteile. Aufgrund der Topografie sind die Voraussetzungen für den Radverkehr je nach Stadtteil sehr unterschiedlich, denn insgesamt weist Herford Höhenunterschiede zwischen 56 m und 240 m über NN auf. Während der Innenstadtbereich eher eben und somit radverkehrsfreundlich ist, sind vor allem die östlichen Stadtteile durch die Ausläufer der angrenzenden Gebirgszüge eher weniger attraktiv für den Radverkehr.



Herford zählte 1988 zu den neun Gründungsmitgliedern fahrradfreundliche Städte NRW und ist seit Gründung der AGFS im Jahre 1993 deren Mitglied.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Bereits vor Beginn des Programms förderte Herford aktiv den Radverkehr. Hierfür lag eine politische Willenserklärung vor. Darüber hinaus tagte schon vor 1988 regelmäßig eine Radwegkommission unter Teilnahme von Polizei, ADFC, Verkehrsausschuss, Radsportverein, Kinderschutzbund und den jeweiligen Ämtern.

1988 - also ungefähr zeitgleich mit der Aufnahme in das Programm - wurde im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes ein Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr von 9 % ermittelt. Im Zuge von Befragungen bei Radfahrern und Nicht-Radfahrern in der City (1989) wurde ein mögliches zusätzliches Radfahrerpotenzial von 4-8 % unter den damals erfassten Kraftfahrern festgestellt.

Diese bereits vorliegenden Aktivitäten und der Beschluss, den Radverkehr aktiv zu fördern, wird von der Verwaltung als Voraussetzung gesehen, dass Herford von Beginn an zu den Modellstädten zählte.

Weiterhin sind aufgrund der für weite Teile der Bevölkerung günstigen Stadtstrukturen hinsichtlich Topographie und Entfernungen zum Stadtzentrum gute Voraussetzungen für eine effektive Radverkehrsförderung gegeben.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Entsprechend dem Gutachten zum Radverkehrsnetz von 1989 ist als vordringliches Ziel "die Entwicklung eines Radverkehrsgrundnetzes unter Berücksichtigung der vorhandenen Radwege zur Abdeckung der wichtigsten Radverkehrsrelationen in Herford, zu nennen" (Endbericht Radverkehrsnetz Herford, Juni 1989, S. 2).

Darüber hinaus soll das Netz durch Ergänzungsrouten verdichtet werden und auch Alternativrouten sollen entwickelt werden.

Im Verkehrsentwicklungsplan von 1991 wird weiterhin ausdrücklich die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes als Ziel definiert.

Grundsätzlich wurden eine Steigerung der Radverkehrsanteile am Gesamtverkehrsaufkommen sowie Image und Attraktivitätssteigerung des Verkehrsmittels Fahrrad angestrebt.

3.2 Umsetzungsstrategie

Herford setzte entsprechend seiner Zielsetzung zeitgleich auf die Verbesserung der Infrastruktur und auf eine großangelegte Kampagne zur Imageverbesserung des Fahrrades. Erreicht werden sollten die Ziele durch:

- Neuanlage von Radverkehrsanlagen und Schließung von Lücken im Radwegenetz.
- Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr.
- Ausweisung von Fahrradstraßen.
- Ausweisung von Fahrradrouten mit einer speziellen Wegweisung für den Radverkehr.
- Verbesserung der vorhandenen Radverkehrsanlagen.
- Verbesserte Angebote von Fahrradabstellanlagen.
- Verbesserte Führung des Radverkehrs an signalisierten Knotenpunkten.

Öffentlichkeitsarbeit und Marketing für den Radverkehr.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Das Radverkehrsnetz in Herford ist - soweit es die Zuständigkeit der Stadt betrifft - fast komplettiert. Alle Elemente der heutigen Radverkehrsführung sind innerhalb des Netzes zum

Einsatz gekommen. Neben Radwegen und Radfahrstreifen wurden Schutzstreifen markiert, Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet, Fahrradstraßen ausgewiesen und selbständig geführte Wege in das Netz integriert.



Das Kommunikations- und Marketingkonzept wurde mit Ausnahme der Schlussphase umgesetzt. Auf diese letzte Phase wurde aufgrund der Kritik aus Politik und Öffentlichkeit ersatzlos verzichtet.

Begleitet wurde das gesamte Förderprogramm von einer Wirkungsstudie, die den Erfolg der einzelnen Maßnahmenbausteine ermittelte und Anhaltspunkte für den zukünftigen Weg der Herforder Radverkehrsförderung lieferte.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Im Zusammenhang mit der Netzkomplettierung und der Routenplanung wurde jeweils Wert auf eine anspruchsgerechte Radverkehrsführung gelegt. In vielen Fällen wurde den Markierungslösungen der Vorrang gegenüber dem Neubau von Radwegen gegeben.

Insgesamt wurden zwischen 1988 und 1999

- 9.240 m Radwege gebaut,
- 7.625 m Radfahrstreifen und
- 380 m Schutzstreifen markiert sowie

- 9.760 m gemeinsame Geh- und Radwege realisiert und
- 2.380 m des Straßennetzes als Fahrradstraßen ausgewiesen.

Darüber hinaus sind zahlreiche Einbahnstraßen in unechte Einbahnstraßen umgewandelt worden.



Drei Fahrradstraßen und ein Abschnitt mit Schutzstreifen sind nach der StVO-Novellierung von 1997 wieder aufgegeben worden. Sie sind in den obigen Zahlen nicht enthalten.



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Gezielte Maßnahmen zur Förderung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sind vorrangig im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Bahnhofs und eine geplante Erweiterung der dortigen anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen zu verzeichnen. Durch eine in Planung befindliche Radstation soll eine weitergehende Attraktivierung erfolgen. Die geplante Kapazität für die Fahrradstation liegt bei 284 Einstellplätzen. Derzeit werden 170 Stellplätze am Bahnhof für den Radverkehr angeboten, von denen 130 überdacht sind.



4.3 Fahrradparken

In der Innenstadt sind bereits an unterschiedlichen Standorten qualitativ hochwertige Abstellanlagen errichtet worden, die z. T. auch überdacht sind. Neben den Abstellmöglichkeiten im Bahnhofsbereich sind im Stadtgebiet 413 Stellplätze geschaffen worden, von denen 88 überdacht wurden (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 33). Die Abstellanlagen sind auf mehrere kleinere Anlagen verteilt. Damit sind alle geplanten Maßnahmen zum Fahrradparken umgesetzt.

4.4 Wegweisung

1994 hat Herford damit begonnen, eine Radverkehrswegweisung zu installieren. Ein Jahr später waren alle zur Ausweisung vorgesehenen Routen beschildert. Mit der Wegweisung hat

Herford einen wichtigen Baustein seiner Radverkehrs-förderung schnell und mit großem Erfolg realisiert (höchste Zuwächse des Radverkehrs auf diesen Routen, hoher Bekanntheitsgrad der Beschilderung bei gleichzeitig positiver Bewertung durch die Bevölkerung), auch wenn die Schilder- und Schriftgröße nach heutigen Kenntnisstand größer sein sollten (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 37).



4.5 Serviceangebote

Bisher sind umfassende Serviceangebote in Herford nicht realisiert worden. Hier werden erste Angebote im Zusammenhang mit der geplanten Fahrradstation erfolgen. Vorgesehen sind u. a. Fahrradverleih und -reparatur sowie Verkauf von Zubehör.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Einen besonderen Schwerpunkt hat Herford auf die Öffentlichkeitsarbeit gelegt. Bereits parallel zu den Maßnahmen, die der Verbesserung der Infrastruktur dienen, wurde eine große Kampagne gestartet, die für die Nutzung des Fahrrades warb und dem Verkehrsmittel Fahrrad zu einem besseren Image verhelfen sollte. Es sind verschiedenste Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit zum Einsatz gekommen:

- Plakate

- Faltposter
- Verlosung
- Foto- und Malwettbewerb
- Kinospot
- Aufkleber/Anstecker
- Aktionstage.

Die Kampagne ist in mehreren Phasen durchgeführt worden, wobei die letzte Phase aufgrund zunehmender Kritik aus Bevölkerung und Politik hinsichtlich einer zu intensiven Werbung nicht mehr in vollem Umfang realisiert wurde (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 52).

Bei größeren Aktionen im Bereich Radverkehr wird von Seiten der Stadt die gezielte Pressearbeit betrieben. So wurde z. B. im Zusammenhang mit der Ergebnispräsentation der Begleituntersuchung zu einer Pressekonferenz eingeladen, in deren Rahmen auch eine Verlosung durchgeführt wurde.

Darüber hinaus liegt in Herford ein Radfahrerstadtplan vor. Aktuell wird eine Broschüre erstellt, die die Situation des Radverkehrs in Herford anschaulich dokumentieren soll.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist schon immer ein wichtiger und kontinuierlicher Baustein der Verkehrsplanung in Herford gewesen. Im Rahmen der Wirkungsstudie von 1997 wurde eine umfassende Unfallanalyse durchgeführt, die auch einen Vergleich zu einer zu Beginn des Programms durchgeführten Unfallanalyse beinhaltete. Die wichtigsten Ergebnisse einer Auswertung der polizeilichen Unfalldaten über 10 Jahre sind:

Im Mittel verunglücken etwa 80 Radfahrer pro Jahr. Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist zwischen 1987 und 1996 relativ konstant geblieben. Der Anteil der Schwerverletzten ging sogar zurück. In der Zeit von 1994-1996 verunglückte kein Radfahrer tödlich.

81 % aller polizeilich erfassten Unfälle mit Radfahrerbeteiligung finden mit Kfz statt, wobei die Kfz-Führer zu rund zwei Drittel Hauptunfallverursacher sind.

Das Unfallgeschehen hat sich seit 1988 örtlich verlagert. Strecken mit aktuellen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und -sicherung weisen im wesentlichen eine positive Unfallentwicklung auf.

Kritische Unfallhäufungen sind in den letzten Jahren vor allem auf verkehrsbelasteten Straßenzügen festzustellen. Auf diesen Hauptverkehrsstraßen hat auch der Radverkehr zugenommen.

Detailliertere Informationen zur Verkehrssicherheit in Herford sind dem Kapitel 5.1 zu entnehmen.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Herford hat verschiedene Untersuchungen im Zusammenhang mit der Radverkehrsförderung durchgeführt. Bereits erwähnt wurden die Unfallanalysen von 1988 und 1997, die Ansatzpunkte für die Beseitigung von Sicherheitsmängeln lieferten. Auch eine Befragung bei Passanten in der Innenstadt lieferte Anhaltspunkte für die weitergehende Radverkehrsförderung.

Mit dem umfassenden Marketing- und Kommunikationskonzept wurde eine weitere grundlegende Arbeit in Auftrag gegeben.

Besondere Bedeutung hat die das Projekt fahrradfreundliche Stadt Herford begleitende Wirkungsstudie, die im Einzelnen aufgezeigt hat, welche Maßnahmen als erfolgreich einzustufen sind und in welchen Bereichen noch Defizite zu erkennen sind, die wiederum Ansatzpunkte für die weitere Förderung sind. Auf der Basis dieser Ergebnisse können Erfolge gemessen und die weitergehenden Schritte definiert werden.

6 PROJEKTMANAGEMENT

In Herford ist die Radverkehrsförderung im wesentlichen Aufgabe der Tiefbauabteilung. Auf

die Schaffung einer Stelle eines Fahrradbeauftragten wurde verzichtet, so dass die Abteilung die Aufgaben insgesamt wahrnimmt.

Bis 1993 gab es die Radwegekommission, die aber im Zuge des allgemeinen Strebens nach Straffung der Verwaltungsstrukturen und Reduzierung der Gremien aufgelöst wurde. Die Aufgaben werden nun vom Verkehrsausschuss übernommen. Den Interessenverbänden wird in den Sitzungen ein Rederecht zugestanden, in dem sie die Anregungen und Bedenken zu den relevanten Planungen äußern können. Aufgrund der Besonderheit Herfords, dass neben dem ADFC auch zwei konkurrierende Radsportvereine Anspruch auf Mitspracherecht erheben, wurde auf ihre weitergehende Einbeziehung in Arbeitskreise verzichtet.

Von Seiten der Verwaltung wird die Zusammenarbeit unter den verschiedenen Dienststellen positiv gewertet.

7 FINANZIERUNG

Von 1988-1997 wurde in Herford ein Gesamtvolumen von rund 5 Mio. DM für Planung und Realisierung der Radverkehrsförderung eingesetzt.

Für die Verbesserung der Wegeinfrastruktur sind gut 4 Mio. DM eingesetzt worden, das entspricht rund 80 % der bis dahin eingesetzten Mittel. Dadurch ist einem der von Beginn an wichtigsten Bausteine der Radverkehrsförderung in Herford auch der mit Abstand höchste finanzielle Rahmen zugekommen.

Für die Realisierung der Wegweisung sind 120.000 DM erforderlich gewesen.

Der Mitteleinsatz für die Verbesserung der Fahrradparksituation liegt für die Zeit von 1988-1999 bei rund 290.000 DM (bis 1997 160.000 DM). Hierin sind die Mittel für die Fahrradstation nicht enthalten.

Das Gesamtvolumen für die bisherige Öffentlichkeitsarbeit liegt bei 360.000 DM, dies entspricht 7 % der bisherigen Gesamtausgaben zur Fahrradförderung.

Die Förderung des umfassenden Marketing- und Kommunikationskonzeptes einschließlich Um-

setzung wurde mit 80 % gefördert, obwohl Öffentlichkeitsarbeit im Grundsatz nicht förderfähig war. Dies wird als besonderer Vorteil der Mitgliedschaft in der AGFS gesehen, da neue Ideen und Innovationen erprobt werden können und die Erfahrungen an andere Städte weitergegeben werden.

Die Erfahrungen mit den Finanzierungsinstrumenten wurden aus Sicht der Stadt Herford durchweg positiv bewertet. Es sind alle vorgesehenen Fördergelder bewilligt worden, ohne dass es zu zeitlichen Verzögerungen gekommen ist. Die Förderhöhe liegt in Herford im Regelfall bei 80 %.

Als Problem wurde in Herford dagegen benannt, dass die Stadt zum einen ihre Mitgliedschaft in der AGFS auch so versteht, innovative neue Wege in der Radverkehrsförderung zu gehen, wie es bei dem Kommunikations- und Marketingkonzept der Fall war, zum anderen aber Fördergelder so gebunden sind, dass über einen langen Zeitraum der Bestand der geförderten Maßnahme geschützt wird. Hieraus leitet sich für Herford die Notwendigkeit ab, nur solche Maßnahmen zu realisieren, deren Erfolg garantiert ist bzw. die zumindest einen möglichen Misserfolg ausschließen können, um nicht zum einen Fördergelder zurückzahlen zu müssen und gleichzeitig einen eventuellen Rückbau aus eigenen Mitteln finanzieren zu müssen. Dies steht dem Auftrag der innovativen kreativen Radverkehrsförderung aus Sicht der Planer zum Teil entgegen.

8 BEWERTUNG

Entsprechend den Ergebnissen der Begleituntersuchung kann Herford auf einen erfolgreichen Verlauf der bisherigen Radverkehrsförderung zurückblicken. Dies heißt, der Weg der beschritten wurde, ist erfolgreich, das Ziel nach Einschätzung von Bevölkerung und Verwaltung aber noch nicht vollständig erreicht.

Die Anstrengungen und Investitionen der Stadt zur Förderung des Radverkehrs sind insgesamt positiv zu bewerten, da mehr Herforder mit dem Rad fahren. Herford hat durchaus das Potenzial für eine weitere Zunahme des Radverkehrs.

Die ausgewiesenen Fahrradrouten werden sehr gut angenommen, wie die begleitenden Zählungen ergeben haben.

Im Verhältnis zur stärkeren Fahrradnutzung ist das Rad fahren auch sicherer geworden. Wie Kapitel 5.1 gezeigt hat, ist hier aber noch weiterer Handlungsbedarf zu sehen, um einen Sicherheitsstandard zu erreichen wie er etwa in Troisdorf erreicht wurde.

Zwei wesentliche zukünftige Handlungsschwerpunkte für die nächsten Jahre sind die qualitative Verbesserungen der Wegeinfrastruktur in Verbindung mit einer verbesserten Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten. Insbesondere durch verbesserte Führung des Radverkehrs an den Knotenpunkten kann die Sicherheit der Radfahrer erhöht werden.

Als ein - über die erwähnten zukünftigen Handlungsschwerpunkte der Stadt hinausgehender - Baustein der Radverkehrsförderung ist die Netzkomplettierung in den Abschnitten zu forcieren, die nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt sondern beim Straßenbauamt liegen. Für den Radverkehr, der keine diesbezügliche Unterscheidung in Zuständigkeiten trifft, bleiben die Lücken im Netz der Radverkehrsanlagen z. T. wohl eher unverständlich, besonders, wenn es sich um zentrale innerstädtische Achsen handelt. Darüber hinaus sind diese Lücken auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit kritisch zu bewerten.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Köln ist mit rund einer Million Einwohnern und über 400 km² Fläche die größte Stadt in Nordrhein-Westfalen und somit auch in dem Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden". Die "Dom-Metropole" hat als Wirtschafts- und Kulturzentrum Einfluss und Bedeutung für ein Einzugsgebiet von über 2,5 Millionen Menschen. Köln selbst ist für etwa 500.000 Menschen Arbeitsstandort und bietet rund 100.000 Studenten einen Studienplatz.

Köln liegt im Süden der Köln-Bonner Bucht und bietet somit aufgrund seiner topographischen Lage aber auch durch seine kompakte Siedlungsstruktur und die starke Nutzungsmischung in der Innenstadt sehr gute Voraussetzungen für den Fahrradverkehr, zumal viele der wichtigen Ziele relativ dicht und somit in günstiger Radentfernung zueinander liegen. Diese Nutzungsmischung sorgt jedoch gleichzeitig für zahlreiche Probleme, da es bei der Flächenverteilung in den Straßenräumen naturgemäß zu erheblichen Nutzungskonkurrenzen kommt.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Zu Beginn des Projektes (1993) betrug der Modal-Split-Anteil des Fahrrades in Köln rund 11 %, damit hatte Köln im Vergleich zu anderen Großstädten in Deutschland einen der höchsten Radverkehrsanteile bei einer geschätzten Anzahl von rund 850.000 Fahrrädern.

Obwohl Köln schon vor Projektstart über einen recht guten Radverkehrsanteil verfügte, zählte Köln nicht zu den traditionellen Hochburgen des Radverkehrs, da dem Fahrradverkehr zu viele Hemmnisse im Straßenraum entgegenstanden. Neben zahlreichen Straßen mit sehr hohem Kraftverkehrsaufkommen sind hier insbesondere die rund 2.000 Einbahnstraßen zu nennen, von denen zu Projektbeginn nur eine Handvoll für gegenläufigen Radverkehr freigegeben war.

Insgesamt verfügte Köln im Jahr 1990 über 217 km einseitige Radwege, 153 km Straßen mit beidseitigem Radweg sowie 71 km eigenständig geführte Radwege.



Oftmals wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel nur im Freizeitbereich genutzt und gar nicht als Möglichkeit für den Alltag angesehen, obwohl die Kölner Innenstadt geprägt ist durch eine relativ kompakte Struktur, die aufgrund der relativ geringen Distanzen zwischen Wohnungen, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen günstigste Voraussetzungen für das Verkehrsmittel Fahrrad bietet.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Im Leitantrag der Stadt Köln zur Aufnahme in das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" ist das Ziel festgelegt, den Radverkehrsanteil von 11 % auf 15 % zu steigern. Gleichzeitig soll über die Radverkehrsförderung eine umweltverträgliche und wohnumfeldgerechte Integration des Verkehrs ermöglicht werden.

3.2 Umsetzungsstrategie

Die Stadt Köln will möglichst kurzfristig die vorhandenen Potenziale des Fahrradverkehrs mobilisieren und setzt daher nicht nur die notwendigen baulichen und infrastrukturellen Einzelmaßnahmen um, sondern entwickelt im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" auch eigenständige Wege der Bürgerberatung

und Öffentlichkeitsarbeit. Im Mittelpunkt der Überlegungen stehen dabei immer die Ansprüche der Nutzer und weniger das technisch Umsetzbare.

Der Leit Antrag setzt sich aus 26 Bausteinen zusammen, für die vorab ein Zeit- und Finanzrahmen festgelegt wurde, womit gleichzeitig eine Prioritätensetzung erfolgte. Das Maßnahmenprogramm Radverkehr konkretisiert die Vorgaben des Leit Antrages und füllt dessen Rahmenvorgaben mit kleinräumig zu lokalisierenden Inhalten.

Die Prioritätenreihung orientiert sich an den Kriterien:

- Vorgaben im Leit Antrag von 1993
- Maßnahmen Dritter
- Beteiligung Dritter (z. B. bei Grunderwerb)
- Radverkehrsnetzplanung
- Netzschlusswirkung
- günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Beschlusslage
- Planungsstand
- Finanzmittel (Förder- und Eigenmittel).

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Die Stadt Köln sieht mit dem bisherigen Programmablauf ihre Erwartungen im Wesentlichen erfüllt. Es ist nicht nur gelungen durch die breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit große Zustimmung und Akzeptanz bei den Bürgern zu erreichen, sondern der Komplex Radverkehr konnte auch mit anderen Themen wie Umweltverbund, Umweltschutz und Verkehrssicherheit im öffentlichen Meinungsbild verknüpft werden.

Die Fahrradförderung konnte durch die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" auf eine breite Basis gestellt werden und die Mehrzahl der Maßnahmen findet sowohl bei den Bürgern als auch bei den Politikern große Zustimmung.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

In Köln wird ein Radverkehrsnetz angestrebt, das in einem abgestuften Netz von der Veloroute bis zum durchlässigen Viertelsnetz alle wichtigen Quell- und Zielpunkte über gut ausgebaute Hauptachsen und Ergänzungstrecken miteinander verknüpft. Grundzüge des Hauptachsennetzes verlaufen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung sowie ringförmig (z. B. Erschließung der Innenstadt über die Wälle). Die Ergänzungstrecken dienen vor allem der Netzverdichtung und der unmittelbaren Erschließung von Einzelzielen.

Durch die vorgenommene Prioritätenreihung können die Netzschlüsse nach ihrer Dringlichkeit und somit Bedeutung für das Gesamtnetz umgesetzt werden. Wichtig erschien es daher gerade zu Beginn der Projektes "Fahrradfreundliches Köln" die Durchlässigkeit der zahlreichen Einbahnstraßen im Innenstadtbereich zu gewährleisten, um so schnell eine hohe Netzdichte innerhalb der Ringe zu realisieren.

Zu Beginn des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" lag der Schwerpunkt darin, eine sichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ohne Separation zu gewährleisten. Maßnahmen lagen vor allem in den Bereichen

- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung;
- fahrradfreundliche Hauptverkehrsstraßen;
- Radfahren in Einkaufsbereichen;
- Sanierung vorhandener Radwege.

Neben den klassischen baulichen Radwegen wurden schwerpunktmäßig verkehrstechnische Lösungen umgesetzt, die durch Markierungen und ergänzende Beschilderungen sichere Radverkehrsführungen gewährleisten sollen (z. B. Radfahrstreifen, Schutzstreifen etc.).

Ein besonderes Schwerpunktthema ist seit 1998 die Umsetzung der Velorouten. Die erste Veloroute wurde 1999 auf den Innenwällen einge-

richtet. Die Veloroute von Deutz nach Thienbrunn ist politisch beschlossen; weitere Velorouten befinden sich in der Planung.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Für die Jahre 1997 bis 2000 ff. liegt einer der Schwerpunkte der konzeptionellen Planungen auf dem Baustein "Haltestellen- und Bike & Ride-Programm".

Im Stadtbahnbereich werden zu den bereits vorhandenen Abstellanlagen in den nächsten Jahren zahlreiche überdachte Abstellanlagen neu eingerichtet, wobei das Kriterium "direkte Nähe zum Einstieg" neben den Aspekten Sicherheit und Komfort als ganz wesentlich angesehen wird. Zudem werden Konzepte für zwei Fahrradstationen (Köln Hauptbahnhof und Köln-Süd) erarbeitet, deren Realisierung in den nächsten Jahren angestrebt ist.

Ebenso gibt es Ansätze für die Etablierung des Fahrrades als Nachtransportmittel an S-Bahn-Stationen besonders bei neu zu erschließenden Gewerbegebieten, wo eine enge Zusammenarbeit mit den ansässigen Firmen angestrebt wird.

Bei Eintritt in das Programm wurde ein Bike & Ride-Konzept erarbeitet, das die Planung von rund 12.660 neuen Abstellplätzen insgesamt im Kölner Stadtgebiet vorsieht. Die 10.500 Abstellplätze an Haltestellen mit Bike & Ride-Funktion sowie die rund 2.160 Abstellplätze an Haltestellen ohne Bike & Ride-Funktion verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet und orientieren sich an der Potenzialabschätzung und dem daraus ermittelten vorhandenen Nachfragedruck. Der ermittelte Bedarf von 10.500 Abstellplätzen an Haltestellen mit Bike & Ride-Funktion umfasst neben 1.636 überdachten Rahmenhaltern und 12 Fahrradboxen, die aus dem Bestand übernommen werden, 2.273 umgebaute Abstellplätze aus dem Bestand (2.173 Rahmenhalter und 100 Boxen) und 6.579 neue Bike & Ride-Plätze (4.891 überdachte Rahmenhalter und 1.688 Fahrradboxen).

Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV soll verstärkt auch im Nachtransport gefördert werden, da eine attraktive ÖPNV-Erschließung der

Gewerbegebiete nur mit sehr hohem finanziellen Aufwand möglich wäre.

Für den Hauptbahnhof ist die Einrichtung einer Fahrradstation mit 1.000 Stellplätzen geplant; die Realisierung ist kurzfristig vorgesehen. Am Bahnhof Köln-Süd (Uni-Nähe) soll langfristig eine Station mit ebenfalls bis zu 1.000 Stellplätzen entstehen (zwei Baustufen mit je 500 Stellplätzen). Die erforderlichen Abstimmungen mit allen Beteiligten sind hierfür jedoch noch nicht abgeschlossen.

4.3 Fahrradparken

Fahrradparken wird als einer der schwerpunktmäßigen Handlungsbereiche angesehen und wird daher in den nächsten Jahren einen noch größeren Stellenwert einnehmen, da durch die Erhöhung der Abstellsicherheit für Fahrräder auch die Bereitschaft, diese zu nutzen, steigt.

Dabei wird in diesem Bereich nicht nur über sichere Abstellanlagen im öffentlichen Raum (vor allem in den Einkaufsbereichen) nachgedacht, es werden auch Lösungen für wohnungsbezogenes Parken erarbeitet und private und öffentliche Projekte zur Schaffung von Abstellanlagen unterstützt und gefördert. So wurde z. B. eine Untersuchung zum wohnungsbezogenen Fahrradparken durchgeführt, da man erkannt hatte, dass gerade in Altbauvierteln das Fehlen sicherer und dennoch leicht zugänglicher Fahrradabstellmöglichkeiten ein wesentliches Hemmnis gegen eine verstärkte Fahrradnutzung darstellt.

Für die öffentlichen Flächen, vor allem im Innenstadtbereich hat die Stadt Köln einen haarnadelförmigen Anschließbügel entwickelt, der der Gestaltungsqualität im übrigen Straßenraum entspricht und besonders für kurzzeitiges Anschließen gut geeignet ist.

4.4 Wegweisung

Die Wegweisung in Köln ist routenorientiert und richtete sich lange Zeit nach den "Hinweisen für die Wegweisung auf Radwanderwegen". Diese Beschilderung hat sich aber im Straßenraum als zu klein und unleserlich erwiesen, so dass eine großstädtische Modifikation nötig ist, wie sie vom neuen Merkblatt zur wegweisenden

Beschilderung für den Radverkehr empfohlen wird. Grundsätzlich wird der Fahrradwegweisung eine große Bedeutung zugemessen, da sie als permanente Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad angesehen wird und auch den Autofahrern verdeutlicht, dass sie mit Fahrradfahrern rechnen müssen.

4.5 Serviceangebote

Vor allem im Bereich der Abstellanlagen steht der Service- und Komfortgedanke im Vordergrund, da er ein wichtiges Kriterium für die Nutzung des Fahrrades ist. So wird in Baustein 16 des Leitantes angeregt, die Kombination von Fahrradabstellanlagen und weitergehenden Serviceeinrichtungen, wie Schließfächer für die Einkäufe, besonders in Geschäftsstraßen zu betreiben.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Der Öffentlichkeitsarbeit wird enorme Bedeutung und daher auch großer Raum im Projekt "Fahrradfreundliches Köln" eingeräumt und es wird Jahr für Jahr in diesen Sektor investiert. Von der Öffentlichkeitsarbeit erwartet man, dass sie die Ziele des Programms den Bürgern aber auch den Meinungsbildnern und Politikern vorstellt und gleichzeitig gezielt für das Programm wirbt. Dabei geht es nicht nur um die Erläuterung von speziellen Einzelmaßnahmen durch Faltblätter und Plakate, Ziel ist es auch, die Bedeutung des Radverkehrs für die Linderung und Lösung der Verkehrsprobleme vor allem in den Innenstädten herauszuarbeiten.

Dabei wird ein Konzept verfolgt, das jedes Jahr unter ein besonderes Motto stellt und somit den "Überbau" für die projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit darstellt. Es ist das Bestreben der Stadt, das Thema Fahrradverkehr immer in der Öffentlichkeit zu halten und mit seinen verschiedenen Möglichkeiten darzustellen. Daher wird der Slogan "Steig um - steig auf" mit entsprechenden Zusätzen ergänzt, die jeweils einen thematischen Arbeitsschwerpunkt ansprechen.



Bei der Öffentlichkeitsarbeit in Bezug auf Einzelmaßnahmen verfolgt die Stadt Köln eine innovative Strategie, indem sie sich zu einem sehr frühen Planungszeitpunkt bereits an die betroffenen Bürger wendet und somit frühzeitig deren Bedenken und Anregungen in die Planungen miteinbezogen werden können. Bei diesen Veranstaltungen vor Ort können besonders durch persönliche Gespräche viele Ängste der Bürger abgebaut und die Maßnahmen mit direktem Ortsbezug vorgestellt werden, so dass die möglichen Auswirkungen für alle Interessierten deutlich werden. Dieses offensive Herangehen an die Betroffenen hat sich bei der Stadt Köln als sehr erfolgreich erwiesen, da eventuelle Bedenken der Bürger direkt aufgenommen werden können und nicht über Leserbriefe an die breite Öffentlichkeit getragen werden.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Die Stadt Köln verfolgte von Anfang an das Ziel, die Radverkehrsförderung mit dem Thema Verkehrssicherheit eng zu verknüpfen, und dies auch gegenüber der Öffentlichkeit zu vertreten. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind daher unter dem Titel "Verkehrssicherheit in Köln – wir informieren!" und "Mehr Verkehrssicherheit – wenn alle mittun!" mehrere Informationsblätter herausgegeben worden, die sich nicht nur auf

den Radverkehr (z.B. "Radfahren in Einbahnstraßen", "Neue Regeln für den Radverkehr"), sondern auch auf Maßnahmen der Schulwegsicherung ("Sichere Wege für uns Pänz") und Verkehrsregelungen wie Tempo 30 beziehen.

Daneben hat die Stadt Köln in Zusammenarbeit mit Vertretern von ADAC, ADFC, ACE, Polizei, TÜV, VCD sowie der Verkehrswacht Verkehrssicherheitstage und -aktionen mit verschiedenen Schwerpunktthemen zum Radverkehr durchgeführt. Seit 1998 finden im Rahmen der neu geschaffenen ordnungspartnerschaftlichen Kooperation zwischen der Kölner Polizei und der Stadt Köln ebenfalls gemeinsame Info-Veranstaltungen vor Ort statt, an denen sich auch der ADFC seit Anfang 2000 beteiligt. Dabei wird nicht nur auf mögliche Gefahren hingewiesen, sondern auch die Folgen unbedachten oder regelwidrigen Verhaltens aufgezeigt und Ideen, Tipps und Hinweise zur Gefahrenabwehr gegeben (z. B. "Tote-Winkel-Aktion").

Zusätzlich zu diesen öffentlichkeitswirksamen Aktionen werden in Köln auch ganz konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern umgesetzt. Durch die Ermittlung der Unfallschwerpunkte und zusätzliche Verkehrsbeobachtungen und Konfliktanalysen werden u. a. auch Lösungen für die Entschärfung von kritischen Bereichen für den Radverkehr angestrebt. Ziel der Stadt Köln ist es, möglichst schnell und unmittelbar reagieren zu können, wenn neue Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet bekannt werden. Dabei hat man oftmals die Erfahrung gemacht, dass sich eine Vielzahl der auftretenden Probleme schon durch einfache Maßnahmen entschärfen lassen.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Eine Besonderheit unter den fahrradfreundlichen Städten stellt in Köln sicherlich die starke Betonung der begleitenden Forschungen zu den Maßnahmen dar, die sogar als Bestandteile des Leitantes formuliert sind.

Mit diesen "Bausteinen" untersucht die Stadt Köln während der Projektlaufzeit die Umsetzung und Wirkung der verschiedenen Einzelmaßnahmen und erlangt somit Erkenntnisse über

die Folgen und Auswirkungen und sinnvolle Modifikationen der Aktionen und Handlungsrichtlinien. Ziemlich einmalig in Deutschland dürfte die Untersuchung zum wohnungsbezogenen Fahrradparken sein, die sich der weitverbreiteten Problematik der fehlenden Abstellmöglichkeiten für Bewohner von Altbauvierteln widmet.

1998 wurde nach fünf Jahren Projektlaufzeit eine Zwischenbilanz gezogen, bei der nicht nur durchgeführte Projekte dargestellt wurden, sondern auch Wirkungen analysiert und Empfehlungen gegeben wurden.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Bei der Stadt Köln gibt es seit 1992 einen Fahrradbeauftragten, der ausschließlich mit der Förderung des Verkehrsmittel Fahrrad betraut ist. Die Arbeit verteilt sich auf eine Reihe von spezialisierten Mitarbeitern der Verwaltung, die ihre Schwerpunktaufgaben haben, so dass der Fahrradbeauftragte mehr die Rolle eines Koordinators und Managers übernimmt, der die verschiedenen Projekte koordiniert und die Verbindung und Abstimmung mit der politischen Ebene aufrechterhält.

Aufgabe der Verwaltung ist es, durch eine offensive Öffentlichkeitsarbeit innerhalb der Bevölkerung aber auch bei den politischen Entscheidungsträgern einen großen Rückhalt für das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" und somit die Radverkehrsförderung in Köln zu erreichen. Um diese Unterstützung auch innerhalb der Verwaltung zu bekommen, werden bei der Stadt Köln u. a. auch regelmäßig Mitarbeiterschulungen durchgeführt, um die Akzeptanz für das Programm zu stärken.

Die Abstimmung mit externen Beteiligten und Kooperationspartnern wie Polizei und ADFC erfolgt in der Regel in Köln zu einem sehr frühen Zeitpunkt innerhalb der Planung, so dass die Möglichkeit besteht, Anregungen und Vorschläge noch in die Planung einzuarbeiten. Diese maßnahmenbezogenen Abstimmungsgespräche werden teilweise vor Ort abgehalten, wogegen grundsätzliche Themen der Radverkehrsförderung in der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe "Velorunde" behandelt werden, die

sich aus Vertretern der Ämter für Stadtentwicklungsplanung, Stadtsanierung und Baukoordination, Straßen und Verkehrstechnik sowie Landschaftspflege und Grünflächen zusammensetzt und unter der Leitung des Fahrradbeauftragten mehrmals im Jahr tagt.

Diese Treffen der Arbeitsgruppe dienen vor allem der internen Abstimmung von Projekten, die von den im Bereich Fahrradverkehr tätigen städtischen Ämtern durchgeführt werden. Da das Amt für Straßen und Verkehrstechnik gleichzeitig Anordnungsbehörde ist, können Abstimmungsprobleme bereits im Vorfeld gelöst werden.

7 FINANZIERUNG

Die Radverkehrsförderung basiert in Köln auf einem breiten politischen Konsens. Trotz der angespannten Haushaltslage der Stadt Köln konnten daher in den letzten Jahren die angemeldeten Radverkehrsmaßnahmen im Haushaltsentwurf in voller Höhe berücksichtigt werden.

Als problematisch bei der Antragstellung wird die Bagatellgrenze bei Fördermaßnahmen angesehen, da sie die Umsetzung von kleinen und einfachen Maßnahmen, die aber oft für die Schließung von Netzlücken und somit für die Akzeptanz des gesamten Programms sehr bedeutsam sind, erschwert. Die Stadt Köln schlägt daher vor, durch Pauschalförderung die "Beseitigung von 1000 Kleinigkeiten" zu ermöglichen und diese "Optimierungszuwendungen" mit nur einem Förderantrag zu bearbeiten.

Grundsätzlich ist man bei der Stadt Köln der Meinung, dass die Förderung für die Akzeptanz des Programms allgemein sehr wichtig ist. Würde die Förderung entfallen, so würde sicherlich auch der Radverkehr in der Prioritätenreihung nach hinten rutschen.

8 BEWERTUNG

Die Stadt Köln hat als die einzige Millionenstadt in Nordrhein-Westfalen und damit auch in dem Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" einen besonderen Stand. Man war daher auch gezwungen,

eigene Ansätze zu erarbeiten, die der Struktur und den Anforderungen einer Millionenstadt gerecht werden. Bereits durch die Erarbeitung eines sehr detaillierten und maßnahmenbezogenen Leitantes hat die Stadt Köln ihre Bereitschaft deutlich gemacht, den Radverkehr mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu fördern.

Vor allem mit der offensiv und professionell gestalteten Öffentlichkeitsarbeit hat die Stadt Köln einen wichtigen Baustein innerhalb des Programms "Fahrradfreundliches Köln" schon von Beginn der Mitgliedschaft an gefördert und dessen Bedeutung frühzeitig erkannt.

Als eines der Hauptziele wurde die Erhöhung des Radverkehrsanteils von 11 % (Stand 1992) auf 15 % angegeben. Obschon keine aktuelle Modal-Split-Untersuchung vorliegt, deuten einige Ergebnisse auf einen deutlichen Anstieg. Zählungen des Radverkehrs in der Innenstadt haben durchweg eine Erhöhung der Radverkehrsstärken um 15 % bis 20 % seit 1990 ergeben. Der Anteil derjenigen, die im Kölner Mikrozensus das Fahrrad als am häufigsten genutztes Verkehrsmittel angeben, liegt 1996/97 bei 16 % und hat sich damit seit Ende der 80er Jahre verdoppelt. 29 % aller Kölner und sogar 39 % der Bewohner des in der Innenstadt gelegenen "Belgischen Viertels" geben an, häufig das Fahrrad zu nutzen. Auffällig ist dabei, dass in den 80er Jahren in den Außenbezirken deutlich mehr Rad gefahren wurde als in der Innenstadt, während die Verhältnisse sich inzwischen genau umgekehrt haben. Hier ist deutlich abzulesen, dass der räumliche Schwerpunkt der bisherigen Radverkehrsförderung in der Innenstadt lag, so dass das Fahrrad hier gegenüber dem Auto deutliche Vorteile verbuchen kann.

Betrachtet man das Hauptnetz des Radverkehrs, so ergibt sich, dass bereits vor Projektbeginn gut drei Viertel des Netzes als vorhanden anzusehen sind. Nicht übersehen werden darf aber dabei, dass es sich hierbei in weiten Abschnitten um Radwege handelt, die – insbesondere im innerörtlichen Bereich - modernen Anforderungen oftmals nicht oder nur unzureichend gerecht werden können. Hier ist langfristig sicherlich noch ein erheblicher Aufwand für Nachbesserungen oder gar komplette Umbauten erforderlich. Ungefähr 7 % des Hauptnetzes (das sind etwa 30 % der noch fehlenden Netzlänge) wurden seit Projektstart umgesetzt; davon etwa ein

Drittel als Markierungslösungen im Fahrbahnraum und zwei Drittel baulich (i. d. R. Radwege). Rund 16 % dieses Hauptnetzes bedürfen nach Auffassung der Stadt noch der Umsetzung.

Probleme ergeben sich regelmäßig aus der starken Flächenkonkurrenz in Straßen mit großstadttypischen starken Nutzungsüberlagerungen. Dies ist sicherlich auch einer der Gründe für die intensive Öffentlichkeitsarbeit, da nur so der Radverkehr sich angemessenen Raum "erkämpfen" kann.

Trotz der Aufnahme der Öffnung echter Einbahnstraßen in die StVO ergeben sich hieraus für die Stadt Köln Schwierigkeiten. Einerseits ist die Öffnung als echte Einbahnstraße in Köln besonders wünschenswert, andererseits lässt der Verordnungsgeber diese Lösung nur als ultima ratio zu. Schwerer wiegt noch der geforderte sehr hohe Untersuchungsaufwand, der aus Sicht der Planungspraktiker in den meisten Fällen als überzogen anzusehen ist. Da die Öffnung von Einbahnstraßen ein zentrales Element der Radverkehrsförderung in Köln ist und es somit gilt, möglichst viele der rund 2.000 Einbahnstraßen zu öffnen, entsteht ein enormer Erhebungsaufwand.

Viele Altanlagen der Radwegeinfrastruktur können nicht mehr ohne weiteres als benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen werden. Soweit entsprechende Nachbesserungen überhaupt möglich sind (Platzprobleme) sind diese meist aufwändig und somit nur langfristig umsetzbar. Die Umwandlung in "andere Radwege" wirft insbesondere bei jüngeren Maßnahmen Akzeptanzprobleme beim autoorientierten Teil der Bevölkerung auf.

Eine – erfolgreiche – Besonderheit der Kölner Vorgehensweise liegt im Ansatz, neue Maßnahmentypen mit besonders schwierigen Projekten zu beginnen. Hierbei wird eine sehr intensive Öffentlichkeitsarbeit (insbes. auch "vor Ort") betrieben, bei der Sinn und Zweck der Maßnahme sehr ausführlich dargelegt werden. Ziel dieser Vorgehensweise ist es, Akzeptanz für einen Maßnahmentyp (z. B. Schutzstreifen auf hochbelasteten Straßen) zu erlangen. Ist diese Akzeptanz erreicht, so ist die Durchsetzung der übrigen gleichartigen Maßnahmen in den zu meist einfacheren Fällen in der Regel unproblematisch.

Im Vergleich mit anderen Städten ist die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Köln sehr umfassend und überaus professionell. Auf den verschiedensten Ebenen wird unter Einsatz vielfältigster Medien eine positive Grundstimmung transportiert. Der Schwerpunkt liegt nicht nur in der projektbezogenen Information, sondern auch sehr stark in der Präsentation des Verkehrsmittels Fahrrad. Ungeachtet der guten Öffentlichkeitsarbeit, die sogar so aufwendige Medien wie "Mega-Lights" einschließt, ist der Bekanntheitsgrad des Projektes in der Bevölkerung eher schwach ausgeprägt. Die Ursache hierfür ist sicherlich in der Tatsache zu suchen, dass sich Werbemaßnahmen in einer Millionenstadt aufgrund des Konkurrenzdrucks naturgemäß nur weitaus schwieriger durchsetzen können als in Klein- und Mittelstädten.

Eine nachahmenswerte Besonderheit der Kölner Öffentlichkeitsarbeit ist die Öffentlichkeitsarbeit nach innen. Durch den Fahrradbeauftragten finden auch Mitarbeiterschulungen innerhalb der Stadtverwaltung statt. Hierdurch können enorme Wirkungen erzielt werden, da es viele Möglichkeiten der Fahrradförderung gibt, die von scheinbar "unzuständigen" Dienststellen ausgehen (z. B. Einrichtungen für Radler bei Errichtung bzw. Umbau städtischer Hochbauten). Hierfür ist es aber erforderlich möglichst viele Verwaltungsmitarbeiter für das Thema Fahrrad zu sensibilisieren. Ein weiterer Effekt ist die Schaffung einer "Corporate Identity" dahingehend, dass das Projekt von der gesamten Verwaltung mitgetragen und nach außen vorgelebt wird.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Stadt Krefeld liegt am Niederrhein und ist durch eine relativ kompakte Siedlungsstruktur gekennzeichnet mit nur wenigen in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum liegenden Stadtteilen.

Diese kompakte Stadtstruktur bedingt, dass von den auf 138 km² lebenden bald 250.000 Krefelder Einwohnern 60 % in einem Umkreis von nur 15 Fahrradminuten zum Zentrum wohnen.



Zusammen mit den günstigen topographischen Voraussetzungen – keine Steigungen – bietet Krefeld somit besonders gute Bedingungen für eine intensive Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel.

Die Aufnahme der Stadt in die Arbeitsgemeinschaft erfolgte im Oktober 1993.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Das Fahrrad hat in Krefeld eine lange Tradition und wurde daher als Verkehrsmittel sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr akzeptiert.

Die Krefelder Bevölkerung sieht das Fahrrad als Ausdruck von Effizienz und Individualität an und auch bei politischen Entscheidungen wurden bei Neubaumaßnahmen die Belange des Radverkehrs schon frühzeitig mitberücksichtigt. Hilfreich stellt sich auch der parteiübergreifende Konsens über die Wichtigkeit der Radverkehrsförderung dar.

Die Bedeutung des Fahrrades im Alltagsverkehr wird nicht zuletzt durch die große Zahl von Fahrrädern in Krefeld belegt, denn die rund 250.000 Einwohner besitzen mindestens 200.000 Fahrräder, so dass es nicht verwundert, dass der Radverkehrsanteil bereits vor Beginn des Projektes "Fahrradfreundliches Krefeld" bei gut 20 % lag. Dieser extrem hohe Wert konnte erreicht werden, obwohl die bereits bestehenden straßenbegleitenden Radwege teilweise große Netzlücken aufwiesen.

Daneben ergaben sich in Krefeld auch Probleme für den Radverkehr durch die kompakte Siedlungsstruktur, die vor allem im Innenstadtbereich durch begrenzte Flächenkapazitäten und dadurch bedingte starke Flächenkonkurrenz für Komplikationen bei der Netzplanung sorgte. Eine sichere Führung des Radverkehrs war aber gerade hier besonders wichtig, da sich in der Kernstadt die Unfallschwerpunkte mit Radfahrerbeteiligung konzentrierten.



Grundsätzlich verfügt Krefeld für großstädtische Verhältnisse über recht günstige Ausgangsbedingungen und eine Vielzahl planerischer Vorleistungen, die einen schnellen Einstieg in das Programm und in die Umsetzung von Einzelmaßnahmen ermöglichten.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Ziel der Stadt Krefeld ist es, den Anteil des Umweltverbundes am Modal-Split auch durch die Förderung des Fahrradverkehrs von 45 % auf 55 % zu steigern. Der Radverkehrsanteil soll dabei auf einem hohen Niveau (zwischen 24 % und 27 %) stabilisiert werden.

3.2 Umsetzungsstrategie

In Krefeld versteht man Radverkehrsförderung nicht als Addition von punktuellen Maßnahmen sondern als Instrument, das auf breiter Basis greifen muss, wenn man langfristige Erfolge erzielen will.

Die Verwaltung hat daher ein 12-Punkte-Programm aufgesetzt, durch das fahrradfreundliche Aspekte in der Verkehrsplanung festgelegt werden sollen (verkürzte Darstellung).

- Der Anteil des Umweltverbundes am Modal-Split soll zu Lasten des Autoverkehrs von 45 % auf 55 % gesteigert werden.
- Radverkehrsinvestitionen sollen hohe Priorität genießen.
- Bei Konfliktsituation mit dem Autoverkehr sollen grundsätzlich Lösungen zugunsten des Radverkehrs angestrebt werden.
- 60 Einbahnstraßen sollen möglichst geöffnet werden.
- Es wird ein Netz aus neun Velorouten von den Vororten in die Innenstadt geschaffen.
- Die Förderung von Bike & Ride genießt höchste Priorität.
- Fahrradabstellanlagen müssen qualitative Mindestanforderungen erfüllen.
- An Kreuzungen bekommen Radwege zukünftig Null-Absenkung.

- Radwege über Nebenstraßeneinmündungen werden durchgepflastert.
- Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen erhalten eine Mindestbreite von 1,60m.
- Niveaugleiche Fuß- und Radwege werden mit Noppenpflaster getrennt.

In Tempo 30-Zonen werden keine Radwege mehr gebaut.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Zu Beginn der Mitgliedschaft im Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" wurde teilweise noch konventioneller Radwegebau geplant. Aufgrund der positiven Erfahrungen an anderen Orten fanden in Krefeld Markierungsmaßnahmen recht bald Eingang in die Radverkehrsplanung.

Für den Stadtteil Hüls konnten bereits im gesamten Stadtteilgebiet Maßnahmen zur Gestaltung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur umgesetzt werden. Diese flächendeckende Förderung der Radverkehrsbedingungen lief in Hüls als ein "Pilotprojekt" in Krefeld, da hier überwiegend das Repertoire der markierungstechnischen Maßnahmen zum Einsatz kam.

Ziel war es dabei vor allem, die Durchlässigkeit für den Radverkehr im historischen Zentrum zu verbessern und die Häufung der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in der Kernstadt abzubauen. Hierzu wurden zahlreiche Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr freigegeben, Fahrradstraßen eingerichtet, durchlässige Sackgassen gekennzeichnet, Fußgängerzonen und Parks teilweise freigegeben etc.

Neben diesem Gesamtansatz sind im Krefelder Zentrum aber bis zum jetzigen Zeitpunkt auch in anderen Stadtteilen zahlreiche, zumeist schnell und einfach umzusetzende, Maßnahmen durchgeführt worden. Diese sollten vor allem dazu beitragen das in Ansätzen bereits vorhandene Radnetz zu komplettieren und Netzlücken zu schließen.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Zum einen sind in Krefeld bisher zahlreiche kleinteilige Netzverbesserungen durchgeführt worden wie die Öffnung von Einbahnstraßen, die Kennzeichnung von fahrraddurchgängigen Sackgassen, die teilweise Öffnung der Fußgängerzonen und die Aufhebung von Abbiegeverböten für Radfahrer, sofern dies möglich ist. Zum anderen wurden flächendeckend an gefährlichen Kreuzungen fahrradfreundliche Umgestaltungen vorgenommen, die die Verkehrssicherheit der Radfahrer deutlich erhöhen sollen.

Daneben wurde für die Innenstadt ein eigenständiges Radverkehrsprogramm erarbeitet, um auch eine Verbindung der neun neugeschaffenen Radverkehrsachsen mit dem Zentrum zu erreichen.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

In Krefeld mit einem traditionell hohen Radverkehrsanteil und einem relativ geringen ÖV-Anteil kann die Förderung von Rad und ÖPNV nur im Rahmen des Umweltverbundes und nicht in Konkurrenz zueinander erfolgen.

Auch in Krefeld sieht man die Möglichkeit, durch die Schaffung von funktionellen Bike & Ride-Anlagen, die Nutzung des Fahrrades im Vor- und Nachtransport zu attraktivieren. In einer speziellen Untersuchung wurde daher das Potenzial in der gesamten Region Krefeld ermittelt, wobei besonders die Einpendler aus den Vororten und Umlandgemeinden berücksichtigt wurden.

Um dieses Potenzial für den Radverkehr und damit den Umweltverbund zu mobilisieren sind zahlreiche Bike & Ride-Anlagen an allen wichtigen Haltepunkten des ÖPNV geplant.



Flaggschiff der Bike & Ride-Förderung ist die geplante Fahrradstation am Hauptbahnhof. Hier sollen 400 Fahrräder abgestellt werden können. In Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer-Institut Dortmund wird die Möglichkeit eines teilautomatisierten Betriebes geprüft.

4.3 Fahrradparken

In Krefeld sind bereits zahlreiche Fahrradparker im Stadtgebiet aufgestellt worden, es besteht aber immer noch ein großer Bedarf an flächendeckend aufgestellten diebstahlsicheren und komfortablen Abstellanlagen. Dieser soll in den nächsten Jahren für das gesamte Stadtgebiet abgebaut werden und sowohl im Straßenraum als auch an öffentlichen und privaten Zielen Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl installiert werden.

4.4 Wegweisung

In Krefeld ist die Beschilderung der Radverkehrsachsen nach dem Vorbild der Stadt Neuss geplant. Neben den Hauptachsen sollen auch die wichtigen Verbindungen im Neben- und Freizeitnetz ausgewiesen werden.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind sieben Radwanderrouen nach einem routenorientierten Wegweisungssystem ausgewiesen.

Für die nächsten Jahre ist die Ausweisung der Hauptachsen geplant, es liegt aber noch kein fertiges gesamtstädtisches Konzept für die Wegweisung vor.

4.5 Serviceangebote

Die geplante Fahrradstation am Hauptbahnhof wird neben der Bewachung die üblichen Dienstleistungen wie Fahrradreparatur und Fahrradvermietung sowie Verkauf von Ersatzteilen und Zubehör anbieten.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

In Krefeld wird nur ein geringer Aufwand für die Öffentlichkeitsarbeit im Projekt "Fahrradfreundliches Krefeld" betrieben, da man davon ausgeht, dass das Programm ein Selbstläufer ist und gar keine projektspezifische Öffentlichkeitsarbeit notwendig ist. Hintergrund dieser Einschätzung ist die Tatsache, dass das Fahrrad im Bewusstsein der Krefelder traditionell verankert ist und einen vergleichsweise hohen Stellenwert und Ansehen genießt. Die in den meisten anderen Kommunen erforderlichen Imagekampagnen für das Fahrrad dürften somit in Krefeld in weiten Bereichen wenn nicht entbehrlich, so doch weniger bedeutsam sein.

Grundsätzlich gehen die Überlegungen dahin, dass die Öffentlichkeitsarbeit auf jeden Fall als eigenständiger Baustein zu entwickeln ist und nicht nur maßnahmenbezogen durchgeführt werden sollte. Momentan wird dieser Bereich in Krefeld aber eher als Randthema behandelt. Maßnahmen werden allenfalls im Tourismusbereich durchgeführt.

Besonders erfolgreich und daher für die nächsten Jahre auch wieder geplant ist der "Niederrheinische Radwandertag", der zusammen mit 70 Kommunen bis über die Niederländische Grenze hinweg durchgeführt wurde und überregionales Interesse erweckte. Mittlerweile gehört diese Veranstaltung bundesweit zu den ganz großen "Fahrradevents".

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Ziel der Stadt Krefeld ist die kontinuierliche Umsetzung von sicherheitstechnischen Detailverbesserungen an Knoten und Strecken vor allem im Bereich des Hauptnetzes. Dabei werden hauptsächlich Führungshilfen, Einfädelspuren (sog. Radlerschleusen) sowie Knotenumgestaltungen eingesetzt. Damit das Hauptnetz in Krefeld

möglichst schnell einen durchgehenden und gleichwertigen Sicherheitskomfort für die Radfahrer bietet, wurde zunächst axial gearbeitet und erst danach punktuell noch Verbesserungen durchgeführt.

Daneben gibt es in Krefeld bereits seit mehreren Jahren an den Schulen Verkehrssicherheitstrainings, die von der Krefelder Polizei durchgeführt werden und von den Schülern mit einem sogenannten Fahrradpass abgeschlossen werden. Darin eingebunden ist ebenfalls eine Sicherheitsüberprüfung von Fahrrädern und Ausrüstung (siehe Maßnahmendokumentation "Fahrradführerschein Krefeld").

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Eine seit langem durchgeführte Maßnahme ist in Krefeld der Erwerb des "Fahrradführerschein", die als Verkehrssicherheits-Pflichttraining mit den Schülern aller Krefelder Schulen durchgeführt wird. Dabei wird in regelmäßigen Abständen gleichzeitig eine sicherheitstechnische Überprüfung der Fahrräder vorgenommen. Durchgeführt werden diese Veranstaltungen von der Krefelder Polizei, die sich sehr stark auf dem Sektor Radverkehr engagiert.

Die Polizei ist auch verantwortlich für das computergestützte Erfassungssystem von Fahrraddiebstählen, welches zu einer spürbaren Erhöhung der Aufklärungsquote geführt hat.

Als besondere Untersuchung ist die Wirkungsanalyse der Maßnahme "Friedrich-Ebert-Straße" anzusehen, die in einer Vorher-Nachher-Untersuchung die Wirkungen der neu eingerichteten Schutzstreifen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit analysiert. Da die Einrichtung der Schutzstreifen bei dem vorhandenen Straßenquerschnitt seinerzeit gegen die gängigen Empfehlungen erfolgte, erschien eine entsprechende Begleitung dieses Versuches angezeigt. Die Ergebnisse waren positiv, so dass die Maßnahme beibehalten wurde und der Weg frei war für die Markierung weiterer Schutzstreifen.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Die Federführung beim Projekt "Fahrradfreundliches Krefeld" liegt beim Tiefbauamt, Abteilung Straßenplanung und Verkehrswesen.

Gleichzeitig wurde in Krefeld mit Beginn der Mitgliedschaft eine regelmäßig tagende, ämterübergreifende Arbeitsgruppe (alle 6 Wochen) eingerichtet, die sich mit allen anfallenden Fragen zum Thema "Radverkehr" beschäftigt. In ihr sind Vertreter vom Liegenschaftsamt, Straßenverkehrsamt, Umweltamt, Planungsamt, Tiefbauamt, Grünflächenamt, Polizeipräsidium und den Städtische Werke AG (Busverkehr).

Der ADFC erhält lediglich die Tagesordnung der Arbeitsgruppentreffen und kann Anregungen einbringen, er ist jedoch kein Teilnehmer der Sitzung.

Dieser Arbeitskreis hat sich aus Sicht der Stadt Krefeld sehr gut bewährt, da er durch die kurzen Entscheidungswege, den direkten Austausch von Meinungen sowie die gemeinsame Lösungsfindung zu einer Beschleunigung des Planungsprozesses beiträgt.

Vor politischen Entscheidungen werden die einzelnen Fraktionen über die Planungen informiert, die sich somit ein umfassendes Bild von der Situation und den geplanten Veränderungen machen können und erst danach ihre Entscheidung treffen müssen.

7 FINANZIERUNG

Bei der Stadt Krefeld sind bei Beginn des Programms die Pauschalhaushaltsstellen "Radwegneubau" und "Beseitigung von Unfallschwerpunkten" eingerichtet worden, aus denen stadteigene Mittel für Projekte der Fahrradförderung, insbesondere die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, freigemacht werden können. Dabei müssen diese Mittel bei der Haushaltsbeantragung noch nicht projektbezogen angegeben werden und auch im Nachhinein kann innerhalb der Haushaltsstellen "geschoben" werden, so dass kurzfristig auf Probleme reagiert werden kann, ohne zeitraubende Antragstellungen und Bewilligungszeiträume.

Bei den Förderprogrammen des Landes für den Radverkehr wird dagegen immer wieder als großer Nachteil angeführt, dass die Bewilligung der Gelder häufig viel zu lange dauert und dass der Zeitpunkt, zu dem die Gelder dann der Stadt zur Verfügung stehen nicht absehbar oder kalkulierbar ist.

Ebenso wie die Zusammenlegung der Förderzuständigkeiten von MASSKS und MWMTV auf ein Ministerium fordert die Stadt Krefeld auch eine Vereinheitlichung der Förderprogramme und die Förderung der Planungskosten.

Als Gesamtvolumen stehen der Stadt Krefeld 43,6 Mio. DM zur Verfügung, woraus sich für die Jahre 1999 bis 2003 ein jeweiliger Jahresetat von 1,25 Mio. DM ergibt.

8 BEWERTUNG

Als eines der wichtigsten Projektziele war genannt worden, den Radverkehr auf hohem Niveau zu stabilisieren und insgesamt den Anteil des Umweltverbundes um zehn Prozentpunkte zu erhöhen. Es liegen keine aktuellen Daten zur Verkehrsmittelwahl in Krefeld vor. Die alltägliche Erfahrung mit dem stark im Straßenbild vertretenen Radverkehr lässt die Annahme zu, dass durchaus von einer Stabilisierung auf hohem Niveau ausgegangen werden kann.

Weitere Ziele waren im 12-Punkte-Programm genannt:

- Der häufige Einsatz von Fahrradstraßen lässt eine deutliche Priorisierung des Radverkehrs gegenüber dem Autoverkehr erkennen. Besonders bemerkenswert ist die DB-Unterführung Alte Gladbacher Straße. Aufgrund der Enge der Unterführung war der ansonsten gute und komfortable Radweg hier unterbrochen. Der Radweg ist inzwischen in gutem Ausbaurzustand durchgezogen worden; der Platz wurde durch signalgeregelten wechselweisen Einrichtungsbetrieb für den Kraftfahrzeugverkehr gewonnen.
- Die meisten der 60 Einbahnstraßen sind inzwischen geöffnet.
- Mit den konkreten Planungen für die Fahrradstation am Hauptbahnhof wird der Förde-

rung von Bike & Ride ein hoher Stellenwert verschafft.

- Als besonders großer Erfolg ist die Tatsache zu werten, dass die Zahl der bei Unfällen verletzten Radfahrer in den letzten Jahren um ein Viertel zurückgegangen ist. Hieran sind sicherlich die auffällig gestalteten Radverkehrsführungen in den Knotenpunkten ganz wesentlich beteiligt.
- Die Mitbenutzung von Busspuren durch Radfahrer und die Ausweisung von "Umweltspuren" sogar entgegen der Einbahnrichtung sind sicherlich nachahmenswert.

Wesentliches, für Krefeld typisches Element markierungstechnischer Lösungen sind die zahlreichen flächenhaften Einfärbungen in praktisch allen Bereichen, in denen sich die Wege von Radlern und Kraftfahrern kreuzen. Allerdings ist dieser Ansatz insofern sicherlich nicht unumstritten, als dies im Umkehrschluss dazu führen könnte, dass Autofahrer an nicht eingefärbten Stellen nicht mehr mit Radverkehr rechnen. Ein weiteres Konfliktfeld können in einigen Bereichen die Belange der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes sein.

Eine nur langfristig abzuarbeitende "Altlast" stellen viele Radwege älteren Datums dar. Die Tatsache, dass in Krefeld die Fahrradförderung auch in den Jahren der "autogerechten Stadt" nicht aus den Augen verloren wurde bedingt, dass zahlreiche Radwege aus dieser Zeit existieren, die den heutigen Anforderungen und Erkenntnissen in weiten Teilen nicht entsprechen. Hier angemessene Änderungen vorzunehmen erfordert erheblichen planerischen und vor allen Dingen finanziellen Aufwand.

Gewiss ist auch eine intensivere, konzeptionell zusammenhängend angelegte Öffentlichkeitsarbeit erforderlich. Zwar hat Krefeld sicherlich bezüglich der Akzeptanz des Fahrrades einen "Traditionsvorsprung"; um diesen Vorsprung zu halten und möglichst noch auszubauen bedarf es aber kontinuierlicher Anstrengungen.

LEVERKUSEN

1 KURZCHARAKTERISTIK

Leverkusen hat 162.300 Einwohner bei einer Fläche von 79 km² und liegt rechtsrheinisch zwischen den Großstädten Köln und Düsseldorf. Das heutige Leverkusen wurde erst im Jahre 1930 zur Stadt ernannt, womit man der raschen Entwicklung der einzelnen Dörfer Rechnung trug, die in Abhängigkeit vom Aufschwung des Bayer-Werkes in relativ kurzer Zeit städtische Strukturen entwickelten.



Auch heute noch findet man in Leverkusen das Nebeneinander von Urbanität und dörflichen eigenständigen Strukturen. Diese polyzentrische Struktur wird auch durch das städtebauliche Drei-Zentren-Konzept widerspiegelt, das die Entwicklung der Leverkusener City und der Stadtteile Schlebusch und Opladen in gleicher Weise fördert. Hierdurch kann von fast jedem Punkt des Stadtgebietes aus mindestens eines dieser leistungsfähigen Mittelbereichszentren in optimaler Fahrradentfernung von nicht mehr als 3 km erreicht werden.

Die topographischen Bedingungen in Leverkusen sind unterschiedlich. Während der größere Teil des Stadtgebietes in der Ebene der Niederrheinischen Bucht liegt und somit praktisch keine Steigungen aufweist, ist der Osten des Stadtgebietes bereits dem Rand des Bergischen Landes zuzurechnen, so dass hier auch ein paar Steigungen anzutreffen sind. Der größte Teil der Leverkusener Bevölkerung lebt aber im flachen, radverkehrsgünstigen Teil des Stadtgebietes.

Die Aufnahme Leverkusens in die Arbeitsgemeinschaft erfolgte im März 1995.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Das Fahrrad ist in Leverkusen als Verkehrsmittel relativ gut im öffentlichen Bewusstsein verankert, was nicht zuletzt auf die große Anzahl von Bayer-Werksrädern zurückzuführen ist, die von Beginn an, das Stadtbild Leverkusens entscheidend mitgeprägt haben. Ungeachtet der Motorisierungswelle erfreut sich das Fahrrad im Berufsverkehr des Bayer-Werkes mit einem Anteil von 35 % nach wie vor großer Beliebtheit; eine Tatsache, die sicherlich wesentlich zur hohen Wertschätzung des Fahrrades in der Gesamtbevölkerung beiträgt. Im Verkehrsentwicklungsplan von 1990 wird der Anteil des Radverkehrs mit 10 % angegeben, was ungefähr dem Landesdurchschnitt entspricht, wobei hervorzuheben ist, dass die Bereiche Arbeits- und Ausbildungsverkehr innerhalb Leverkusens die höchsten Radverkehrsanteile haben. Eine neuere Untersuchung von Herbst 1995 – also ungefähr Projektbeginn – weist sogar einen Radverkehrsanteil von 12 % aus.

Bedingt wird die Fahrradnutzung in Leverkusen auch durch die fahrradfreundliche Stadtstruktur. Nicht nur, dass die bedeutsamen Mittelbereichszentren Opladen, Schlebusch und Wiesdorf in fahrradgünstiger Entfernung zum Stadtzentrum liegen; zwischen den verschiedenen Stadtteilen haben sich auch oft Grünzüge erhalten, die teilweise bereits in der Vergangenheit mit Radwegen ausgestattet und zudem durch eine Fahrradwegweisung kenntlich gemacht wurden.



Es gibt aber auch zahlreiche Hemmnisse, so dass man Leverkusen nicht mit anderen traditionellen Fahrradhochburgen wie z. B. Münster vergleichen kann. Von Bedeutung sind vor allem die vielen Zwangslinien (Autobahnen, DB),

die das Stadtgebiet durchschneiden, das Fehlen einer einprägsamen Stadtstruktur und die Dominanz von autofreundlichen großen Verkehrsstraßen.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Mit Hilfe des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" und einer darüber hinaus gehenden effizienten Förderung des Umweltverbundes sollen Voraussetzungen geschaffen werden, um dem zentralen Ziel der Leverkusener Verkehrspolitik, der Vermeidung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen, näherzukommen.

Ziel der Stadt Leverkusen ist es, den Radverkehrsanteil auf 20 % zu erhöhen und damit einhergehend den Anteil des Umweltverbundes von derzeit 37 % auf 60 % zu Lasten des MIV-Anteils zu steigern.

3.2 Umsetzungsstrategie

Die Stadt Leverkusen hat sich bei der Umsetzung des Programms "Fahrradfreundliches Leverkusen" für einen integrierten, gebietsbezogenen Ansatz entschieden, der die Maßnahmen, die im Rahmen des Programms umgesetzt werden, in den Kontext der Umweltverbundförderung stellt. Dabei werden gleichzeitig mit den Maßnahmen des Handlungsprogramms "Fahrradfreundliches Leverkusen" auch neue Regelungen für die Bereiche ÖPNV, Verkehrsberuhigung, ruhender Verkehr und Fußgängerverkehr getroffen.

Zu den Themenfeldern des integrierten, stadtbezogenen Ansatzes gehören:

- Ausführungsplanung und Bürgerinformation;
- Ordnung des ruhenden Verkehrs;
- Umgestaltung von Verkehrsknoten/Abbau von Signalanlagen;

- Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen;
- ÖV-Beschleunigung;
- Optimierung der Stadtteilnetze für den Radverkehr;
- Abstellanlagen und ergänzende Infrastruktur;
- Wartehallenprogramm an Haltestellen.

Daneben werden stadtübergreifende Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit, drängende Vorsorge- und innovative Sondermaßnahmen angegangen und in einem stadtweit laufenden Programm werden zudem die Themenfelder Ausweisung von Tempo 30-Zonen, Fahrradwegweisung, rechnergestütztes Betriebsleitsystem zur ÖPNV-Bevorrechtigung, Zentralsteuerung von Lichtsignalanlagen und Wartehallen mit Werbeträgern behandelt.

Begleitet werden alle Maßnahmen während der gesamten Projektlaufzeit durch kontinuierliche Begleitforschung, Mängelanalyse und Projektkoordination.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

In Leverkusen ist bis zum jetzigen Zeitpunkt ein Stadtteil nach dem Prinzip des gebietsbezogenen, integrierten Ansatzes bearbeitet worden. Dabei wurde mit dem "Planwagen" eine offensive Öffentlichkeitsarbeit betrieben, die stark auf die Bedenken und Anregungen von den Bürgern eingeht. Diese Öffentlichkeitsarbeit hat auch dazu beigetragen, dass die Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen schnell und problemlos verlief, da die Anwohner bereits über den Ablauf und die durchgeführten Maßnahmen informiert waren.

Dieser – an sich recht schlüssige – Ansatz kann allerdings aufgrund von förderrechtlichen Problemen (Ansatz passt nicht auf Fördersystematik) nicht weiter geführt werden.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Ziel der Maßnahmen ist ein flächendeckendes Radverkehrsnetz, das durch Abmarkierungen von Radfahrstreifen und Schutzstreifen für den Radverkehr auch bei Hauptverkehrsstraßen eine sichere Führung ohne Separation oder durch Teilseparation ermöglicht. Daneben werden vor allem in den Tempo 30-Zonen Einbahnstraßen geöffnet, Fahrradstraßen eingeführt, Schutzstreifen markiert und an Kreuzungen aufgeweitete Radfahraufstellstreifen angelegt.

Neben den gesamtstädtischen Maßnahmen zur Erstellung eines Routennetzes sowie den Optimierungsmaßnahmen in verkehrsberuhigten Bereichen werden besonders entlang der stadtteilverbindenden Grünzüge aber auch an Straßen in Gewerbegebieten und Außerortsstraßen, die für den Radverkehr in Leverkusen von Bedeutung sind, Planungen umgesetzt. Hier soll z. B. durch die Beseitigung von Barrieren oder Bordsteinabsenkungen ein dichteres Radverkehrsnetz gewährleistet werden.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Zu Beginn der Mitgliedschaft Leverkusens in dem Modellprojekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" lag ein Gesamtbestand von 801 Bike & Ride-Plätzen an den Leverkusener Bahnhöfen vor. Rund die Hälfte (465) der Abstellplätze sind Anlehnbügel, so dass man die Fahrräder am Rahmen anschließen kann, zusätzlich dazu werden am Bahnhof Opladen von den 111 Abstellplätzen 32 als Fahrradboxen angeboten. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass in Opladen bereits von der relativ neuen Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, diese Anlage (hier: teilweise) mit Stellplatzabblösegeldern zu finanzieren.

In einer ersten Erweiterungsstufe, die als Sofortmaßnahme zu verstehen ist und im Oktober 1996 erarbeitet wurde, sind insgesamt 1.648 neue Bike & Ride-Stellplätze vorgesehen. Davon sind 710 als Fahrradstellplätze an den Bahnhöfen und zusätzliche 198 Stellplätze an insgesamt 12 Bushaltestellen vorgesehen. Hinzu

kommen an den verschiedenen Bahnhöfen 140 Fahrradboxen und 600 Stellplätze in Fahrradparkhäusern. In der zweiten Stufe, die von einem stärker mobilisierten Bike & Ride-Potenzial ausgeht, sind an den Bahnhöfen nochmals 828 Stellplätze, 240 Fahrradboxen und 900 Fahrradparkhausplätze geplant.

4.3 Fahrradparken

Neben den oben genannten Planungen zu Bike & Ride-Plätzen in Leverkusen ist auch ein Konzept für die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen erarbeitet worden, das neben sogenannten "harten" Maßnahmen durch eine Reihe von "weichen" Maßnahmen hauptsächlich auf dem Feld der Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden soll.

Fahrradabstellanlagen sind für alle Bezirks- und Nahbereichszentren, für die Mehrzahl der weiterführenden Schulen sowie für die Schwerpunktbereiche des Freizeit- und Besucherverkehrs vorgesehen. Daneben werden Ansätze erarbeitet, die die Errichtung bedarfsgerechter Abstellanlagen an Wohngebäuden fördern und Informationen und Anregungen für die Gestaltung von Stellplätzen am Arbeitsplatz geben. Aufgabe der Stadt Leverkusen ist es in diesem Punkt vor allem, mit gutem Beispiel voranzugehen und für die eigenen Mitarbeiter benutzerfreundliche und ansprechende Abstellanlagen in ausreichender Menge zur Verfügung zu stellen.

Das große Feld der Nachfrage nach Abstellanlagen in Einkaufsbereichen hat die Stadt Leverkusen in einer eigenen Untersuchung behandelt, die die verschiedenen Bezirke und Ortsteile differenziert betrachtet und Planungskonzepte vorstellt.

4.4 Wegweisung

Bereits Ende der 80er Jahre (1986/87) ist für die Stadt Leverkusen ein Gesamtkonzept zur Fahrradwegweisung erarbeitet worden. Das Wegweisungsnetz ist routenorientiert und besteht aus acht Teilnetzen, die nacheinander umgesetzt werden sollen. Ziel ist, ein flächendeckendes Radverkehrsnetz aufzubauen, das auch dem Ortsunkundigen die fahrradfreundlichen Strecken aufzeigt.

Die Teilnetze 1-4 sind umgesetzt, Route 5 befindet sich in der Umsetzung und die drei anderen Bereiche sind für die folgenden Jahre vorgesehen, so dass mit Abschluss des Projektes im Jahr 2002 auch die Fahrradwegweisung flächendeckend installiert sein wird.

Neben der reinen Wegweisung durch Schilder und der Herstellung weiterer Informationsmedien in Form von Infotafeln mit Fahrradstadtplänen, läuft in Leverkusen zeitgleich mit der Beschilderung der Routen ein Programm mit baulichen Maßnahmen, die als Bestandteil der Wegweisung angesehen werden und folgende Bereiche umfassen:

- Ausbau von Wegen, insbesondere in Außenbereichen;
- Umgestaltung von Knoten, insbesondere Markierungsmaßnahmen wie Aufstellspuren;
- Bau von Querungshilfen;
- Absenkung von Borden;
- kleinere Änderungen an Signalanlagen;
- Beseitigung oder Verbesserung von Umlaufsperrern/Drängelgittern.

4.5 Serviceangebote

Bei der Auswahl der zukünftig zu nutzenden Fahrradabstellanlagen, die die Stadt Leverkusen in Abstimmung mit dem ADFC ausgewählt hat, standen neben dem Witterungsschutz beim Fahrradparken vor allem der Diebstahl- und Vandalismusschutz im Vordergrund.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Großer Beliebtheit erfreut sich die 1997 bereits in zweiter Auflage erschienene Leverkusener Fahrradkarte (genau genommen ein Fahrradstadtplan). Die Radtourenkarte "Leverkusen mit dem Fahrrad entdecken" mit vier Rundtouren zwischen Rhein und Bergischem Land konnte durch eine drucktechnisch einfache Darstellung kostengünstig erstellt werden, so dass es mög-

lich war, die Karte an alle Leverkusener Haushalte zu schicken.

Besonders erfolgreich und innovativ ist der "Planwagen" in Leverkusen, in dem interessierte Bürger die geplanten Maßnahmen schon lange vor deren Umsetzung kennenlernen und eigene Anregungen und Ideen in den laufenden Planungsprozess mit einbringen können. Hierbei handelt es sich um einen ehemaligen Bauwagen, der als mobiles Bürgerbeteiligungsbüro vor Ort eingesetzt wird und die Schwellenangst stark reduziert.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Beim integrierten gebietsbezogenen Ansatz der Stadt Leverkusen wird bei der Bearbeitung der einzelnen Stadtteile auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit in die Überlegungen mit einbezogen. Unter dem Stichwort Vorsorgemaßnahmen wird die Beseitigung von Unfallschwerpunkten als wichtiger Baustein des Handlungskonzeptes genannt.

Ein gutes Beispiel für den Leverkusener Ansatz ist die Sicherung des Schülerverkehrs der Lise-Meitner-Schule entlang der Straße "Am Stadtpark". Hier konnte durch die Schaffung einer Engstelle direkt vor dem Eingangsbereich der Schule auf Höhe der Schulbushaltestelle und die Einrichtung einer Fahrradstraße zwischen den benachbarten Schulgebäuden eine deutliche Verbesserung für alle Schüler erreicht werden. Die Situation verbesserte sich sowohl für Radfahrer, ihnen steht nun die ganze Straßenbreite zur Verfügung und sie können im Pulk nebeneinander fahren, für Fußgänger, sie können wieder den gesamten Fußweg nutzen, und für Schüler, die die Schulbuslinien nutzen, denn sie können die Straße ohne Gefahren überqueren, da der Schulbus den Straßenquerschnitt bei Ein- und Aussteigevorgängen komplett belegt.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Die Stadt Leverkusen hat von einem externen Planungsbüro eine umfangreiche "Konzeption zum Fahrradparken in Leverkusen" erstellen lassen, die neben stadtteilbezogenen Aussagen zu

Fahrradabstellanlagen und Bike & Ride-Anlagen vor allem Aussagen zu den notwendigen Voraussetzungen und Möglichkeiten bei den verschiedenen Fahrradnutzungen macht. Interessant ist dabei vor allem die kurze Analyse der Situation "Fahrradparken in Wohngebieten", die zwar für die Fahrradnutzung ausgesprochen wichtig ist, von vielen Städten aber dennoch kaum beachtet wird. Hier werden exemplarische Lösungsvorschläge für verschiedene Siedlungstypen erarbeitet, die in Grundzügen auch auf andere Städte übertragen werden können.

Im Herbst 1995, also kurz nach Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft wurden auf Basis von Haushaltsbefragungen "Einschätzungen und Einstellungen zur Mobilität in Leverkusen" erhoben. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass bereits zu diesem Zeitpunkt 58 % der Leverkusener bekannt ist, dass Leverkusen am Projekt Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW teilnimmt. Dabei befürworten 99 % die Bemühungen der Stadt, fahrradfreundlicher zu werden. Bei der Bewertung (analog Schulnoten) der Verkehrsmittel Auto versus Fahrrad fällt auf, dass das Auto beim persönlichen Nutzen um eine Note besser abschneidet; beim allgemeinen Nutzen liegt das Fahrrad aber um fast drei Noten vor dem Auto. Das Fahrrad genießt also in Leverkusen einen "edlen" Ruf, der aber noch deutlicher auf das persönliche Verhalten übertragen werden muss.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Im Rahmen der Umsetzung des integrierten, gebietsbezogenen Ansatzes finden Abstimmungsgespräche mit Teilnehmern von ADFC, Schulverwaltungsamt, Tiefbauamt, Polizei, Grünflächenamt, Kraftverkehr Wupper-Sieg, Straßenverkehrsamt und Umweltamt statt. Bei großen Einzelprojekten finden diese Abstimmungsgespräche auch außerhalb der Reihe statt und werden dann je nach Bedarf einberufen. Im übrigen orientiert sich das Projektmanagement an den üblichen Verwaltungsstrukturen.

Neben dieser Einbeziehung von unterschiedlichen Interessenvertretern beinhaltet die Umsetzung des integrierten, gebietsbezogenen Ansatzes auch eine intensive Bürgerbeteiligung mit den unterschiedlichsten Aktionen und Veranstaltungen.

7 FINANZIERUNG

In Leverkusen wurde von Beginn des Projektes "Fahrradfreundliches Leverkusen" an ein kostenneutraler Ansatz gefahren, so dass keine zusätzliche städtischen Mittel veranschlagt werden mussten, sondern die Leistungen für das erste Mitgliedsjahr aus bereits veranschlagten Haushaltsmitteln umgeschichtet werden konnten. Der für die nächsten Jahre vorgesehene Haushaltsansatz für das Programm "Fahrradfreundliches Leverkusen" beläuft sich auf einen städtischen Anteil in Höhe von 30.000 DM pro Jahr, so dass inklusive der Fördermittel ca. 150 TDM pro Jahr zur Verfügung stehen.

8 BEWERTUNG

Im Leitantrag wird das im VEP formulierte Ziel genannt, bis zum Jahr 2000 den Anteil des Umweltverbundes von 37 % (Stand 1989) auf 60 % zu erhöhen, wobei dem Fahrrad ein Anteil von 20 % zukommt. Bereits die neueren Zahlen von Herbst 1995 weisen einen Anteil des Umweltverbundes von 45 % aus, wobei der Fahrradanteil bei 12 % liegt. Neuere Untersuchungen liegen nicht vor. Die hier dargelegte Entwicklung zeigt aber, dass die (Fahrrad-) Verkehrspolitik in Leverkusen auf dem richtigen Weg ist. Es ist allerdings fraglich, ob das sehr hochgesteckte Ziel eines Radverkehrsanteils von 20 % wie vorgesehen bereits im Jahr 2000 erreicht wurde, oder ob hierfür ein längerer Zeitraum angesetzt werden muss.

Das Ziel, die Radverkehrsförderung als integrierten Bestandteil der Förderung des Umweltverbundes einzusetzen, kann wohl als gelungen angesehen werden. Insbesondere der deutliche Ausbau der Bike & Ride-Kapazitäten ist hierfür ein deutliches Indiz.

Als etwas problematisch hat sich in Leverkusen die Tatsache dargestellt, dass kommunale Radverkehrsförderung derzeit vielfach von engagierten Einzelpersonen abhängt. Hier haben Umstrukturierungen und andere personelle Veränderungen die Kontinuität der Radverkehrsförderung spürbar gestört. Dies lässt sich zuverlässig nur dann vermeiden, wenn alle Verwaltungsmitarbeiter, unabhängig vom aktuellen Einsatzbereich, Radverkehrsförderung als gemeinsame Aufgabe verstehen und akzeptieren.

Von daher stellt die zeitweise betriebene Öffentlichkeitsarbeit nach innen in Form von Fortbildungen von Mitarbeitern sicherlich einen guten Ansatz dar.

Der integrierte gebietsbezogene Ansatz stellt eine deutliche Weiterentwicklung der isolierten Fahrradförderung dar. Hier ist eine Gesamtschau des Verkehrs an die Stelle von parallelen, isolierten Entwicklungen unterschiedlicher Träger des Umweltverbundes getreten, bei denen bisweilen auch z. B. Radverkehr und ÖPNV gegeneinander ausgespielt werden. Dabei sind sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung erhebliche Einsparungspotenziale gegeben.

Äußerst nachahmenswert erscheint auch die intensive Öffentlichkeitsarbeit in Form einer unmittelbaren Bürgerbeteiligung vor Ort mit dem Planwagen. Auf diesem Wege werden die Betroffenen recht unmittelbar angesprochen. Weiterhin werden Bevölkerungsgruppen erreicht, die sich bei den üblichen Verfahren kaum artikulieren, so dass ein weitaus repräsentativeres Meinungsbild zu Stande kommt. Darüber hinaus fühlen die Bürger sich nicht übergangen, wodurch die Akzeptanz von Maßnahmen deutlich erhöht wird.

Stadt Lünen

1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Stadt Lünen liegt am nordöstlichen Rand des Ruhrgebietes im Übergang zum Münsterland. Die Wirtschaft war lange Zeit durch Zechen und Schwerindustrie geprägt. Mit der Ausrichtung der Landesgartenschau 1996, der Teilnahme an der Internationalen Bauausstellung Emscherpark und dem Technologiezentrum LÜNTEC hält Lünen Anschluss an den Strukturwandel des Ruhrgebietes. 93.000 Einwohner verteilen sich auf drei große Stadtteile im Abstand von maximal 7 km zueinander und eine Vielzahl kleinerer Ortsteile. Die dicht bevölkerten Stadtteile sind weitgehend eben.

Lünen zählt seit 1988 zu den fahrradfreundlichen Städten in NRW.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Mit seiner Lage am Rand des Münsterlandes hat Lünen teil an dessen Fahrrad-Tradition. Das Fahrrad war im Bewusstsein der Bevölkerung stets präsent. Dies ist auch damit zu belegen, dass bei einer repräsentativen Befragung 1989 für 84 % der Bürger das Fahrrad eine (sehr) große kommunale Bedeutung hatte und sogar 86 % "auf jeden Fall" für einen Ausbau der Fahrradinfrastruktur gewesen sind.

Der Radverkehrsanteil lag bereits 1988 mit 15 % deutlich über dem Landesdurchschnitt und über den Werten vergleichbarer Städte.

Radwege waren an vielen Hauptverkehrsstraßen vorhanden. Die Radwegnetzlänge betrug zum Zeitpunkt der Antragstellung 37 km.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Ziel der Verkehrsentwicklung ist die Förderung des Umweltverbundes und die möglichst umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs im Stadtgebiet. Durch Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr in sensiblen Bereichen soll ermöglicht werden, Radfahrer wieder verstärkt auf der Fahrbahn fahren zu lassen.

Angestrebt sind Modal-Split-Veränderungen zugunsten des Radverkehrs, die einer Steigerung der Radverkehrsmenge um 20 % entsprechen. Auch eine Reduzierung der Unfallzahlen soll erreicht werden, wobei dies Ziel nicht durch Zahlenangaben konkretisiert wurde.

3.2 Umsetzungsstrategie

Ein Radverkehrsnetz, das die Kernstadt und die 11 Stadtteile miteinander lückenlos, sicher und auf kurzem Weg verbindet, sollte durch entsprechende Umbauten geschaffen werden. Dabei war neben der Bestandssicherung vorhandener Radwege auch der Totalumbau von Straßen sowie die Neuanlage von Radwegen und eigenen "Fahrradtrassen" - die nach heutigem Sprachgebrauch als Velorouten bezeichnet werden können - (mit insgesamt 15 km Streckenlänge) vorgesehen.

Begleitende Infrastruktureinrichtungen, wie Abstellanlagen und Servicestationen sowie ein Leitsystem, sollen das Angebot ergänzen.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Ratsbeschlüsse, die den Radverkehr betrafen, sind meist einstimmig gefällt worden.

Der Leezenpatt, eine hochwertige Fahrradtrasse in Nord-Süd-Richtung quer durch das Stadtge-

biet und die Innenstadt ist fertiggestellt. Die flächenhafte Verkehrsberuhigung im Stadtteil Brambauer und der Umbau einiger Geschäftsstraßen mit Berücksichtigung des Radverkehrs sind ebenfalls abgeschlossen.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Das Gesamtprogramm umfasste die Bestandssicherung von Radwegen, den Umbau von Verkehrsstraßen, den Bau separat geführter Radwege und von Fahrradtrassen. Daneben waren auch begleitende Infrastruktureinrichtungen und Öffentlichkeitsarbeit sowie Begleitforschung vorgesehen.

Als ein wesentlicher Punkt ist die Bestandspflege an vorhandenen Radverkehrsanlagen zu sehen. Daneben sind neue Radverkehrsanlagen insbesondere beim Umbau einzelner Hauptverkehrsstraßen geschaffen worden.

Hierbei kommen neben Radwegen auch Radfahrstreifen und Schutzstreifen zum Einsatz. Abseits von Hauptverkehrsstraßen sind flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet worden. Umgesetzt wurde die flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen in Tempo-30-Zonen (18 Straßen).

Der Leezenpatt ist als die Stadt von Nord nach Süd durchquerende autofreie oder autoarme Veloroute mit hohem Standard ausgebaut. Die Strecke wird an Hauptverkehrsstraßen auf Radverkehrsanlagen geführt, zu einem großen Teil ist sie als Fahrradstraße ausgewiesen und (relativ) aufwendig gestaltet (beidseits rötlich eingefärbte Breitstrich-Markierung). Knotenpunkte mit untergeordneten Straßen sind mit Vorfahrt für den Radverkehr ausgeschildert und gestaltet. An Hauptverkehrsstraßen sind gesicherte Überquerungsstellen geschaffen worden. An einem signalisierten Knotenpunkt ist ein Grüner Pfeil, der nur für Radfahrer gilt, eingerichtet worden (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 3 und 20). Geplant ist der Ausbau einer Ost-West-Verbindung, mit einem geringeren Standard als beim Leezenpatt.



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Es gibt Fahrradstationen an zwei Bahnhöfen, an denen bereits heute Fahrräder bewacht untergestellt und gemietet werden können. Sie werden von der Arbeiterwohlfahrt (AWO) betrieben. Außerdem gibt es am Hauptbahnhof 29 Fahrradboxen zur festen Miete und am Preußenbahnhof 116 überdachte Stellplätze.

Eine weitere Fahrradstation ist am Verkehrshof Brambauer, der Endstation einer Stadtbahnlinie aus Dortmund, eingerichtet worden.

4.3 Fahrradparken

Im Stadtkern und in den Nebenzentren sind dezentral insgesamt 1.000 Stellplätze zum Kurzzeitparken an Fahrradbügeln und 520 qualitativ hochwertigere Langzeit-Stellplätze für Räder geschaffen worden.

Überdachte Abstellanlagen wurden an zwei Stellen in der Innenstadt geschaffen. 40 Abstellplätze liegen im offen zugänglichen Erdgeschoss eines Parkhauses.

In der Innenstadt gibt es ebenfalls eine Fahrradstation mit Service-Angebot.

4.4 Wegweisung

Bisher ist nur der Leezenpatt mit zielorientierter Wegweisung versehen worden.



4.5 Serviceangebote

In den Fahrradstationen an den Bahnhöfen stehen Fahrräder zur Ausleihe bereit. Auch kleinere Reparaturen werden dort vorgenommen (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 29). Diese Angebote gibt es auch in der Innenstadt. Dort sind auch Gepäckschließfächer vorhanden.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Ein umfassendes Public-Awareness-Konzept wurde entwickelt, auf dem die Öffentlichkeitsarbeit aufbaut. Dabei wurden u. a. eine Exkursion für Politiker, Planer und Journalisten nach Holland und ein Namenswettbewerb für den Leezenpatt durchgeführt.

Im Zeitraum der Verkehrsentwicklungsplanung gab es eine besondere Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehr, mit einem Schwerpunkt beim Radverkehr, von Seiten des inzwischen wieder geschlossenen Verkehrsinformationsbüro (VIB). Dazu gehörte beispielsweise die Aktion "Lüner Promis testen das andere Verkehrsmittel".

Im Rahmen eines Stadtjubiläums fand 1991 die Bundeshauptversammlung des ADFC sowie ein "Kommunalpolitischer Kongress Fahrrad" in Lünen statt.

Zur Öffnung von Einbahnstraßen und zur Einführung des Grünen Pfeils für Radfahrer wurde je ein Faltblatt veröffentlicht. 1999 ist ein Rad-

fahrerstadtplan veröffentlicht worden, der in großer Auflage kostenlos, u. a. an Schulklassen, verteilt worden ist. Im Vergleich zu vielen Stadtplänen für Radfahrer in anderen Städten sind hier alle Informationen vollständig beisammen, die für Radfahrer von Interesse sind, wie z. B. Schiebestrecken, Qualitätsangaben zu Radwegen, Drängelgitter oder die Standorte von Fahrradwerkstätten. In Vorbereitung ist die Neuauflage einer Radtourenkarte, die erstmals 1994 von der Stadt Lünen herausgegeben wurde. Sie enthält Vorschläge zu 12 Radtouren in Lünen und Umgebung mit Hinweisen zu örtlichen Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten. Beide Veröffentlichungen wurden vom Land finanziell unterstützt.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Bei der Einführung des Leezenpatts gab es z. T. heftige Diskussionen über die Führung des Radverkehrs durch einen Teilabschnitt der Fußgängerzone sowie über Stellen, an denen der Radverkehr Vorfahrt vor kreuzenden Erschließungsstraßen bekommen hat. Durch Zählungen und Konfliktbeobachtungen, die durch das Verkehrsinformationsbüro vorgenommen wurden, sind die Diskussionen über die negativen Auswirkungen dieser Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit mit Fakten unterlegt worden und konnten dadurch versachlicht werden.

In einer Hauptschule ist ein Aktionstag "Schüler und Verkehr" mit einem breit gefächerten Angebot durchgeführt worden. Darüber ist u. a. eine Video-Dokumentation erstellt worden, die auch andere Schulen zu ähnlichen Aktivitäten anregen will.

Im Frühjahr 2000 hat sich ein Arbeitskreis zu Kinderunfällen gebildet, in dem neben der Verwaltung und Polizei auch ADAC und ADFC sowie Schulen und Kindergärten vertreten sind. Anlass war eine Besorgnis erregende Entwicklung bei den Unfallzahlen von u. a. auch Rad fahrenden Kindern.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

In Lünen sind Vorher-Nachher-Befragungen zum Mobilitätsverhalten und zu Einstellungen zur Mobilität durch externe Büros erfolgt.

- Kennziffern der Mobilität (1988, SOCIALDATA)

Empirische Begleitforschung: Nachher-Untersuchung und Wirkungsanalyse (1995, SOCIALDATA)

6 PROJEKTMANAGEMENT

Der für den Radverkehr zuständige Mitarbeiter ist in der Abteilung Stadtplanung angesiedelt und auch für andere Verkehrsplanungen zuständig.

Bei der Erarbeitung des VEP wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, in der die Fraktionen, Polizei und ADFC beteiligt waren. Diese AG trifft waren sich seit etwa drei Jahren nicht mehr, weil von Seiten der Mitglieder kein Bedarf angemeldet wird und die Verwaltung diesen im Moment ebenfalls nicht sieht. Zur jüngsten Ergänzung des VEP gab es eine begleitende Arbeitsgruppe, bei der auch der ADFC vertreten war, deren Arbeit inzwischen abgeschlossen ist. Zurzeit ist eine Arbeitsgruppe Verkehr mit Blickpunkt auf Stadtmarketing in der Abschlussphase, bei der Verkehrsthemen mit stärker ganzheitlichem Bezug diskutiert worden sind.

Abstimmungsprobleme gab es früher fallweise mit der Verkehrsbehörde. Diese Schwierigkeiten treten nicht mehr auf, seit verkehrsbezogene Abteilungen eine gemeinsame Verwaltungsführung haben.

7 FINANZIERUNG

Lünen hat erhebliche Mittel in die Radverkehrsförderung gesteckt. Neben Geldern, die ausdrücklich für Maßnahmen für den Radverkehr

verausgabt wurden, sind weitere Mittel nicht genau zuzuordnen, z. B. beim Umbau von Straßen, bei denen auch Radverkehrsanlagen hergestellt wurden. Diese sind bei der unten aufgeführten Aufstellung der Haushaltsansätze nicht berücksichtigt - die tatsächlichen Ausgaben, die dem Radverkehr zu Gute kommen, liegen also höher.

| Jahr | Ausgaben [Tsd. DM] |
|--------|---|
| 1989 | 420 |
| 1990 | 788 |
| 1991 | 711 |
| 1992 | 1.094 |
| 1993 | 596 |
| 1994 | 843 |
| 1995 | 775 |
| 1996 | 205 |
| 1997 | 265 |
| 1998 | 200 |
| 1999 | 200 |
| gesamt | 6.097 davon allein 160.000 Tsd. DM für Nachher-Untersuchung |

Quelle: Angaben der Stadt

Tab. 7-1: Haushaltsansätze in Lünen (Baukosten Radverkehrsförderung)

Zusätzlich werden seit 1997 jährlich 5.000 DM für Öffentlichkeitsarbeit im Haushalt bereitgestellt.

Daneben werden bestimmte Radverkehrsmaßnahmen auch in Zusammenarbeit mit dem "Umwelthaus" finanziert. Dabei erhält das Umwelthaus, das mit ABM-Kräften besetzt ist, die Förderungen aus dem GVFG, und die Finanzierung des Eigenanteils erfolgt nicht aus dem Budget für Verkehr, sondern aus Titeln der Beschäftigungsförderung.

8 BEWERTUNG

Die Entwicklung des Radverkehrsanteils, mit einer Steigerung des Radverkehrs um ein Fünftel, ist positiv zu bewerten, zumal diese Steigerung mit einer leichten Abnahme des Kfz-Ver-

kehrs-Anteils einherging. Besonders positiv ist dabei hervorzuheben, dass trotz gestiegenen Radverkehrsanteils die Zahl der verunglückten Radfahrer nicht gestiegen, bei den schwer Verunglückten sogar zurückgegangen ist.

In dieser Hinsicht sind also zählbare Erfolge zu vermelden. Bei der Effizienz der Maßnahmen muss allerdings Kritik geübt werden.

Lünen hat im Rahmen des Programms viele sehr aufwendige Maßnahmen umgesetzt:

- Totalumbau von Geschäftsstraßen
- Umgestaltung von Knotenpunkten, auch im Erschließungsstraßennetz
- Ausbau des Leezenpatts als Veloroute.



Teilweise sind dabei überzogene Standards verwendet worden, wie die durchgehende Markierung von Breitstrichen in den neu eingerichteten Fahrradstraßen. Demgegenüber sind einfache Maßnahmen, wie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung oder die "einfache" Herrichtung von Velorouten und deren Wegweisung erst spät vorgenommen worden oder noch gar nicht erfolgt. So gibt es noch große Bereiche des Stadtgebietes, die - trotz Potenzial - noch nicht fahrradfreundlich hergerichtet sind. Mit weniger Aufwand an einzelnen Stellen hätte mit dem gleichen Geld mehr geschaffen werden können. An Hauptverkehrsstraßen mit Radwegen gibt es noch weit abgesetzte Führungen und bis zu dreimaliges Warten zur einfachen Überquerung eines Knotens. Bei der ÖPNV-Beschleunigung wurden die

Chancen der systematischen Eingriffe in die Lichtsignalregelung nicht zugunsten des Radverkehrs genutzt, z. T. ergaben sich daraus sogar deutliche Verschlechterungen. Eine der wichtigen Kreuzungsstellen des Leezenpatts mit einer Hauptverkehrsstraße hat eine Fußgänger-Lichtsignalanlage mit unnötig langen Wartezeiten für Radfahrer, so dass die Vorteile eines schnellen Vorankommens damit z.T. wieder aufgehoben werden.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Marl liegt am nördlichen Rand des Ruhrgebietes. Die vergleichsweise junge Stadt (Stadtrechte seit 1935) hat sich von einem kleinen Heidedorf schnell zu einer wichtigen Industriestadt mit gut 90.000 Einwohnern entwickelt. Dominiert wird die Wirtschaftsstruktur Marls von der Chemie (Chemiepark Marl, vormals Hüls AG) und dem Steinkohlebergbau. Beide Zweige zusammen haben rund 20.000 Beschäftigte, das entspricht etwa der Hälfte aller Marler Arbeitsplätze.

Trotzdem genießt die Stadt den Ruf einer Industriestadt im Grünen, denn von dem 88 km² großen Stadtgebiet sind rund 40 % landwirtschaftliche Nutzfläche und ca. 30 % Grünflächen und Waldgebiete, die der Naherholung dienen. Etwa 7 % der Fläche sind Verkehrsflächen, wobei besonders typisch für das Marler Stadtbild ist, dass der Alleecharakter der Straßen - auch der Hauptverkehrsstraßen - dominiert.



Günstige Voraussetzungen für den Radverkehr bietet Marl aufgrund seiner zahlreichen kurzen Wege. Viele der relevanten Quelle-Ziel-Verflechtungen sind maximal 3 km lang. Daneben trägt die radfahrerfreundliche Topographie der Stadt zu einem fahrradfreundlichen Klima bei.

Zur AGFS gehört Marl seit Oktober 1993.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Als Radfahrerstadt hat Marl eine lange Tradition. Dies hängt eng mit der Bedeutung als Chemiestandort zusammen, da es den Angestellten von Chemieunternehmen aus Sicherheitsüberlegungen heraus grundsätzlich nicht gestattet ist, das Werksgelände mit dem privaten Pkw zu befahren. Aufgrund der Weitläufigkeit der Werksgelände hat deshalb das Fahrrad nie an Bedeutung verloren. Schon mit der Gründung des Chemiewerkes vor rund 50 Jahren wurden an die Arbeiter Werksräder ausgegeben, die z. T. privat genutzt werden konnten. Heute sind es noch 3.200 Werksräder, die teilweise auch im Stadtgebiet unterwegs sind.

Entsprechend den günstigen Voraussetzungen für den Radverkehr ist der Radverkehrsanteil in Marl mit 24 % bereits vor der Mitgliedschaft in der AGFS im Vergleich zu anderen Städten erfreulich hoch (zum Vergleich: der Bundesdurchschnitt liegt bei 12 %) (VEP Marl - Verkehrssicherheitsprogramm Fußgänger und Radfahrer, 1993).

Das Radwegenetz beträgt bei einem 500 km langen Straßennetz 150 km.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Zielgrößen hinsichtlich einer Steigerung des Radverkehrsanteils wurden nicht formuliert. Auch wurden mit der Aufnahme in die AGFS keine neuen Ziele der Radverkehrsförderung gesetzt, vielmehr war die Förderung schon immer ein zentraler Baustein der Verkehrsplanung. Dementsprechend wurden bereits 1991 im Radverkehrskonzept Marl - "100 Sofortmaßnahmen" - Ziele benannt. Hierzu zählen Maßnahmen, die dazu beitragen,

ein geschlossenes Netz für den Radverkehr zu schaffen,

die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen,

Mobilitätswünsche nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer zu erfüllen,

kombinierte Fahrten mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln anzuregen,

kurze Fahrten im Kraftfahrzeug durch Radfahrten, längere durch kombinierte Fahrten mit Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmittel zu ersetzen,

Rad fahren als Freizeitinhalt und zur Erholung zu steigern,

Verbesserung der Umwelt und Energieeinsparungen herbeizuführen.

3.2 Umsetzungsstrategie

In Marl wird von der Verwaltung verstärkt ein situativer Ansatz verfolgt. Das bedeutet konkret, dass nicht ein vorgegebenes längerfristiges Konzept innerhalb eines festgelegten Zeitraumes abgearbeitet wird, sondern vielmehr alle relevanten Bausteine der Radverkehrsförderung für die tägliche Arbeit präsent sind und kurzfristig entschieden wird, welche Maßnahmen aktuell eine Realisierungschance haben, da beispielsweise das politische Klima dafür derzeit geeignet ist.

Dementsprechend ist auch das Radverkehrskonzept der Stadt aufgebaut. Hier sind anhand von konkreten Örtlichkeiten "100 Sofortmaßnahmen" benannt, die von Verwaltung, Politik und Bevölkerung als Schwachstellen oder Problemfelder für den Radverkehr erkannt wurden.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Entsprechend den Ausführungen zur Umsetzungsstrategie ist auch der bisherige Projektlauf weniger konkret zu fassen als in anderen Städten. Das Sofortmaßnahmenprogramm wird als Arbeitsprogramm gesehen und somit kontinuierlich weitergeführt; d. h. es werden Mängel beseitigt und neue dokumentiert.

Neben diesen im Regelfall infrastrukturellen Maßnahmen werden zahlreiche Ideen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Marketing umgesetzt.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes erhalten Maßnahmen, die der Netzkomplettierung und der Verbesserung der Weeginfrastruktur dienen, einen hohen Stellenwert.

Traditionell wird der Radverkehr in Marl auf Radwegen geführt. Radfahrstreifen sind demgegenüber nur in Ausnahmefällen realisiert worden. Aufgrund der guten Erfahrungen mit den Radwegen wird diese Führungsform auch zukünftig favorisiert werden.



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Fahrradmitnahme im Bus ist nur sehr eingeschränkt, am Samstag nach 14.00 Uhr und am Sonntag, möglich.

Geplant sind zwei Fahrradstationen, von denen eine in Marl-Mitte im Zusammenhang mit der Umgestaltung des S-Bahnhofbereiches vorgesehen ist und eine am Bahnhof Marl-Sinsen. Beide Stationen sollen Kapazitäten für ca. 200 Fahrräder erhalten. Optional wird noch überlegt, ob für Marl-Mitte nicht auch ein Fahrradparkhaus eine gute Alternative zur Fahrradstation darstellt. Als Betreiber der zukünftigen Fahrradstationen ist ein gemeinnütziger Träger vorgesehen. Die bisherigen positiven Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit gemeinnützigen Trägern sollen hier fortgesetzt werden.

4.3 Fahrradparken

Mit der Fahrradabstellsatzung, die der Rat der Stadt Marl am 25.09.1997 beschlossen hat, ist ein weiterer wichtiger Baustein der Fahrradförderung gelegt worden. In der Satzung werden Vorgaben für die bereitzuhaltenden Abstellkapazitäten bei Neubauten sowie bestimmte Anforderungsmerkmale an die Halter für Fahrräder benannt. Ausgenommen aus der Satzung sind z. B. Ein- und Zweifamilienwohnhäuser (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 36).

4.4 Wegweisung

Die Realisierung einer eigenständigen Radverkehrswegweisung ist absehbar nicht vorgesehen, wird aber langfristig angestrebt.

4.5 Serviceangebote

Eine Fahrradwache, die durch einen privaten Betreiber organisiert ist, befindet sich im Bereich des Marler Sterns als zentralem Einkaufsbereich. Sechs weitere an weiterführenden Schulen werden von der Stadt Marl betrieben. Die Fahrradwachen auf dem Schulgelände sind u. a. zum Diebstahlschutz entstanden: früher wurden jährlich rund 150 Räder an Marler Schulen gestohlen und heute geht die Anzahl

gegen Null. Sie bieten aber auch kleinere Reparaturen an, so dass damit ein wichtiger Bereich der Verkehrssicherheit und hier insbesondere die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr gefördert wird (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 44).

Als weiteres wichtiges Serviceangebot ist darüber hinaus das Fahrradbüro zu nennen, welches gemeinsam von ADFC und der Stadt eingerichtet und betrieben wird. Es ist als Anlaufstelle für alle Fragen rund um das Fahrrad zu sehen. Neben Beratung zu technischen Dingen können hier Kartenmaterialien erworben, Tourenberatung eingeholt oder auch verkehrspolitische Fragen diskutiert werden. Das Fahrradbüro ist innerhalb des Stadtgebietes günstig zu erreichen und hat von Dienstag bis Samstag zwischen zwei und vier Stunden geöffnet. Alle wichtigen Informationen zum Fahrradbüro sind in einem Faltblatt veröffentlicht (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 41).

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind für Marl ein wesentlicher Baustein des gesamten Förderprogramms. Hierbei werden nicht nur bekannte und bewährte Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit aufgegriffen, sondern auch kreative neue Wege gesucht. Großes bundesweites Interesse hat in diesem Zusammenhang z. B. die Markierung von Damenfahrrädern als Piktogramm hervorgerufen.



Aus einer Ferienaktion für Schüler ist ein weiteres Beispiel für erfolgreiches Marketing entstanden, das Drahteselbiegen. Aus einfachem

60 cm langen Drahtenden wurden Fahrräder gebogen. Aufgrund des großen Anklangs wurde diese Aktion zu anderen Gelegenheiten wiederholt und aus der Vielzahl origineller Entwürfe ist die nächste Idee entstanden: eine gezielte Auswahl der Drahtesel als Postkarten drucken zu lassen und so einen weiteren Baustein für die Werbung als fahrradfreundliche Stadt zu haben.



Darüber hinaus sind Tourenangebote unterschiedlichster Art erarbeitet worden. Zum einen werden den Radfahrern zwei Kunsttouren angeboten, die an verschiedenen Skulpturen und Plastiken im Stadtgebiet vorbeiführen. In einem Faltblatt werden die wichtigsten Informationen zu den jeweiligen Kunstobjekten bereitgehalten. Auch ein Routenangebot zu Movie World, einem erlebnisorientierten Freizeitzentrum in Bottrop, gehört zu den ausgearbeiteten Tourenvorschlägen (vgl. Band II; Maßnahmendokumentation, Nr. 48), sowie eine Themenroute, die sich mit dem Wasser beschäftigt.

Einmal im Jahr wird darüber hinaus der "Marler Fahrradtag" mit Radtourismus-Börse und einem Gebraucht-Fahrrad-Markt veranstaltet. Der Fahrradtag bietet neben zahlreichen Informationsmöglichkeiten - insbesondere zum Fahrradtourismus - auch eine Vielzahl von Attraktionen, wie etwa eine Fahrradtour über das Gelände des Chemiepark Marl. Die Veranstaltung, die auf dem Chemiepark-Gelände stattfindet, wurde erstmals 1991 durchgeführt. Während die erste Veranstaltung noch auf die alleinige Initiative der Stadtverwaltung zurückging, beteiligen sich heute darüber hinaus der ADFC, die ansässigen Fahrradhändler und Unternehmen aus dem Chemiepark.

Über diese größeren Aktionen hinaus werden zu einer Vielzahl von relevanten Themen im Bereich Radverkehr Faltblätter erstellt. Aufgrund

eines einheitlichen Layouts besitzen sie einen hohen Wiedererkennungswert und weisen einen Radverkehrsbezug auf. Schließlich ist 1997 auch ein Fahrradstadtplan realisiert worden und in einer Auflage von 15.000 gedruckt worden.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Wesentlicher Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit ist die Ausweisung von Tempo 30 in Wohngebieten. Aufgrund der knappen Haushaltslage der Stadt wurde hier der ungewöhnliche, aber erfolgreiche Weg beschritten, dass die Bevölkerung selber zur Finanzierung dieser Maßnahmen beitrug. Aufgrund der Eigenfinanzierung durch die Bevölkerung - 55.000 DM konnten durch Spenden für diese Maßnahmen zusammen getragen werden - ist die Einhaltung von Tempo 30 nach Einschätzung der Stadt überdurchschnittlich gut.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurde 1993 ein eigener Band zur Verkehrssicherheit von Radfahrern und Fußgängern verfasst, da der Verkehrssicherheit dieser Verkehrsteilnehmer ein besonders hoher Stellenwert beigemessen wurde und wird. In diesem Band werden ergänzend zu einer Problem- und Unfallanalyse Anforderungen und konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Marl dokumentiert.

Darüber hinaus gibt es in Marl eine Arbeitsgruppe Unfallverhütung, der auch die Polizei angehört. Diese Arbeitsgruppe trifft sich regelmäßig, um wichtige Fragen der Verkehrssicherheit zu erläutern. So ist auch der Umgang mit der StVO-Novelle von 1997 Gegenstand der Beratungen der Arbeitsgruppe gewesen.

Um insbesondere auch den Schülerverkehr sicherer zu gestalten, wurden in Zusammenarbeit mit der AWO Fahrradwachen an Schulen eingerichtet, die jetzt durch die Stadt getragen werden. Während der Unterrichtszeiten werden neben der Bewachung der Räder auch kleinere Wartungen, wie etwa Reparatur von Bremsen und Beleuchtung, übernommen.

Entsprechend den Ergebnissen aus Kapitel 5.1 kann Marl eine positive Entwicklung bzgl. der Verkehrssicherheit bescheinigt werden.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Die Untersuchung "Empfehlungen für die Anlage von Umlaufschranken" ist eine eigene Untersuchung des Planungsamtes in Zusammenarbeit mit dem ADFC Marl. Hier wurde im Praxistest ermittelt, wie die Anordnung von Umlaufschranken radverkehrsfreundlich gestaltet werden kann.



Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr war Gegenstand eines bundesweiten Forschungsvorhabens des BMV. Hier wurden auch Untersuchungsabschnitte in Marl berücksichtigt. Ähnlich sind auch in einem bundesweiten Forschungsvorhaben zu Schutzstreifen Untersuchungsabschnitte in Marl berücksichtigt.

Eigene Begleituntersuchungen zu einzelnen Maßnahmen oder auch umfassende Wirkungsstudien werden demgegenüber bisher nicht durchgeführt.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Ein spezielles Projektmanagement gibt es in Marl nicht. Das Stadtplanungsamt übernimmt alle anfallenden Aufgaben und beteiligt die jeweiligen Ämter an den Planungen. Daneben ist die "Arbeitsgruppe Unfallverhütung" mit Aufgaben der Verkehrssicherheit auch für den Radverkehr betraut.

7 FINANZIERUNG

Aufgrund des situativen Ansatzes greift Marl bei der Finanzierung der Maßnahmen oft zu ungewöhnlichen Wegen, da Fristen für Förderanträge nicht mit der kurzfristigen Umsetzung der Maßnahmen in Einklang gebracht werden können. Hier werden z. T. Sponsoren geworben, wie es z. B. für den Postkartendruck geschehen ist. Auch die Finanzierung der Ausweisung von Tempo 30 ist wohl als eher einmalig anzusehen. Hier wurde - wie bereits ausgeführt - die Bevölkerung zu Spenden aufgerufen, um diese Maßnahme finanzieren zu können.

Maßnahmen, die im Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen zu sehen sind, werden aus den laufenden Haushalten des Tiefbauamtes oder des Grünflächenamtes finanziert. Aus diesem Grunde werden spezielle Fördertöpfe für den Radverkehr nicht in Anspruch genommen.

Die Öffentlichkeitsarbeit, die früher aus verschiedenen Haushalten finanziert wurde, hat seit 1994 einen eigenen Haushalt. Der Haushaltsansatz für 1997 betrug 15.000 DM. Dieser Ansatz wurde auch für 1998 bereitgestellt. 1999 wurde die Summe auf 40.000 DM aufgestockt, was im Zusammenhang mit dem Kommunalwahltermin zu sehen ist. Für 2000 sind 25.000 DM bereitgestellt worden.

8 BEWERTUNG

Dass Marl zu Recht zu den fahrradfreundlichen Städten zu zählen ist, wird allein schon durch die Präsenz der Radfahrer im Stadtbild anschaulich verdeutlicht. Als traditionelle Radfahrerstadt sind die Ausgangsbedingungen für Marl im Vergleich zu anderen Städten jedoch durch die bereits vorhandene Infrastruktur sowie die fahrradfreundliche Einstellung der Bevölkerung als günstig anzusehen gewesen.

Seit der Mitgliedschaft in der AGFS hat sich die Entwicklung bei den verunfallten Radfahrern bzgl. schwerer und leichter Verletzung positiv entwickelt, so dass die Mitgliedschaft auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit positiv zu bewerten ist (vgl. Kap. 5.1).

Aufgrund des nach Einschätzung der Stadt zu erkennenden Erfolges der Radverkehrsförderung

wird der eingeschlagene Weg auch in Zukunft als der Richtige angesehen. Die Übertragbarkeit dieses Weges auf andere Städte ist nur schwer möglich, da er stark geprägt wird von einem sehr engagierten und kreativen Planungsteam, so dass Erfolge nicht zuletzt auch auf die beteiligten Personen zurückgeführt werden müssen.

Inwieweit die gesetzten Ziele, wie etwa die Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fahrrad, auch tatsächlich erreicht werden konnten, muss spekulativ bleiben, da aufgrund fehlender Erhebungen und Datengrundlagen keine Rückschlüsse möglich sind. Gleiches gilt für die angestrebten Energieeinsparungen. Ob Zielsetzungen, deren Erfolge nicht gemessen werden, hilfreich und sinnvoll sind, bleibt fraglich. Trotz dieser Einschränkung ist Marl insgesamt betrachtet sicherlich zu den erfolgreichen fahrradfreundlichen Städten zu zählen.

STADT MÜNSTER

1 KURZCHARAKTERISTIK

Die kreisfreie Stadt Münster erstreckt sich über eine Fläche von gut 300 km² konzentrisch um die Altstadt. Sie ist mit ca. 280.000 Einwohnern (davon 57.000 Studierende) das Oberzentrum des Münsterlandes. Als Arbeitsplatz-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Kulturstandort ist Münster somit Einpendlerzentrum für eine Region mit 1,5 Millionen Einwohnern. Die meisten Arbeitsplätze sind in der Dienstleistungsbranche angesiedelt, während nur 16 % der Münsteraner im verarbeitenden Gewerbe tätig sind.

Rund 200.000 Einwohner erreichen die Innenstadt innerhalb von 6 km, also einer Distanz, die für das Fahrrad durchaus geeignet ist. Auch die flache Topographie trägt zu den günstigen Voraussetzungen für den Radverkehr bei.

Münster darf sich laut einer Umfrage der Verbraucherzeitschrift "Test" aus dem Jahr 1997 "Fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands" nennen. Zu den fahrradfreundlichen Städten in Nordrhein-Westfalen gehört Münster seit September 1988.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Der Radverkehr besaß in Münster schon immer außergewöhnliche Bedeutung. Dies ist das Resultat einer systematischen Radverkehrsplanung, die auf einen Verkehrsplan aus dem Jahre 1947 (Radwege an allen Hauptverkehrsstraßen) basiert. Die Radverkehrsplanung wurde auch in den 60er- und 70er-Jahren nicht vernachlässigt, was zur Folge gehabt hat, dass Münster bereits vor 1988 viele in anderen Städten noch als innovativ angesehene Lösungen für den Radverkehr realisiert hatte. Auch das Radwegenetz, dessen zentrale innerstädtische Achse die Promenade ist, war zu diesem Zeitpunkt schon flächenhaft ausgebaut und das Stadtbild durch die Vielzahl der Radfahrer nachhaltig geprägt.



Der Radverkehrsanteil an allen Wegen betrug 1982 23,9 %. Bei ausschließlicher Berücksichtigung des Binnenverkehrs erhöhte sich der Radverkehrsanteil auf 29,2 %.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Das übergeordnete Ziel ist die Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten von ÖV, Fuß- und Radverkehr. Insbesondere die Kfz-Anteile in der Innenstadt und den Stadtteilzentren sollen dabei reduziert werden, ohne die Erreichbarkeit des Oberzentrums zu gefährden.

Laut Generalverkehrsplan von 1986 sollen

- die Radverkehrsverbindungen in der Innenstadt, auch abseits der Hauptverkehrsstraßen, verbessert,
- Bike & Ride Anlagen gebaut,
- Sonderverkehrsregelungen für Radfahrer eingeführt und
- es soll der Berufsverkehr mit dem Rad gefördert werden.

Erweitert wurde die Förderung des Radverkehrs durch den Verkehrsbericht Münster aus dem Jahr 1993. Demzufolge lauteten die Aufgaben für die Altstadt:

- die Durchfahrbarkeit für Radfahrer deutlich zu verbessern,

durch gezielte Angebote attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder anzubieten und hierdurch die Problematik zu entschärfen.

3.2 Umsetzungsstrategie

Münster ist 1988 vom Ministerium gebeten worden, sich an dem Programm FFSG zu beteiligen, um zu verdeutlichen, dass trotz der hohen Radverkehrsanteile eine weitere Steigerung am Verkehrsaufkommen möglich ist - Radverkehrsförderung also weiterhin lohnend ist.

Aufgrund der langen Radfahrertradition war das Radverkehrsnetz Ende der 80er-Jahre bereits sehr gut ausgebaut, so dass - anders als in den meisten anderen Städten - der Schwerpunkt

vieler Maßnahmen der Folgezeit stärker auf Verbesserungen der Radverkehrsführung und eher im Hinblick auf eine attraktive Abwicklung der großen Radverkehrsströme gelegt wurde. Entsprechend setzte Münster zunehmend auf Maßnahmen, die noch nicht zu den Standardformen der Radverkehrsführung gezählt wurden, wie etwa gemeinsame Führung von Bus- und Radverkehr auf einer Spur (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 9), Radverkehr in unechten Einbahnstraßen oder verbesserte Radverkehrsführung an Knotenpunkten (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 21). Gleichzeitig mit diesen neuen und innovativen Maßnahmen wurden vielfach begleitende Untersuchungen hinsichtlich Akzeptanz und Verkehrssicherheit durchgeführt und die Ergebnisse auch veröffentlicht, so dass andere Städte von den Münsteraner-Erfahrungen profitieren können.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Entsprechend der Zielsetzung wurden die Altstadt und angrenzende Stadtteile radfahrer- und fußgängerfreundlich umgestaltet. Die fahrradfreundliche Umgestaltung erfolgte mit Hilfe

- der Einrichtung unechter Einbahnstraßen,
- der Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr außerhalb der Geschäftszeiten,
- der flächenhaften Ausweitung von Tempo-30-Zonen,
- der Führung von Bus- und Radverkehr auf einer Spur,
- der Einrichtung von Radfahrerschleusen an signalisierten Knotenpunkten,
- der Schaffung einer "Grünen Welle" für Radfahrer,
- der Freigabe für den rechtsabbiegenden Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten und
- der stufenweisen Umsetzung des Konzeptes zur Planung von Fahrradstraßen.

Weiterhin wurde der Umstieg von Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel mit Errichtung von

überdachten Abstellanlagen und Fahrradboxen an Bahnhöfen und Bushaltestellen (Mobilstationen) gefördert (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 27).

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Das Radverkehrsnetz Münsters basiert auf dem Verkehrsplan von 1947, dem Generalverkehrsplan von 1986 und dem Verkehrsbericht von 1993 sowie konzeptionellen Planungen, wie Fahrradstraßen, ruhender Verkehr und Fahrradwegweisung.

Traditionell besitzt Münster entlang der Hauptverkehrsstraßen hauptsächlich Radwege. Seit einigen Jahren werden nach Abwägung der Vor- und Nachteile aber auch Radfahrstreifen und Schutzstreifen markiert. Ein Spezifikum des Radwegenetzes Münsters ist die Promenade, ein Ring um die Altstadt, der nur von Radfahrern und Fußgängern benutzt werden kann. Die hohe Akzeptanz dieses Angebots wird durch eine Querschnittsbelastung von bis zu 1.200 Radfahrern pro Stunde und über 10.000 Radfahrern am Tag unterstrichen. Die Vervollständigung des Netzes erfolgt durch kostengünstige Mehrfachnutzungen, wie die gemeinsame Nutzung einer Spur von Bus- und Radverkehr und durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und unechten Einbahnstraßen.

Als Besonderheit der Netzstruktur ist die Verbesserung der Durchfahrbarkeit der Altstadt für den Radverkehr zu nennen. Durch verkehrsregelnde Maßnahmen in den die Altstadt umgebenden Innenstadtquartieren, wie die flächige Einrichtung von "unechten" Einbahnstraßen, ist die Möglichkeit geschaffen worden, die meisten Ziele auf direktem Weg zu erreichen. Die Situation des Radverkehrs wurde darüber hinaus durch eine Reihe von Restriktionen für den MIV verbessert. So werden bis auf Haupterschließungsstraßen alle übrigen Straßen als verkehrsarme Straßen ausgewiesen. Hier wird der Verkehr auf Lieferverkehr, Zufahrt zu privaten Stellplätzen, Taxen, Radverkehr, Behinderte und ggf. Busse beschränkt.



Attraktive Achsen des Radverkehrs verbinden das Zentrum mit den einzelnen Stadtteilen. Um diese in der Bevölkerung publik zu machen, wurden aufwändig gestaltete Falblätter herausgegeben, die im wesentlichen für den Freizeitradverkehr hohe Relevanz aufweisen.

Bereits 1990 hat Münster eine Wohnstraße mit wichtiger Erschließungsfunktion für den Bahnhof als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Straße wurde umgebaut, so dass die Begegnung Rad/Pkw noch möglich ist, die von Pkw/Pkw aber nur noch eingeschränkt. Dennoch sollte der Kfz-Verkehr im Gegensatz zu in anderen Städten realisierten Fahrradstraßen in beide Richtungen zugelassen bleiben. Nach Fertigstellung der Maßnahme ließ die Stadt eine Begleituntersuchung erstellen, die hauptsächlich die Verkehrssicherheit, den Anstieg der Radverkehrsmengen und die "Spielräume" der anderen Verkehrsteilnehmer untersuchte. Aufgrund des positiven Resultats wurden weitere Fahrradstraßen eingerichtet.



Die erste unechte Einbahnstraße wurde in Münster bereits Mitte der 60er-Jahre eingerichtet, bis 1992 stieg die Zahl auf über 60. Heute sind die Einbahnstraßen fast flächendeckend für den gegengerichteten Radverkehr geöffnet. Durch diese Maßnahme ist die Durchlässigkeit der Wohnquartiere in der Innenstadt erheblich gesteigert worden. Auch hierzu wurde eine Begleituntersuchung in Auftrag gegeben, die zu einer positiven Bewertung der Maßnahme kam. Nicht zuletzt auch aufgrund dieser langen positiven Erfahrungen ist die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr auch in die neue StVO aufgenommen worden.



Der Führung von Radfahrern an signalisierten Knotenpunkten ließ Münster in Form einer Untersuchung im Rahmen des Programms Fahrradfreundliche Stadt Münster unter dem Gesichtspunkt rechtliche Situation, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Begreifbarkeit für den Radfahrer untersuchen (vgl. Teil II; Maßnahmen-dokumentation, Nr. 21).



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Münster sieht in der Realisierung von Bike & Ride-Anlagen eine wichtige Aufgabe der Radverkehrs-förderung, dazu zählen

das Aufstellen von Fahrradboxen an Bahnhöfen,

die Einrichtung von Mobilstationen und

die Errichtung von überdachten Fahrradständern an wichtigen Bushaltestellen.

Als erfolgreiches Beispiel für die gelungenen Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln kann hier die Mobilstation am Haltepunkt Zentrum Nord genannt werden. Sie ist ein Verknüpfungspunkt des Umweltverbundes und des Pkw. Pendler können hier einen der 35 kostenlosen Parkplätze nutzen bzw. einen der 160 überdachten Abstellplätze mieten. Vergleichbare Mobilstationen sind zwischenzeitlich auch in anderen Stadtteilen eingerichtet worden (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 27).



Mit der Mobilstation Weseler Straße wurde der Versuch gestartet, Berufs- und Ausbildungs-pendlern eine Alternative zur innerstädtischen Pkw-Nutzung zu bieten. Autofahrer können ihren Pkw an der Mobilstation abstellen, um mit Rad oder Bus in die Innenstadt zu gelangen. Dazu wurde eine aufwändig gestaltete Anlage errichtet, die Raum für 109 Pkw-Parkplätze, 32 Fahrradboxen und 42 überdachte Fahrradabstellplätze bietet. Der erhoffte Erfolg blieb jedoch aus. Die Auslastung der Anlage ist geringer als 50 %. Begleitende Serviceeinrichtungen, wie Kiosk und Fahrradverleih, mussten aufgrund zu geringer Nachfrage wieder schließen (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 27).

Am Hauptbahnhof begann man 1997 mit dem Bau der größten Fahrradstation in Deutschland,

die eine Kapazität für 3000 Fahrräder aufweist. Im Juni 1999 konnte diese als Tiefgarage gebaute Fahrradstation unter großem öffentlichen Interesse eröffnet werden.



4.3 Fahrradparken

Münster hat bereits 1995 eine Fahrradabstellanzug eingeführt, da das Abstellen der Vielzahl der Räder immer wieder zu Problemen führte. Die Satzung gilt bei Errichtung und wesentlicher Änderung von baulichen Anlagen, bei denen Radverkehr zu erwarten ist.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit hat Münster das Heft "Wohin mit dem Rad?- Abstellanlagen für Fahrräder, Tips und Ideen für Hauseigentümer und Arbeitgeber" herausgegeben, in dem es auf grundlegende Fragen zu Abstellplätzen eingeht. Zudem hat die Stadt Münster Hausbesitzern angeboten, bei der Planung von Abstellplätzen auf dem eigenen Grundstück oder im Haus behilflich zu sein. Da dort nicht immer zufriedenstellende Lösungen gefunden werden konnten, wurde das Angebot geschaffen, im öffentlichen Verkehrsraum kostenlos Flächen zur Verfügung zu stellen. Lediglich die Kosten für die Fahrradständer sind vom Hauseigentümer zu tragen (vgl. Teil II; Maßnahmen-dokumentation, Nr. 35).

Innerhalb des Stadtgebiets gibt es eine Vielzahl von Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder, aber auch hier gilt wieder das Hauptaugenmerk der Massenbewältigung, so dass nicht flächendeckend Rahmenhalter aufgestellt werden, sondern aus Kosten- und Platzgründen einfachere Systeme überall im Stadtgebiet anzutreffen sind.



Um den Problemen mit "wild" abgestellten Rädern speziell am Hauptbahnhof zu begegnen, hat Münster schon vor einigen Jahren Kurzparkzonen eingerichtet, die durch regelmäßige Kontrolle auch den gewünschten Erfolg aufwiesen.

4.4 Wegweisung

Münster hat bereits seit langem eine eigenständige Radverkehrswegweisung, die aber als nicht mehr anforderungsgerecht angesehen wurde und nun auf der Basis eines neuen Konzeptes in Größe und Ausgestaltung der Wegweiser entsprechend den aktuellen "Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" (FGSV, 1998) realisiert werden soll. Münster ließ zu diesem Zweck ein flächendeckendes Wegweisungskonzept, welches über eine Gesamtlänge von 344 km ausgerichtet ist, konzipieren. In diesem werden alltags- und nicht alltagstaugliche Strecken unterschieden. Außerdem werden Aspekte wie tangential und radiale Verbindungen, Verknüpfungen mit den Umlandgemeinden, Nah- und Fernziele, variable Integration von zusätzlichen Wegweisungssystemen und Formen und Farben der Wegweiser berücksichtigt. Die Realisierung ist für 2000 vorgesehen.

4.5 Serviceangebote

Am 5.3.1998 eröffnete das Service-Zentrum für clevere Verkehrsnutzung "mobilé". Bürger erhalten hier Auskünfte zu allen Verkehrs- bzw. Mobilitätsfragen, die sowohl verkehrsmittel- als auch unternehmens- und städteübergreifend sind. Zum Thema Radverkehr erhalten die Bürger u. a. eine EDV-gestützte Radwegeauskunft und Radtourenplanung. Die Trägerschaft setzt sich aus der Stadt Münster, Stadtwerke Münster GmbH und Beteiligung von weiteren Verkehrsanbietern und Institutionen zusammen (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 42).

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit spielt in Münster eine zentrale Rolle. Neben einer Reihe von Begleitforschungen, die veröffentlicht wurden, und die vor allem für andere Städte und Gemeinden bei deren eigenen Planungen eine Hilfe sind, gibt es in Münster verschiedene Faltblätter, die die Bürger informieren sollen. Zudem gibt es Veranstaltungen, die sowohl auf die Fachwelt als auch auf die Bevölkerung ausgerichtet sind. Die Vorbildfunktion Münsters in der Radverkehrsplanung zieht Fachleute, Politiker und Journalisten aus dem In- und Ausland an, um sich mit dem Thema Radverkehrsplanung auseinander zu setzen und um Anregungen zu erhalten. 1991 hat Münster in dem Fahrradfilm "Münster für das Fahrrad" wesentliche Bausteine der Münsteraner-Radverkehrsförderung anschaulich vermittelt.

Die Öffentlichkeitsarbeit hat in Münster eine eigene Haushaltsstelle über 30.000 DM/Jahr (früher 50.000 DM/Jahr).

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

An der Verkehrssicherheit wird in Münster kontinuierlich gearbeitet, begünstigt wird dies durch die enge Zusammenarbeit zwischen Polizei und Verwaltung. Auch in den Begleituntersuchungen zu den unterschiedlichsten Themengebieten ist Verkehrssicherheitsarbeit ein wichtiger Untersuchungsgegenstand.

Das Bemühen um eine möglichst hohe Verkehrssicherheit spiegelt sich auch in der Unfall-

analyse wider. Sowohl bei den Leicht- als auch bei den Schwerverletzten liegt die Bilanz Münsters deutlich besser als im Landestrend (vgl. Kap. 5.1).

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Münster veranstaltete jährlich Fahrradtage, die sich in einen Kongress- sowie Aktionsteil und Messe gliederten und aus denen im Jahr 1996 erstmals eine Synthese aller Verkehrsarten unter dem Oberbegriff "mensch.mobil" entstand. Die Stadt wollte unter Berücksichtigung münster-spezifischer Verkehrscharakteristika ein Messeprofil entwickeln, das die Themenschwerpunkte neue verkehrsmittelübergreifender Themenfelder mit der Akzentuierung auf umwelt- und stadtverträglicher Mobilitätsentwicklung beinhaltet. Für dieses Projekt wurden für 1999 Zuschüsse in Höhe von 504.000 DM bewilligt.

Daneben hat Münster auch Wettbewerbe wie "Das fahrradfreundlichste Haus" und "Der fahrradfreundlichste Arbeitgeber" initiiert.

Da Münster bereits viele neue Formen der Radverkehrsförderung vor anderen Städten erprobt hat, übernahm die Stadt die Aufgabe, verschiedene, innovative radverkehrsfördernde Maßnahmen zu untersuchen. In der Schriftenreihe "Stadtplanung - Information- Dokumentation" entstanden Broschüren zu den Themen:

- "Programm fahrradfreundliche Stadt Münster"
- "Wohin mit dem Rad?"
- "Abstellanlagen für Fahrräder"
- In der Schriftenreihe "Beiträge zur Stadtforschung - Stadtentwicklung - Stadtplanung" wurden folgende Broschüren veröffentlicht:
- "Radfahrer in unechten Einbahnstraßen" (PGV)
- "Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr" (Ingenieurgruppe für Verkehrsplanung)

- "Zeitbudget und Verkehrsteilnahme" (HHS)
- "Verkehrsmittelwahl im Einkaufsverkehr" (ADFC)
- "Fahrradstraße Schillerstraße" (Planungsbüro Richter/ Richard)
- "Radverkehr in Fußgängerzonen" (VCD; BiS)
- "Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr" (BiS)
- "Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen" (PGV)
- "Verbesserung der Radverkehrinfrastruktur im Universitätsbereich/ Innenstadtbereich Münster" (ADFC)
- "Promenade Münster "Fahrradfreundliche Querungsstellen" (PBS)
- "Wegweisung für Radfahrer in Münster" (VIA)

6 PROJEKTMANAGEMENT

In Münster gibt es projektbezogene Arbeitsgruppen für die verschiedenen Planungsaufträge und Begleituntersuchungen. In diesen Arbeitsgruppen sind Vertreter der Polizei, des Ordnungsamtes, des Tiefbauamtes, der Verkehrsplanung, des Amtes für Grünflächen und Naturschutz tätig. Daneben sind bei bestimmten Projekten auch Vertreter der Denkmalschutzbehörde, des Liegenschaftsamtes, des ADFC und des VCD integriert. Eine Arbeitsgruppe für Verkehrsfragen, die im Turnus von vier Wochen zusammentrifft, befasst sich intensiver mit dem Thema Radverkehr.

Sowohl die Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, als auch die Einbeziehung externer wird von den zuständigen Radverkehrsplanern insgesamt als positiv beschrieben. Hervorzuheben ist der gute und konstruktive Erfahrungsaustausch der verschiedenen Ämter und der Polizei. Dadurch können auch bei Themen, bei denen die Meinungen auseinandergehen, von allen getragene Kompromisse gefunden werden.

Mit dem ADFC findet ein Meinungsaustausch statt, wobei die Maximalforderungen des ADFC aus Verwaltungssicht zwar Anregungen bieten, aber nicht immer umgesetzt werden können. Die Angebote, die der ADFC im Zusammenhang mit Service und Tourismus entwickelt hat, werden von der Verwaltung begrüßt.

7 FINANZIERUNG

Die Kontakte zu den Fördergebern, v. a. zum Landschaftsverband und zu der Bezirksregierung sind bedingt durch die räumliche Nähe sehr gut. Jedoch werden für die fahrradfreundlichen Städte hinsichtlich der Förderungen keine Vorteile gesehen; sie müssen wie alle anderen Städte gewisse Fristen einhalten. Dies wird aber auch positiv gesehen, da sie eine Vorlaufzeit von einem Jahr bedingen, in der baurechtliche und landesplanerische Punkte sowie der Grunderwerb geklärt werden können.

Als größtes Problem wird die Bagatellgrenze genannt, die die Städte dazu veranlasst, Bündelungen vorzunehmen, die einen räumlichen Zusammenhang haben müssen. U. U. werden dann höhere Kostenvoranschläge eingereicht als tatsächlich nötig wären. Mit Inkrafttreten der Förderrichtlinie Stadtverkehr ist dies Problem weitgehend beseitigt. Einzig für reine Markierungsarbeiten ist die Bagatellgrenze nach Einschätzung der zuständigen Sachbearbeiter auch weiterhin zu hoch.

Insgesamt wird durch die Schaffung der Förderrichtlinie Stadtverkehr eine Vereinfachung des Förderwesens erreicht, weil nunmehr alle Anträge nach einer Förderrichtlinie behandelt werden können und nicht mehr Rücksicht auf verschiedene Töpfe genommen werden muss. Diese Erleichterung wurde von Seiten der Stadt sehr begrüßt.

Das Gesamtvolumen der förderfähigen Maßnahmen betrug bis zu 15 Mio. DM pro Jahr. Derzeit ist es geringer, da Münster kaum mehr Großprojekte realisiert. Die Aufwendungen für Radverkehrsanlagen lagen bis 1993 bei 2 Mio. DM pro Jahr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, der Rückbau / Umbau von Hauptverkehrsstra-

ßen und auch ÖPNV-Fördermaßnahmen dem Radverkehr besonders zugute kommen.

8 BEWERTUNG

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr konnte weiter gesteigert werden, so dass trotz eines bereits hohen Anteils 1988 noch Zuwächse durch weitergehende Förderungen erzielt wurden. Dies verdeutlicht, dass Radverkehrsförderung nicht mit dem Erreichen eines definierten Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen aufhören muss, sondern das Potenziale auch darüber hinaus mobilisiert werden können, wenn entsprechende Anreize geschaffen werden.

Inwieweit das Ziel erreicht wurde, insbesondere die Innenstadt und die Stadtteilzentren vom Kfz-Verkehr zu entlasten oder auch die angestrebten Zuwächse beim Radverkehr im Berufsverkehr zu erzielen, kann aufgrund fehlender Datengrundlagen nicht bewertet werden. Allerdings sind eine Vielzahl der Fördermaßnahmen gezielt auf das Erreichen dieser Ziele ausgerichtet gewesen.

Die Zusammenarbeit in der AGFS wird als sehr wichtig angesehen. Hatte sie sich zu Anfang hauptsächlich auf Erfahrungsweitergabe von Seiten Münsters konzentriert, so hat sie sich mittlerweile zu einem echten Erfahrungsaustausch gewandelt. Doch auch die Rolle als Ideengeber war für Münster nach eigener Einschätzung sehr gewinnbringend.

Durch die Begleitforschungen, die ein überwiegend positives Resultat aufwiesen, wurde die Motivation innerhalb der Verwaltung fortwährend gestärkt, weiterzumachen und neue Dinge auszuprobieren. Hier haben demnach alle deutlich profitieren können. Es bleibt deshalb zu wünschen, dass auch andere Städte die Vorteile der Begleitforschung erkennen und entsprechend aufgreifen.

Das Hauptproblem Münsters in Bezug auf die Radverkehrsplanung liegt im Umgang mit den Massen, die im fließenden und ruhenden Radverkehr abzuwickeln sind, da Radverkehrsanlagen auch bei richtliniengerechtem Ausbau oftmals keine hinreichende Breite aufweisen bzw.

Aufstellflächen zu gering bemessen sind. Die zukünftigen Handlungsschwerpunkte werden dem zur Folge neben der Umsetzung der Wegweisung und der Kompletierung des Netzes, in dem Ausbau der Radverkehrsanlagen gemäß der Radverkehrsdichte (u. a. Fahrradstraßen) und der Schaffung von weiteren Abstellanlagen gesehen. Um die Mengen des ruhenden Radverkehrs zu bewältigen, sind weitere Abstellanlagen sowohl in der Innenstadt, als auch im gesamten städtischen Bereich geplant. Ferner soll ein Konzept für ein Verbot von Fahrradparken, insbesondere im Bahnhofsbereich erarbeitet werden, welches gleichzeitig auch die Auslastung der neuen Fahrradstation positiv beeinflussen kann.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Die heutige Stadt Pulheim wurde bei der Gebietsreform im Jahre 1975 aus zwölf Ortschaften zusammengefasst und ist seit 1981 Stadt. Sie ist mittlere, dem Erftkreis angehörige Stadt und liegt im nordwestlichen Einzugsgebiet der Großstadt Köln. Pulheim beherbergt auf einem Gebiet von 72 km² rund 52.000 Einwohner.



Bedingt durch die polyzentrische Struktur, gibt es in Pulheim relativ viele Zwischenortsstrecken, die die historischen Ortskerne miteinander verbinden. Da die übrigen Orte größtenteils in Entfernungen von 2 - 6 km vom Hauptort Pulheim liegt und rund 90 % der Bevölkerung in einem Umkreis von 4,5 km vom Pulheimer Stadtkern leben, bietet sich Pulheim ideal als Radfahrerstadt an, zumal der größte Bereich des Stadtgebietes relativ unbewegtes Gelände ist, abgesehen von Regionen im Nordwesten des Stadtgebietes.

In das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" aufgenommen wurde Pulheim im Oktober 1992.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Bereits vor Projektbeginn verfügte Pulheim über größtenteils qualitativ und quantitativ ausreichende Verbindungen zwischen den Ortsteilen. Diese sind zumeist als einseitige kombinierte

Zweirichtungsgeh-/Radwege ausgebaut. Weiterhin stehen zahlreiche gut ausgebaute Wirtschaftswege zur Verfügung. Probleme bei der Verbindungsqualität gab es vor allem entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, die in Bezug auf den Radverkehr große Defizite aufwiesen.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Schon im Jahr 1989 hatte die Stadt Pulheim beschlossen, den Radverkehr in stärkeren Maße zu fördern, um somit den Autoverkehrsanteil auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit der Radfahrer im Straßenverkehr zu erhöhen.

Mit Beitritt in das Förderprogramm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" wurde diese Zielsetzung nicht weiter spezifiziert, und es gilt weiterhin die allgemein gefasste Aussage, durch die Schaffung einer entsprechend fahrradfreundlichen Infrastruktur den Radverkehrsanteil zu steigern.

3.2 Umsetzungsstrategie

Die Stadt Pulheim orientiert sich bei der Umsetzung der Programmmaßnahmen an dem zu Beginn des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Pulheim" erarbeiteten Netzkonzept. Neben dem Netzplan sind verschiedene, ergänzende Einzelmaßnahmen erarbeitet worden, die flächendeckend alle Routen des Radverkehrs berücksichtigen. Sie setzen sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

- markierungstechnische und kleinere bauliche Maßnahmen;
- Änderungen der Ampelschaltungen;
- Öffentlichkeitsarbeit;
- flächendeckende Tempo 30-Zonen;
- eigenständige Fahrradwegweisung;

- Abstellanlagenkonzept;
- Radfahrerstadtplan.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Der bei Programmbeginn von der Stadt Pulheim erarbeitete Planungshorizont konnte nicht eingehalten werden und es ist bei der Projektumsetzung zu teilweise größeren Verzögerungen gekommen. Diese bedingen sich vor allem aus Schwierigkeiten im Planungs-, Abstimmungs- und Politikvorlauf und waren so für die Stadtverwaltung nicht absehbar.

Auf politischer Ebene traten immer wieder Schwierigkeiten bei einzelnen Maßnahmenpunkten auf und oftmals wurde die Bedeutung von einzelnen Programmpunkten in ihrer Wirkung auf die Bürger nicht richtig eingeschätzt. Nach Realisierung von fahrradfreundlichen Maßnahmen gab es kaum Probleme. Lediglich im Zusammenhang mit der Fahrradwegweisung gab es in einem Ortsteil punktuelle Konflikte mit der Landwirtschaft, die sich durch Schilderpfosten behindert fühlte.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Das Pulheimer Netzkonzept hat als Ziel, im innerstädtischen Raum aber auch in angrenzenden Bereichen wichtige Quell- und Zielpunkte miteinander zu verbinden. Die einzelnen Strecken übernehmen unterschiedliche Netzfunktionen, so dass sich ein aus Haupt-, Sammel- und Ergänzungsrouten abgestuftes Netzmodell ergibt. Die Haupttrouten, die die Hauptströme des Schüler-, Berufs- und Einkaufsverkehrs tragen und Verbindungen zwischen den Ortsteilen herstellen, bilden das Grundgerüst für das Radverkehrsnetz. Sie haben daher die höchste Priorität und sollten einen möglichst hohen fahrradfreundlichen Ausbaustandard erreichen.

Eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur war die Umgestaltung der L 183 im Zuge der Ortsdurchfahrt Pulheim. Mit einem DTV von bis zu 12.000 Kfz ist diese eine hochbelastete Hauptverkehrsstraße, auf der sich

zahlreiche weitere Nutzungen überlagern: zentrale Einkaufsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Haupttroute des Radverkehrs (u. a. auch im Schülerverkehr) etc. Durch die Abmarkierung von Schutzstreifen, Radfahrstreifen, teilweise auch Radwegebau und zahlreiche Maßnahmen im Bereich der Knotenpunkte (Aufgeweitete Radfahraufstellstreifen, vorgezogene Haltelinien, eigene Abbiegespuren etc.) konnte die Sicherheit für den Radverkehr weiter erhöht werden.

Weitere wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur insbesondere im innerörtlichen Bereich sind die Ausweisung von Fahrradstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen und die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 in Wohngebieten.

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

In Pulheim sind an den beiden Bahnhöfen in Stommeln und in Pulheim Bike & Ride-Anlagen eingerichtet worden, die in Stommeln 100 Stellplätze, davon 88 Fahrradständer und 12 Fahrradboxen, und in Pulheim 477 Stellplätze, davon 27 Boxen und 450 neue Fahrradständer, bereitstellen.

4.3 Fahrradparken

Die Möglichkeit, das Fahrrad am Zielort komfortabel, sicher und stabil parken zu können, wird von den Pulheimern als ein wichtiger Anreiz zur Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr angesehen. Diesen Ansprüchen genügend wurden Standorte festgelegt, die sich für Abstellanlagen im öffentlichen Raum anbieten. Insgesamt wurde ein Abstellanlagenkonzept für 372 Fahrradparkplätze erarbeitet, die sich auf 31 Standorte in den verschiedenen Stadtteilen verteilen.

4.4 Wegweisung

In Pulheim ist ein zweigliedriges System von Alltags- und Freizeitwegweisern installiert worden, das zum einen den Ortskundigen möglicherweise kürzere oder autoärmere Strecken aufzeigen soll und dem Ortsunkundigen helfen kann, seine Ziele schneller und einfacher zu finden.

Gleichzeitig erhofft sich die Stadtverwaltung durch die ständige Präsenz der Wegweiser im gesamten Stadtgebiet erhöhte Aufmerksamkeit und Sensibilität auf Seiten der Autofahrer und somit einen Sicherheitsgewinn für die Radfahrer.

4.5 Serviceangebote

Die Stadt Pulheim hat mit Beginn der Mitgliedschaft in dem Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" einen Fahrradbeauftragten ernannt, der über das Pulheimer Fahrradtelefon jederzeit für die Bürger erreichbar ist und ihre Anregungen und Kritik entgegennimmt.

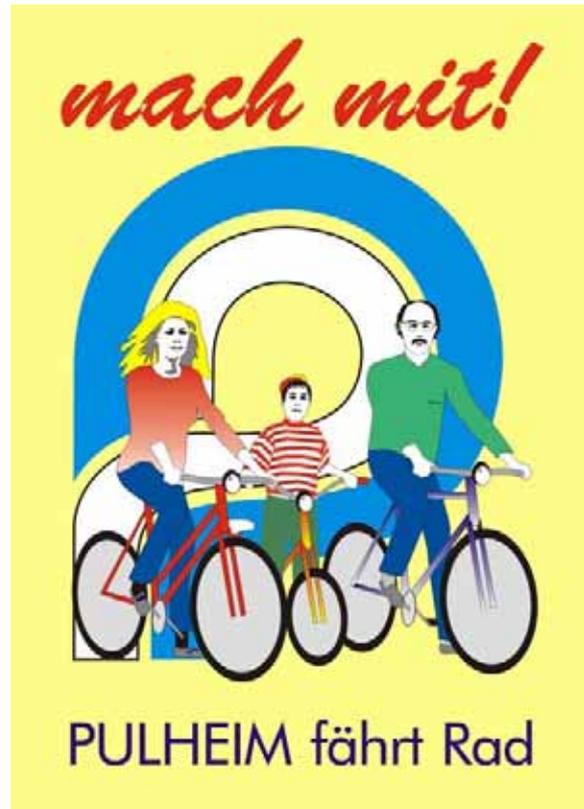
Zudem unterhält die Stadtverwaltung in Rathaus und Bauhof mehrere Diensträder, damit sie selbst ihrer Vorbildfunktion gerecht wird und die Mitarbeiter ihre innerstädtischen Wege umweltfreundlich zurücklegen.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit wurde von der Stadt Pulheim immer als ein ganz besonders wichtiger Baustein des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Pulheim" angesehen.

Als eine der ersten Maßnahmen im Rahmen der Mitgliedschaft ließ die Stadt ein Logo entwerfen, das auf allen Projektpublikationen erscheint und zudem als Poster und Aufkleber in der Stadt verteilt wird. Damit wurde eine Möglichkeit entwickelt, das Projekt "Fahrradfreundliche Stadt Pulheim" auch unabhängig von speziellen Einzelmaßnahmen den Bürgern immer wieder ins Gedächtnis zu rufen.

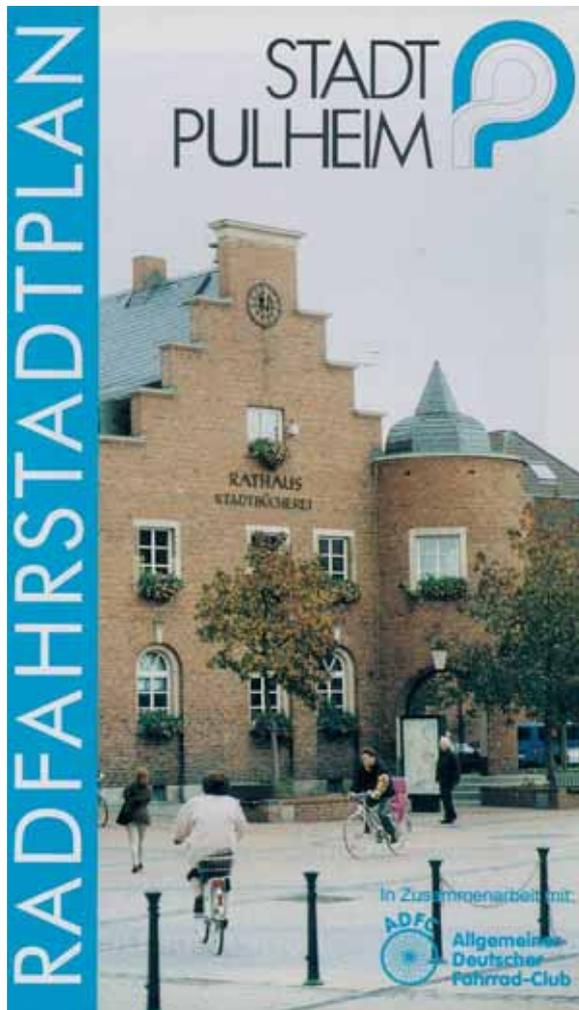
Außerdem wurde gleich zu Beginn des Projektes mit Entscheidungsträgern aus Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und Medien eine Fahrradexkursion nach Delft durchgeführt, um den Verantwortlichen einen Eindruck über die Möglichkeiten einer konsequenten Radverkehrsförderung zu vermitteln.



Daneben hat man im Laufe der Mitgliedschaft zu allen wichtigen Themen der Radverkehrsförderung Faltblätter herausgegeben, die Sinn und Zweck der einzelnen Maßnahmen den Bürgern darstellen. Auch hat man zahlreiche öffentlichkeitswirksame Aktionen und Veranstaltungen durchgeführt, die die Akzeptanz für das Verkehrsmittel Fahrrad stärken. Besonders großen Zuspruch hat die Aktion "666 km für die Umwelt" erhalten, die vielen der Teilnehmer eindrucksvoll die individuellen und allgemeinen Verkehrsleistungen des Fahrrades gezeigt hat. Hierbei erhielten die Teilnehmer kostenlos einen Kilometerzähler und verpflichteten sich im Gegenzug, innerhalb eines bestimmten Zeitraumes 666 km mit dem Fahrrad zurückzulegen und hierüber Buch zu führen.

Sehr erfolgreich war die Herausgabe des Radfahrstadtplanes. Dieser stellt qualitativ differenziert im Netzzusammenhang die Möglichkeiten zum Radfahren in Pulheim sowie die Übergänge zu den Nachbarkommunen dar. Durch die differenzierte Darstellung können sich die unterschiedlichsten Nutzergruppen leicht den für sie günstigsten Weg herausuchen. Der Plan konnte kostenlos bei der Stadtverwaltung abgeholt werden. Innerhalb von nur einem dreiviertel Jahr wurden so 6.500 Pläne verteilt. Die Herausgabe des Radfahrstadtplanes erfolgte zielgerichtet

etwa gleichzeitig mit der Installation der Wegweisung, weswegen bei den auf der Rückseite enthaltenen Informationen nicht nur z. B. die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme im ÖPNV dargestellt werden; es wird auch die Pulheimer Fahrradwegweisung dargestellt und erläutert.



Dennoch sind die Mehrzahl der Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit ausschließlich maßnahmenbezogen. Aus Mangel an personellen Ressourcen innerhalb der Verwaltung laufen momentan nur noch wenige Aktionen.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

In Pulheim hatten von Beginn an Sicherungsmaßnahmen absoluten Vorrang vor allen anderen Maßnahmen. Daher ist bei allen in Pulheim durchgeführten Maßnahmen ein wichtiger Anlass bzw. Zielsetzung die Erhöhung und Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern. Besonders trifft dies auf Strecken des Schüleradverkehrs zu, die vor allem dadurch gekenn-

zeichnet sind, dass sie eine kurzzeitige aber recht hohe Nutzungsfrequenz von einer Nutzergruppe aufweisen, die als besonders schutzbedürftig gilt (siehe Maßnahmendokumentation "Fahrradstraße Bussardweg in Pulheim").

Daneben werden unabhängig von der geplanten Netzfunktion alle Bereiche gesondert betrachtet, bei denen erhebliche Sicherheitsprobleme (Unfallhäufungspunkte) auftreten. Hier entwickelt die Stadt Pulheim Lösungen, die sich den speziellen Gegebenheiten anpassen und auf die besonderen Probleme eingehen (siehe Maßnahmendokumentation "Linksabbieger Steinstraße in Pulheim").

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Besonders interessant ist sicherlich die Kilometerzählaktion (s. o.), die einen nicht erwarteten Zuspruch erfahren hat und ein ganz beachtliches Ergebnis erzielte. Die Stadt Pulheim hat hier mit einfachen Mitteln und relativ geringem Aufwand eine breite Öffentlichkeit angesprochen und für das Verkehrsmittel Fahrrad interessiert. Die Gestaltung der Aktion in Form eines Wettbewerbes hat sich in Pulheim als sehr wirksam und erfolgreich erwiesen.

Ein interessanter Ansatz ist die flächenhafte Ausweisung von Fahrradstraßen. In einem eher noch dörflich strukturierten kernstadtnahen Wohngebiet mit sehr engen verwinkelten Straßen wurde ein zusammenhängendes Netz von Fahrradstraßen ausgewiesen, da die straßenräumliche Situation keine anderen Maßnahmen für den Radverkehr zuließ. Damit wurde nicht nur die Sicherheit und Durchlässigkeit (Einbahnstraßenöffnung) für den Radverkehr verbessert. Profitiert haben auch die Anwohner, da durch die Einrichtung der Fahrradstraßen auch eine gewisse Verkehrsberuhigung erreicht wurde.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Zu Beginn des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Pulheim" war innerhalb der Verwaltung ein Unterausschuss ins Leben gerufen worden, der sich ausschließlich mit Fragen des Radver-

kehrs auseinander setzte. Dieser Ausschuss ist allerdings aus Kostengründen abgesetzt worden, so dass Planungen zur Radverkehrsförderung den normalen Abstimmungsverlauf innerhalb der Verwaltung haben.

Bei Einzelmaßnahmen werden unter Umständen neben der Polizei und Mitarbeitern der Straßenverkehrsbehörde auch der ADFC in die Entscheidungsfindung miteingebunden.

7 FINANZIERUNG

Normalerweise ergeben sich bei der Finanzierung keine großen Probleme, wenn auch der geforderte Umfang der Planungsunterlagen bei Antragstellung als sehr unflexibel angesehen wird, zumal der Zeitraum zwischen Beantragung und Bewilligung häufig sehr lang ist.

Bei der Bereitstellung der Eigenmittel gibt es kaum Schwierigkeiten, wenn geklärt ist, dass die Maßnahme bezuschusst wird. Die Zuschüsse für die Radverkehrsförderung werden als wichtiges Motivationselement angesehen.

Als schwierig und hinderlich gerade für eine kleine Verwaltung wie Pulheim erweist sich immer wieder die starke Förderdifferenzierung, die die Antragstellung unnötig kompliziert gestaltet.

8 BEWERTUNG

Daten zur Verkehrsmittelwahl in Pulheim liegen weder für die Zeit vor Aufnahme in das Programm noch für einen späteren Zeitpunkt vor. Belegbare Aussagen zu dem im Radverkehrskonzept formulierten Ziel der Erhöhung des Radverkehrsanteils sind somit nicht möglich.

Bilanziert man die Umsetzung des Radverkehrsnetzes (nur Hauptachsen und Sammelrouten, da die Ergänzungs- und Nebenrouten ohnehin i. d. R. keiner Maßnahmen bedürfen) so ergibt sich folgendes Bild: 66 % des Netzes bedurften von vornherein keiner Maßnahmen. Dabei handelt es sich zum kleineren Teil um ruhige Straßen in Tempo 30-Zonen. Überwiegend sind hier straßenbegleitende Außerortsradwege und gut ausgebaute, weitestgehend autofreie Wirtschaftswege zu finden. 3 % des Netzes wurden markierungstechnisch bzw. durch Verkehrsre-

gelung fahrradfreundlich gestaltet, 9 % wurden durch bauliche Maßnahmen (Radwegbau, verkehrsberuhigender Rückbau) fahrradfreundlich gemacht und 22 % sind (noch) nicht fahrradfreundlich umgestaltet worden.

Bei undifferenzierter Betrachtung erscheinen die Umsetzungszahlen zunächst eher klein. Bemerkenswert ist jedoch die Tatsache, dass der Schwerpunkt der Maßnahmen in den besonders problematischen innerstädtischen Abschnitten liegt. Hier ist insbesondere die durchgehende Umgestaltung der durch starke Nutzungskonkurrenzen geprägten L 183 zu nennen. Im Endergebnis ist in der Innenstadt ein praktisch lückenloses Radverkehrsnetz vorhanden, das auch schwierige Teilstücke nicht ausklammert. Da hier am meisten geradelt wird, ist der Nutzen für den Radverkehr entsprechend groß. Die relativ große Zahl der noch nicht umgestalteten Strecken beinhaltet zum einen längere Außerortsstrecken ohne Radweg, die aber überwiegend von untergeordneter Bedeutung für den Radverkehr sind. Zum anderen sind hier teilweise dörfliche Ortsdurchfahrten enthalten, in denen Maßnahmen für den Radverkehr sicherlich wünschenswert sind, wo aber teilweise aus Platzgründen und aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche realistisch keine Handlungsspielräume zu erkennen sind. Teilweise sind Maßnahmen geplant. Die Umsetzung ist in Vorbereitung. In einem Fall (Sinersdorf) sollten erst die Auswirkungen einer neuen Umgehungsstraße abgewartet werden. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass dort "wo es darauf ankommt", nämlich im Innenstadtbereich, ein zusammenhängendes, sicheres und komfortables Radverkehrsnetz angeboten wird.

Gewisse Schwierigkeiten ergeben sich aus den bindenden Vorgaben der VwV-StVO für die Breiten von Schutzstreifen und den dazugehörigen Kernfahrbahnen. Hierdurch sind einzelne Planungen nunmehr nicht umsetzbar. Andere, bereits umgesetzte (bewährte) Maßnahmen entsprechen nun nicht mehr den Regularien

Problematisch für die Kontinuität der Öffentlichkeitsarbeit sind personelle Engpässe, durch die bisweilen andere Prioritäten gesetzt werden müssen. Hier wäre die Vorhaltung entsprechenden Personals sicherlich äußerst hilfreich.

Nachahmenswert ist das Vorgehen bei der L 183. Aufgrund der Bedeutung der Ortsdurchfahrt der L 183 für den Radverkehr wurde größter Wert auf eine lückenlos fahrradfreundliche Umgestaltung gelegt, auch wenn dies mit Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr verbunden war. Diese Maßnahme stellt das zentrale Element des praktisch lückenlosen innerstädtischen Radverkehrsnetzes dar.

Ein bemerkenswerter Ansatz ist sicherlich die zonenähnliche Ausweisung von Fahrradstraßen die von den Vorgaben des Ordnungsgebers (nur auf Hauptachsen, auf denen der Radverkehr vorherrschende Verkehrsart ist) deutlich abweicht. Diese Ausweisung stellt neben der Radverkehrsförderung ein verkehrsberuhigendes Element dar, dass die relativ große Lücke zwischen Tempo 30-Zone und Verkehrsberuhigtem Bereich (Schrittempo) sinnvoll auszufüllen vermag.

Ausgesprochen fortschrittlich ist das ansatzweise systematische Vorgehen bei der Öffentlichkeitsarbeit. Gleichzeitig mit der Installation der Wegweisung (die bereits für sich auch als Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit angesehen werden kann) wurden alle Haushalte mit einem attraktiv gestalteten Faltblatt über die Funktion des Wegweisungssystems informiert. In diesem Faltblatt wurde außerdem der etwa gleichzeitig erschienene Radfahrstadtplan weiter bekannt gemacht und somit ein weiterer Baustein der Öffentlichkeitsarbeit zur Orientierung im Netz gesetzt.

Stadt Soest

1 KURZCHARAKTERISTIK

Die alte Hansestadt Soest liegt inmitten der weitgehend ebenen Soester Börde. Die Kreisstadt hat 50.000 Einwohner, von denen 40.000 im 3-km-Radius um die historische Altstadt wohnen. Allein 8.000 Einwohner leben in der Altstadt selbst, die sich etwa kreisförmig mit einem Radius von 600 m um das Rathaus erstreckt. Soest ist Mitglied in der "Arbeitsgemeinschaft Historische Stadtkerne in NRW".

Das besondere Potenzial für den Radverkehr ergibt sich aus den geringen Entfernungen innerhalb der Kernstadt.

Das Siedlungsgefüge der Kernstadt ist konzentrisch angelegt. Die historische Altstadt ist durch wenige Radiale und eine Vielzahl von verwinkelten kleinen Straßen und Gassen gekennzeichnet. Der Ring wird vom Durchgangskfz-Verkehr als innerörtliche Umgehungsstraße genutzt.

Soest wurde im Oktober 1993 in die AGFS aufgenommen.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Soest ist keine traditionelle Fahrradstadt, wenn auch in der Kernstadt das Fahrrad immer im Verkehrsgeschehen präsent war.

Umfassende Daten zum Modal-Split liegen nicht vor. Ersatzweise werden hier Einzel-Ergebnisse aufgeführt: die Radverkehrsanteile im binnenstädtischen Berufsverkehr zu zwei Gewerbegebieten lagen bei der Volkszählung 1987 bei 11 bzw. 16 %, bei einzelnen Quell-Ziel-Beziehungen erhöht sich der Anteil auf 19 %. Bei einer Befragung der Rathausbediensteten ergaben sich Radverkehrsanteile von 17 % im Winter und 31 % im Sommer.

Auch wenn diese Erhebungen keinen vollständigen Modal-Split ergeben, kann davon ausgegangen werden, dass Soest bereits vor der Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft einen überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil hatte.

Seit Mitte der 80er Jahre existiert ein Radwegeplan als Grundlage städtischer Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Vorher gab es Radwege nur an den klassifizierten Straßen.

Anfang der 90er Jahre wurde ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erarbeitet. Der Radwegeplan wurde dabei kritisch überprüft. Das Maßnahmenrepertoire wurde im VEP um Markierungslösungen, Fahrradstraßen und die Öffnung von Einbahnstraßen erweitert. Die Einführung von Fahrradstraßen war zum Zeitpunkt der Antragstellung bereits beschlossen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme in die AGFS waren etwa 40 % der Maßnahmen des VEP im Bereich Radverkehr umgesetzt.



Die Wohngebiete und die Altstadt waren bereits flächendeckend als Tempo-30-Zone ausgewiesen, die Altstadt ist außerdem durch weitgehend von Kfz-Durchfahrtsverkehr frei.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Im Rahmen des VEP hat sich der Rat u. a. folgende Ziele gesetzt:

- "Wiederherstellung der räumlichen Nähe der Daseinsgrundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Einkauf-/Besorgungen und Freizeit
- Verlagerung des Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Wohnumfeldes durch Verkehrsberuhigung"

Als Ziele speziell für den Radverkehr sind genannt:

- Vervollständigung des Radverkehrsnetzes unter Berücksichtigung von Qualitätskriterien bei Sicherheit, Leichtigkeit und Bequemlichkeit
- Schaffung ausreichender Fahrradabstellanlagen

Wegweisung für den Alltags- und Freizeitverkehr

3.2 Umsetzungsstrategie

Der Lückenschluss im Radverkehrsnetz, vorrangig mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen wie Markierungen, Öffnung von Einbahnstraßen, Ausweisung von Fahrradstraßen und Velorouten, meist über vorhandene Wege, in die Ortsteile, hat Priorität vor aufwändigeren Maßnahmen. Ergänzend werden Abstellanlagen und Wegweisung ausgebaut.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Die speziell auf den Radverkehr bezogenen Maßnahmen sind ohne große Konflikte in Verwaltung, Politik oder Öffentlichkeit umgesetzt worden. Heftige Diskussionen gab es dagegen bei restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr wie der Sperrung des zentralen Marktplatzes.

Bis 1998 sind etwa 80 % der Maßnahmen, die im VEP vorgesehen waren, umgesetzt worden.

Die Prioritätensetzung bei anderen Baulastträgern erweist sich demgegenüber für den Radverkehr als problematisch. So wird der Umbau einer Bundesstraßen-Ortsdurchfahrt, die bisher keine Radverkehrsanlagen hat, von Seiten des Bundes immer wieder aufgeschoben.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Das Netzkonzept besteht aus drei wesentlichen Bestandteilen:

- Erhöhung der Durchlässigkeit der Altstadt für den Radverkehr durch Öffnung von Einbahnstraßen, bei Reduzierung der Kfz-Belastung im Stadtkern durch Straßensperrungen,
- Netzschluss an Hauptverkehrsstraßen, vorrangig mit einfachen Mitteln (Markierungen) sowie durch Radwegbau,



- Velorouten abseits von Hauptverkehrsstraßen zu Ortsteilen, z. T. mit Wegweisung (u. a. Lückenschluss, Überquerungshilfen an Hauptverkehrsstraßen).

Durch die Öffnung einer Vielzahl von Einbahnstraßen in der Altstadt wurde die Durchlässigkeit des Straßennetzes deutlich verbessert. Zum Einsatz kamen dabei verschiedene Verfahren:

meist Ausweisung als unechte Einbahnstraße, oft aber auch in Gegenrichtung verlaufende Radfahrstreifen oder Radwege (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 23). In Einzelfällen sind dabei auch Fahrradstraßen ausgewiesen worden.

Die eigentliche Fußgängerzone ist zwischen 18.30 Uhr und 8.30 Uhr für den Radverkehr freigegeben. Der zentrale Marktplatz ist ganztags freigegeben.

Das Netz von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen ist erheblich ausgeweitet worden (vgl. Tabelle 4-1). Neben dem Neubau von Radwegen sind dabei auch Radfahrstreifen und Schutzstreifen markiert worden. Zum Teil sind Lichtsignalanlagen an die besonderen Bedürfnisse der Radfahrer angepasst worden (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 12, 16, 19). In Abstimmung mit den Blindenverbänden wird an Furten eine taktil spürbare grobe Pflasterung vor dem Fahrbahnrand verwendet.

Zur Anbindung der äußeren Bereiche der Kern-

| Radverkehrsanlagen | 1986 | 1992 (Eintritt in die AGFS) | 1993 - 1999 | Gesamt- summe | Anteil wäh- rend Zuge- hörigkeit zur AGFS |
|---|------|-----------------------------------|-------------|------------------|--|
| Radweg (km) | 23,0 | 40,0 | + 6,8 | 46,8 | 15 % |
| Radfahrstreifen (km) | 0 | 0,7 | + 7,5 | 8,2 | 91 % |
| Schutzstreifen (km) | 0 | 1,2 | + 5,4 | 6,6 | 82 % |
| Fahrradstraße (km) | 0 | 0 | + 1,0 | 1,0 | 100 % |
| Tempo 30-Zonen (An- zahl) | 1 | 12 | 12 | 24 | 48 % |
| Einbahnstraßen für Rad- verkehr geöffnet (An- zahl) | 0 | 0 | 45 | 45 | 100 % |
| Fahrradabstellanlagen (Anzahl Standorte Alt- stadt) | 0 | 9 | + 18 | 27 | 66 % |
| Fahrradabstellanlagen (Anzahl Plätze Altstadt) | 0 | 70 | + 126 | 196 | 64 % |

Quelle: Angaben der Stadt

stadt und der dörflichen Ortsteile sind Velorouten eingerichtet worden. In deren Verlauf wurden Fahrradstraßen ausgewiesen, Einbahnstraßen geöffnet und Überquerungsstellen an Hauptverkehrsstraßen angelegt.



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Es gibt seit Februar 1997 eine kleine Fahrradstation im Bahnhof, wo bereits heute Fahrräder untergestellt und gemietet werden können. Sie wird von der Nicht-Sesshaften-Initiative (SEN) betrieben. Eine Erweiterung der Fahrradstation mit einer Kapazität von 375 Fahrrädern ist in Bau, wobei 120.000 DM Eigenmittel aus den Stellplatz-Ablösemitteln entnommen werden.



4.3 Fahrradparken

Eine Fahrrad-Abstellsetzung ist von der Verwaltung erarbeitet worden, wurde vom Rat aber

nicht verabschiedet, um nicht "noch mehr" Regelungen für Investoren zu bekommen.

In der Altstadt sind 24 neue Anlagen angelegt worden, die zum Teil aus Ablösemitteln finanziert worden sind. Die Anlagen sind zum kleineren Teil überdacht. Darüber hinaus können in einem städtischen Parkhaus Fahrräder überdacht abgestellt werden. Die Stadt bemüht sich, dies zukünftig auch in einem privaten Parkhaus zu ermöglichen.

Vereinzelt wurden Abstellanlagen für Bürger durch die Stadt errichtet und nachträglich abgerechnet, so dass sich ein Mengenrabatt ergab. Außerdem werden Empfehlungen an den Einzelhandel in Bezug auf Anzahl und Art der Fahrradständer gegeben.

Bei der geplanten Umgestaltung der zentralen Fußgängerzone werden neue Abstellanlagen integriert. Eine finanzielle Beteiligung der anliegenden Geschäftsleute an den Kosten wird angestrebt.

4.4 Wegweisung

Einzelne Velorouten sind bereits mit Wegweisern versehen worden.

In der Altstadt ist eine Wegweisung für Fußgänger im Aufbau begriffen. Auf eine eigenständige Wegweisung für den Radverkehr wird deshalb in diesem Bereich weitgehend verzichtet.

Für eine vollständige Wegweisung wurde die landesweite Vereinheitlichung der Fahrrad-Wegweisung abgewartet.

4.5 Serviceangebote

Die Stadtverwaltung hat Dienstfahrräder. In der Fahrradstation am Bahnhof stehen Fahrräder zur Ausleihe bereit. Eine Fahrradwache an einem Schulzentrum wird durch Versicherungen gesponsert. Sie wird vom gleichen Träger wie die Fahrradstation betrieben und bietet auch Schulungen zur Fahrradreparatur für Schüler an. Kleinere Reparaturen werden dort ebenso wie in der Fahrradstation vorgenommen.

In Soest hat sich ein Fahrradkurier selbständig gemacht. Dieses Angebot ist in einer Stadt dieser Größenordnung selten.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Außer im Zeitraum der Verkehrsentwicklungsplanung gab es keine besondere Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr von Seiten der Stadt. Über Maßnahmen berichtet die örtliche Presse von sich aus, ebenso gab es eine Artikelserie "Soest macht fahrradmobil". Die Stadt ist Adressat für Anfragen aus anderen, insbesondere benachbarten Kommunen. Ein "Ausstrahlungseffekt" auf Nachbargemeinden ist somit spürbar.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Im Rahmen des VEP wurde eine flächendeckende Unfallanalyse für zwei Jahre vorgenommen. In diesem Rahmen ist auch eine Befragung von Schülern über Mängel, Gefahren- und Konfliktpunkte vorgenommen worden. Schließlich wurden Geschwindigkeitsmessungen an 12 wichtigen Straßen, u. a. auch in Tempo-30-Zonen, vorgenommen. Dabei wurde festgestellt, dass in Tempo-30-Zonen wie in Straßen mit 50 km/h als zulässiger Geschwindigkeit kaum ein Kfz die Tempolimits einhielt.

Im Rahmen des VEP wurden Maßnahmen vorgeschlagen, um diese Missstände zu verringern, eine Nachher-Untersuchung als Erfolgskontrolle ist allerdings bisher nicht vorgenommen worden.

Soest hat flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet und auch die Altstadt einbezogen. Durch die Verkehrsführung wird in der Altstadt Durchfahrtsverkehr verhindert, so dass das Gefährdungspotenzial im Innenstadtbereich deutlich vermindert ist.

Die Stadt nimmt an der Tempo-30-Kampagne der Landesregierung teil (Auslage von Broschüren und Faltblättern sowie Aktionen).

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Die Tourist-Information veranstaltet seit 1998 Stadtführungen im weitläufigen historischen Stadtkern mit dem Fahrrad, wobei auch Leihfahrräder zur Verfügung gestellt werden. Bei 2 ½ Stunden Dauer können mehr Sehenswürdigkeiten erschlossen werden, als bei einer gleich langen Stadtführung zu Fuß.

Außerdem wird auch eine Radtour in der Umgebung der Stadt angeboten.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Bei der Erarbeitung des VEP wurde eine Arbeitsgruppe (AG) gebildet, an der auch die Fraktionen, Polizei, ADAC und ADFC beteiligt sind. Die Federführung hat das Planungsamt. Diese AG besteht formell noch immer, trifft sich derzeit aber seltener als einmal im Jahr. Abstimmungen werden auf dem kleinen Dienstweg vorgenommen, wobei das Ziel Radverkehrsförderung gemeinsam getragen wird und die persönlichen Kontakte relativ eng sind. Die mit Radverkehr befassten Personen in der Stadt sind überwiegend Mitglieder im ADFC. Der zuständige Mitarbeiter für den Radverkehr ist in der Abteilung Stadtentwicklung angesiedelt und auch für andere Verkehrsplanungen zuständig.

Der ADFC ist regelmäßig bei den Verkehrsschauen zur Überprüfung von Beschilderungen und Regelungen beteiligt und findet damit regelmäßig mit konkreten Anregungen Gehör.

Betont wird das kooperative Verhalten und der gute persönliche Kontakt zu den beteiligten Verwaltungsstellen und zum ADFC. Auch neue Ideen ergeben sich aus Anregungen anderer, z. B. wurde die Gestaltung eines vorher problematischen Verkehrsknotens als verkehrsberuhigter Bereich von außen an die Verwaltung herangetragen.

Im Ratsausschuss wird pro Jahr eine Liste der Vorhaben vorgestellt.

7 FINANZIERUNG

Vor 1997 sind nur bei baulichen Maßnahmen Förderanträge gestellt worden. Markierungen wurden bis dahin vollständig selbst finanziert. Für die letzten zwei Jahre wird beklagt, dass zu wenig Eigenmittel vorhanden waren (Haushalts-sicherung).

Es wird versucht, zur (Mit-)Finanzierung neuer Abstellanlagen (im Rahmen der Neugestaltung einer Fußgängerzone) auch anliegende Geschäftsleute zu gewinnen.

Bei der Wiederherstellung der Fahrbahn und Seitenräume nach Leitungsarbeiten werden die Kosten für eine Neugestaltung (z. B. bei andersartigen Markierungen) z. T. den Veranlassern angelastet.

Neben den nachfolgend aufgeführten Beträgen sind bei Maßnahmen, die nicht ausdrücklich nur der Radverkehrsförderung dienen (Sperrung zentraler Marktplatz, Neugestaltung Potsdamer Platz, Schutzstreifen Walburger Unterführung aus Unterhaltungsmitteln), Gelder in erheblicher Höhe, dem Radverkehr zugutegekommen.

Soest hat von 1993 bis einschließlich 1998 3,2 Mio. DM ausgegeben, davon allein über 1,0 Mio. DM für den Ausbau der Fahrradstation und weitere 600.000 DM für die Nachrüstung eines Bahnübergangs mit einer Schranke, der von der DB AG zur Schließung vorgesehen war.

Auf Grund der andauernden Sanierung der Altstadt und wegen der Häufung von Maßnahmen im Bereich Altstadt ist das Stadterneuerungsprogramm in Soest die Hauptfinanzierungsquelle.

Soest hat die Zusammenfassung von Maßnahmen zum Überschreiten der Bagatellgrenze praktiziert, ohne dass Probleme aufgetreten sind. Auch bei einem selbst verschuldeten Frist-Versäumnis konnten noch Anträge nachgereicht werden.

Probleme im Ablauf ergeben sich aus der notwendigen Reihung von Maßnahmen im GVFG-Verfahren, die dann auch MIV- und ÖV-Maßnahmen einbezieht. Wenn dabei Maßnahmen für MIV oder ÖV vorne anstehen, kann es sein, dass für die Radverkehrsmaßnahmen nicht mehr

genügend Mittel zur Verfügung stehen. Einzelne Maßnahmen mussten deshalb auf spätere Jahre verschoben werden.

Als ein Problem, das inzwischen als gelöst betrachtet werden kann, erwies sich die Anforderung bei der Antragstellung für Markierungsmaßnahmen, einen detaillierten Lageplan vorlegen zu müssen. Die Stadt Soest hat derartige Pläne selber nicht erarbeitet, weil die konkreten Vorgaben an die Markierungs-Firma bei Orts-terminen festgelegt werden. Insofern hätte ein derartiger Plan extra zur Antragstellung erstellt werden müssen. In Reaktion darauf hatte Soest bis 1997 darauf verzichtet, Markierungen fördern zu lassen und dieses vollständig selbst finanziert. Durch Gespräche im Rahmen der AGFS konnte erreicht werden, dass eine Kurzbeschreibung der Maßnahme mit Kostenangabe und ein Hinweis auf die Lage im Radverkehrsnetz für die Antragstellung jetzt ausreichend sind.

Hier hat sich nach Ansicht der Stadt die Mischung im Rahmen der AGFS, mit Vertretern des Ministeriums, der zuständigen Bewilligungsbehörden und der Städte als positiv erwiesen.

8 BEWERTUNG

Bis 1998 sind etwa 80 % der Maßnahmen für den Radverkehr, die sich aus dem VEP ergeben, umgesetzt worden. Mit vergleichsweise einfachen Mitteln ist das Netz deutlich ergänzt und besser durchlässig gemacht worden. Insbesondere die fast flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen in der Altstadt gibt dem Radverkehr eine Vielzahl von weniger umwegigen Fahrmöglichkeiten. Bei der Verkehrssicherheit gibt es mit der Beseitigung der zwei innerörtlichen Unfallschwerpunkte und bei den Unfallopferzahlen seit 1994 eine positive Entwicklung.

Mangels entsprechender vorliegender Untersuchungen ist eine Aussage über die Entwicklung des Radverkehrs nicht möglich. Hier ist zumindest eine vergleichende Untersuchung zu den vorliegenden Daten von Ende der 80er-Jahre sinnvoll.



Die Verwaltungsstrukturen, die auf dem "kurzen Dienstweg" basieren, zeigen, dass, wenn das Ziel Radverkehrsförderung gemeinsam getragen wird, mit vergleichsweise geringem Aufwand große Wirkungen erzeugt werden können. Beim unbürokratischen Projektmanagement und der konsequenten Nutzung von einfachen Maßnahmen wie der Öffnung von Einbahnstraßen und dem Abmarkieren von Schutz- oder Radfahrstreifen, kann Soest Vorbild für Städte vergleichbarer Größe sein. Auch die den Radverkehr begünstigende Verkehrsberuhigung der Altstadt mit einem Taschensystem für den Kfz-Verkehr verdient besondere Beachtung. Bei der Wegweisung der Velorouten und in der für Ortsunkundige unübersichtlichen Altstadt besteht noch Handlungsbedarf, wobei die Stadt sinnvollerweise die landesweite Regelung abgewartet hat.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Troisdorf, kreisangehörige Stadt im Rhein-Sieg-Kreis, liegt rechtsrheinisch verkehrsgünstig in der Ballungsrandzone zwischen Köln und Bonn. Bei einer Gesamtfläche von 62 km² hat die Stadt rund 72.000 Einwohner. Neben der Kernstadt Troisdorf, die mit 21.000 Einwohnern gleichzeitig das Zentrum der Gesamtstadt bildet, besteht die Stadt aus 9 weiteren Ortsteilen.



Von der räumlichen Struktur und der Topographie her bietet Troisdorf ideale Voraussetzungen für die Fahrradnutzung. 9 der 10 Stadtteile liegen annähernd höhengleich in der Rheinebene in einer maximalen Entfernung von nur 2 km zum jeweiligen Ortszentrum, die größte Entfernung zur Kernstadt beträgt ca. 7 km.

Zudem verfügt Troisdorf über ein dichtes Wirtschaftswegenetz, das von den Radfahrern als autoarme Strecken im Grünen genutzt werden kann.

2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Lange Zeit wurde das Fahrrad in Troisdorf als "Arme-Leute-Verkehrsmittel" angesehen und hatte daher nur wenig Akzeptanz in der Bevölkerung sowie wenig Aufmerksamkeit von Seiten

der Politik und der Verwaltung. Entsprechend schlecht war die Radverkehrsinfrastruktur.

Mitte der 80er Jahre entschloss man sich in Troisdorf zu einer verkehrspolitischen Wende, um den steigenden Belastungen durch den zunehmenden Pkw-Verkehr Einhalt zu gebieten. Im Rahmen dieser Überlegungen wurde der Radverkehr in Troisdorf in verstärktem Maße gefördert.

Zu diesem Zeitpunkt lag der Radverkehrsanteil mit 16 % zwar deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 12 %, bei einem Pkw-Anteil von 57 % an allen zurückgelegten Wegen war aber für viele Bürger eine Grenze erreicht, so dass sich 90 % der Troisdorfer für eine grundsätzliche Änderung der Verkehrspolitik und 77 % der Bevölkerung für eine verstärkte Förderung des Radverkehrs in Troisdorf aussprachen.

1986/87 wurde für Troisdorf ein Radverkehrskonzept erarbeitet, das neben einem hierarchisch gegliederten Radverkehrsnetz verschiedene Einzelmaßnahmen umfasst und dessen Zielsetzungen in den Verkehrsentwicklungsplan von 1988/89 übernommen wurden.

Die Aufnahme der Stadt Troisdorf in das Projekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" erfolgte 1988. Gleichzeitig wurde dem Projekt wegen seines ganzheitlichen Ansatzes der Status eines Modellprojektes verliehen. Die Auftaktveranstaltung im Mai 1989 stellte gleichzeitig den Startschuss für das gesamte Modellprojekt "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" dar.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Vorrangiges Ziel des Projektes "Fahrradfreundliches Troisdorf" war zunächst die Realisierung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur (Radverkehrsnetz mit etlichen Begleitkomponenten) in einem Zeitraum von fünf Jahren, der sich später um zwei Jahre bis 1995 verlängerte. Daneben wollte man durch gezielte strategische Öffentlichkeitsarbeit ein fahrradfreundliches Klima schaffen und durch Begleituntersuchungen die

Veränderungen im Verkehrsverhalten wissenschaftlich dokumentieren.

Ziel war es somit nicht, ein konventionelles Radwegeprogramm umzusetzen, sondern vielmehr die Erstellung eines differenzierten Maßnahmenprogramms, das eine umfassende Förderung des Fahrradverkehrs auf allen Ebenen gewährleistet.

Als Vorgabe galt, den Radverkehrsanteil (besonders durch den Ersatz von Autofahrten im Kurz- und Mittelstreckenverkehr) von 16 % auf deutlich über 20 % zu steigern. Daneben sollte das Hauptaugenmerk der geplanten Maßnahmen auf folgenden Bereichen liegen:

- Darstellung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel mit hoher politischer und planerischer Priorität;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, hier vorrangig Sicherung der Schulwegrouten;
- Verbesserung der Verbindungen zwischen den Stadtteilen.

3.2 Umsetzungsstrategie

Um möglichst bald nach Beginn des Projekts "Fahrradfreundliches Troisdorf" der Bevölkerung Maßnahmen aufzeigen zu können, wurde ein Sofortmaßnahmenprogramm aufgestellt, das die nachfolgend aufgelisteten Bereiche umfasst:

- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung;
- Überprüfung der Beschilderung auf Fahrradfreundlichkeit;
- deutliche Furtmarkierungen;
- fahrradfreundliche Signalisierung;
- fahrradfreundliche Gestaltung von Schwellen und Bordsteinkanten;
- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen;
- provisorische Radverkehrsanlagen in Problembereichen.

Parallel dazu wurden Planungen zu längerfristigen Projekten in Angriff genommen, die dann im Laufe der Jahre umgesetzt wurden. Dabei wurde immer der Grundsatz im Auge behalten, den Radverkehr im Konfliktfall ausschließlich zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu fördern und zu steigern und möglichst einhergehend mit der Radverkehrsförderung auch die Situation der Fußgänger zu verbessern und den ÖPNV zu beschleunigen und zu optimieren.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

In Troisdorf ist das Projekt "Fahrradfreundliches Troisdorf" (FFT) abgeschlossen, so dass Troisdorf heute flächendeckend über eine fahrradfreundliche Infrastruktur verfügt. Durch die konzeptionelle Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr und durch offensives kommunales Marketing ist es gelungen, den Radverkehrsanteil von 16 % auf 21 % Prozent zu steigern. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, dass diese Verschiebung ausschließlich zu Lasten des Autoverkehrs erfolgte.

Im Bereich der infrastrukturellen Einzelmaßnahmen sind in Troisdorf alle Möglichkeiten voll ausgeschöpft worden, Potenziale für eine nochmalige Steigerung des Radverkehrsanteils werden für die Zukunft vor allem in einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit gesehen.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur

Die in Troisdorf durchgeführten Maßnahmen im Projekt "Fahrradfreundliches Troisdorf" wurden alle anhand der neuen verkehrspolitischen Prioritätensetzung entwickelt, wonach sich die zukünftige Verkehrsplanung an umwelt- und sozialverträglichen Grundsätzen orientieren soll.

Die Autofahrspuren wurden auf das notwendige Maß reduziert, was nicht nur zu einer Reduzierung der oftmals zu hohen Kfz-Geschwindigkeit geführt hat, sondern auch Platz schuf für Fahrbahnmarkierungen für den Radverkehr. Diese Markierungen wurden auch auf den stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen in Troisdorf durchgeführt, da diese auch für den Radverkehr

wichtige innerstädtische Verbindungen sind. Markierungen im Fahrbahnraum stellen den Schwerpunkt der Maßnahmen im Bereich der Wegeinfrastruktur dar.

Ergänzend zu diesen Fahrbahnmarkierungen wurden für den Fahrradverkehr problematische Kreuzungen durch Markierungen oder bauliche Veränderungen (eigene Abbiegespuren, aufgeweitete Radfahraufstellstreifen etc.) entschärft und ebenso Querungsstellen sicherer gestaltet. Zusätzlich wurde die Veloroute (eine Art "Fahrradhighway") auf rund 4 km Länge als eine der Radverkehrshauptachsen durch Troisdorf angelegt, die aufgrund eines durchgehend breiten Ausbaustandards (3,5 m – 4 m) einen hohen Fahrkomfort bietet.



Zur Schließung von Netzlücken wurden zudem eine Vielzahl der vorhandenen Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet und die Fußgängerzone für Radfahrer freigegeben (teilweise zeitlich beschränkt).

4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ist besonders wichtig, um den umweltfreundlichen Verkehr für die Nutzer so einfach und attraktiv wie möglich zu gestalten. In Troisdorf hat man daher gerade für die große Anzahl an Pendlern am Bahnhof eine Bike & Ride-Anlage mit überdachten Anlehnbügel eingerichtet. Daneben gibt es noch 10 Fahrradboxen, die gegen eine Schutzgebühr vermietet werden. Der Platz für diese Bike & Ride-Anlage wurde durch die Umwandlung von Autoparkplätzen geschaffen. Diese Anlage befindet sich direkt an der Veloroute, unmittelbar am rückwärtigen Gleis-

stunnelzugang. Hiermit ist sowohl eine sehr günstige Erschließung der Bahnsteige als auch unmittelbare Anbindung an das Kernstück der Troisdorfer Radverkehrswegeinfrastruktur gegeben.

Aufgrund der hohen Nachfrage und des immer noch nicht ausgeschöpften Potenzials bestehen Planungen zur Errichtung einer Fahrradstation am Bahnhof.

4.3 Fahrradparken

In Troisdorf wurde - wahrscheinlich erstmalig in Deutschland – ein flächendeckendes Fahrradabstellanlagenprogramm realisiert. Verteilt über das gesamte Stadtgebiet befinden sich komfortable, standfeste und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen aller Größenordnungen, vom Einzelparker vor der Bäckerei bis zu Massenanlagen an Sport- und Freizeitstätten.

Neben der Aufstellung von Fahrradabstellanlagen im Straßenraum und an öffentlichen Einrichtungen hat die Stadt Troisdorf auch die Aufstellung von Fahrradständern im privaten Bereich gefördert. Unter dem Motto "Sichere, bequeme, schöne Fahrradparker für Troisdorf" erhielten private Interessenten kostenlose, individuelle Planung, Planungshilfen und Beratung.

Weiterhin wurden an allen weiterführenden Schulen ausreichend standsichere und diebstahlvorbeugende Abstellanlagen installiert; zumeist mit Witterungsschutz.

4.4 Wegweisung

In Troisdorf ist flächendeckend ein zielorientiertes Wegweisungssystem installiert worden, das durch unterschiedliche Farbgebung zwischen Alltagsrouten (rot) und Freizeitrouten (grün) differenziert. Die Alltagsrouten führen auf direktem Weg zu dem ausgewiesenen Ziel, wogegen die Freizeitrouten über verkehrsarme Routen im Grünen führen. Insgesamt wurden stadtweit rund 600 Wegweiser mit Entfernungsangaben aufgestellt, die zum einen als ständige Werbung für das Fahrrad dienen und zum anderen Radfahrern "neue" attraktive, ruhige und verkehrsarme Strecken aufzeigen. Besonderer Wert wurde bei der Auswahl der Routenführung

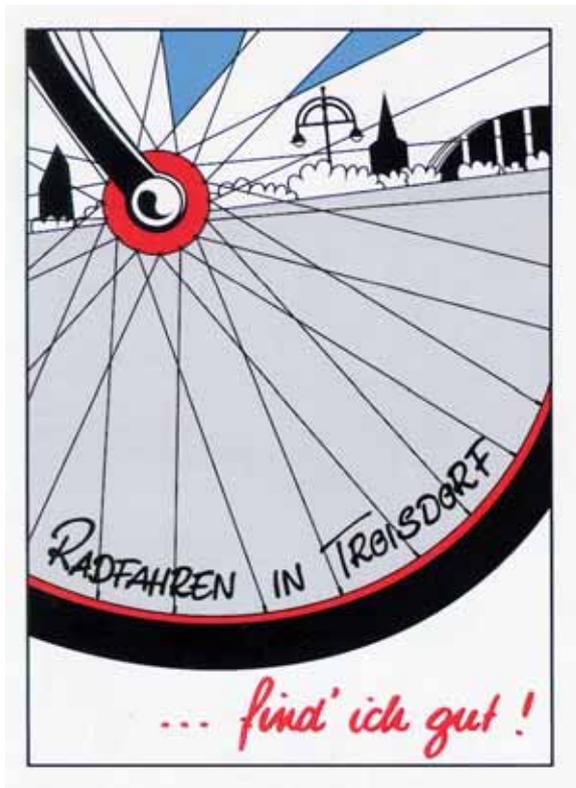
auch auf passende Anschlüsse an die Wegweisungssysteme der Nachbarkommunen gelegt, so dass die Orientierung nicht an der Stadtgrenze endet.

4.5 Serviceangebote

Ein besonderes Serviceangebot ist in Troisdorf durch die Einrichtung des Fahrrad-Informationszentrum (kurz "FIZ") geschaffen worden, in dem die Troisdorfer bei allen Fragen zum Thema Fahrrad kompetente Beratung erhalten konnten. Zugleich entwickelte sich das FIZ zu einer zentralen Anlaufstelle für alle Radfahrer und Fahrradinteressierten, die sich über die neuesten Maßnahmen und Aktionen des Projektes "Fahrradfreundliches Troisdorf" informieren wollten. Inzwischen wurde das FIZ als eigenständige Einrichtung leider geschlossen.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit wurde in Troisdorf von Beginn des Projektes an als wichtiger und eigenständig zu entwickelnder Baustein des Gesamtprogramms "Fahrradfreundliches Troisdorf" angesehen und auch dementsprechend gefördert.



Als gleichgewichtiger "Planungsfaktor" soll sie nicht nur Planung und Realisierung von Einzelmaßnahmen begleiten und deren Akzeptanz in der Bevölkerung unterstützen, sie soll vor allem unabhängig von konkreten Maßnahmenumsetzungen in der Stadt ein "fahrradfreundliches Klima" erzeugen und das Fahrrad zu einem akzeptierten Verkehrsmittel machen.

Um dieses Ziel zu erreichen, mussten zielgruppenorientierte Aktionsformen entwickelt werden, die Sensibilität für die vorherrschenden Verkehrsprobleme wecken, für die geplanten bzw. durchgeführten Maßnahmen werben und zur verstärkten Fahrradnutzung motivieren.

Ein Eckpfeiler der Öffentlichkeitsarbeit war von 1989 bis ca. 1993 das zentral in der Fußgängerzone gelegene Fahrradinformationzentrum ("FIZ"). Das FIZ diente als Anlaufstelle für die Troisdorfer Bürger in allen Fragen des Projektes. Dazu gab es hier umfassende Informationen zu allen Fragen rund um Fahrrad und Radfahren; Fahrradkarten und -bücher wurden zum Kauf angeboten. Als Attraktionen wurden Ausstellungen veranstaltet und schließlich stand eine Selbsthilfwerkstatt zur Verfügung. Das FIZ wurde 1993 in abgespeckter Form in das Bürgerinformationzentrum integriert.

Neben den üblichen maßnahmenbezogenen Faltschriften wurde schon 1992 ein detaillierter Radfahrstadtplan erstellt und an alle Haushalte verteilt. Wegen der großen Nachfrage, insbesondere durch Besuchergruppen, wurde bereits drei Jahre später ein Nachdruck erforderlich.

Zum Selbstläufer wurde der Fahrradkulturkalender. Hierin wurden alle Veranstaltungen des Jahres zum Thema Fahrrad in Troisdorf zusammengefasst, von Radtouren der Radsportvereine und des ADFC bis hin zum großen Troisdorfer Verkehrstag. Nach einer Anlaufphase hat der Fahrradkulturkalender eine so große Beliebtheit erreicht, dass die Mehrzahl der Veranstalter die Daten unaufgefordert frühzeitig einreichte.

Zahlreiche Lehrer Troisdorfer Schulen haben in Lehrerfortbildungsmaßnahmen gelernt, wie sich das Thema Fahrrad sinnvoll in den Unterricht integrieren lässt. Der Erfolg dieser Fortbildungsmaßnahmen lässt sich an etlichen fahrradbezogenen Projekttagen und -wochen an Troisdorfer Schulen ablesen. Damit soll insbesondere

erreicht werden, dass die Schüler auch nach dem 18. Geburtstag das Verkehrsmittel Fahrrad noch intensiv nutzen. Ein besonders positives Beispiel sind die Fahrradcodieraktionen einer Schule, durch die ein äußerst wirksamer Beitrag zur Bekämpfung des Fahrraddiebstahls geleistet wird.

Unerlässlich für den Erfolg der Fahrradförderung ist die Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung nach innen, um bei allen Mitarbeitern die notwendige Sensibilität und Unterstützung für das Thema zu erreichen. Wesentlich hierfür ist die attraktive, geschlossene und überdachte Fahrradabstellanlage am Rathaus nebst Boxen für die Verwaltungsbediensteten. Bereits seit 1988 verfügt die Verwaltung über zahlreiche Dienstfahräder, die durch die entsprechende Gestaltung und Beschriftung auch nach außen werben.

Durch zahlreiche Großveranstaltungen wird das Projekt regelmäßig in das öffentliche Bewusstsein gerufen. Bisheriger Höhepunkt war der fünftägige Velo-Regio-Kongress im März 1995. Zu diesem Kongress, angelegt als "kleiner, regionaler Bruder" der internationalen Velo-City-Conference im Oktober 1995 in Basel, reisten rund 300 Teilnehmer aus ganz Deutschland (und teilweise auch aus dem Ausland) um in Plenarvorträgen und Arbeitskreisen vom Fachwissen internationaler Experten zu lernen.

Troisdorf ist Mitglied der internationalen Städtevereinigung "Cities for cyclists". Eine der regelmäßigen Tagungen fand am 9./10. September 1999 in Troisdorf statt, abgerundet durch Vorträge und eine Stadtextkursion.

Angeregt durch häufige Exkursionsnachfragen der Fachwelt aus dem In- und Ausland wurde 1992 der Exkursionsführer "Troisdorf 25 x fahrradfreundlich" herausgegeben, mit dem Troisdorfer Vorbildlösungen auf eigene Faust erkundet werden können.

Da der Ausbau der Infrastruktur weitestgehend abgeschlossen ist, können weitere Zuwächse des Radverkehrs am Modal-Split nur durch eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden, die im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliches Troisdorf" in Zukunft einen noch größeren Aufgabenschwerpunkt darstellen wird.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Auch in Troisdorf war von Beginn an die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr eines der zentralen Ziele des Projektes "Fahrradfreundliches Troisdorf", dem absolute Priorität eingeräumt wurde. Daher wurde der Behebung von Mängeln auf den Strecken des Radverkehrs besondere Beachtung geschenkt.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Troisdorf wurde zudem versucht, möglichst viele Gruppen in die Arbeit mit einzubinden. So waren 1989 Hauptschüler aus Troisdorf aufgefordert Schulwegmängel zu dokumentieren. Insgesamt wurden in drei Tagen fast tausend Mängel gefunden, die der Stadtverwaltung als "Hausaufgaben" genannt wurden. Mittlerweile ist die Mehrzahl der bekannten Mängel behoben worden und zahlreiche der vorhandenen Unfallhäufungspunkte konnten deutlich entschärft werden.

Auswirkungen zeigt die Verkehrssicherheitsarbeit der Stadt Troisdorf auch bei der Einschätzung des Unfallrisikos des Radverkehrs durch die Bevölkerung. Das eingeschätzte Unfallrisiko für Radfahrer in Troisdorf hat sich im Laufe des Projektes von 87% auf 44% nahezu halbiert; ebenso hat sich das Unfallrisiko von Fußgänger nach Einschätzung der Troisdorfer deutlich verringert (vgl. Veröffentlichung "Fahrradfreundliches Troisdorf - Bilanz in Zahlen").

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

In Troisdorf wurden vor Beginn des Projektes (1988) und im Jahre 1996 Verkehrsverhalten und Einstellungen der Troisdorfer Bürger in großangelegten sozialwissenschaftlichen Untersuchungen erhoben. Herausragendes Ergebnis ist die Steigerung des Radverkehrsanteils von 16 % auf 21 %, also eine Zunahme um rund 30 %. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, dass diese Zunahme ausschließlich vom Auto kommt, während anderswo Zunahmen beim Radverkehr meist zu größeren Teilen zu Lasten von ÖV und Fußgängerverkehr gehen. Dabei bewerten auch die Autofahrer ihr Verkehrsangebot 1996 besser als 1988.

In einer weiteren Untersuchung wurden einzelne Elemente der Radverkehrsnetzinfrastruktur hinsichtlich ihrer Wirkungsweise bewertet. Untersucht wurden aufgeweitete Radfahraufstellstreifen, Veloweichen und zahlreiche Schutzstreifen. Im Grundsatz bestätigten die Untersuchungen die postulierten Vorteile dieser Elemente. Im Detail konnten noch Erkenntnisse für Optimierungen gewonnen werden, die in zukünftige Planungen einfließen.

Als Besonderheit zu nennen ist die Tatsache, dass in Troisdorf schon sehr früh erfolgreich mit Markierungsmaßnahmen auch auf hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen gearbeitet wurde, was auch heute anderswo nur schwer durchsetzbar ist (nicht zuletzt aufgrund der neuen Vorgaben der VwV-StVO, die weit hinter den Troisdorfer Erfahrungen hinterherhinken).

6 PROJEKTMANAGEMENT

Innerhalb der Verwaltung wurde mit Beginn des Projektes eine Projektgruppe "Fahrradfreundliches Troisdorf" ins Leben gerufen, die als ständige Mitglieder den technischen Beigeordneten der Stadt Troisdorf, die vom Projekt betroffenen wichtigsten Amtsleiter und Mitarbeiter des zuständigen externen Planerbüros hatte. In Abhängigkeit von der umzusetzenden Maßnahme wurden bei Bedarf Vertreter der Polizeibehörde oder der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft als Träger des ÖPNV hinzugezogen und der Leiter des Bauverwaltungsamtes nahm als FFT-Geschäftsführer eine koordinierende Funktion ein.

Ziel und Aufgabe dieser Projektgruppe war es, den Entscheidungsprozess durch die Minimierung von Abstimmungsproblemen und die Bündelung von Fachkompetenz und Informationen zu vereinfachen und möglicherweise zu beschleunigen.

Gleichzeitig wurde auf politischer Ebene ein Sonderausschuss "Fahrradfreundliches Troisdorf", bei dem der ADFC in beratender Funktion teilnahm, eingesetzt, der befugt war, alle Belange des FFT-Vorhabens zu regeln.

7 FINANZIERUNG

Im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliches Troisdorf" sind in den Jahren 1990 - 1995 insge-

samt rund 26 Mio. DM ausgegeben worden, von denen 20 – 30 % von der Stadt Troisdorf selbst getragen wurden. Die restlichen Gelder wurden aus Fördermitteln des Landes bereitgestellt.

Grundsätzlich sind bei der Finanzierung kaum Probleme aufgetreten, was vor allem darauf zurückgeführt werden kann, dass zu Projektbeginn ein sehr detaillierter Finanzrahmen abgesteckt wurde und in der Verwaltung ein Finanzfachmann auch über die notwendigen Kontakte verfügte.

8 BEWERTUNG

Als vorrangiges Ziel wurde zunächst die Realisierung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur angesetzt. Dieses Ziel kann als umfassend erreicht angesehen werden. Sowohl das Radverkehrsnetz ist praktisch vollständig, als auch die Begleitkomponenten wie Wegweisung und Fahrradparken in allen Facetten. Troisdorf ist in NRW und wahrscheinlich auch in ganz Deutschland die einzige Stadt dieser Größenordnung, die es geschafft hat in nur 7 Jahren bei sehr niedrigem Ausgangsniveau eine praktisch vollständige Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen.

Als zweites wichtiges Ziel wurde formuliert, den Radverkehrsanteil von 16 % auf über 20 % zu erhöhen, und zwar möglichst zu Lasten des Autoverkehrs. Auch dieses Ziel ist als voll erreicht anzusehen. Der Radverkehrsanteil hat um etwa 30 % zugenommen und liegt nun mit 21 % wie angepeilt über 20 %. Herausragend ist die Tatsache, dass die Verschiebung nicht nur überwiegend sondern sogar vollständig zu Lasten des Autoverkehrsanteils ging. Hierin hebt sich Troisdorf deutlich von anderen Radverkehrsförderungsprojekten ab, bei denen Zuwächse beim Radverkehr meist zu nicht unerheblichen Teilen vom Fußgängerverkehr und ÖPNV kommen. Betont werden muss noch, dass im Falle Troisdorfs Vorher-Daten und Nachher-Daten durch aufwändige sozialwissenschaftliche Untersuchungen erhoben wurden, wobei das Untersuchungsdesign bei beiden Erhebungen identisch war. Im Gegensatz zu den Zahlen der meisten anderen Kommunen handelt es sich hier um direkt vergleichbare, belastbare Daten mit entsprechender Aussagekraft.

Einige Probleme gab es in der Anfangszeit bei Markierungsmaßnahmen auf klassifizierten Straßen. Markierungslösungen auf hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen galten bei deren Baulastträgern als nicht durchführbar. In langwierigen Verhandlungen konnten die Bedenken einigermaßen zerstreut werden und inzwischen sprechen die positiven Erfahrungen für sich.

Schwierigkeiten gab es zeitweise auch beim Transport des Projektes in die Öffentlichkeit. Staus etwa durch Straßensperrungen aufgrund von Eisenbahnunterführungsumbauten wurden in der Presse – insbesondere durch einen einzelnen, einflussreichen Lokaljournalisten – der Radverkehrsförderung zugeschoben, so dass das Gesamtprojekt zeitweise in Gefahr gewährt wurde. Mittlerweile sind diese Schwierigkeiten ausgestanden und längst in Vergessenheit geraten. Im übrigen ergab die Nachher-Untersuchung, dass auch die Autofahrer inzwischen zufriedener sind als vor Projektstart.

Als Vorbildlösung kann in Troisdorf sicherlich der Ansatz gelten, durch massiven Einsatz von Markierungslösungen im Fahrbahnraum (auch auf hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen wie z. B. B 8; DTV 25.000) innerhalb kürzester Zeit eine zusammenhängende Radverkehrsnetzinfrastruktur zu schaffen. Dabei sind diese Markierungsmaßnahmen vergleichsweise kostengünstig, denn ein nicht unerheblicher Teil der in Troisdorf eingesetzten Gelder wurde für relativ wenige Baumaßnahmen gebraucht. Inbegriffen sind auch teilweise aufwändige Baumaßnahmen, die nicht in jedem Falle eindeutig nur der Radverkehrsförderung zuzuordnen sind und somit u. U. auch für die Förderung aus einem anderen Förderprogramm geeignet gewesen wären.

Nachahmenswert erscheint auch der Ansatz, Mittel für bauliche Maßnahmen nicht nach dem Gießkannenprinzip einzusetzen, sondern insbesondere in der Veloroute zu bündeln. Durch diesen gebündelten Einsatz konnte auf einem langen zusammenhängenden Abschnitt durchgehend eine sehr hohe Qualität für den Radverkehr erreicht werden, so dass die Veloroute nunmehr als Rückgrat des Radverkehrsnetzes dient.

Probleme beim Fahrradparken sind ein wesentliches Hindernis gegen eine verstärkte Fahrradnutzung. Daher kommt dem flächendeckenden Ansatz des Fahrradabstellanlagenprogramms

große Bedeutung zu. In Troisdorf kann man an allen relevanten Zielen adäquate Abstellanlagen erwarten, so dass die Fahrradparkproblematik als Hinderungsgrund aus dem Bewusstsein verschwinden kann.

Insgesamt kann das Modellprojekt Fahrradfreundliches Troisdorf von infrastruktureller Seite als weitestgehend abgeschlossen angesehen werden, so dass – abgesehen von einigen Einzelmaßnahmen – nur noch Unterhaltungsaufwendungen erforderlich sind. Nennenswerte Aktivitäten wird es im Infrastrukturbereich also kaum noch geben. Um den hohen Radverkehrsanteil auch zukünftig zu halten (und ggf. weiter zu steigern) sind entsprechende Anstrengungen in anderen Bereichen wie insbesondere der Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Die Kreisstadt Unna liegt am östlichen Rand des Ruhrgebietes, im Übergang zum Sauerland. 67.000 Einwohner verteilen sich auf drei große Stadtteile, deren Zentren jeweils etwa 3 km voneinander entfernt liegen, und eine Vielzahl kleinerer Ortsteile. Die dicht bevölkerten Stadtteile sind weitgehend eben; in der Verbindung zu den Ortsteilen gibt es aber vereinzelt auch starke Steigungen.

Unna wurde im Oktober 1993 in die AGFS aufgenommen.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Im Gegensatz zu vielen anderen Städten der AGFS hat Unna keine Fahrrad-Tradition. Jedoch wurde bereits frühzeitig der neue Trend zum Fahrrad aufgenommen und eine Förderung begonnen.



Der erste Radwegeplan wurde bereits 1979 erstellt. Fortschreibungen gab es 1984 und 1991, im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP). Seit 1980 wurde ein Routennetz für Radfahrer mit einer flächendeckenden Wegweisung aufgebaut.

1986 wurde die Stelle eines Radverkehrsplaners in der Verwaltung besetzt. Die Erstellung von Radwanderkarten und eine rege Öffentlichkeitsarbeit gehören, neben den typischen planerischen Aufgabenstellungen, ebenfalls zu seinen Aufgaben. Die Stadt ist Mitglied im ADFC.

Die Wohngebiete und die Innenstadt waren bereits flächendeckend zur Ausweisung als Tempo-30-Zone vorgesehen. Die Innenstadt wird durch die Verkehrsführung von Kfz-Durchfahrtsverkehr freigehalten. Die hier vorhandenen Einbahnstraßen waren fast durchgehend für Radfahrer in Gegenrichtung geöffnet.

Mit mehr als 4,0 Mio. Mark sind von 1980 bis 1989, also bereits vor der Aufnahme in die AGFS, erhebliche Beiträge in Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs investiert worden.

Der Radverkehrsanteil lag 1991, also vor Aufnahme in die AGFS, etwa im Landesdurchschnitt.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Rad fahren im Stadtgebiet soll systematisch gefördert werden. Der Anteil des Fahrradverkehrs am Verkehrsaufkommen soll wesentlich erhöht werden.

Daneben soll der ÖPNV gefördert werden, u. a. durch eine Förderung des gebrochenen Verkehrs (Bike & Ride). Schließlich soll die Verkehrssicherheit, besonders für den nichtmotorisierten Verkehr, erhöht werden.

3.2 Umsetzungsstrategie

Zum Zeitpunkt der Antragstellung wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zusammengestellt, der vorwiegend bauliche Maßnahmen umfasste. Dabei gab es eine enge Abstimmung mit Maßnahmen für andere Verkehrsarten im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung. Neben dem Netzschluss bei Radverkehrsanlagen, mit teilweise auch einfachen Maßnahmen, wird der Ausbau von Hauptverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen vorangetrieben. Die flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen hat dazu einen Beitrag geleistet. Vom Finanzvolumen ausgehend stehen bisher Maßnahmen zur Überwindung von Barrieren (Bahnstrecken, Verkehrsring) sowie der Neubau von Radwegen im Vordergrund. In Verbindung mit anderen Bauarbeiten (z. B. Kanalbau) werden Maßnahmen zur Radverkehrsförderung vorgezogen.

3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Die den Radverkehr betreffenden Maßnahmen sind ohne große Konflikte in Verwaltung, Politik oder Öffentlichkeit umgesetzt worden. Nach einer anfänglichen "Konfliktphase" innerhalb des Arbeitskreises aus Verwaltung und Verbänden wird dort inzwischen sehr konstruktiv miteinander umgegangen. Heftige Diskussionen gab es bei einzelnen restriktiven Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr (Bürgerbegehren

gegen eine Diagonalsperrung), die den Radverkehr aber nur am Rande berühren.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weeginfrastruktur

Ein Netzkonzept besteht seit 1979 und wurde seitdem zweimal aktualisiert. Eine zeitliche bzw. nach Dringlichkeiten geordnete Reihung von baulichen Maßnahmen ist allerdings nicht vorhanden.

Netzschlüsse an Barrieren wurden durch Umbau bzw. Neubau von Tunneln und Brücken sowie neu angelegte Wege erreicht (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 13). Der Schwerpunkt liegt auf dem Radwegbau. Bei entsprechenden Gegebenheiten werden aber auch Markierungslösungen angewendet.

Die Verbindungen zwischen den Stadtteilen werden ausgebaut durch Anpassung des Wirtschaftswegenetzes und Neubau selbständiger Geh- und Radwege. Das Netz der Erschließungsstraßen im Innenstadtbereich wurde durchlässiger durch die fast vollständige Öffnung von Einbahnstraßen als unechte Einbahnstraßen, durch Radwegbau und durch Umwidmung von Gehwegen zu gemeinsamen Geh- und Radwegen. In Neubaugebieten wird das Straßennetz großteils aus für Radfahrer durchlässigen Sackgassen gebildet. Weitere vom Kfz-Verkehr unabhängige Radwege sind zum Bau vorgesehen.



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Es gibt seit 1995 eine kleine Fahrradstation am Bahnhof Unna, in der Fahrräder untergestellt und gemietet werden können. Sie wird von der Arbeiterwohlfahrt (AWO) betrieben. Eine Verlagerung und Erweiterung ist im Rahmen des Bahnhofsumbaus vorgesehen. Beim Fahrradverleih gibt es einen Verbund mit anderen Fahrradstationen in benachbarten Städten, die vom gleichen Träger betrieben werden (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 29).

An allen Bahnhöfen und Haltepunkten sind komfortable und z. T. überdachte Abstellanlagen vorhanden. Am Bahnhof Unna-West stehen auch Fahrradboxen zur Verfügung.

4.3 Fahrradparken

In der Innenstadt sind für etwa 100.000 DM flächendeckend moderne Abstellanlagen eingebaut worden. Für weitere 150.000 DM wurden im restlichen Stadtgebiet Abstellanlagen angelegt. In einer Tiefgarage wird kostenloses Einstellen angeboten.

Die Verabschiedung einer im Entwurf vorliegenden Fahrrad-Abstell-Satzung ist in der Diskussion.



Im Umfeld der Fußgängerzone sollen zentrale, überdachte Abstellanlagen geschaffen werden. Vorgesehen sind auch Gepäckschließfächer.

4.4 Wegweisung

Eine flächendeckende Wegweisung besteht bereits seit 1980. Als Grundlage werden Straßennamenschilder verwendet, die einfach zu montieren und kostengünstig zu beziehen sind. Die Wegweisung ist sowohl routen- wie auch zielorientiert und dient dem Alltags- ebenso wie dem Freizeitverkehr. Insgesamt sind inzwischen 120 km Routen mit Wegweisern versehen worden. Die Wegweisung wird laufend dem Netzausbau angepasst.

Mit der Veröffentlichung der städtischen Broschüre über "Wegweisende Beschilderung" wurde, von der Stadt Unna angeregt, im Landkreis Unna und mehreren Nachbarstädten ein flächendeckendes Wegweisungssystem aufgebaut. Dieses entspricht allerdings nicht mehr dem inzwischen festgelegten NRW-Standard.



4.5 Serviceangebote

Die Stadtverwaltung hat Dienstfahrräder. In der Fahrradstation am Bahnhof stehen Fahrräder zur Ausleihe bereit.

Fahrradwachen, die auch kleinere Reparaturen erbringen, sind an drei Schulen vorhanden. Diese werden, auf Initiative des Schulumtes, durch Versicherungen gesponsert. Die Betreuung erfolgt durch die AWO, zusammen mit der Fahrradstation. Anlass zur Entwicklung dieser Wachen waren hohe Diebstahlzahlen und Vandalismus. Die Diebstahlzahlen konnten dadurch deutlich gemindert werden.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Seit 1990 findet jährlich der "Drahteselmarkt" zur Eröffnung der Fahrradsaison am ersten Samstag im Mai statt. Dabei sind unterschiedliche Träger beteiligt: neben dem ADFC Gewerbetreibende, eine Krankenkasse und das städtische Referat für Öffentlichkeitsarbeit. Das städtische Fundbüro versteigert gefundene Fahrräder; ein Fahrrad-orientiertes Kulturprogramm rundet die Veranstaltung ab.

In einem Faltblatt wurden die speziellen Gegebenheiten in den neu eingerichteten unechten Einbahnstraßen bekannt gemacht.

In mehreren Auflagen wurde eine Broschüre "Radfahren in Unna" herausgegeben, die Informationen und Berichte u. a. zu Fahrradausflügen und den Ergebnissen von Schulprojektwochen brachte.

Ebenfalls in mehreren Auflagen wurde die für 3 DM zu beziehende Radwanderkarte der Stadt Unna herausgegeben, die auch für den Alltagsverkehr besonders geeignete Wege darstellt. Zu dieser Karte gehört ein kleines Heftchen mit Informationen zu gesundheitlichen Wirkungen sowie Tipps zur Fahrradwartung und zum Fahrradkauf. Daneben wurde ein "Stadtplan für Kinder und Jugendliche" erstellt, der u. a. auch die Radwege darstellt.

Inzwischen werden Vorschläge für Fahrradtouren und -ausflüge durch den ADFC erarbeitet und als Faltblätter von der Stadt gedruckt. Durch die Möglichkeit, auf die vorhandene Wegweisung hinzuweisen, wird die Wegbeschreibung für Fahrradtouren erleichtert.

Durch die hochwertige Gestaltung der Bahnunterführung Husemannstraße, die nur für Fußgänger und Radfahrer nutzbar ist, und ihre Nutzung als "Tunnelgalerie", in der Bilder u. a. von Schulklassen gestaltet werden, konnten bisher die Schäden durch Graffiti etc. gering gehalten werden.

Gezielte Pressearbeit ergänzt die Aktivitäten der Stadt.

Im Umweltberatungsladen der Stadt hat der ADFC wöchentliche Öffnungszeiten.

Trotz geringer eigener Mittel konnte somit eine intensive Öffentlichkeitsarbeit durch Kooperationen mit anderen Ämtern und Institutionen erreicht werden.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Mit Blick auf die Bewerbung um die Aufnahme in die AGFS ist von der Kreispolizeibehörde Unna eine Analyse der Radfahrer-Unfälle im Stadtgebiet Unna für das Jahr 1992 vorgenommen worden. Dabei wurden u. a. besonders konfliktreiche Knotenpunkte und Streckenabschnitte benannt (bis zu 9 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung in einem Jahr an einem Knoten). Ein konkretes Handlungsprogramm ist daraus allerdings nicht abgeleitet worden.

Alle zwei Jahre werden Verkehrssicherheitstage durchgeführt, wobei ein inhaltlicher Schwerpunkt auf dem Radverkehr liegt.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Spezielle Untersuchungen wurden nicht durchgeführt.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Eine Arbeitsgruppe (Runder Rad/t Tisch), die zweimonatig tagt, begleitet die Planungen zum Radverkehr. Beteiligt sind neben dem federführenden Tiefbauamt und den Straßenverkehrsbehörden von Stadt und Landkreis die Fraktionen, Polizei und ADFC. Ein Mitarbeiter der Bezirksregierung ist ebenfalls informelles Mitglied. Die AG wird inzwischen in der Stadtverwaltung als erfolgreiche Lobby-Gruppe zugunsten des Radverkehrs eingeschätzt.

Abstimmungen in der Verwaltung werden auf dem kleinen Dienstweg vorgenommen, wobei die persönlichen Kontakte relativ eng sind. Der Radverkehrsbeauftragte ist im Tiefbauamt angesiedelt und auch für andere Verkehrsplanungen zuständig. Er ist zu etwa 1/3 seiner Arbeitszeit mit Radverkehr beschäftigt.

Da Kanalbau und Straßenunterhaltung als Eigenbetriebe aus der Stadtverwaltung ausgeschlossen sind, haben sich manche Arbeitsabläufe verkompliziert. Der Informationsfluss hat sich dadurch verschlechtert.

7 FINANZIERUNG

Mit den Fördergebern gab es kaum grundsätzliche Probleme in der Zusammenarbeit, unabhängig um welches Programm es dabei ging. Folgende Kritikpunkte sind aber von Seiten der Verwaltung benannt worden:

Schwierig ist die "Stückelung" von Fördergeldern auf Mehrjahreszeiträume, weil dies zu einer Verzögerung der Umsetzung der Maßnahmen führt. Die Notwendigkeit einer Vorfinanzierung von großen Beträgen durch die Stadt führt dazu, dass eine Maßnahme erst dann umgesetzt wird, wenn der größere Teil des Geldes bereits abgerufen werden konnte, obwohl diese Gelder z. T. beim Land vorhanden sind. Bei Maßnahmen, die innerhalb eines Jahres bautechnisch umgesetzt werden können, sollte auch die finanztechnische Abwicklung innerhalb eines Jahres ermöglicht werden. Dies wird als ein größeres Problem als die Bereitstellung der Eigenmittel gesehen.

Beispielhaft ist die Regelung, bei der Wiederherstellung der Fahrbahn nach Leitungsarbeiten die Kosten für veränderte Markierungen z. T. den Veranlassern anzulasten und durch eigene Mittel zu ergänzen. Damit können Gelder, die "nur" der Wiederherrichtung der Straßenoberfläche dienen, zusätzlich zu gezielter Radverkehrsförderung eingesetzt werden.

Die Förderung ist nach Einschätzung der Verwaltung für aktuelle Öffentlichkeitsarbeit zu schwerfällig. Hinweise zu neu umgesetzten Maßnahmen zu veröffentlichen, scheitert daran, dass das Finanzvolumen für (förderungsfähige) Aufträge an Dritte zu gering ist und andererseits die Personalkapazitäten nicht ausreichen, derartige Faltblätter kurzfristig selbst herzustellen. Außerdem können die Antragsbearbeitungszeiten nicht richtig kalkuliert werden.

| Jahr | Ausgaben [Tsd. DM] |
|--------|--------------------|
| 1993 | 1.000 |
| 1994 | 1.268 |
| 1995 | 1.359 |
| 1996 | 1.187 |
| 1997 | 156 |
| 1998 | 400 |
| 1999 | 700 |
| gesamt | 6.160.000 |

Quelle: Angaben der Stadt

Tab. 4-1: Haushaltsansätze in Unna

Neben diversen Ausbauten der Infrastruktur, vor allem Radwegen und in geringerem Maße Grunderwerb, sind 1.983.000 DM für eine Geh- und Radwegunterführung unter einer Bahnstrecke, 300.000 DM für Maßnahmen zur Schulwegsicherung und 262.000 DM für Abstellanlagen ausgegeben worden. Für Wegweisung sind jedes Jahr 5.000 DM ausgewiesen, für Öffentlichkeitsarbeit stehen jährlich 10.000 DM zur Verfügung.

8 BEWERTUNG

Der konsequente Netzausbau und die ergänzende, bereits seit den frühen 80er Jahren angelegte, Wegweisung sind positiv zu bewerten. Die Tatsache, dass zur Überwindung von Barrieren im Verlauf wichtiger Fahrradrouten auch sehr aufwändige Maßnahmen umgesetzt wurden, kann als vorbildlich bewertet werden. Schließlich ist auch die (vergleichsweise) intensive Öffentlichkeitsarbeit bemerkenswert: besonders der Drahteselmarkt zu "Saisonbeginn" ist inzwischen als Stadtfest schon zur Tradition geworden.

Unna ist außerdem eine der wenigen Städte, in der ein regelmäßig tagendes Fahrradgremium aus Verwaltung und Politik zu einem wichtigen Motor der weiteren Fahrradförderung geworden ist und diese Rolle auch weiter übernimmt.

Zu bemängeln ist allerdings, dass die Steigerung des Radverkehrsanteils am Verkehrsaufkommen zwar als Ziel benannt ist, jedoch weder vorher noch während der Laufzeit des Programms Untersuchungen dazu durchgeführt wurden.



1 KURZCHARAKTERISTIK

Die niederrheinische Hansestadt Wesel ist eine Kreisstadt mit 64.000 Einwohnern. Neben Industrie und Handel stellt in der Stadt Verwaltung und Dienstleistung eine wichtige Funktion dar. Darüber hinaus setzt Wesel im Bereich Freizeit und Erholung Akzente, unter anderem im Zuge von attraktiven Radwanderungen am Niederrhein.

Die Siedlungsstruktur ist mit der kompakten Kernstadt und den wenigen Ortsteilen radfahrerfreundlich ausgebildet. Von den Ortsteilen sind zumeist nur etwa 6-7 km bis zum Innenstadtring zurückzulegen.

Die topographischen Bedingungen für den Radverkehr sind sehr gut. Das Stadtgebiet ist eben, spürbare Steigungen sind nur im Zuge der Brückenbauwerke der Bahn- und Rheinquerungen zu überwinden.

Die Aufnahme in die AGFS erfolgte im Februar 1995.



2 AUSGANGSLAGE BEI PROJEKTBEGINN

Die Überlegungen zur Förderung des Radverkehrs begannen in Wesel bereits Mitte der 80er-

Jahre. Im Jahre 1987 mündeten diese in ein Radverkehrskonzept mit Maßnahmenprogramm, das kontinuierlich weiterentwickelt und umgesetzt wurde. Mit der 1. Antragstellung zur Aufnahme in die AGFS (1990) wurden die Aktivitäten verstärkt, so dass sich bereits im Vorfeld der Mitgliedschaft positive Effekte für die Radfahrer ergaben. Die Bedeutung des Radfahrens zeigt der mit ca. 17 % überdurchschnittliche Radverkehrsanteil im Modal Split schon im Jahre 1992.

Insgesamt war das Radfahren in Wesel also bereits vor der Mitgliedschaft in der AGFS weit verbreitet. Die positive Grundstimmung zum Thema Radverkehr in Politik, Verwaltung und Bevölkerung zeigt, dass die Bewerbung in die AGFS unumstritten war und beispielsweise der Leitantrag einstimmig beschlossen wurde.

3 ZIELSETZUNGEN UND VORGEHEN IM RAHMEN DES PROJEKTES

3.1 Ziele

Mit der Aufnahme in die AGFS hat Wesel sich als generelles Ziel die "Förderung der Radverkehrs" gesetzt. Angestrebt werden allgemein Qualitäts- und Sicherheitssteigerungen sowie ein höherer Anteil des Radverkehrs im Modal Split, ohne dass diese Steigerung quantifiziert wird.

3.2 Umsetzungsstrategie

Die Radverkehrsförderung in Wesel setzt seit Beginn der Aktivitäten neben allgemeinen Verbesserungen für den Radverkehr auch im Zuge von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (flächendeckend Tempo 30-Zonen) auf gezielte Maßnahmen zum Aufbau eines geschlossenen Radverkehrsnetzes. Dabei wurden große Netzlücken, insbesondere in der Anbindung der Ortsteile zum Stadtzentrum, geschlossen.

Es wurden gezielt situativ angepasste Maßnahmenkombinationen erarbeitet und umgesetzt. Hier sah der Leitantrag von 1990 noch einen Schwerpunkt bei baulichen Maßnahmen im Radverkehrsnetz vor. Mit dem modifizierten Leitantrag von 1993 bildeten Markierungslö-

sungen die zentrale Strategie zum Netzlückenschluss. Dieser Wandel erfolgte vor dem Hintergrund, dass bei entsprechender Ausbildung Markierungslösungen (inkl. kleinerer Baumaßnahmen) hinsichtlich der Sicherheit und der Nutzungsqualität den Radwegen durchaus gleichwertig, aber deutlich kostengünstiger zu realisieren sind, so dass bei gleichem Mitteleinsatz und vergleichbaren Qualitätsstandards ein schnellerer Netzaufbau erzielt werden konnte. Seitdem sind die Markierungen als Standardlösungen neben den baulichen Radwegen in das Entwurfsrepertoire zum Radverkehr in Wesel aufgenommen. Die Anwendung erfolgt dann unter Abwägen aller Belange.



3.3 Bisheriger Ablauf des Projektes

Bereits während der Bewerbung um die Mitgliedschaft wurden umfangreiche Netzschlüsse insbesondere an Hauptverkehrsstraßen vorgenommen, die zu einem bedeutenden Teil als Markierungslösungen auf der Fahrbahn ausgebildet sind. Die anfänglichen Bedenken zur Sicherheit sind mittlerweile durch die Erfahrungen in der Praxis ausgeräumt, so dass Wesel auch weiterhin an diesem Ansatz festhält.

Zwischenzeitlich konnten die großen Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden, so dass die infrastrukturelle Grundlage für eigenständige Radverkehrswegweisung geschaffen ist.

4 GESAMTKONZEPT

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Weginfrastruktur

Entsprechend der Strategie des schnellen Netzlückenschlusses dominieren die Markierungslösungen im Straßenbild. Gerade im Netz der Hauptverkehrsstraßen wurde dazu die Fahrbahn von vierstreifigen Straßenzügen bzw. zweistreifigen Richtungsfahrbahnen zugunsten der Anlage von Radfahrstreifen neu aufgeteilt (vgl. Teil II; Maßnahmendokumentation, Nr. 6).

Mit der direkten, fahrbahnnahen Führung des Radverkehrs als Regellösung in Knotenpunkten wurden in der Stadt Wesel bereits frühzeitig hohe Qualitäts- und Sicherheitsstandards für Radfahrer eingeführt.



Wesel hat ein flächendeckendes Tempo-30 Konzept umgesetzt, das neben dem Effekt der allgemeinen Verkehrsberuhigung auch dem Radverkehr Verbesserungen bringt. Obwohl innerhalb der Tempo-30 Bereiche gesonderte Radverkehrsanlagen eher unüblich sind, wurde dieser Weg im Stadtzentrum und in Teilbereichen der angrenzenden Wohngebiete gegangen. Hier wurden zur Gliederung der Fahrbahn Rad-

fahrstreifen bzw. Schutzstreifen markiert. Diese dienen neben der flüssigen Führung des Radverkehrs der Erhöhung der Durchlässigkeit des Stadtzentrums für Radfahrer in Einbahnstraßen. Mit der optischen Fahrbahnverengung wird auch die kostengünstige Verkehrsberuhigung für den Kraftfahrzeugverkehr forciert. Als positiver (Neben-)Effekt wurde im unmittelbaren Umfeld der Fußgängerzone durch den Einsatz der für die Stadt Wesel typischen Markierungen ein Beitrag zur Werbung für das Radfahren geleistet.

Darüber hinaus wurden im Innenstadtbereich Fahrradstraßen eingerichtet, um auch bei Einbahnregelung für den Radverkehr die Durchlässigkeit in beiden Fahrtrichtungen herzustellen.



4.2 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

In Wesel werden wie in den meisten anderen AGFS-Städten auch in der Verknüpfung von Rad und Bahn große Potenziale gesehen. Im ersten Schritt wurden 166 hochwertige, überdachte Abstellmöglichkeiten am Bahnhof geschaffen, die mit der geplanten Fahrradstation noch weiter aufgewertet werden sollen. Insgesamt soll hier eine Kapazität von 422 Stellplätzen zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus werden Verbesserungen der Abstellmöglichkeiten an 2 weiteren Haltepunkten der Bahn angestrebt.



4.3 Fahrradparken

Mit Maßnahmen zum Fahrradparken im Stadtzentrum wurde bereits im Jahr 1993 begonnen. Im Vordergrund standen Abstellmöglichkeiten in der Fußgängerzone. Hier wurden flächendeckend dezentrale Anlagen errichtet, die anforderungsgerecht ausgebildet sind und mengenmäßig der hier vorherrschenden Zieldichte gerecht werden.



4.4 Wegweisung

Die Wegweisung für den Radverkehr wird seit 1998 eingerichtet. Mit dem flächendeckenden System, das Alltags- und Freizeitverkehr integriert, wird der Radverkehr auf sicheren Routen durch das Stadtgebiet geführt.

4.5 Serviceangebote

Das Serviceangebot zum Radverkehr ist eng an die geplante Fahrradstation geknüpft. Neben

üblichen Dienstleistungen wie Reparatur und Vermietung sind auch ein Rikscha-Taxi sowie ein Fahrradkurierdienst vorgesehen.

4.6 Öffentlichkeitsarbeit

Die deutlich sichtbaren (Markierungs-) Maßnahmen im Stadtgebiet bilden den ersten Schritt der Öffentlichkeitsarbeit. Mit dem "Roten Faden", einer roten Zusatzmarkierung entlang der üblichen radverkehrsbezogenen Markierungen, wird allen Verkehrsteilnehmern täglich die "Fahrradfreundliche Stadt" im Straßenbild verdeutlicht.



Darüber hinausgehend erfolgt die Öffentlichkeitsarbeit in Wesel bisher mit nur geringem Aufwand. Sie besteht vor allem aus Einzelaktionen wie beispielsweise die Beteiligung an einer jährlichen "Rad'n Roll-Party", an Lichttestwochen für Fahrräder und Presseveröffentlichungen. Zukünftig soll der Baustein Öffentlichkeitsarbeit aber weiterentwickelt und intensiviert werden.

4.7 Verkehrssicherheitsarbeit

Spezielle Untersuchungen zu Aktivitäten zur Verkehrssicherheit gibt es nicht. Vielmehr wird die Verkehrssicherheitsarbeit als kontinuierlicher Baustein der Planungen betrachtet.

5 SPEZIELLE UNTERSUCHUNGEN UND AKTIVITÄTEN

Über die in Kapitel 4 genannten Aktivitäten hinaus sind im Rahmen der Radverkehrsförderung keine speziellen Untersuchungen bzw. Aktivitäten durchgeführt worden.

6 PROJEKTMANAGEMENT

Mit dem Leit Antrag wurden Grundsätze zur Radverkehrsförderung und ein Handlungsrahmen für die Maßnahmen erarbeitung politisch festgelegt, der die Basis für das weitere Handeln darstellt.

Die praktische Radverkehrsförderung steht innerhalb der Verwaltung auf einer breiten Basis. Die projektbezogen eingerichtete AG Radverkehr setzt sich aus den Amtsleitern von Planungsamt, Tiefbauamt und Ordnungsamt zusammen und wird bei Bedarf um weitere Teilnehmer (z. B. Polizei) erweitert. Ein formalisiertes, festes Treffen ist nicht vorgesehen, vielmehr arbeitet die AG Radverkehr bedarfsorientiert und setzt sich dann unbürokratisch kurzfristig zusammen. Die Federführung liegt im Planungsamt.

Die politische Bearbeitung der Radverkehrsförderung erfolgt im Rahmen des Bau- und Verkehrssicherungsausschusses. Im Rahmen von Maßnahmen mit Auswirkungen auf den Radverkehr wird ein ADFC-Vertreter - ohne Stimmrecht - an der Diskussion beteiligt.

7 FINANZIERUNG

Ursprünglich war mit dem 1. Leit Antrag von 1990 ein Projektvolumen von 34 Mio. DM vorgesehen. Mit der veränderten Strategie (Markierungslösungen statt Radwegbau) konnten ohne Qualitätseinbußen für die Radfahrer erhebliche Einsparungen realisiert werden, so dass der modifizierte Leit Antrag von 1993 ein Gesamtprojektvolumen von nur noch etwa 14 Mio. DM aufweist.

Für Wesel stellt die Finanzierung der Maßnahmen zum Radverkehr über Fördermittel des Landes kein besonderes Problem dar. Alle ange-

strebten Maßnahmen wurden bisher auch entsprechend gefördert. Diese positive Erfahrung basiert auf dem Ansatz, dass bereits bei der Planung von Maßnahmen die formalen Anforderungen für die jeweils angestrebte Förderung bekannt sind und entsprechend berücksichtigt werden.

Als unbefriedigend wurde in Wesel die Bagatellgrenze sowie das sehr formale und langfristige Antragsverfahren angesehen. Insbesondere bei einfachen Markierungsmaßnahmen wurden für die Beantragung der Fördermittel Detailplanungen bzw. eine Aufbereitung der Maßnahmen notwendig, die über das für die Ausführung notwendige Maß hinausgehen. Außerdem sind Maßnahmen zum Radverkehr in der Praxis nicht so "lupenrein" wie der Fördergeber erwartet, so dass sich auch hier in der eindeutigen Zuordnung Mehraufwand beim Fördernehmer ergibt.

8 BEWERTUNG

Als wichtigstes Element zur Förderung des Radverkehrs in Wesel wurde im Leitantrag die Herstellung eines geschlossenen Radverkehrsnetzes genannt. Diesem Ziel ist die Stadt mit dem Schließen der "großen" Netzlücken entlang des Stadtrings und der Ausfallstraßen bereits sehr nahe gekommen. Mit diesem Vorgehen, zumeist mittels Markierungen schnellstmöglich das Stadtzentrum, den Stadtring sowie die großen zuführenden Achsen für den Radverkehr attraktiv und sicher nutzbar zu gestalten, wurde die Radverkehrsförderung für alle sofort spürbar und verblieb nicht als angestrebtes Fernziel. Auch die bereits frühzeitig angegangene Verbesserung der Situation des Fahrradparkens in und um die Fußgängerzone verdeutlicht den Stellenwert des Radverkehrs in der Stadt.

Über die aktuellen Anteile des Radverkehrs am Modal Split liegen keine Daten vor, doch zeugt die im Straßenraum erkennbare intensive Radnutzung von dem hohen Anteil des Radfahrens am Verkehrsgeschehen. Da die Steigerung des Radverkehrsanteils als Ziel formuliert worden war, ist die fehlende objektive Messbarkeit der Zielerreichung allerdings als Defizit zu nennen.

Die anstehende Realisierung der Fahrradstation am Bahnhof verschafft der Förderung des Rad-

verkehrs auch in der Verknüpfung mit dem ÖPNV einen zusätzlichen hohen Stellenwert.

Das Ziel die Verkehrssicherheit zu steigern konnte bisher noch nicht nachdrücklich erreicht werden, wie die Auswertung des Unfallgeschehens in Kapitel 5.1 gezeigt hat.

Zukünftig ist neben der "Feinarbeit" in der Infrastruktur eine eigenständig konzeptionell angelegte Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll, die über die Beteiligung an allgemeiner Öffentlichkeitsarbeit anderer Stellen hinausgeht. Mit der deutlichen und mittels "Rotem Faden" plakativen Markierung ist das "Fahrradfreundliche Wesel" allen Verkehrsteilnehmern ständig vor Augen, doch gilt es für eine weitere Steigerung der Radnutzung darüber hinaus gezielt Nutzergruppen anzusprechen und zu motivieren.

MAßNAHMEN- DOKUMENTATION

Neben der Radverkehrsförderung unmittelbar in den teilnehmenden Kommunen besteht ein wesentliches Ziel eines solchen Modellvorhabens natürlich auch darin, Dinge zu entwickeln, die für andere als "Modell" dienen können. Interessant sind hierbei insbesondere Maßnahmen, die von ihrer Charakteristik dazu geeignet sind, auch auf andere Fälle übertragen zu werden.

Erforderlich ist hierfür eine entsprechend aufbereitete, systematische Darstellung von Beispielmaßnahmen und den mit ihnen gewonnenen Erfahrungen. Daher werden nachfolgend Beispiele aus den Untersuchungsstädten zu den unterschiedlichsten Themenbereichen vorgestellt. Dabei werden einheitlich zunächst Ausgangssituation sowie Anlass und Zielsetzung erläutert, bevor die eingesetzte Maßnahme beschrieben wird. Es werden Erfahrungen und Wirkungen beschrieben und hieraus Bewertungen und Schlussfolgerungen abgeleitet. Abgerundet wird die Übersicht durch eine bildliche Darstellung der Maßnahme.

Folgende Themenkomplexe sind abgedeckt, wobei innerhalb der Komplexe noch eine weitere Differenzierung erfolgt:

1. **Maßnahmen zur Verbesserung der Weginfrastruktur** (Radverkehrsnetz, Hauptverkehrsstraßen, Problemstellen, Knotenpunkte, verkehrsarme Straßen)
2. **Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln** (Bike & Ride, Fahrradstation, Fahrradmitnahme)
3. **Fahrradparken** (öffentliche Großanlagen, private Ziele/Wohnbereich, baurechtliche Bestimmungen)
4. **Wegweisung**
5. **Serviceangebote** (rund um's Rad, Diebstahlschutz, fahrradfreundliche Arbeitgeber, touristische Dienstleistungen)
6. **Öffentlichkeitsarbeit** (Werbung für das Fahrrad, Informationen für Nutzer, Tagungen, Verkehrssicherheitsarbeit)

Übersicht über die Maßnahmendokumentation

1 WEGEINFRASTRUKTUR

1.1 Radverkehrsnetz, Hauptverbindungen, Velorouten

1. Integrierter, gebietsbezogener Ansatz (Leverkusen)
2. Öffnung der Fußgängerzone (Gladbeck)
3. Leezenpatt (Lünen)
4. Bahnstraße (Troisdorf)

1.2 An Hauptverkehrsstraßen

5. Radfahrstreifen Adenauerallee (Bonn)
6. Radfahrstreifen Schermbecker Landstraße (Wesel)
7. Markierung Ring (Euskirchen)
8. Markierungen Rathausstraße Worringer Straße (Pulheim)
9. Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr (Münster)
10. Radfahrstreifenmarkierung Schmelzer Weg (Troisdorf)

1.3 An Problemstellen

11. Radweg in Unterführung (Krefeld)
12. Schutzstreifen in Walburger Unterführung (Soest)
13. Rampen an vorhandenem Fußgängertunnel (Unna)

1.4 An Knotenpunkten

14. Markierung Ursulaplatz [Frankfurter Straße/Römerstraße] (Troisdorf)
15. Linksabbieger Steinstraße (Pulheim)

16. Diagonalquerung (Soest)
17. Doetschstraße [Kennedybrücke] (Bonn)
18. Aufgeweiteter Radfahraufstellstreifen mit Grünvorlauf (Brühl)
19. Lichtsignalanlage mit Detektor für Sofortanforderung für Radverkehr (Soest)
20. Grüner Pfeil für Radverkehr (Lünen)
21. Radverkehrsführung an Lichtsignalanlagen (Münster)

1.5 Auf verkehrsarmen Straßen

22. Fahrradstraßen in Einbahnstraßen (Krefeld)
23. Öffnung von Einbahnstraßen (Soest)
24. Fahrradstraße Bussardweg (Pulheim)

2 VEKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

2.1 Bike & Ride

25. Abstellanlage am Bahnhof (Brühl)
26. Fahrradboxen an S-Bahnhöfen (Essen)
27. Mobilstationen (Münster)

2.2 Fahrradstation

28. Radstation am Hauptbahnhof (Hamm)
29. Fahrradstationen und Fahrradwachen Landkreis Unna (Lünen, Unna)

2.3 Fahrradmitnahme

30. Fahrradbeförderung im VRS und VRR (VRS/VRR-Verbundräume)

31. Fahrradbeförderung bei ASEAG und AVV (Aachen)

3 FAHRRADPARKEN

3.1 An öffentlichen Zielen/Großanlagen

32. Fahrradparken in der Innenstadt (Gladbeck)
33. Überdachtes Fahrradparken (Herford)
34. Fahrradparken an Großanlagen: Abstellanlagen an Schulen (Troisdorf)

3.2 An privaten Zielen und im Wohnbereich

35. Förderung des Fahrradparkens am Fahrbahnrand (Münster)

3.3 Baurechtliche Bestimmungen

36. Fahrradabstellsatzung (Marl)

4 WEGWEISUNG

37. Routenorientierte Wegweisung (Herford)
38. Routenorientierte Wegweisung (Leverkusen)
39. Zielorientierte Wegweisung (Troisdorf)

5 SERVICEANGEBOTE

5.1 Service rund um's Rad

40. "Radhaus" (Aachen)
41. Fahrradbüro (Marl)
42. Mobilitätszentrum (Münster)

5.2 Diebstahlschutz

- 43. Fahrradwache bei Fahrradfest (Brühl)
- 44. Fahrradwachen an Schulen und in der Innenstadt (Marl)

5.3 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

- 45. Wettbewerb "Fahrradfreundlichster Arbeitgeber" (Brühl)

5.4 Touristische Dienstleistungen

- 46. Burgenfahrt (Euskirchen)
- 47. Tourentipps "Mit dem Fahrrad durch Köln" (Köln)
- 48. Mit dem Fahrrad zu Warner Bros. Movie World Gladbeck (Marl)

6 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

6.1 Werbung für das Fahrrad

- 49. Fahrradsommer (Aachen)
- 50. Kilometerzähleraktion (Brühl)
- 51. Fahrradaktionstage (Hamm)
- 52. Marketing- und Kommunikationskonzept (Herford)
- 53. Marketing (Marl)

6.2 Informationen für die Nutzer

- 54. Informationsbroschüre für Nutzer (Köln)
- 55. Planwagen/Plangruppen (Leverkusen)
- 56. Radfahrstadtpläne (Bonn, Brühl, Lünen, Pulheim, Troisdorf)

6.3 Wissensvermittlung, Tagungen, Workshops

- 57. Bonner Fahrradkongresse (Bonn)
- 58. Velo-Regio Fahrradkongress (Troisdorf)

6.4 Verkehrssicherheitsarbeit

- 59. Nachtbefahrung (Brühl)
- 60. Seniorenradfahrkurse (Köln)

Themenkomplex 1

1 WEGEINFRASTRUKTUR

1.1 Radverkehrsnetz, Hauptverbindungen, Velorouten

1. Integrierter, gebietsbezogener Ansatz (Leverkusen)
2. Öffnung der Fußgängerzone (Gladbeck)
3. Leezenpatt (Lünen)
4. Bahnstraße (Troisdorf)

1.2 An Hauptverkehrsstraßen

5. Radfahrstreifen Adenauerallee (Bonn)
6. Radfahrstreifen Schermbecker Landstraße (Wesel)
7. Markierung Ring (Euskirchen)
8. Markierungen Rathausstraße Worringer Straße (Pulheim)
9. Gemeinsame Benutzung von Sonderfahrstreifen durch Bus- und Radverkehr (Münster)
10. Radfahrstreifenmarkierung Schmelzer Weg (Troisdorf)

1.3 An Problemstellen

11. Radweg in Unterführung (Krefeld)
12. Schutzstreifen in Walburger Unterführung (Soest)
13. Rampen an vorhandenem Fußgängertunnel (Unna)

1.4 An Knotenpunkten

14. Markierung Ursulaplatz [Frankfurter Straße/Römerstraße] (Troisdorf)
15. Linksabbieger Steinstraße (Pulheim)

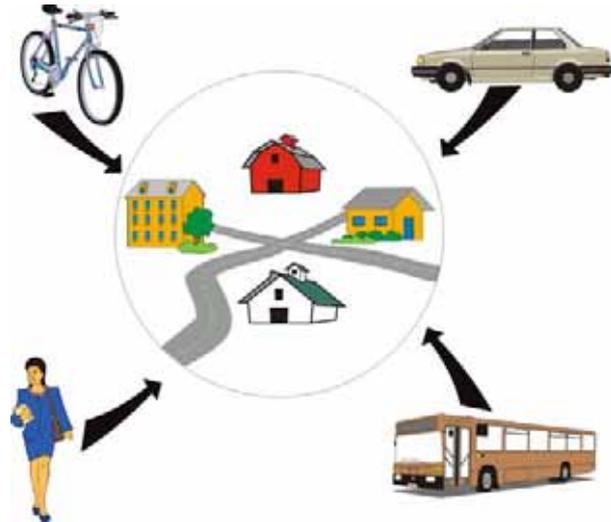
16. Diagonalquerung (Soest)
17. Doetschstraße [Kennedybrücke] (Bonn)
18. Aufgeweiteter Radfahraufstellstreifen mit Grünvorlauf (Brühl)
19. Lichtsignalanlage mit Detektor für Sofortanforderung für Radverkehr (Soest)
20. Grüner Pfeil für Radverkehr (Lünen)
21. Radverkehrsführung an Lichtsignalanlagen (Münster)

1.5 Auf verkehrsarmen Straßen

22. Fahrradstraßen in Einbahnstraßen (Krefeld)
23. Öffnung von Einbahnstraßen (Soest)
24. Fahrradstraße Bussardweg (Pulheim)

Nr. 1

**Maßnahmentyp:
Radverkehrsnetz:
Integrierter, gebietsbezogener An-
satz
Leverkusen**

Ausgangssituation

- ◆ In Leverkusen galt das Fahrrad schon immer als wichtiges Verkehrsmittel, das das Stadtbild entscheidend prägt.
- ◆ Besonders wichtig ist der Radverkehr zu Arbeits- und Ausbildungszwecken in Leverkusen (u. a. Tradition der Bayer-Werksräder).
- ◆ Die Stadtstruktur war aber stark durch und für das Verkehrsmittel Auto gestaltet, was sich in zahlreichen großen Verkehrsstraßen im Innenstadtbereich verdeutlicht.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Zentrales Ziel der Leverkusener Maßnahmen im Verkehrsbereich ist die Vermeidung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen.
- ◆ Durch die Maßnahmen soll nicht nur der Radverkehr sondern der gesamte Umweltverbund gestärkt werden.
- ◆ Ziel ist es, in den einzelnen Stadtbereichen "umweltverbundfreundliche" Verkehrsbedingungen zu schaffen.
- ◆ Der Ansatz soll die kostensparende und flächendeckende Umsetzung verkehrsplanerischer Maßnahmen in einem überschaubaren Zeitraum gewährleisten und eine gezielte Beteiligung der Bürger ermöglichen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Der integrierte Ansatz stellt die Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs in den Zusammenhang der Umweltverbundförderung.
- ◆ Der gebietsbezogene Ansatz unterteilt das Stadtgebiet in sechs überschaubare Planungsbereiche für Radverkehrsmaßnahmen.
- ◆ Daneben werden auch die Bereiche ÖV, Verkehrsberuhigung, ruhender Verkehr und Fußgängerverkehr einbezogen.
- ◆ Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen erfolgt dann zeitlich koordiniert im Rahmen des Gesamtvorhabens für den jeweiligen Stadtteil.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Von der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen eines gebietsbezogenen, integrierten Ansatz profitiert auch der Pkw-Verkehr aufgrund der Verringerung der Regelungsdichte, womit eine Stärkung des selbstverantwortlichen Handelns der Verkehrsteilnehmer erreicht wird.
- ◆ Durch die gleichzeitige Planung und Ausführung aller notwendigen Maßnahmen ergeben sich Synergieeffekte, die einen Effizienzgewinn bedeuten (auch Kostenersparnis).
- ◆ Es ist eine intensive Einbindung der Öffentlichkeitsarbeit in den Planungsprozess möglich, die sonst aus Sicht der Stadt Leverkusen nicht erreicht werden könnte.
- ◆ Durch die Reduzierung von Unterhaltungsmitteln ergibt sich langfristig ein Einsparungseffekt für die Stadt.

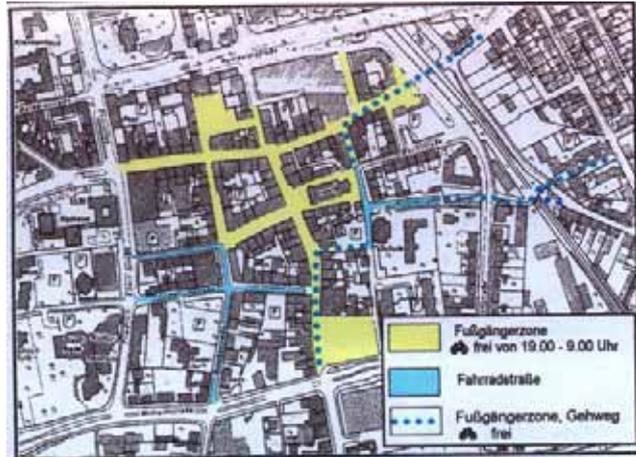
Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Der von der Stadt Leverkusen gewählte gebietsbezogene, integrierte Ansatz im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliches Leverkusen" hat sich aus Sicht der Stadt sehr gut bewährt.
- ◆ Um die gesetzten Ziele und Erwartungen zu erfüllen, müssen die vorgesehenen Maßnahmen allerdings zügig umgesetzt werden.
- ◆ Durch die stadtteilbezogenen Bearbeitung und die intensive Öffentlichkeitsarbeit gelingt eine starke Einbindung der Bevölkerung, die die umgesetzten Maßnahmen unterstützt und in ihrem selbstverantwortlichen Handeln gestärkt wird.
- ◆ Grundsätzlich kann durch diesen Ansatz das Programm "Fahrradfreundliches Leverkusen" gut in die gesamtstädtische Verkehrs- und Stadtplanung eingebunden werden, so dass Einzelmaßnahmen mehr im Gesamtkontext gesehen und verstanden werden.

Nr. 2

Maßnahmentyp: Radverkehrsnetz: Öffnung der Fußgängerzone

Gladbeck



Ausgangssituation

- ◆ Einbahnstraßen und Fußgängerzone bildeten eine Barriere für den Radverkehr in der Innenstadt von Gladbeck.
- ◆ Hauptverkehrsstraßen bieten nur eingeschränkt Alternativen für eine attraktive Radverkehrsführung.
- ◆ Eine größere Anzahl Radfahrer fuhr aus diesen Gründen z. T. unerlaubt in Bereichen der Fußgängerzone.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Ziel war es, die Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr zu erhöhen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ In den Jahren 1990/1991 wurden durch den Innenstadtbereich Trassen festgelegt, auf denen der Radverkehr ohne zeitliche Einschränkung zugelassen wurde.
- ◆ Hierbei handelt es sich um geringer frequentierte Teile der Fußgängerzone und die beiden Unterführungen zwischen dem Zentrum und der östlichen Innenstadt.
- ◆ Ursprünglich wurde auf diesen Abschnitten in Mittellage ein Streifen markiert, der den Radfahrern den Routenverlauf in der Fußgängerzone verdeutlichen sollte. Dieser ist jedoch lediglich noch rudimentär vorhanden und soll auch nicht erneuert werden.
- ◆ In Fortsetzung dieser Trasse durch die Fußgängerzone wurden kleinere Erschließungsstraßen der Innenstadt in Fahrradstraßen umgewandelt.
- ◆ Zudem wurden die Hauptgeschäftstraßen der Fußgängerzone außerhalb der Ladenöffnungszeiten von 19.00 bis 9.00 Uhr für den Radverkehr freigegeben.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die in der Fußgängerzone angelegten Markierungen, innerhalb derer sich die Radfahrer bewegen sollten, erwiesen sich als problematisch, weil sich die Radfahrer innerhalb dieses Streifens gegenüber den Fußgängern als bevorzugt ansahen und aus diesem Grund mit zu hohem Tempo und zu geringer Rücksichtnahme durch die Fußgängerzone fuhren.
- ◆ Das Radverkehrsnetz in Gladbeck hat durch die Öffnung der Fußgängerzone erheblich an Attraktivität gewonnen. Auch das Verhalten der Radfahrer hat sich inzwischen gegenüber den Fußgängern als rücksichtsvoll herausgestellt, so dass aus Sicht der Stadt eine positive Bilanz gezogen werden konnte.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Öffnung der Fußgängerzone kann für den Radverkehr sehr förderlich sein, sofern - wie hier am Beispiel Gladbecks aufgezeigt - eine starke Barriereüberwindung erzielt wird. In den geringer frequentierten Teilen einer Fußgängerzone kann diese Maßnahme umgesetzt werden, so lange keine Konflikte mit Fußgängern zu erwarten sind.
- ◆ Dagegen sollte von Markierungen innerhalb der Fußgängerzone für den Radverkehr aufgrund der oben genannten Probleme abgesehen werden.

Nr. 3**Maßnahmentyp:
Veloroute:
Leezenpatt****Lünen**Ausgangssituation

- ◆ Lünen hat eine Nord-Süd Ausdehnung von etwas über 6 km.
- ◆ Für den Radverkehr gab es keine durchgehende Verbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Durch eine Veloroute nach niederländischem Vorbild sollte eine neue Hauptachse für den Radverkehr geschaffen werden, die großteils nur mit geringem Kfz-Verkehr belastet ist.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Bis 1995 wurde der Leezenpatt, eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Veloroute, gebaut.
- ◆ An Hauptverkehrsstraßen wird die Route auf Radverkehrsanlagen geführt.
- ◆ Weniger stark vom Kfz-Verkehr belastete Teile des Leezenpatts sind als Fahrradstraßen ausgewiesen. Diese Straßen sind beidseitig mit einem rot eingefärbten Breitstrich markiert, damit sie von allen Verkehrsteilnehmern sofort als Fahrradstraße erkannt werden.
- ◆ An Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen sind gesicherte Überquerungshilfen geschaffen worden.
- ◆ An Stellen, an denen der Leezenpatt andere Erschließungsstraßen quert, erhält der Radverkehr Vorfahrt.
- ◆ Die Gesamtlänge des Leezenpatts beträgt knapp sechs Kilometer.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch den Ausbau und die Ausweisung dieser attraktiven Veloroute, sind die dadurch erschlossenen Wohngebiete und Schulen schnell und verkehrssicher mit der Innenstadt verbunden.
- ◆ Nach Einschätzung der Verwaltung hat eine Verlagerung des Radverkehrs weg von den Hauptverkehrsstraßen stattgefunden.
- ◆ An einer Stelle, an der eine Fahrradstraße gegenüber dem Kfz-Verkehr aus einer Nebenstraße bevorrechtigt ist, haben sich mehrere Unfälle ereignet. Mit einer Ummarkierung, die zur Verbesserungen der Sichtbeziehungen geführt hat, wurde diese Stelle Mitte 1998 gesichert. Seitdem ist, bis April 2000, nur ein Unfall bekannt geworden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Veloroute ist sehr aufwändig gestaltet. An Knotenpunkten mit Vorrang für den Radverkehr ist dies wünschenswert, um die nötige Aufmerksamkeit bei den Kraftfahrern zu erzielen. In den ruhigen Erschließungsstraßen ist die Gestaltung mit beidseitigen Breitstrichen als Dauermarkierung im Regelfall nicht erforderlich.
- ◆ Bei der Überquerung einer Hauptverkehrsstraße, an der eine Fußgängerschutzanlage vorhanden ist, sind die Wartezeiten z. T. trotz eher geringem Verkehrsaufkommen der Hauptverkehrsstraße sehr lang.

Nr. 4

Maßnahmentyp:
Veloroute:
Bahnstraße

Troisdorf

Ausgangssituation

- ◆ Die Bahnstraße wurde in starkem Maße von Autofahrern als Schleichweg genutzt.
- ◆ Positiv war aber der sehr geringe Schwerlastverkehrsanteil.
- ◆ Trotz ausreichender Fahrbahnbreite wurde auf den Gehwegen geparkt.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Bahnstraße ist Teil der 4 km langen Veloroute die das "Rückgrat" des Hauptachsennetzes für den Radverkehr darstellt.
- ◆ Die Veloroute soll zügiges, sicheres und komfortables Radfahren ermöglichen.
- ◆ Ziel war es, die Veloroute im gesamten Verlauf mit einer Breite von 3,5 m zu realisieren.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Auf der Bahnstraße wurde der Fahrbahnbereich auf 4,35 m verengt und gleichzeitig Tempo 30 vorgeschrieben.
- ◆ Die Veloroute wurde als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,5 m ausschließlich auf der anbaufreien Straßenseite gebaut.
- ◆ Durch die stark verringerte Fahrbahnbreite war es nötig, für den seltenen Begegnungsfall mit LKW eine Speziallösung zu finden; daher erhielt der äußere Rand der Veloroute einen verstärkten Unterbau, eine Extrapflasterung und einen Schrägbordstein, so dass im Be-

gegnungsfall Pkw/LKW oder LKW/LKW der Randbereich der Veloroute von einem der Fahrzeuge langsam überfahren werden kann.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch die Umgestaltung der Bahnstraße konnte die Veloroute im gesamten Verlauf mit der genannten Breite realisiert werden.
- ◆ Die Veloroute ermöglicht grundsätzlich ein schnelles, sicheres und komfortables Radfahren und ist als Hauptachse für den Radverkehr im Radnetz von Troisdorf von besonderer Bedeutung.
- ◆ Die geringe Fahrbahnbreite verhindert Gehwegparken und weitgehend auch die Nutzung als Schleichweg für den Kfz-Verkehr.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Stadt Troisdorf hat mit der beschriebenen Gestaltung der Bahnstraße bewiesen, dass für fast alle Ausgangssituationen fahrradfreundliche Lösungen möglich sind, wenn man den Mut hat, diese umzusetzen.
- ◆ Die Umgestaltung der Bahnstraße hat die Fahrradinfrastruktur deutlich verbessert ohne die notwendige Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr zu beeinträchtigen.
- ◆ Die Lösung mit der Überfahrbarkeit der Veloroute bei den seltenen Begegnungsfällen mit LKW hat sich sehr gut bewährt und bringt keinerlei Probleme mit sich.

Nr. 5

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Hauptverkehrsstraßen:
Radfahrstreifen Adenauerallee**

Bonn

Ausgangssituation

- ◆ Die Adenauerallee ist eine sehr stark befahrene, vormals vierspurige Hauptverkehrsstraße in Bonn (B 9), die die Innenstadt entlang des Regierungsviertels und der Museumsmeile mit Bad Godesberg verbindet; der Schwerlastanteil ist gering; kein Linienbusverkehr.
- ◆ Gleichzeitig hat sie aber auch für den Radverkehr eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion (u. a. Universitätsbibliothek).

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Ziel war, die Adenauerallee als fahrradfreundliche Radverkehrsachse auszubauen.
- ◆ Neben anderen Nebenstrecken soll eine direkte und schnelle Verbindung zwischen Bonn und Bad Godesberg für den Radverkehr geschaffen werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Auf der Adenauerallee sind beidseitig Radfahrstreifen mit einer Breite von ca. 1,80 m markiert worden.
- ◆ Die Leitlinie zwischen den Richtungsspuren für den Kfz-Verkehr wurde entfernt (überbreite Fahrspur; Breite ca. 4,75 m, d. h. für Pkw bleibt die Vierspurigkeit erhalten).
- ◆ Gleichzeitig wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgeschrieben.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Anfangs gab es bei der Bonner Bevölkerung aber auch innerhalb der Verwaltung und des Rates große Bedenken gegen die Maßnahme.
- ◆ Befürchtet wurde, dass der Verkehr aufgrund der verengten Fahrstreifenbreite nicht mehr ausreichend schnell abgewickelt werden kann.
- ◆ Diese Befürchtungen haben sich aber nicht bestätigt und es hat sich gezeigt, dass diese Lösung durchaus funktioniert und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr beiträgt.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Maßnahme hat sich gut bewährt und gewährleistet dem Radverkehr eine sichere und schnelle Führung auf einer der wichtigen stadtteilverbindenden Radverkehrsachsen in Bonn.
- ◆ Nach der Kommunalwahl 1999 wurde aus politischen Gründen eine Umwandlung in Schutzstreifen vorgenommen (Wahlversprechen; ernsthafte fachliche Gründe sind nicht zu erkennen: die Radfahrstreifen wurden von der Polizei positiv bewertet; Probleme mit Unfällen oder beim Verkehrsfluss sind nicht aufgetreten). Die ursprüngliche Absicht, die Streifen gänzlich zu entfernen wurde nach massiven Protesten fallen gelassen.
- ◆ Da außer der Umwandlung in Schutzstreifen (durch Herausfräsen von Teilen der Markierung) auch die überbreiten Fahrspuren wieder in je zwei Fahrspuren aufgeteilt wurden, wird der Schutzstreifen nun regelmäßig überfahren, wodurch sich die Verkehrsqualität für den Radverkehr verschlechtert hat.

Nr. 6

Maßnahmentyp:
 Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen:
 Radfahrstreifen Schermbecker
 Landstraße

Wesel



Ausgangssituation

- ◆ Die Schermbecker Landstraße hat als Ausfallstraße eine wichtige Funktion für Kraftfahrzeuge und Radfahrer. Die Verkehrsbelastung beträgt 21.000 Kfz/24 h.
- ◆ Mit der durchgängigen Vierstreifigkeit dominiert der Kraftfahrzeugverkehr das Straßenbild. Der Straßenraum ist großzügig dimensioniert.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Straßenzug nimmt im Radverkehrsnetz eine wichtige Sammelfunktion von den angrenzenden Wohnbereichen in Fahrbeziehung zum Stadtzentrum ein.
- ◆ Das Fehlen anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen, ergibt in der Anbindung großer Wohnbereiche an das Zentrum, eine deutliche Lücke im Radverkehrsnetz.
- ◆ Ziel war es daher, mit der Einrichtung von Radverkehrsanlagen, die Sicherheit und die Attraktivität für den Radverkehr zu erhöhen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die vierstreifige Führung der Kraftfahrzeuge war bereits vorher für Lkw nicht möglich und wurde abschnittsweise durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs mittels markierter Stellplätze und eine durchgängige zweistreifige Kraftfahrzeugführung ergab die Flächenreserven für die Markierung von Radfahrstreifen.
- ◆ Auf etwa 1,1 km Länge wurden beidseitig Radfahrstreifen markiert.

- ◆ Zusätzlich zu den üblichen (weißen) Markierungen wurde ein "Roter Faden" als schmale Begleitmarkierung aufgebracht, um den Kontext "Fahrradfreundliche Stadt" auch hier optisch herzustellen.
- ◆ Eine flächige Einfärbung der Radfahrstreifen erfolgte nur in besonderen Problembereichen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Der Radfahrstreifen wird von den Radfahrern gut angenommen, es gibt nur sehr wenig Gehwegfahrer.
- ◆ Mit der Maßnahme ergeben sich keine Sicherheitsprobleme.
- ◆ Die Parkregelung wird akzeptiert und der Radfahrstreifen gut freigehalten.
- ◆ Gegenüber dem Vorher-Zustand zeigt sich auch im Kraftfahrzeugverkehr eine Verstärkung des Verkehrsflusses.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Maßnahme erfüllt ihren Zweck gut und bietet den Radfahrern eine attraktive und sichere Führung an.
- ◆ Die linienhafte konsequente Umsetzung dieser Maßnahme schließt eine erhebliche Lücke im Radverkehrsnetz. Mit der Verstärkung im Kfz-Verkehrsfluss wird auch hier ein positiver Effekt bewirkt.
- ◆ Die Kostenersparnis dieser Maßnahme gegenüber einem baulichen Radweg ist erheblich und hat die schnelle Realisierung der angestrebten sicheren Führung des Radverkehrs begünstigt.

Nr. 7

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Hauptver-
kehrsstraßen
Markierung Ring**

EuskirchenAusgangssituation

- ◆ Der nördliche Stadtring im Zuge der B 56/B 266 ist eine stark belastete Hauptverkehrsstraße (DTV ca. 12.000) mit überörtlicher Bedeutung und Autobahnzubringerfunktion für den Kfz-Verkehr in Euskirchen.
- ◆ Aufgrund der innerstädtischen Lage und Verbindungsfunktion stellt der Euskirchener Ring aber auch eine Hauptachse für den Radverkehr dar.
- ◆ Die vorhandene Radverkehrsführung auf den Gehwegen war völlig unzureichend obwohl im Fahrbahnraum erhebliche Flächenreserven vorhanden waren.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Ziel war die Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr entlang des Ringes.
- ◆ Die Veränderungen sollten dabei auf keinen Fall zu Lasten der ohnehin ebenfalls stark benachteiligten Fußgänger gehen. Auch das Parkraumangebot sollte in dem vorhandenen Maße erhalten bleiben.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Auf dem nördlichen Zug des Euskirchener Ringes wurden beidseitig durchgehend Schutzstreifen (Regelbreite 1,40 m) für den Radverkehr markiert.
- ◆ Zu den Streckenmarkierungen wurden an Knotenpunkten ebenfalls fahrradfreundliche Markierungslösungen auf die Fahrbahn gebracht.
- ◆ Die Breite der Sicherheitsstreifen auf der Fahrbahn zu markierten Parkständen beträgt größtenteils 0,70 m.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Markierungslösung auf der Ringstraße als Teilstrecke der stark belasteten Bundesstraße 56/266 galt zunächst als Versuch.
- ◆ Der Versuch wurde bereits nach kurzer Zeit als gelungen angesehen, so dass diese Führung heute als Dauerlösung ein fester Bestandteil des Euskirchener Radverkehrsnetzes ist.
- ◆ Die vorhandene Markierung wird von allen Verkehrsteilnehmern akzeptiert und es kommt zu keinen nennenswerten Behinderungen durch den auf der Straße geführten Radverkehr.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Stadt Euskirchen und das Rheinische Straßenbauamt Euskirchen haben mit der Schutzstreifenmarkierung auf dem Stadtring bewusst Neuland beschritten und fahrradfreundliche Lösungen auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgezeigt.
- ◆ Insgesamt hat sich die Umsetzung der Maßnahme für alle Beteiligten bewährt und durchweg Verbesserungen für den Verkehrsfluss erbracht.
- ◆ Besonders auffällig ist der Rückgang der Unfälle im motorisierten Verkehr (ohne Radfahrerbeteiligung), der auf die günstigere optische Gliederung der Fahrbahnfläche zurückgeführt wird.
- ◆ Einige unsichere Radler benutzen weiterhin die Gehwege; dies sollte ergänzend durch Freigabe der Gehwege für Radfahrer (Gehweg, "Radfahrer frei") offiziell ermöglicht werden.

Nr. 8

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Hauptverkehrsstraßen:
Markierungen
Rathausstraße / Worringer Straße
Pulheim**

Ausgangssituation

- ◆ Der Straßenzug Rathausstraße - Farehamstraße - Auf dem Driesch - Worringer Straße (L 183) ist eine hochbelastete Ortsdurchfahrt in der Innenstadt (8.500 bis 12.000 Kfz/Tag).
- ◆ Bei einer Vielzahl von unterschiedlichen Nutzungen (Läden und Geschäfte, Schulwegroute und Wohnen) ergab sich insbesondere durch die abschnittsweise Radverkehrsführung auf den Gehwegen eine Vielzahl von Problemen.
- ◆ Die Fahrbahnquerschnitte weisen im Verlauf des Straßenzuges sehr große Unterschiede auf.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Autoverkehr war die dominierende Verkehrsart, dessen hohe Geschwindigkeit und Flächenbeanspruchung das Erscheinungsbild des Straßenzuges prägten.
- ◆ Ziel der Maßnahme war eine Neuaufteilung der Fahrbahn, die die verschiedenen Ansprüche der unterschiedlichen Verkehrsarten besser erfüllen kann.
- ◆ Besonders für den Radverkehr sollte Schutzraum geschaffen werden, der dazu beiträgt die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu erhöhen.
- ◆ Spezielle Führungen in den Kreuzungsbereichen sollen diese besonders konflikträchtigen Stellen entschärfen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die Nord-Süd-Achse hat im gesamten Verlauf der Ortsdurchfahrt auf knapp 1,6 km Länge beidseitig durchgehende Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen erhalten.
- ◆ Je nach vorhandenem Straßenquerschnitt haben sie eine Breite von 1,00 m bis 1,75 m.

- ◆ Zusätzlich zu den weißen Markierungen wurde eine schmale, rote Begleitmarkierung aufgebracht, die als "roter Faden" allen Verkehrsteilnehmern die Radverkehrsflächen anzeigt; flächig rot markiert wurden dagegen nur einzelne Gefahrenstellen.
- ◆ Zu diesen Streckenmarkierungen wurden an den Knotenpunkten noch Einzellösungen umgesetzt, wie aufgeweitete Radfahraufstellstreifen, Kombispuren, eigene Abbiegespuren und vorgezogene Haltelinien.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Umgestaltung der Fahrbahnaufteilung und die damit einhergehende Verschmälerung der Kfz-Spuren hat eine Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten bewirkt.
- ◆ Dadurch und durch die Markierungen, die den jeweiligen Straßenverhältnissen angepasst sind, erhöht sich die Sicherheit der Radfahrer deutlich.
- ◆ Gleichzeitig verbessert sich die Situation der Fußgänger, da diese den Fußweg nicht mehr mit den Radfahrern teilen müssen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Maßnahme hat sich gut bewährt und deutlich zu einer Entschärfung der Probleme geführt.
- ◆ Die Stadt Pulheim hat die Maßnahme konsequent umgesetzt und das Ziel der fahrradfreundlichen Gestaltung des Straßenzuges geschickt mit den Bedürfnissen und Erfordernissen der anderen Verkehrsteilnehmer gekoppelt.
- ◆ Durch die Markierungslösung konnte eine Verbesserung sowohl für den Rad- als auch für den Fußgängerverkehr erreicht werden, ohne dabei den Kfz-Verkehr in seiner Leistungsfähigkeit zu beschränken.

Nr. 9

**Maßnahmentyp:
Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen:
Gemeinsame Benutzung
von Sonderfahrstreifen
durch Bus- und Radverkehr**

MünsterAusgangssituation

- ◆ In Münster hat der Radverkehr schon immer einen hohen Stellenwert in der Verkehrsplanung gehabt. Deshalb wurde beständig nach neuen Wegen der Radverkehrsförderung gesucht.
- ◆ Die Förderung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist ein wesentliches Ziel der Münsteraner Verkehrsplanung, wobei insbesondere in zentralen innerstädtischen Bereichen ein begrenztes Angebot an Flächen Sonderlösungen erfordert.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Radverkehr in Münster benötigt aufgrund seines hohen Anteils am Verkehrsaufkommen immer mehr Fläche.
- ◆ Der Busverkehr sollte gerade im Bereich der Innenstadt beschleunigt werden, um ihn als eine echte Alternative zum MIV anbieten zu können.
- ◆ Die gleichzeitige Förderung von Bus- und Radverkehr im Zentrumsbereich bei eingeschränkten Flächenreserven ließ es nicht immer zu, separate Busspuren und den Radverkehrsmengen angemessene Radverkehrsanlagen zu realisieren.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Im Zentrumsbereich sind verschiedene Formen von Sonderfahrstreifen für Bus- und Radverkehr realisiert worden. Neben 5,00 m breiten Busspuren mit Freigabe für den Radverkehr sind auch ca. 3,00 m breite Sonderfahrstreifen für den Radverkehr eingerichtet worden, die für den Busverkehr freigegeben wurden.
- ◆ Die Sonderfahrstreifen weisen für beide Verkehrsarten hohe Bedeutung für die Anbindung des Bahnhofs sowie der Innenstadt auf.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Stadt Münster hat die Einrichtung der Sonderfahrstreifen mit der Vergabe einer Untersuchung verbunden, die die Akzeptanz und Wirkung der Maßnahme wissenschaftlich begleiten sollte.
- ◆ Entsprechend dem Gutachten von 1995 konnten für die untersuchten Sonderfahrstreifen im Streckenverlauf auch bei hoher Frequenz durch Radfahrer und Busse keine häufigen Begegnungen nachgewiesen werden, so dass die Beeinträchtigung der einzelnen als gering einzustufen ist. Häufiger wurden demgegenüber an signalisierten Knotenpunkten sowie an Haltestellen Begegnungen ermittelt.
- ◆ Das Gutachten kommt insgesamt zu dem Schluss, dass sich der Einsatz von Sonderfahrstreifen mit Breiten zwischen 3,00 m und 3,25 m sowie mit Breiten um 5,00 m bewährt hat, sofern bestimmte Rahmenbedingungen beachtet werden. Demgegenüber werden Sonderfahrstreifen mit einer Breite von mehr als 3,25 m und weniger als 4,25 m nicht empfohlen, da diese zu geringen Abständen bei Überholvorgängen führen können.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Bei der Beachtung bestimmter Einsatzkriterien haben sich Sonderfahrstreifen für Rad- und Busverkehr bewährt.
- ◆ Die Anlage dieser Sonderfahrstreifen sollte aber im Regelfall nur dann erwogen werden, wenn eine vom MIV getrennte Führung beider Verkehrsarten erforderlich ist und gleichzeitig die anspruchsgerechte Anlage einer Busspur und eines Radweges aufgrund der zur Verfügung stehenden Querschnitte nicht möglich ist.

Nr. 10

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen auf Außerorts-
straßen
Radfahrstreifenmarkierung
Schmelzer Weg**

Troisdorf

Ausgangssituation

- ◆ Der Schmelzer Weg verbindet die Ortsteile Friedrich-Wilhelms-Hütte und Sieglar.
- ◆ Er hat einen DTV von 15.000 Kfz.
- ◆ Der Schmelzer Weg ist ein Zwangspunkt für Radfahrer (Autobahnüberführung).
- ◆ Bedeutung für den Radverkehr hat er dabei besonders als Hauptroute zur benachbarten Gesamtschule.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs (insbes. Schülerverkehr) waren dringend erforderlich, da der unbebaute Streckenabschnitt im Bereich der Autobahnüberführung viele Autofahrer zu überhöhten Geschwindigkeiten verleitete.
- ◆ Ziel der durchgeführten Maßnahme war die deutliche Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten vom Kfz-Verkehr.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Entgegen den einschlägigen Empfehlungen (ERA 95) bezüglich nicht angebaute Außerortsstraßen sind auf dem Schmelzer Weg beidseitig Radfahrstreifen markiert worden.
- ◆ Hierzu mussten die Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr verschmälert werden.
- ◆ Die Radfahrstreifen sind durch einen weißen Schmal- mit rotem Beistrich abmarkiert und durch mehrere Piktogramme gekennzeichnet, so dass die Kraftfahrer diese auch nicht für einen überfahrbaren Mehrzweckstreifen halten.

- ◆ Im Ortseingangsbereich von Sieglar wurde eine durch Inseln baulich geschützte Überleitung der Radfahrstreifen in die enge Ortsdurchfahrt geschaffen; hierdurch entstand gleichzeitig eine stark geschwindigkeitsdämpfende Torsituation.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ In Troisdorf hat man mit diesem nicht unumstrittenen Projekt nur gute Erfahrungen gemacht.
- ◆ Die Radfahrstreifen werden von den Radfahrern gut angenommen und auch von den Kraftfahrern akzeptiert.
- ◆ durch die Verengung der Fahrstreifen konnte im Rahmen der Maßnahme gleichzeitig eine Verringerung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus erreicht werden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Durch die Separation und die erreichte Geschwindigkeitsreduzierung im Außerortsbereich und am Ortseingangsbereich Sieglar konnte eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer erzielt werden.
- ◆ Die Maßnahme hat sich von daher sehr gut bewährt.
- ◆ Zudem hat die Stadt Troisdorf großen Mut bewiesen, indem sie sich gegen die bestehenden Empfehlungen für diese Maßnahme entschieden hat.
- ◆ Die Leistungsfähigkeit für den Autoverkehr blieb in vollem Umfang erhalten.

Nr. 11

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Problem-
stellen:
Radweg in Unterführung**

KrefeldAusgangssituation

- ◆ Die wichtige Stadtteilverbindung zwischen der Krefelder Innenstadt und Benrad stadtauswärts Richtung Forstwald ist durchschnitten von einer DB-Trasse (auf Damm).
- ◆ Für die Querung in Richtung Südwesten steht nur die Unterführung Gladbacher Straße zur Verfügung.
- ◆ Die Unterführung ist in beide Richtungen für den Kfz-Verkehr geöffnet und aufgrund der Streckenführung (Kurve) nur sehr schwer einzusehen.
- ◆ Der Radverkehr war an diesem Zwangspunkt stark gefährdet, da Kraftfahrzeuge oft mit überhöhter Geschwindigkeit fahren und die Unterführung aufgrund ihres engen Querschnitts keinerlei Ausweichmöglichkeit bot.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Durch eine geeignete Maßnahme an diesem Zwangspunkt sollte eine Regelung gefunden werden, die zu einer Erhöhung der Radfahrersicherheit beiträgt, einen fahrradfreundlichen Netzschluss darstellt und weiterhin die Nutzung durch den Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen ermöglicht.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Im Bereich der Unterführung Alte Gladbacher Straße wurde einseitig ein Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2 m gebaut.
- ◆ Der Kfz-Verkehr konnte aufgrund der geringen verbleibenden Fahrbahnrestbreite (3 m) nicht mehr unregelmäßig im Begegnungsverkehr durch die Unterführung geführt werden.
- ◆ Man hat sich daher für eine Lichtsignalanlage entschieden, die die Kfz-Durchfahrt regelt, so dass immer nur eine Fahrtrichtung freigegeben ist.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Maßnahme ist von allen Beteiligten gut angenommen worden.
- ◆ Obwohl anfangs große Bedenken auf Seiten der Autofahrer bestanden, hat sich die Einrichtung der Lichtsignalanlage bewährt.
- ◆ Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist eher schwach, so dass sich keine wesentlichen Behinderungen für Autofahrer ergeben.
- ◆ Für den Radverkehr ermöglicht diese Lösung die verkehrsunabhängige Durchfahrt ohne Wartezeiten oder Behinderungen durch den Autoverkehr.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die sehr aufwändige Änderung der Unterführung hat sich aus Radfahrersicht absolut bewährt.
- ◆ Die Stadt Krefeld hat mit der gewählten Lösung sehr viel Mut bewiesen und – ganz im Sinne des Förderprogramms - die Belange des Fahrradverkehrs in den Mittelpunkt der Überlegungen gestellt.
- ◆ Die Regelung hat den notwendigen Netzschluss geschaffen und gleichzeitig die Situation für den Radverkehr sicherer und übersichtlicher gestaltet.

Nr. 12

**Maßnahmentyp:
Radverkehrsführung an Problem-
stellen:
Schutzstreifen in Walburger Unter-
führung**

Soest



Ausgangssituation

- ◆ Die Walburger Unterführung ist sowohl für Fußgänger als auch für den Radverkehr ein wichtiges Verbindungsstück zwischen Zentrum und nördlichen Stadtteilen. Zudem wird sie in starkem Maß von Schülerverkehr genutzt. Auch im Kfz-Verkehr ist sie mit 12.400 Kfz/Tag stark belastet.
- ◆ Die benachbarten Knoten sind ampelgeregelt.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die für Fußgänger und Radfahrer unbefriedigende Situation sollte verbessert werden: Radfahrer nutzten häufig die mit 1,25 m knapp bemessenen Gehwege.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die vorhandene Fläche wurde 1994 zugunsten von Fußgängern und Radfahrern umverteilt. Dies geschah durch eine Verbreiterung der Gehwege auf 1,50 m und das Anlegen von 1,15 m breiten Schutzstreifen. Deren Maße liegen, genauso wie die der verbleibenden Restfahrbahn mit einer Breite von 4,35 m, unterhalb der Mindestmaße nach VwV-StVO.
- ◆ An der Lichtsignalanlage Richtung Innenstadt wurde zusätzlich ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert.
- ◆ Die Maßnahme wurde aus Unterhaltungsmitteln des Straßenbauamtes finanziert. Die Kosten für die Markierung der Schutzstreifen beliefen sich auf 25.000 DM; die nachträgliche Roteinfärbung der Radverkehrsführung im benachbarten Knoten kostete weitere 7.000 DM.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Nach aktuellen Zählungen wird der Schutzstreifen von rund drei Viertel der Radfahrer genutzt, während 13 % auf der Fahrbahn erfasst wurden; der Rest nutzt den Gehweg.
- ◆ Die Maßnahme stellt keine stärkere Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs dar, da trotz eines Straßenquerschnitts unterhalb der Richtlinien Radfahrer von Pkw überholt werden können.
- ◆ Einzig im Bereich der Anschlussknoten kam es teilweise zu Problemen. Durch Nachbesserungen (u. a. aufgeweiteter Radaufstellstreifen) konnten diese Probleme entschärft werden.
- ◆ Seit der Komplettierung durch die Roteinfärbung im benachbarten Knoten hat es keine Unfälle mehr gegeben. Vorher gab es hier einzelne knotenbezogene Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Durch die Umgestaltung der Walburger Unterführung ist die Anbindung der nördlichen Stadtteile an das Zentrum für den Rad- und Fußverkehr verbessert worden.
- ◆ Obwohl die Lösung die Regelmaße der VwV-StVO unterschreitet, hat sie sich als Engstellenlösung bewährt.

Nr. 13

**Maßnahmentyp:
Radverkehrsführung an Problem-
stellen:
Rampen an vorhandenem Fußgänger-
tunnel**

Unna

Ausgangssituation

- ◆ Das Stadtgebiet wurde durch mehrere Bahnstrecken und den mehrstreifigen Innenstadtring stark zerschnitten. Diese Barrieren sind nur an wenigen Stellen zu über- bzw. unterqueren.
- ◆ Eine potenzielle Radverkehrsverbindung zwischen dem Zentrum und den nördlichen Ortsteilen war dadurch nicht nutzbar.
- ◆ Die einzige Verbindung war eine Fußgängerunterführung mit beidseitiger steiler Treppenanlage.
- ◆ Die Unterführung war dunkel und unansehnlich.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Im Rahmen der Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes im Innenstadtbereich sollte eine durchgängig befahrbare Radwegeverbindung von der Innenstadt in Richtung Norden entstehen.
- ◆ Die Bahnunterführung sollte radfahrer- und behindertengerecht ausgebaut werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Beiderseits der Unterführung wurden an Stelle der Treppenanlagen neue 4 m breite Rampen angelegt.
- ◆ Richtung Norden ist die Rampe mit einer Steigung von 8 % geradlinig, Richtung Süden ist die Rampe auf einer Länge von ca. 50 m gewandelt. Um Umwege für Fußgänger zu vermeiden, ist für sie eine eigenständige Treppenanlage eingerichtet worden. Die Gesamtkosten betragen 700.000 DM. Die Höhe der Kosten hat nicht zu Diskussionen geführt, da die Notwendigkeit allgemein anerkannt wurde.
- ◆ Mit der Erweiterung der Zugänge ist die Unterführung deutlich heller als vorher.

- ◆ Um die Attraktivität der Anlage weiter zu erhöhen, wurde 1998 eine "Tunnelgalerie" eingerichtet, in der verschiedene Ausstellungen, z. B. von der örtlichen Jugendkunstschule, stattfinden.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Umgestaltung der Unterführung hat sowohl die Rad- als auch die Fußverbindung der nördlichen Ortsteile zur Innenstadt erheblich attraktiviert.
- ◆ Die neue Radverkehrsverbindung wird von der Bevölkerung gut angenommen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Mit der Umgestaltung hat die Unterführung nicht nur an Attraktivität gewonnen. Auch das subjektive Sicherheitsempfinden ist durch die angenehmere und hellere Atmosphäre gesteigert worden.
- ◆ Um massive Barrieren zu überwinden, können auch hohe Investitionen gerechtfertigt sein.

Nr. 14

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Knoten-
punkten:
Markierungen Ursulaplatz (Frank-
furter Straße/Römerstraße)**

TroisdorfAusgangssituation

- ◆ Die Frankfurter Straße ist eine hochbelastete innerstädtische Bundesstraße (1988: 25.000 Kfz/24 h) mit taktdichtem Busverkehr.
- ◆ Sie ist die Troisdorfer "Hauptstraße" und vor allem eine wichtige Schulwegroute.
- ◆ Im Radverkehrsnetzplan ist die Frankfurter Straße als Achse mit Hauptverbindungsfunktion charakterisiert und die Römerstraße als Achse mit Nebenverbindungs- und Sammelfunktion eingeordnet.
- ◆ Die Kreuzung Frankfurter Straße/Römerstraße ist eine der verkehrsreichsten Kreuzungen in Troisdorf.
- ◆ Die Radfahrer hatten innerhalb des Knotenpunktes keinerlei Führung.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Ziel war, die Radfahrer auf der Fahrbahn sicher über den Knotenpunkt zu führen.
- ◆ Dabei mussten für die verschiedenen Richtungsspuren unterschiedliche Lösungen gefunden werden.
- ◆ Die Stadt Troisdorf wollte auch auf einer stark befahrenen Bundesstraße fahrradfreundliche Lösungen aufzeigen und verdeutlichen, dass mit Markierungsmaßnahmen Platz und Sicherheit für den Radverkehr gewonnen werden kann.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ An der Kreuzung Frankfurter Straße/Römerstraße sind die verschiedensten Markierungselemente eingesetzt worden.
- ◆ Für den geradeausfahrenden Radverkehr wurden beidseitig geradlinig geführte Radfahrstreifen markiert.
- ◆ Für den Geradeaus- und Linksabbiegeverkehr von der Römerstraße wurde ein aufgeweiteter Radfahraufstellstreifen markiert.
- ◆ Für den Linksabbiegeverkehr von der Frankfurter Straße in die Römerstraße hat man eigene Abbiegespuren für den Radverkehr markiert, die gegenüber den Pkw-Spuren vorgezogen sind.

- ◆ Auf der anderen Seite hat man eine Veloweiche markiert, die die geradeaus und rechts abbiegenden Radfahrer trennt und die rechts abbiegenden Autos gleich dahinter auf einer stark verkürzten Konfliktfläche die Geradeausspur für Radfahrer queren lässt.
- ◆ Zur Verbesserung der Sicherheit wurde an der Veloweiche der Teil des Angebotsstreifens rot eingefärbt, der von rechtsabbiegenden Kfz beim Abbiegen überfahren wird.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch die Markierungen sind die Spuren für den Kfz-Verkehr geringfügig schmaler geworden, sie ermöglichen aber immer noch problemlose Begegnungen von zwei Lkw oder Bussen.
- ◆ Dennoch haben die Markierungen zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beigetragen, die sowohl für die Radfahrer, besonders im Kreuzungsbereich, aber auch für die Fußgänger und vor allem die Anwohner der Frankfurter Straße positiv sind.
- ◆ Von den Radfahrern wurden die neuen Markierungen gut angenommen und auch das subjektive Gefühl der Radfahrer hat sich verbessert.
- ◆ Abschnittsweise zu beobachtendes "einhüftiges" Falschparken auf dem Radfahrstreifen konnte durch Aufsatzborde ("Drachenzähne") vollständig unterbunden werden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Stadt Troisdorf hat an dieser Kreuzung konsequent eine fahrradfreundliche Gestaltung umgesetzt.
- ◆ Damit wurde erstmals aufgezeigt, dass auch auf hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen separate Linksabbiegespuren für den Radverkehr möglich sind.
- ◆ Die verschiedenen Gestaltungs- und Markierungselemente sind sinnvoll eingesetzt worden und haben zur Erhöhung der Sicherheit aber auch der Attraktivität des Radverkehrs in Troisdorf entscheidend beigetragen.

Nr. 15

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Knoten-
punkten:
Linksabbieger Steinstraße
Pulheim**

Ausgangssituation

- ◆ Für Radfahrer, die aus den südöstlichen Wohngebieten kommen und in Richtung Geyen auf die Rathausstraße abbiegen wollen, ergaben sich Probleme beim Linksabbiegen, da sie den linksliegenden einseitigen Zweirichtungsradweg auf der Rathausstraße nur schwer erreichen konnten.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Aufgrund der schwierigen Abbiegesituation war die Sicherheit für die Radfahrer nicht mehr gewährleistet.
- ◆ Ziel war es daher eine Lösung zu finden, die den abbiegenden Radfahrern ausreichende Sicherheit gewährleistet und somit die zwischenörtliche Verbindung Pulheim - Geyen für Radfahrer attraktiv gestaltet.

Beschreibung der Maßnahme

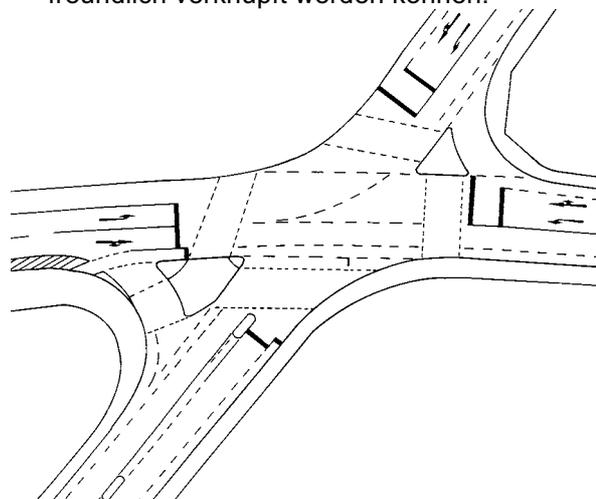
- ◆ Auf der Steinstraße sind Schutzstreifen abmarkiert, die den geradeausfahrenden Radverkehr sicher über die Kreuzung führen.
- ◆ Für die Radfahrer, die links in die Rathausstraße abbiegen, ist eine eigene Linksabbiegespur eingerichtet worden.
- ◆ Diese Linksabbiegespur wird nach vorne und hinten baulich durch zwei kleine Verkehrsinseln geschützt und dient den Radfahrern auch als Aufstellfläche.
- ◆ Geregelt wird das Abbiegen der Radfahrer durch eine eigene Radfahrerampel.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Maßnahme ermöglicht einen wesentlich einfacheren und sichereren Ablauf des Linksabbiegens.
- ◆ Die Aufstellfläche zwischen den Verkehrsinseln gibt den Radfahrern Raum für geschütztes Abwarten ihrer Grünphase.
- ◆ Die eigene Radfahrerampel gewährleistet sicheres Abbiegen auch für ungeübte Radfahrer und Kinder.
- ◆ Die Maßnahme wird auch von den Autofahrern beachtet.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Maßnahme hat sich gut bewährt und wird von den Radfahrern auch gerne angenommen.
- ◆ Die Stadt Pulheim hat hier eine eigenständige, den Problemen angepasste Lösung erarbeitet.
- ◆ Sie hat hier eine Lösung umgesetzt, mit der die Radverkehrsführung im Fahrbahnraum mit einem auf gleicher Seite beginnenden einseitigen Zweirichtungsradweg fahrradfreundlich verknüpft werden können.



Nr. 16

Maßnahmentyp:
Radverkehrsführung an Knoten-
punkten:
Diagonalquerung

Soest



Ausgangssituation

- ◆ An einem vierarmigen signalisierten Knotenpunkt (DTV 15.000) endet der rechtsseitige Radweg und wird auf der diagonal gegenüberliegenden Seite als Zweirichtungsradweg fortgeführt.
- ◆ Geradeausfahrende Radfahrer mussten im Knoten aufgrund indirekter Führung doppelte Wartezeiten akzeptieren.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Radverkehr sollte möglichst sicher und schnell den Knoten queren können.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Der Radverkehr wird diagonal über den Knoten geführt.
- ◆ Er erhält eine eigene Signalphase, so dass die Wartezeit maximal eine Umlaufzeit beträgt.
- ◆ Die Diagonalquerung ist nicht über den gesamten Knotenpunkt markiert, damit der Radverkehr bei Ausfall der Signalanlage nicht diagonal über den Knoten fährt, sondern die Fußgängerfurten nutzt.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Nachteilige Wirkungen sind nicht bekannt geworden.
- ◆ Im Zusammenhang mit der Diagonalquerung ist kein Unfall an diesem Knotenpunkt bekannt geworden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Für den Radverkehr ist diese Lösung aufgrund des Zeitvorteils erheblich attraktiver als die Querung über die Fußgängerfurten.

Nr. 17

Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Knoten-
punkten:
Doetschstraße (Kennedybrücke)

Bonn



Ausgangssituation

- ◆ Die Kennedybrücke ist in Bonn der Zwangspunkt für Radfahrer, wenn der Rhein überquert werden soll (wichtigste Rheinbrücke; starker Radverkehr).
- ◆ Der Radverkehr in Richtung Bonn-Innenstadt hat häufig eine relativ hohe Geschwindigkeit, da er von der Brückenrampe kommt.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Probleme zwischen Rad- und Autofahrern gab es auf linksrheinischer Seite vor allem an der Einmündung Doetschstraße (unmittelbar am Brückenrampenende), da hier rechtsabbiegende Autofahrer den Vorrang der geradeausfahrenden Radfahrer nicht beachtet haben.
- ◆ Ziel war es daher, die Sicherheit für den Radverkehr gegenüber den zügig rechtsabbiegenden Kfz zu erhöhen.
- ◆ Abbiegenden Autofahrern soll die bevorrechtigte Radwegeführung verdeutlicht werden.
- ◆ Gleichzeitig soll der Radverkehr von dem separaten Radweg wieder zurück auf die Fahrbahn (Radfahrstreifen) geführt werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Für den geradeaus fahrenden Radverkehr wurde eine eingefärbte Furt markiert, die die Radfahrer vom Radweg der Brücke auf einen Radfahrstreifen führt.

- ◆ Später wurde oberhalb der Einmündung Doetschstraße auf dem Radweg eine Induktionsschleife eingesetzt, die beim Überfahren durch Radfahrer zwei Gelbblinker in Betrieb setzt (ein Blinker vor der Einmündung, ein Blinker auf dem Fahrbahnteiler in der Einmündung).

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Markierung allein konnte Unfälle an dieser Stelle nicht ganz verhindern.
- ◆ Durch den Einsatz des Blinklichts konnte die Aufmerksamkeit der Autofahrer nochmals erhöht werden und somit die Sicherheit für die Radfahrer deutlich verbessert werden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Kombination der Maßnahmen hat sich aus Sicht der Stadt gut bewährt.
- ◆ Die durchgeführten Maßnahmen sind relativ einfach umzusetzen, entschärfen die Problemlage deutlich und haben sich somit bewährt.
- ◆ Da in Bonn die flächige Markierung von Furten nur an wenigen, besonders problematischen Punkten erfolgt, bleibt die Warnwirkung erhalten.
- ◆ Ähnliches gilt für die bedarfgesteuerte Betriebsweise des Blinksignals, wodurch die Warnwirkung erhöht wird, und der Gewöhnungseffekt von Dauerblinkanlagen entfällt.

Nr. 18

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Knoten-
punkten:
Aufgeweiteter Radfahraufstell-
streifen mit Grünvorlauf**

BrühlAusgangssituation

- ◆ Im Knotenpunkt Uhlstraße/Liblarer Straße/Pingsdorfer Straße sind sowohl das Kraftfahrzeugaufkommen als auch das Radverkehrsaufkommen relativ hoch.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens war das Linksabbiegen für Radfahrer teilweise etwas schwierig.
- ◆ Daher sollte eine Möglichkeit zum Linksabbiegen geschaffen werden, bei der sich die Radfahrer im Sichtfeld der Autofahrer befinden und so sicher abbiegen können.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ In den beiden Zufahrten mit Linksabbiegebeziehung wurde eine aufgeweitete Radfahraufstellfläche markiert, bei der sich die linksabbiegenden Radfahrer bei rot vor den Autos aufstellen können.
- ◆ Weiterhin wurde je ein zusätzliches Radfahrersignal installiert, bei dem die Radfahrer einen Zeitvorsprung von zwei Sekunden erhalten.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Maßnahme wird von Radfahrern und Autofahrern gleichermaßen gut angenommen.
- ◆ Der Komfort für Radfahrer wurde verbessert, da bis direkt an die Haltelinie herangefahren werden kann und es nicht mehr erforderlich ist, hinter den Auspuffrohren der Autos zu warten.
- ◆ Durch den Zeitvorsprung können Radfahrer vom Autoverkehr unbehelligt bei grün starten und sicher links abbiegen.
- ◆ Leistungsfähigkeitsprobleme für den Autoverkehr treten nicht auf, da auch mehrere Radfahrer zügig im Pulk räumen können.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Maßnahme hat sich bewährt.
- ◆ Dennoch muss in jedem Einzelfall geprüft werden, ob die Einsatzkriterien erfüllt sind.
- ◆ Besonders hohe Wirksamkeit verspricht die Maßnahme an Stellen mit pulkartig auftretendem Radverkehr, also insbesondere im Umfeld weiterführender Schulen.

Nr. 19

Maßnahmentyp:
Radverkehrsführung an Knoten-
punkten:
Lichtsignalanlage mit Detektor für
Sofortanforderung für Radverkehr

Soest

Ausgangssituation

- ◆ Eine Veloroute kreuzt eine Hauptverkehrsstraße (DTV 8.500).
- ◆ Der Fuß- und Radweg ist für den Kfz-Verkehr nicht einsehbar.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Dem Geh- und Radverkehr sollte eine schnellstmögliche Überquerung der kreuzenden Straße ermöglicht werden.
- ◆ Kfz sollten nicht unnötig warten.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Im ersten Schritt waren sowohl die Lichtsignalanlagen für den Fuß- und Radverkehr als auch die Lichtsignalanlagen für den Kfz-Verkehr auf "Rot" gestellt, wenn keine Anforderung bestand ("Alles Rot - Sofort Grün").
- ◆ Sowohl in das Pflaster des Geh- und Radweges als auch in die querende Fahrbahn wurden Induktionsschleifen eingebaut, so dass sowohl der Radverkehr als auch der Kfz-Verkehr sofort "Grün" erhielt.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Der Radverkehr konnte bei mäßiger Geschwindigkeit ohne Anhalten die Hauptverkehrsstraße queren.
- ◆ Es kam zu zwei Unfällen, weil Autofahrer das Rotlicht missachteten: sie hatten sich daran gewöhnt, dass nach ihrer Anforderung das Signal regelmäßig auf Grün schaltete, in diesen Fällen blieb es aber Rot, da auch Radfahrer Grün angefordert hatten.

- ◆ Das Signalprogramm wurde nachträglich angepasst: jetzt zeigt es Dauergrün für Kfz, schaltet aber auf Anforderung so frühzeitig auf Grün für Radfahrer, dass für diese keine Einbuße gegenüber der vorherigen Schaltung besteht.
- ◆ Fahren mehrere Radfahrer hintereinander, verlängert sich deren Grünphase entsprechend.
- ◆ Seit der Änderung ist ein Unfall bekannt geworden, bei dem ein Radfahrer schwer verletzt wurde. Der Autofahrer hat das Rotlicht missachtet.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Schaltung ermöglicht allen Verkehrsteilnehmern ein zügiges Überqueren ohne lange Wartezeiten.
- ◆ Wegen der ungünstigen Sichtverhältnisse ist jedoch der Standort kritisch zu betrachten: bei geringer Zahl von überquerenden Fußgängern und Radfahrern besteht die grundsätzliche Gefahr einer geringeren Akzeptanz durch den Kfz-Verkehr, was bei fehlenden Blickbeziehungen besonders gefahrenträchtig ist.
- ◆ In diesem konkreten Fall sind Untersuchungen sinnvoll, ob - ggf. zu bestimmten Tageszeiten - eine so geringe Akzeptanz vorhanden ist, dass eine "normale" Anforderungsschaltung sicherer ist, da der Radverkehr im Sichtfeld der Kraftfahrer halten muss.
- ◆ Die Einsatzkriterien für eine solche Regelung bedürfen einer genauen Einzelfallprüfung, da bei unübersichtlichen Knotenpunkten auch ein Risiko in der fehlenden Akzeptanz der Sperrzeit durch Kraftfahrer liegen kann.

Nr. 20

**Maßnahmentyp:
Radverkehrsführung an Knoten-
punkten:
Grüner Pfeil für Radverkehr**

LünenAusgangssituation

- ◆ Radfahrer müssen an Lichtsignalanlagen häufig warten, obwohl ein Rechtsabbiegen unter Beachtung der Vorfahrt in vielen Fällen auch außerhalb der Signalisierung möglich wäre. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn der Radverkehr auf einem Radweg oder Radfahrstreifen weitergeführt wird. In diesem Fall können nur Konflikte mit Fußgängern oder geradeausfahrenden Radfahrern auftreten, die auch an anderen Knoten ohne Lichtsignalanlage geregelt werden.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Dem Radverkehr sollte die Möglichkeit gegeben werden, legal rechts abzubiegen, wenn dies nicht zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern führen kann.
- ◆ Auf aufwendige bauliche oder markierungstechnische Maßnahmen sollte dabei verzichtet werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Neben dem Signalgeber ist ein Schild mit einem grünen Pfeil angebracht worden, mit dem Hinweis nur für Radfahrer (als Piktogramm).

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Der grüne Pfeil wird bei Rotlicht regelmäßig in der vorgesehenen Weise genutzt.
- ◆ Konflikte oder Unfälle sind nicht bekannt geworden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Bei entsprechenden Verkehrsverhältnissen kann die Verwendung des grünen Pfeils als wirksame und zugleich kostengünstige Maßnahme empfohlen werden.
- ◆ Die Länge der Rotphase ist dabei weniger bedeutend; allerdings wird der zeitliche Vorteil für den Radverkehr bei längeren Sperrzeiten besonders deutlich.

Nr. 21

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen an Knoten-
punkten:
Radverkehrsführung an
Lichtsignalanlagen**

MünsterAusgangssituation

- ◆ Im Laufe der Jahre haben sich in Münster entsprechend der verschiedenen sich weiter entwickelnden Richtlinien eine Vielzahl von Signalisierungsformen herausgebildet. Mitunter steht dies der Begreifbarkeit entgegen wodurch die Akzeptanz der Signalsteuerung beeinträchtigt werden kann.
- ◆ Die Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten erhält in Münster aufgrund des ausgesprochen hohen Radverkehrsanteils eine besondere Bedeutung, da es immer wieder zu Kapazitätsproblemen kommt, z. B. weil die Aufstellflächen nur begrenzt sind.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Einige ältere Radverkehrsführungen entsprechen nicht dem aktuellen Erkenntnisstand einer konfliktfreien und attraktiven Radverkehrsführung bzw. der StVO-Novelle von 1997.
- ◆ Der Radverkehr soll an Knotenpunkten sicher, konfliktfrei und attraktiv geführt werden.
- ◆ Die verschiedenen Regelungen sollen dem heutigen Kenntnisstand angeglichen und durch einheitlichere Regelungen für den Radfahrer begreifbarer gemacht werden.
- ◆ Die angestrebten Führungsformen sollen dem hohen Radverkehrsaufkommen gerecht werden, so dass der Aspekt der Leistungsfähigkeit auch aus Radverkehrssicht zu überprüfen ist.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ In Münster kommen verschiedene Führungsformen an Knotenpunkten zum Einsatz.
- ◆ Bei der Signalisierung wird der Radverkehr häufig durch eigene Radfahrersignale und Vorlaufzeiten gegenüber dem parallel geführten Kfz-Verkehr berücksichtigt.
- ◆ Um aufgeweitete Radaufstellstreifen einrichten zu können, werden vielfach die Haltlinien für den Kfz-Verkehr zurückverlegt, so dass der Radfahrer den Knoten sicher vor dem Kfz-Verkehr queren kann.
- ◆ An Knotenpunkten mit Radwegen, starken linksabbiegenden bzw. geradeausfahrenden Radverkehrsströmen und starkem Kfz-Aufkommen werden Radfahrerschleusen angelegt.

- ◆ Für rechtsabbiegende Radfahrer gibt es verschiedene Lösungen: Teilweise sind sie in die Signalisierung für den geradeausfahrenden Radfahrer integriert, teilweise haben sie eine eigene Signalisierung oder werden ganz von der Signalisierung ausgenommen und können unter Beachtung der Vorfahrt frei fahren.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Eine begleitende Studie zur Signalisierung des Radverkehrs (PGV: "Optimierung für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen", 1996) hat die bestehenden Führungsformen hinsichtlich Sicherheit, Akzeptanz sowie rechtlicher Rahmenbedingungen analysiert und daraus eine überschaubare Anzahl von Grundformen der Radverkehrsführung entwickelt, die bei den anstehenden Planungen signalisierter Knoten zum Einsatz kommen, sofern sie mit der StVO-Novelle von 1997 vereinbar sind.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Für die Planungen in Münster stehen der Sicherheitsaspekt und ein zügiger Radverkehrsfluss neben den Ansprüchen für den Kfz-Verkehr im Vordergrund.
- ◆ Die angestrebte Vereinheitlichung der Führungsformen kommt aufgrund einer besseren Begreifbarkeit auch der Verkehrssicherheit zugute.
- ◆ Viele der Regelungen wie sie in Münster zum Einsatz kommen, sind besonders gut geeignet, um auch große Radverkehrsmengen sicher und komfortabel zu führen. Hierzu zählen z. B. die Führung des rechtsabbiegenden Radverkehrs. Durch die Herausnahme dieser Ströme aus der Signalisierung bzw. den verlängerten Freigabezeiten wird die Zahl der wartenden Radfahrer während einer Umlaufzeit reduziert.

Nr. 22

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen auf verkehrs-
armen Straßen:
Fahrradstraßen in Einbahnstraßen**

KrefeldAusgangssituation

- ◆ Die Krefelder Innenstadt (insbesondere die Fußgängerzone) ist von einem relativ engen Netz von Einbahnstraßen umgeben.
- ◆ Diese Einbahnstraßen stellen für den Radverkehr große Barrieren dar und zwingen ihn zu langen Umwegfahrten.
- ◆ Grundsätzlich lässt sich sagen, dass Einbahnstraßen den Radverkehr besonders im untergeordneten Straßennetz auch flächenhaft erschweren.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Durch die Öffnung der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sollte der unmittelbare Innenstadtbereich für den Radverkehr deutlich durchlässiger gestaltet werden.
- ◆ Die gleichzeitige Umwandlung der Straßen in Fahrradstraßen sollte die Bedeutung der Strecken für den Radverkehr hervorheben und diese gegenüber dem Autoverkehr bevorzugen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die Einbahnstraßen sind durchgehend für gegenläufigen Radverkehr geöffnet worden.
- ◆ Die Einbahnstraßen verlaufen dabei für den Kfz-Verkehr mit wechselnden Richtungen, so dass Durchgangsverkehr fast gänzlich ausgeschlossen werden kann (Netzsperrung).
- ◆ Die geöffneten Einbahnstraßen wurden gleichzeitig zu Fahrradstraßen umgewandelt.
- ◆ In den Kreuzungsbereichen wurden dabei rot eingefärbte Schutzstreifen und für den Radverkehr in "Gegenrichtung" Radfahrstreifen markiert.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch die beschriebene Umsetzung der Maßnahme konnte für den Radverkehr die Netzdurchlässigkeit erheblich verbessert werden.
- ◆ Der Kfz-Verkehr beschränkt sich fast ausschließlich auf Anliegerverkehr, so dass die Belastungen für die Anwohner deutlich gesenkt werden konnten.
- ◆ Die Mehrheit der Kraftfahrer respektiert den Vorrang des Radverkehrs, insbesondere auch bezüglich der "mäßigen Geschwindigkeit".
- ◆ Für den Radverkehr besteht nun eine direkte und attraktive Verbindung um die Fußgängerzone herum.
- ◆ Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist günstig.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Maßnahme hat sich in ihrer Ausgestaltung gut bewährt.
- ◆ Sie wird von allen Verkehrsteilnehmern angenommen und bedeutet gleichzeitig eine gewisse Beruhigung des Kfz-Verkehrs im Innenstadtbereich.

Nr. 23

**Maßnahmentyp:
Radverkehrsführung auf verkehrs-
armen Straßen:
Öffnung von Einbahnstraßen**

Soest



Ausgangssituation

- ◆ Aufgrund des historischen Stadtkerns und der dadurch bedingten schmalen Straßenquerschnitte weist die Innenstadt eine hohe Anzahl von Einbahnstraßen auf.
- ◆ Aus diesem Grund mussten Radfahrer Umwege in Kauf nehmen bzw. befuhren sie die Einbahnstraßen unerlaubt entgegen der Fahrtrichtung.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die gesamte Innenstadt sollte verkehrsberuhigt werden.
- ◆ Die Durchlässigkeit der Innenstadt sollte für den Radverkehr erhöht werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Bereits auf Grundlage des Radwegeplans von 1986 wurden einige Einbahnstraßen als unechte Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet.
- ◆ Zudem wurden in einigen Einbahnstraßen Radfahrstreifen mit Piktogrammen entgegen der Fahrtrichtung markiert, um den Kfz-Verkehr auf den gegengerichteten Radverkehr hinzuweisen.
- ◆ Auf Grundlage der novellierten StVO von 1997 wurden weitere fünf Einbahnstraßen geöffnet.
- ◆ Insgesamt wurden inzwischen 50 Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch die Öffnung der Einbahnstraßen wurde die Innenstadt insgesamt für den Radverkehr durchlässiger, was einen Attraktivitätsgewinn bedeutet.
- ◆ Die anfangs - u. a. von einem Automobilclub - befürchtete zusätzliche Gefährdung der Radfahrer ist nicht eingetreten. Es ist kein einziger Unfall bekannt geworden, der auf das Fahren entgegen der Einbahnrichtung auf der Fahrbahn zurückgeführt werden kann.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Durch die Öffnung der Einbahnstraßen wurde das Radverkehrsnetz in Soest wesentlich dichter.
- ◆ Die Öffnung von Einbahnstraßen ist bei genauer Überprüfung der Einsatzkriterien eine kostengünstige und schnell zu realisierende Maßnahme, die zu einer wesentlichen Attraktivitätssteigerung beiträgt und sich auch unter dem Sicherheitsaspekt bewährt hat.
- ◆ Durch die StVO-Novelle von 1997 war die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer als auf 3 Jahre befristeter Modellversuch bundesweit geregelt. Eine unbefristete Aufnahme in die StVO ist aufgrund bundesweiter positiver Erfahrungen mit dieser Regelung vorgesehen.

Nr. 24

**Maßnahmentyp:
Verbesserungen auf verkehrs-
armen Straßen:
Fahrradstraße: Bussardweg
Pulheim**

Ausgangssituation

- ◆ Der Bussardweg ist für den Schülerverkehr zum Schulzentrum "Hackenbroicher Straße" eine wichtige Fahrradroute.
- ◆ Der Bussardweg ist eine vor allem vom Fahrradverkehr genutzte innerstädtische Verbindung zum Schulzentrum "Hackenbroicher Straße".

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Durch die Umwandlung des Bussardweges in eine Fahrradstraße soll der Fahrradverkehr gegenüber dem Autoverkehr bevorzugt werden.
- ◆ Durch die Einrichtung der Fahrradstraße soll der Bedeutung der Straße als Hauptroute des Schülerradverkehrs Rechnung getragen werden und eine leistungsfähige, den Schülerradverkehrsspitzen angemessene Radverkehrsanlage geschaffen werden.
- ◆ Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch langsames und gleichmäßigeres Fahren und bedingt durch die niedrigeren Autogeschwindigkeiten die Reduzierung von Emissionen.
- ◆ Gleichzeitig sieht man durch die Einrichtung von Fahrradstraßen die Möglichkeit, den Straßenraum wieder als Lebensraum für alle Bürger zu gewinnen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Der Bussardweg wurde in eine Fahrradstraße umgewandelt, die den Radverkehr direkt aus dem öffentlichen Straßenraum auf den Schulhof des Schulzentrums führt.
- ◆ Für die Fahrradfahrer bedeutet dies, dass sie die Geschwindigkeit bestimmen und nebeneinander fahren dürfen.
- ◆ Für den Kfz-Verkehr ändert sich an den Fahrtbeziehungen nichts, die Autofahrer müssen ihre Geschwindigkeit aber den Radfahrern anpassen.

- ◆ Beim Bussardweg wird die Fahrbahn durch Markierungen optisch eingengt, dem Fahrzeugverkehr steht dann noch eine Fahrbahnbreite von 3,80 m zur Verfügung sowie rechts und links ein Sicherheitsstreifen von jeweils 0,75 m, der im Begegnungsfall von zwei Autos überfahren werden kann.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Grundsätzlich ist die Eröffnung der Fahrradstraßen bei den Bürgern in Pulheim auf positive Resonanz gestoßen.
- ◆ Die Eröffnung der Fahrradstraße "Bussardweg" hat vor allem für den Schülerradverkehr mehr Sicherheit und Komfort gebracht.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Durch die Eröffnung der Fahrradstraße ist eine einfache, sichere und finanziell tragbare Lösung für den Radverkehr am Schulzentrum "Hackenbroicher Straße" gefunden worden.
- ◆ Durch die Fahrradstraße können hohe Radverkehrsmengen sicher und attraktiv bewältigt werden, ohne dass der Kfz-Verkehr stärker beeinträchtigt wird.
- ◆ Vor allem aufgrund der öffentlichen Zustimmung für die Maßnahme hat sich die Fahrradstraße "Bussardweg" bewährt.

Themenkomplex 2

2 VEKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

2.1 Bike & Ride

- 25. Abstellanlage am Bahnhof (Brühl)
- 26. Fahrradboxen an S-Bahnhöfen (Essen)
- 27. Mobilstationen (Münster)

2.2 Fahrradstation

- 28. Radstation am Hauptbahnhof (Hamm)
- 29. Fahrradstationen und Fahrradwachen Landkreis Unna (Lünen, Unna)

2.3 Fahrradmitnahme

- 30. Fahrradbeförderung im VRS und VRR (VRS/VRR-Verbundräume)
- 31. Fahrradbeförderung bei ASEAG und AVV (Aachen)

Nr. 25

Maßnahmentyp:
 Bike & Ride:
 Abstellanlage am Bahnhof

Brühl



Ausgangssituation

- ◆ Bereits vor 1994 gab es am DB-Bahnhof in Brühl Fahrradabstellanlagen, die allerdings weder qualitativ und quantitativ noch gestalterisch zufriedenstellend waren.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Anlass der Überlegungen war es, die alte Anlage durch eine funktionelle und attraktive Bike & Ride-Anlage in Brühl zu ersetzen.
- ◆ Als Einzelbaustein der Radverkehrsförderung sollte eine bessere und benutzerfreundlichere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV erreicht werden.
- ◆ Besonders für Langzeitparker sollten am Bahnhof funktionale Abstellanlagen geschaffen werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Insgesamt wurden am Brühler Bahnhof durch die Neugestaltung 179 Fahrradabstellplätze geschaffen (96 überdachte Ständer, 48 Ständer ohne Überdachung und 35 Fahrradboxen).
- ◆ Die Bike & Ride-Anlage liegt in unmittelbarer Nähe zu den Gleisaufläufen und ist über eine sichere und attraktive Radverkehrsanbindung von der Innenstadt aus zu erreichen.
- ◆ Die Abstellanlage ist durch eine Überdachung vor schlechter Witterung geschützt und ist auch aus gestalterischer Sicht weitaus verträglicher als die alten Ständer (Bahnhofsgebäude ist denkmalgeschützt; gegenüberliegendes Schloss Augustsburg gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe!).

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Anlage wird sehr gut angenommen und hat eine hohe Auslastung (z. Z. um 100 %; teilweise auch darüber).
- ◆ Gegenüber der alten Abstellanlage hat die Nutzerzahl um 137 % zugenommen.
- ◆ Die Anlage kann von allen Seiten ungehindert erreicht werden und ist sehr benutzerfreundlich.
- ◆ Sie bietet vor allem den zahlreichen Pendlern nach Bonn und Köln diebstahlsichere, komfortable und stabile Abstellanlagen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Bereitstellung einer attraktiven und funktionalen Bike & Ride-Anlage am Bahnhof in Brühl hat sich sehr gut bewährt.
- ◆ Die Anlage fördert den Umstieg auf den Umweltverbund, da sie die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV deutlich verbessert.
- ◆ Gleichzeitig trägt sie auf indirekte Weise dazu bei, die Verkehrssituation in den benachbarten Städten zu lindern, da viele Pendler ohne die Bike & Ride-Anlage das Auto nutzen würden.
- ◆ Der hohe Auslastungsgrad zeigt, dass hier noch weiterer Bedarf besteht und eine Erweiterung der Anlage dringend geboten ist.
- ◆ Zur Nachfragebefriedigung und zur Verbesserung des Service wurde inzwischen eine Fahrradstation errichtet; die vorhandene Anlage wurde umgesetzt (freie Ständer auf andere Bahnhofseite, überdachte Ständer an Stadtbahnhaltestellen).
- ◆ Die Akzeptanz der neuen Fahrradstation ist gut.

Nr. 26

**Maßnahmentyp:
Bike & Ride
Fahrradboxen an S-Bahnhöfen**

EssenAusgangssituation

- ◆ Essen bot überwiegend nur Vorderradklemmen an, die den heutigen Ansprüchen an Sicherheit und Komfort beim Fahrradparken nicht mehr genügen.
- ◆ Die Wege in Essen sind vielfach für die alleinige Radnutzung zu lang oder nicht ausreichend attraktiv (Steigungen, Streckenabschnitte mit unattraktiver Radverkehrsführung z. B. durch (Fehlen von Radverkehrsanlagen), so dass der Verknüpfung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln hohe Bedeutung zukommt.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Nutzung des Fahrrades sollte deutlich attraktiviert werden. Insbesondere in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sollte die Radnutzung gesteigert werden. Besonderen Stellenwert erhielten deshalb die Belange der Langzeitparker an S-Bahnhöfen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Neben Diebstahl- und Witterungsschutz bieten Boxen den Vorteil, dass sie das Fahrrad auch vor Beschädigung und dem Entwenden von Zubehörteilen schützen und somit ein hohes Maß an Attraktivität bieten.
- ◆ Die Nutzer erhalten gegen eine Kautionskarte von 20 DM Chipkarten, mit denen die Boxen geöffnet werden können. Es wurde ein System gewählt, welches erhöhte Sicherheit vor Vandalismusschäden bietet, da das Schließsystem über Magnetfelder arbeitet.
- ◆ Das Angebot richtet sich sowohl an Dauer- als auch an Kurzzeitparker, da die Chipkarten eine individuelle Erfassung und somit eine differenzierte Abrechnung der Nutzung ermöglichen.
- ◆ Sofern kein vorhandener Stromanschluss genutzt werden kann, werden die Boxen mit umweltfreundlicher Solarenergie betrieben.

- ◆ Der Mietpreis für Langzeitparker liegt bei 10 DM im Monat bzw. 100 DM im Jahr. Kurzzeitparker zahlen 60 Pfennig pro Stunde.
- ◆ Die Finanzierung und der Betrieb der Boxen erfolgt nicht durch die Stadt, sondern wird über eine Firma abgewickelt, die wiederum die Boxen als Werbefläche vermieten kann.
- ◆ Nachdem gute Erfahrungen mit rund 80 Fahrradboxen an 7 Standorten vorlagen, wurden rund 100 weitere geplant, deren Aufstellung jedoch noch nicht vollständig erfolgt ist.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Auslastung der vorhandenen Fahrradboxen wird von Verwaltungsseite als gut angesehen.
- ◆ Die Zahl der Boxen wird aufgrund der hohen Nachfrage aufgestockt. Zur Zeit werden in der Innenstadt weitere Boxen für Kurzzeitparker aufgestellt.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Aufstellung und Ausgestaltung der Fahrradboxen hat sich bewährt.
- ◆ Insbesondere die zukünftigen Erfahrungen, die Essen mit der Aufstellung der Boxen für Kurzzeitparker in der Innenstadt sammeln wird, können für andere Städte von hohem Nutzen sein, da diese Maßnahme noch neu ist und sollten von daher genau dokumentiert und publiziert werden.

Nr. 27**Maßnahmentyp:
Bike & Ride:
Mobilstationen****Münster**Ausgangssituation

- ◆ Als Oberzentrum des Münsterlandes weist Münster starke Pendlerströme auf. Neben dem täglichen Berufsverkehr kommen viele Studierende hinzu, die ihren Wohnort im Umland haben.
- ◆ Überlastete Einfallstraßen und Parkplätze sind die Folge.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel wurde als Alternative zur alleinigen Pkw-Nutzung gesehen, um die Verkehrssituation zu verbessern.
- ◆ Die Mobilitätsbelange der Berufs- und Ausbildungspendler stehen hierbei im Vordergrund.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ An verschiedenen Standorten im Stadtgebiet wurden Mobilstationen errichtet.
- ◆ Hierfür wurden gezielt Verknüpfungspunkte der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie Vorortbahnhöfe, Haltepunkte der Nahverkehrszüge, Park & Ride-Stationen/Bike & Ride-Stationen und zentrale Car-Sharing-Standorte mit einem einheitlichen Informationssystem ausgestattet und sollen durch den Wiedererkennungseffekt als Umsteigestationen etabliert werden.
- ◆ Die Mobilstation Weseler Straße wurde 1993 als Pilotprojekt mit einem Kostenaufwand von rund 2,2 Mio. DM realisiert. Sie liegt an einer Hauptzufahrtstraße in unmittelbarer Nähe einer Autobahnanschlussstelle. Die Anlage verfügt über 109 Pkw- Parkplätze, 32 Fahrradboxen und 42 überdachte Fahrradabstellplätze. Hier sollen Autofahrer ihr Kfz parken und entweder Fahrrad oder Bus zur Weiterfahrt nutzen.
- ◆ Die 1995 erbaute Mobilstation Haltepunkt Zentrum Nord liegt am Schienenhaltepunkt "Münster Zentrum Nord". Hier halten die Züge der DB AG und die Busse der Stadtwerke Münster GmbH. Pendler können ihren Pkw auf

35 kostenlosen Parkplätzen abstellen und ihr Fahrrad in einem der 160 Fahrradständer regengeschützt und diebstahlsicher parken. Hierzu erhält jeder Mieter eines Fahrradabstellplatzes eigenverantwortlich einen Schlüssel. Durch unterschiedliche Nutzungszeiten werden Doppelbelegungen möglich.

- ◆ Daneben gibt es noch zwei kleinere Mobilstationen an den Stadtteilbahnhöfen Sprakel und Hiltrup.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Auslastung der Anlage Weseler Straße beträgt weniger als 50 %. Begleitende Serviceeinrichtungen, wie Kiosk und Fahrradverleih mussten aufgrund zu geringer Nachfrage wieder schließen.
- ◆ Die Mobilstation Haltepunkt Zentrum Nord ist dagegen aufgrund von Doppelbelegungen zu über 100 % ausgelastet. Dem Problem des anfangs auftretenden Vandalismus wurde mittels einer transparenten Ummantelung erfolgreich entgegengewirkt.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Umsteigemöglichkeit, die Münster Pkw-Pendlern an der Weseler Straße anbietet, wird von diesen in geringerem Maße angenommen als erwartet. Dies mag zum einen daran liegen, dass die Mobilstation nicht in unmittelbarer Nähe zu wichtigen Zielorten und Arbeitgebern liegt und zum anderen an der wenig attraktiven Radwegeverbindung in die Innenstadt.
- ◆ Dagegen haben sich die Mobilstationen am Haltepunkt Zentrum Nord sowie an den Bahnhöfen Sprakel und Hiltrup gut bewährt und können für andere Städte Beispielcharakter haben.
- ◆ Die Umstiegsangebote von den öffentlichen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad werden in der Feinerschließung im Regelfall gut bis sehr gut angenommen, wohingegen die Akzeptanz bei der Verknüpfung von Kfz und Fahrrad eher gering ist.

Nr. 28

**Maßnahmentyp:
Fahrradstation:
Radstation am Hauptbahnhof**

HammAusgangssituation

- ◆ Der Bahnhof stellt den wichtigsten Verknüpfungspunkt zwischen ÖPNV und Radverkehr dar.
- ◆ Der Bahnhofsvorplatz ist geprägt durch abgestellte Fahrräder, manche in "Reih und Glied", andere "wild" durcheinander.
- ◆ Im Durchschnitt werden am Hammer Bahnhof wochentags 600 Fahrräder abgestellt.
- ◆ Gleichzeitig wurde am Bahnhof Hamm durchschnittlich ein Rad pro Tag gestohlen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Durch die konsequente Radverkehrsförderung und die Eröffnung der Fahrradstation soll die Anzahl der täglich abgestellten Fahrräder auf 900 angehoben werden.
- ◆ Durch eine Fahrradstation am Hammer Bahnhof soll das Bahnhofsumfeld aufgewertet werden, auch im Kontext mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes.
- ◆ Gleichzeitig soll den Nutzern der Fahrradstation die Sicherheit gegeben werden, ihr Fahrrad bewacht und witterungsgeschützt abstellen zu können.
- ◆ Auch Dienstleistungen wie Reparatur und Teileverkauf sollen angeboten werden.
- ◆ Der Hammer Bahnhof soll durch bessere Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad als Knotenpunkt des "kombinierten Personenverkehrs" gestärkt werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ In Hamm wurde eine Fahrradstation mit 500 Fahrradabstellplätzen geschaffen.
- ◆ Neben der Möglichkeit die Fahrräder sicher und wettergeschützt abstellen zu können, bietet die Fahrradstation zahlreiche Serviceangebote wie Reparaturservice, Verkauf von Kleinteilen, Fahrradverleih, Fahrradkurier und zahlreiche Informationen zum Thema Radfahren in Hamm.

- ◆ Betrieben wird die Fahrradstation in Hamm mit dem ev. Perthes Werk als Kooperationspartner, das umfangreiche Erfahrungen beim Einsatz von Beschäftigungs- und Qualifizierungsmaßnahmen hat und bereits eine Fahrradwerkstatt in Hamm betreibt.
- ◆ Die Fahrradstation bedarf eines Mitarbeiterstammes von 14 Personen, da u.a. das Fahrradabstellen von den Mitarbeitern übernommen wird.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch das vielfältige Serviceangebot entwickelt sich die Fahrradstation zu einem wichtigen und attraktiven Radverkehrszentrum in Hamm.
- ◆ Genutzt wird die Fahrradstation nicht nur von DB-Kunden sondern auch von Nicht-Bahnkunden, die die Angebote der Fahrradstation nutzen.
- ◆ In der Fahrradstation abgestellte Fahrräder sind zuverlässig vor Diebstahl und Vandalismus geschützt.
- ◆ Bedingt durch die erst kurze Laufzeit des Projektes "Fahrradstation Hamm" lassen sich über mögliche Steigerungen bei der Auslastung und über den Zuspruch für die angebotenen Serviceleistungen noch keine zuverlässigen Aussagen machen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

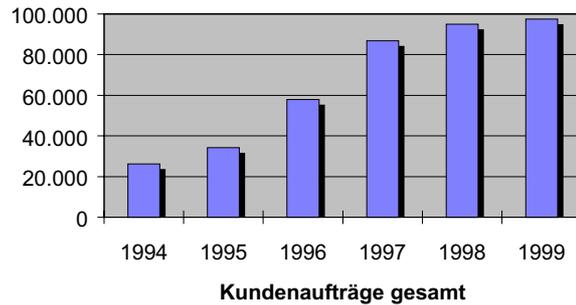
- ◆ Durch die sehr aufwändige Gestaltung des Eingangsbereiches zur Fahrradstation hat man in Hamm einen deutlichen Gestaltungsmaßstab gesetzt und für eine allgemeine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes gesorgt.
- ◆ Kritisch betrachtet werden muss der hohe Personaleinsatz, der dauerhaft eine erhebliche Subventionierung aus Mitteln der Arbeitsförderung erfordert.

Nr. 29

**Maßnahmentyp:
Fahrradstationen und
Fahrradwachen
Landkreis Unna:**

Lünen, Unna

Fahrradstationen - Lünen und Unna



Ausgangssituation

- ◆ Fahrräder, die längere Zeit abgestellt werden, sind der Gefahr ausgesetzt, dass sie beschädigt, Teile oder auch das ganze Fahrrad gestohlen werden.
- ◆ Besonders betroffen sind Fahrradständer an Bahnhöfen, Schulen und Freizeiteinrichtungen.
- ◆ Radfahrer stellen sich, nachdem sie schlechte Erfahrungen dieser Art gemacht haben, in ihrem Verhalten darauf ein: sie benutzen ein altes oft nur bedingt verkehrssicheres Zweirad oder verzichten für bestimmte Fahrten darauf, das Rad zu nutzen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen sollten schwer vermittelbare Langzeitarbeitslose durch eine sinnvolle Beschäftigung wieder in das Berufsleben eingegliedert werden.
- ◆ Gleichzeitig soll für Fahrradständer an Bahnhöfen und Schulen ein Optimum an Schutz vor Diebstahl und Vandalismus erreicht werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ An Bahnhöfen werden bewachte Fahrradabstellplätze von 5.30 bis 21.30 Uhr angeboten.
- ◆ Der Erwerb von Tages-, Wochen- und Monatskarten ist möglich.
- ◆ Servicearbeiten im Bereich Fahrradpflege, u. a. ein Putzdienst, werden zusätzlich angeboten.
- ◆ Außerdem können Fahrräder ausgeliehen werden. Durch eine Verbundlösung ist die Abgabe auch an anderen Fahrradstationen im Landkreis Unna möglich.
- ◆ In den Schul-Fahrradwachen werden die Fahrräder kostenlos bewacht. Festgestellte Mängel am Rad werden den Schülern mitgeteilt, kleinere Mängel und Pannen sofort behoben.

- ◆ Während der Schulferien wird eine Bewachung an Freizeit-Einrichtungen wie Bäder, Eishallen etc. angeboten. Nach und nach ist das Angebot in verschiedenen Städten des Landkreises Unna auf- und ausgebaut worden. In der Stadt Unna beteiligen sich örtliche Versicherer an den Kosten.
- ◆ Inzwischen sind im Landkreis Unna an 6 Stationen 70 ABM-Kräfte beschäftigt.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Zur Entwicklung der Kundenzahlen gibt die Grafik oben einen Überblick.
- ◆ Bahnkunden, Schüler und auch Lehrer trauen sich wieder, den Weg zur Schule auch mit hochwertigen Fahrrädern anzutreten.
- ◆ Allein durch die Schulfahrradwachen können Schäden von jährlich 15.000 DM vermieden werden. Bewacht werden mehr als 4.500 Räder an 23 Schulen. Verkehrschaos vor den Schulen, verursacht durch autofahrende Eltern zu Schulbeginn und -schluss, wird verringert.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Mit dem Programm 100 Fahrradstationen in NRW werden Erfahrungen aus diesem und ähnlichen Projekten aufgegriffen und weiterentwickelt.
- ◆ Durch den Schwerpunkt der Finanzierung aus Mitteln der Beschäftigungsförderung ist der Bestand langfristig nicht sicher gewährleistet.
- ◆ Für Schul- und Saisonfahrradwachen kann von einem grundsätzlich starken Bedarf ausgegangen werden.

Nr. 30

**Maßnahmentyp:
Fahrradmitnahme:
Fahrradbeförderung im Verkehrs-
verbund Rhein-Sieg und Verkehrs-
verbund Rhein-Ruhr**

VRS/VRR-VerbundräumeAusgangssituation

- ◆ Für die Mitnahme des Fahrrades in Bus und Bahn gibt es vielfältige Gründe (Zeitmangel, Wetterumschwung, Müdigkeit etc.).
- ◆ Zudem wird in der Öffentlichkeit zunehmend für den Umweltverbund geworben.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Ermöglichung der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen soll den Umweltverbund stärken und ebenso soll das Verkehrsmittel Fahrrad an Attraktivität hinzu gewinnen.
- ◆ Ziel ist es, auf möglichst vielen Strecken zu möglichst vielen Tages- und Wochenzeiten, die Fahrradmitnahme zu ermöglichen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Im gesamten Gebiet von VRS und VRR dürfen Fahrräder außerhalb des Berufsverkehrs im ÖV mitgenommen werden.
- ◆ In nachfragestarken Zeiten ist die Fahrradmitnahme nicht möglich; diese "Sperrzeiten" sind je nach Verkehrsmittel verschieden und in VRR und VRS jeweils unterschiedlich geregelt.
- ◆ Mitnahmezeiten VRS:
Stadtbahn/Straßenbahn: Mo. – Fr. 9.00 bis 15.30 und ab 18.00; Wochenende/Feiertags ganztägig; Bus Mo. – Fr. 9.00 bis 12.00 und ab 18.00; Wochenende/Feiertags ganztägig.
- ◆ Mitnahmezeiten VRR:
Stadtbahn/Straßenbahn/U-Bahn/Bus: unterschiedlich nach Verkehrsbetrieb; überwiegend gilt: Mo. – Fr. ab 19; Sa. ab 15.00; Sonn u. Feiertage ganztägig.
- ◆ Außerdem sehen die Bedingungen von VRR und VRS auch Sperrzeiten für DB-Züge ohne Gepäckwagen vor.
- ◆ Grundsätzlich haben Fahrgäste mit Rollstuhl oder Kinderwagen Vorrecht vor Fahrgästen mit Fahrrad. Im Zweifelsfall entscheidet der Fahrer.
- ◆ Der Mitnahmetarif für ein Fahrrad beträgt im VRR 3,10 DM, im VRS 3,50 DM; außerdem ist die Mitnahme bei bestimmten Zeitfahrweisen in Schwachlastzeiten gratis.

Erfahrungen und Wirkungen

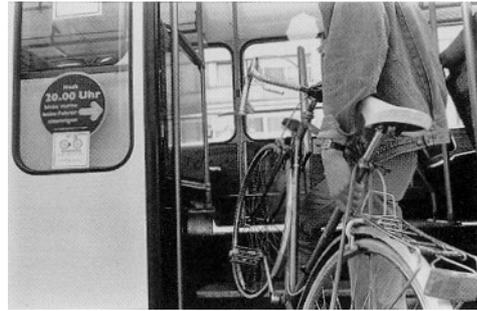
- ◆ Die Mitnahme in den Türräumen der Fahrzeuge gestaltet sich im allgemeinen unproblematisch.
- ◆ Durch die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bussen und Bahnen kann die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad stark gesteigert werden, weil dadurch eine größere Unabhängigkeit von der Wetterentwicklung und auch vom Streckenprofil ermöglicht wird.
- ◆ Außerdem bietet dieses Angebot für die Radfahrer die Möglichkeit, ihren Aktionsradius zu vergrößern.
- ◆ Gleichermaßen vorteilhaft ist das Angebot auch bei asymmetrischen Wegeketten, bei denen man nicht zum gleichen Ausgangs- oder Zielbahnhof zurück kommt.
- ◆ Etwas problematisch sind die kaum überschaubaren, nach Verbund und Fahrzeugart unterschiedlichen Mitnahmeregelungen; auch gibt es für die Fahrradmitnahme keinen Übergangstarif VRR/VRS.
- ◆ Aufgrund der positiven Erfahrungen wurden im VRS die Sperrzeiten bei den Stadtwerken Bonn und den Kölner Verkehrsbetrieben versuchsweise aufgehoben (KVB: nur Bahn).

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme ist vor allem für die Randgebiete der Städte und für den Freizeitverkehr ein bedeutendes Entwicklungspotenzial.
- ◆ Unter diesem Aspekt ist das Angebot durch die Busse und Bahnen von VRS und VRR sicherlich sinnvoll und empfehlenswert.
- ◆ Eine Vereinfachung der komplizierten Mitnahmeregelungen dürfte die Akzeptanz deutlich verbessern.
- ◆ Eine flexiblere Handhabung der Sperrzeiten erscheint sinnvoll, da z. B. bei Fahrten entgegen der Lastrichtung auch in Spitzenzeiten oftmals genügend Platz vorhanden ist.
- ◆ Die Zeitbeschränkungen für die "Türraummitnahme" in DB-Zügen erscheint sachlich wie rechtlich fragwürdig, da die DB keine Sperrzeiten vorsieht (Ausnahme: S-Bahn).

Nr. 31

**Maßnahmentyp:
Fahrradmitnahme:
Fahrradbeförderung bei der
Aachener Straßenbahn und Ener-
gieversorgungs-AG (ASEAG) und
im Aachener Verkehrsverbund
(AVV)**

**Aachen**Ausgangssituation

- ◆ In Aachen gab es für Fahrradfahrer keinerlei Möglichkeit ihr Fahrrad in Bussen und Bahnen zu transportieren.
- ◆ Bedarf für die Fahrradmitnahme besteht im Ausflugs- und Freizeitverkehr, bei Fahrten in Zielgebiete, die mit dem ÖV unzureichend erschlossen sind und bei besonderen Randbedingungen wie schlechtes Wetter, Pannen, Steigungsstrecken, Dunkelheit u.ä.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Vor allem dem Fahrradfreizeitverkehr und dem Fahrradtourismus soll ein neues Angebotssegment bereitgestellt werden.
- ◆ Durch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme sollen die Bike & Ride-Potenziale möglichst optimal ausgeschöpft werden.
- ◆ Die Fahrradmitnahme wird als wichtiges Zusatzangebot zu Bike & Ride angesehen, sowohl beim Freizeitverkehr, als auch für alltägliche, regelmäßige Fahrten.
- ◆ Die Verkehrsbetriebe sollen Möglichkeiten zur Befestigung der Fahrräder in den Bussen schaffen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die Fahrräder können in den Verkehrsmitteln der ASEAG bzw. der AVV transportiert werden.
- ◆ Dieses Angebot gilt Montag bis Freitag ab 19 Uhr, Samstag ab 15 Uhr und Sonn- und Feiertags ganztägig.
- ◆ Die Mitnahme ist nur in entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugen möglich (z. B. nicht in alten Bussen mit wenig Stellfläche); die Rurtalbahn nimmt Fahrräder immer mit.
- ◆ Maximal zwei Fahrräder je Bus werden mitgenommen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Das Angebot wird vor allem von Freizeitradlern genutzt, die Touren in die Voreifel, ins Hohe Venn, nach Limburg in den Niederlanden oder in die Freizeitbereiche des Aachener Nordkreises machen.
- ◆ Sie nutzen die Möglichkeit, um Touren zu planen, die nicht wieder an ihren Ausgangspunkt zurückkehren sondern eine "asymmetrische Wegekette" haben.
- ◆ Obwohl die Fahrradmitnahme von den Verkehrsbetrieben nur als ergänzendes Angebot mit untergeordneter Bedeutung angesehen wird, wird sie gleichzeitig als imageförderndes Angebot verstanden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in Bussen eröffnen dem Radverkehr neue Potenziale, vor allem bei größeren Entfernungen.
- ◆ Obwohl die Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr nur ein sehr kleines Teilstück des Beförderungsaufkommens darstellt, kann es besonders in den Sommermonaten zu Engpässen kommen.
- ◆ Die Verkehrsbetriebe sollten daher überlegen, für die besonders häufig genutzten und stark frequentierten Linien, Fahrradbusse einzusetzen.
- ◆ Es sollte geprüft werden, ob eine Ausweitung der Mitnahmemöglichkeiten wie sie z. B. im VRS gegeben sind, möglich ist.

Themenkomplex 3

3 FAHRRADPARKEN

3.1 An öffentlichen Zielen/Großanlagen

- 32. Fahrradparken in der Innenstadt (Gladbeck)
- 33. Überdachtes Fahrradparken (Herford)
- 34. Fahrradparken an Großanlagen: Abstellanlagen an Schulen (Troisdorf)

3.2 An privaten Zielen und im Wohnbereich

- 35. Förderung des Fahrradparkens am Fahrbahnrand (Münster)

3.3 Baurechtliche Bestimmungen

- 36. Fahrradabstellsatzung (Marl)

Nr. 32**Maßnahmentyp:
Fahrradparken in der Innenstadt****Gladbeck**Ausgangssituation

- ◆ Ein zu geringes Angebot bzw. teilweise nicht anspruchsgerechte Abstellanlagen in der Innenstadt, die nicht den heutigen Sicherheits- und Qualitätsbedürfnissen entsprachen, kennzeichneten die Fahrradparksituation in Gladbeck.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Grundgedanke war, für die immer hochwertigeren Fahrräder einen gezielten Beitrag zur Diebstahlsicherung zu leisten und das Angebot an Abstellanlagen entsprechend der Nachfrage auszuweiten.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ In der stark frequentierten Innenstadt wurden Abstellanlagen mit VRR-Bügeln, Sigma-Parkern und Haarnadeln (Modell Gotik) an verschiedenen Standorten rund um die Fußgängerzone platziert.
- ◆ Die Abstellanlagen wurden teilweise aus gestalterischen Gründen und um einen gewissen Wiedererkennungswert zu fördern mit roten Rankgerüsten umgeben (Gladbecker Modell).
- ◆ An Stellen, an denen aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen keine großflächigen Abstellanlagen erwünscht waren, sind platzsparende Haarnadeln aufgestellt worden, die zwar den Ansprüchen der Standsicherheit nicht voll genügen, aber denen der Diebstahlsicherung entsprechen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Nach einer Eingewöhnungszeit werden die Anlagen zweckmäßig genutzt. Der Anteil der Fahrräder, die angeschlossen wurden, stieg von 1991 bis 1998 von 23 % auf 62 % wie entsprechende Erhebungen belegen.
- ◆ Die Anlagen, die direkt an den Zielen liegen, werden gut genutzt, dagegen werden Abstellanlagen, die nicht in unmittelbarer Umgebung von wichtigen Zielen platziert wurden, nur bedingt angenommen. Dies wird u. a. daran ersichtlich, dass eine größere Zahl von Fahrrädern in Geschäftsnähe "wild abgestellt" wird.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Haarnadeln werden von der Bevölkerung ebenso angenommen wie Rahmenhalter und können von daher aus gestalterischen Gründen im sensiblen städtebaulichen Umfeld eine Alternative zu Rahmenhaltern darstellen.
- ◆ Für die Bevölkerung spielt neben der Qualität einer Abstellanlage vor allem ihr Standort eine Rolle. Daher sollte überlegt werden, ob nicht auch innerhalb der Fußgängerzonen Abstellanlagen installiert werden sollten, um den Radfahrern eine Abstellmöglichkeit zu geben, die ihr Rad beim Bummel durch die Fußgängerzone schieben.

Nr. 33**Maßnahmentyp:
überdachtes Fahrradparken****Herford**Ausgangssituation

- ◆ Die Stadt Herford hat nach weitgehender Komplettierung des Radverkehrsnetzes einschließlich einer umfassenden Routenwegweisung wichtige Bausteine der Radverkehrsförderung realisiert.
- ◆ Das Fahrradparken als weitere bedeutende infrastrukturelle Maßnahme zur Radverkehrsförderung war demgegenüber nicht zur vollen Zufriedenheit gelöst, da Anzahl und Qualität der Fahrradständer nicht den heutigen Anforderungen entsprachen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Im Innenstadtbereich von Herford liegen die wesentlichen Ziele für den Radverkehr. Hier sollte durch die Schaffung neuer dezentraler Fahrradabstellanlagen die Nutzung des Fahrrades weiter attraktiviert werden.
- ◆ Neben Standfestigkeit und Diebstahlschutz legte Herford bei der Ausstattung einzelner Anlagen auch großen Wert auf den Witterungsschutz.
- ◆ Im Rahmen der Haushaltsbefragung von 1997 wurden die bis dahin installierten Abstellanlagen sehr positiv bewertet. Der Wunsch nach einer weiteren Verbesserung war groß, nur die Erweiterung und qualitative Verbesserung des Radwegenetzes wurde von der Bevölkerung noch höher bewertet. Dementsprechend wurde in den folgenden zwei Jahren der Ausbau qualitativ hochwertiger Abstellanlagen mit und ohne Überdachung forciert.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Im Innenstadtbereich wurden insgesamt 307 anspruchsgerechte neue Stellplätze geschaffen, die sich auf 36 Anlagen verteilen. 7 dieser Anlagen mit insgesamt 88 Stellplätzen wurden überdacht.
- ◆ Als Überdachung wurde ein Satteldach mit einer Neigung von 30° gewählt.
- ◆ Für die Überdachung wurden 15.000 DM je Anlage veranschlagt, dies sind rund 36 % der bisherigen Kosten für das Fahrradparken.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Nach Auskunft der Verwaltung liegt die Auslastung der überdachten Stellplätze bei 80 - 90 %.
- ◆ Einen deutlichen Unterschied in der Auslastung zwischen den überdachten und nicht überdachten Anlagen gibt es, zumindest in der wärmeren Jahreszeit, nach Auskunft der Verwaltung nicht.
- ◆ Im Vergleich zu den alten, z. T. noch vorhandenen Vorderradklemmen werden die neuen Anlagen sehr gut angenommen.
- ◆ Neue überdachte Anlagen wird es absehbar nicht geben, da die Politik diesem Verwaltungswunsch aufgrund der höheren Kosten derzeit nicht zustimmt.
- ◆ Demgegenüber werden die noch vorhandenen alten Vorderradklemmen sukzessive gegen anspruchsgerechte Halter ausgetauscht werden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Herford bietet im Innenstadtbereich ein hochwertiges Angebot an Fahrradparkmöglichkeiten, das von der Bevölkerung positiv aufgenommen wird.
- ◆ Gravierende Unterschiede in der Auslastung zwischen überdachten und nicht überdachten Anlagen konnten bisher nicht ermittelt werden.
- ◆ Überdachte Anlagen sollten aufgrund der bisher vorliegenden Erfahrungen vorrangig an bedeutenden Zielen errichtet werden, in Anbetracht der höheren Kosten aber nicht die Regellösung darstellen.
- ◆ Für eine abschließende Bewertung sollten Zählungen durchgeführt werden, die die Auslastung der überdachten und nicht überdachten Anlagen in Abhängigkeit von Witterung und anderen Einflussfaktoren vergleichen.

Nr. 34**Maßnahmentyp:
Fahrradparken an Großanlagen:
Abstellanlagen an Schulen****Troisdorf**Ausgangssituation

- ◆ Bei den in Troisdorf vorhandenen Abstellanlagen handelte es sich überwiegend um Vorderadklemmer ("Felgenkiller").
- ◆ Dieser Typ der Fahrradabstellanlage ist gekennzeichnet durch mangelnden Halt, fehlenden Diebstahlschutz und Beschädigungsgefahr für eingestellte Räder.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Fahrradnutzung wird in hohem Maße durch Qualität und Quantität des Angebotes an Fahrradparkplätzen beeinflusst.
- ◆ Ziel war es, an allen Schulen Fahrradparker aufzustellen, die funktionell, diebstahlsicher und leicht handhabbar sind.
- ◆ Die bis dahin überwiegend unbefriedigenden Fahrradabstellmöglichkeiten sollten so weit attraktiviert werden, dass Schüler das Fahrrad dauerhaft als ernsthaftes Verkehrsmittel akzeptieren.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Das Programm "Fahrradparken an Schulen" wurde 1996 umgesetzt.
- ◆ Dabei wurden an allen Schulen im Stadtgebiet Fahrradparker in ausreichender Zahl installiert.
- ◆ Zum Einsatz kam ganz überwiegend der Schürmann Sicherheitsanlehnbügel, vereinzelt auch der Typ Orion-Beta.
- ◆ Insgesamt wurden rund 2.500 Stellplätze und 15 Überdachungsanlagen errichtet; die Gesamtkosten (Brutto, incl. Planung etc.) betragen etwa 1,2 Mio. DM.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die installierten Fahrradparkertypen erfüllen die grundlegenden Anforderungen Diebstahlsicherheit, Bequemlichkeit, sicherer Halt und leichte Bedienung.
- ◆ Sie sind daher besonders für das längerzeitige Abstellen der Räder an Schulen geeignet.
- ◆ Da die Schüler zumeist eine Schule in der Nähe ihres Wohnortes besuchen, ist hier das Radfahrerpotenzial besonders hoch und kann, da das Auto nicht als Konkurrenzverkehrsmittel zur Verfügung steht, relativ einfach mobilisiert werden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Umsetzung eines Fahrradabstellprogramms ist ein wichtiger Bestandteil einer fahrradfreundlichen Stadt.
- ◆ Durch die Installation benutzerfreundlicher Abstellanlagen gerade an Schulen kann bei den Kindern und Jugendlichen ein selbstverständlicher Umgang mit dem Verkehrsmittel Fahrrad erreicht werden.
- ◆ Lernen Schüler das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel schätzen, so werden sie dieses auch in Zukunft nutzen und mit dazu beitragen, dass in Troisdorf der Radverkehrsanteil auf hohem Niveau gehalten wird.
- ◆ Diebstahlsichere Fahrradständer erlauben den Gebrauch höherwertiger Fahrräder; dies dient der Verkehrssicherheit und erhöht den Komfort bei der Fahrradnutzung.

Nr. 35**Maßnahmentyp:
Förderung des Fahrradparkens am
Fahrbahnrand****Münster**Ausgangssituation

- ◆ Auf vielen Grundstücken, insbesondere bei Altbauten mit mehreren Wohnungen, fehlen Räume oder Flächen, wo Fahrräder abgestellt werden können.
- ◆ Deshalb stehen Fahrräder häufig ungeordnet auf dem Gehweg oder werden an Straßenlaternen und Schildermasten angeschlossen.
- ◆ Sie behindern dabei z. T. Fußgänger, insbesondere Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte oder Eltern mit Kinderwagen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Fahrräder sollen verstärkt am Fahrbahnrand statt auf dem Gehweg abgestellt werden. Auf einem Kfz-Stellplatz können bis zu 10 Fahrräder abgestellt werden.
- ◆ Dafür ist es nötig, anforderungsgerechte Abstellanlagen einzubauen, an denen die Fahrräder angeschlossen werden können, da sie sonst nicht genutzt werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Hauseigentümern soll die Möglichkeit geboten werden, einen Fahrradständer im öffentlichen Straßenraum aufzustellen, wenn auf dem eigenen Grundstück kein Platz dafür vorhanden ist. Auch mehrere Häuser können sich eine gemeinsame Anlage teilen.
- ◆ In einer Broschüre mit der Zielgruppe Hauseigentümer und Arbeitgeber ist das Angebot bekannt gemacht worden.
- ◆ Dafür wird ein kurzer Antrag ausgefüllt. Stadtplanungsamt und Ordnungsamt prüfen die Voraussetzungen und regeln die Einpassung in den Straßenraum.
- ◆ Die Kosten für die Abstellanlage trägt der Hauseigentümer.
- ◆ Die Fahrradständer sind öffentlich zugänglich und damit für jedermann nutzbar.
- ◆ Seit 1992 ist die Nutzung des öffentlichen Straßenraumes für Fahrradabstellanlagen gebührenfrei.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Bisher sind von über 100 Hauseigentümern Abstellanlagen im Straßenraum eingerichtet worden.
- ◆ Dabei können pro Anlage zwischen 10 und 60 Fahrräder abgestellt werden.
- ◆ Wo diese Anlagen angelegt worden sind, sind sie meist auch gut ausgelastet.
- ◆ Der Schutz vor Fahrraddiebstahl oder Vandalismus ist allerdings geringer als bei Abstellmöglichkeiten im Haus oder Hof.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Durch die Einbeziehung externer Kostenträger konnte das Angebot an öffentlich zugänglichen Abstellanlagen deutlich erhöht werden.
- ◆ Die Maßnahme hat sich bewährt. Insbesondere die Öffentlichkeitsarbeit mit einer eigenen Broschüre zu diesem speziellen Themenfeld hat dazu geführt, dass das Angebot in stärkerem Maß bekannt und umgesetzt worden ist. In anderen Städten, wo diese Möglichkeit besteht, ist dies Hauseigentümern aber kaum bekannt.
- ◆ Das Verfahren ist in ähnlicher Weise auf andere Städte mit dicht besiedelten Wohngebieten übertragbar. Möglich ist eine Ausweitung auf Geschäftsinhaber oder Arbeitgeber, die bisher aus Platzmangel kein Fahrradparkangebot machen konnten.

Nr. 36**Maßnahmentyp:
Fahrradabstellsatzung****Marl****Satzung über die Herstellung und Bereithaltung
von Abstellplätzen für Fahrräder**

Aufgrund der §§ 7 und 41 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV.NW. S. 666/SGV NW 2023) und des § 51 Abs. 4, Abs. 5 und des § 86 Abs. 1 Nr. 6 BauO des Landes NW vom 07.03.1995 (GVNW S. 218/982) hat der Rat der Stadt Marl am die nachstehende Satzung beschlossen.

§1**Geltungsbereich**

Diese Satzung gilt für die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder in Marl in den in der Richtzahlenliste genannten Fällen. Die Richtzahlenliste ist als Anlage Bestandteil dieser Satzung.

§2**Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung von Fahrradabstellplätzen**

(1) Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die in der Richtzahlenliste aufgeführt sind, sind die Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen und bereitzuhalten.

(2) Bei der wesentlichen Änderung baulicher Anlagen sind Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen und bereitzuhalten, daß die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Fahrräder aufgenommen werden können.

(3) Bei der wesentlichen Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sind Fahrradabstellplätze in solcher Zahl und Größe herzustellen und bereitzuhalten, daß die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Fahrräder aufgenommen werden können, soweit die Sicherheit oder Ordnung des öffentlichen Verkehrs oder die Beseitigung städtebaulicher Mißstände dies erfordert.

(4) Die Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück herzustellen. Es kann gestattet werden, sie in unmittelbarer Nähe des Baugrundstücks herzustellen, wenn ein geeignetes Grundstück zur Verfügung steht und seine Benutzung für diesen Zweck durch Eintragung einer Baulast rechtlich gesichert ist.

(5) Fahrradabstellplätze dürfen nicht zweckfremd genutzt werden.

§3**Anzahl der Fahrradabstellplätze**

(1) Die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze ist anhand der Richtzahlenliste entsprechend zu ermitteln und durch Aufrundung auf eine ganze Zahl festzusetzen. Bei Bauvorhaben mit unterschiedlicher Nutzung sind die jeweiligen Stellplatzzahlen zu addieren.

(2) Die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze ist zu erhöhen bzw. zu mindern, wenn nach der besonderen Situation des Einzelfalles das Ergebnis im Mißverhältnis zum Bedarf steht.

Ausgangssituation

- ◆ Oft fehlen Abstellanlagen im Bereich von Wohngebäuden, so dass Bewohner und Besucher ihr Rad "irgendwo" in unmittelbarer Nähe des Hauseingangs bzw. in - zumeist schwer zugängliche - Keller bringen müssen.
- ◆ Zudem fehlen häufig Abstellanlagen in Geschäftsnähe oder sie entsprechen nicht den Erfordernissen der Radfahrer wie z. B. Werbeständer, so dass Kunden, Besucher und Angestellte ihr Rad nicht diebstahlsicher und stand sicher abstellen können.
- ◆ Fußgänger müssen häufig "wild" abgestellten Fahrrädern in Gehwegbereichen ausweichen, was wiederum zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern führt.
- ◆ Radfahrer nehmen für Alltagsfahrten oftmals alte und nicht verkehrssichere Fahrräder, um so Diebstählen vorzubeugen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Mit Hilfe von Abstellanlagen soll das Radfahren zusätzlich attraktiviert werden.
- ◆ Diebstählen und Beschädigungen soll entgegengewirkt werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Im November 1997 wurde eine Fahrradabstellsatzung beschlossen, die nur dort gilt, wo Regelungsbedarf gesehen wurde, so sind z. B. Ein- und Zweifamilienhäuser ausgenommen.

- ◆ Die Satzung bezieht sich ausschließlich auf Neubauten.
- ◆ Auch bestimmte Anforderungsmerkmale an die Fahrradhalter sind Gegenstand der Satzung.
- ◆ Richtzahlen wurden von anderen Städten übernommen bzw. nach einer Plausibilitätsprüfung und eigenen Erhebungen angepasst.
- ◆ Eine Anpassungsklausel ermöglicht die Anpassung des nach den Richtzahlen geforderten Stellplatzangebotes an den tatsächlichen bzw. geänderten Bedarf.
- ◆ In der Abstellsatzung werden Aussagen zu Anzahl, Größe, Lage und Gestaltung von Fahrradabstellplätzen getroffen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Es liegen keine abschließenden Erfahrungen mit den Richtzahlen vor.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Aufgrund der intensiven Erarbeitungsphase und der Abstimmung mit den möglichen Bedenkenträgern ist die Stadt sich sicher, eine juristisch einwandfreie Fahrradabstellsatzung geschaffen zu haben. Sollte die Zeit dies bestätigen, kann diese Satzung Grundlage für andere Städte sein.

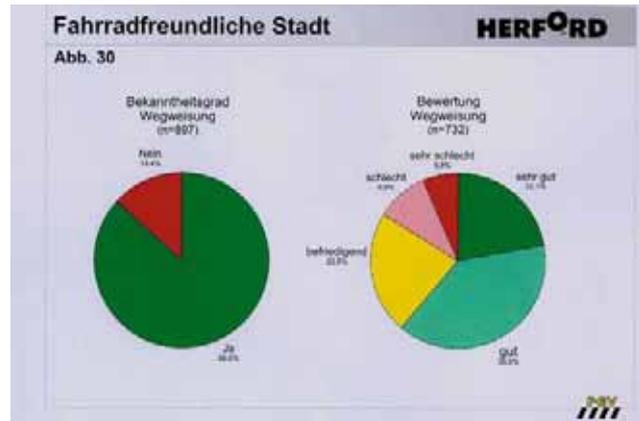
Themenkomplex 4

4 WEGWEISUNG

37. Wegweisung entlang von Hauptachsen (Herford)
38. Wegweisung entlang von Hauptachsen (Leverkusen)
39. Zielorientierte Wegweisung (Troisdorf)

Nr. 37**Maßnahmentyp:
Wegweisung entlang von Haupt-
achsen**

Herford

Ausgangssituation

- ◆ Radverkehrsförderung in Herford umfasst neben Maßnahmen im Netz auch die wesentlichen Bausteine der begleitenden Infrastruktur.
- ◆ Neue attraktive Verbindungen wurden geschaffen, auf denen der Radverkehr in Herford sicher geführt werden kann.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Nach Fertigstellung wesentlicher Abschnitte des Routennetzes sollten die zentralen Verbindungen z. B. zwischen Stadtzentrum und den Stadtteilen durch eine eigenständige Wegweisung kenntlich gemacht werden.
- ◆ Ziel der Wegweisung war darüber hinaus, neue Potenziale für den Radverkehr zu erschließen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Herford hat neben überregionalen touristischen Verbindungen 8 Alltagsrouten mit einer Netzlänge von 72,5 km ausgewiesen.
- ◆ Die Routen beinhalten Stadtteilverbindungen mit Anschluss an Nachbarkommunen sowie eine innerstädtische Ringverbindung.
- ◆ Die Routenkennzeichnung erfolgt durch farbige Symbole, die den Zielen zugeordnet sind.
- ◆ Neben den Routen sind insbesondere in der Kernstadt zentrale Einzelziele ausgewiesen.
- ◆ Die Schildergröße beträgt 750 mm x 200 mm bei einer Schriftgröße von 40 mm.
- ◆ Die Gesamtkosten für die Wegweisung, die 1994/95 realisiert wurde, belaufen sich einschließlich der Planung auf rund 120.000 DM.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Radverkehrsmengen auf den ausgewiesenen Routen sind um rund 30 % gestiegen, wie anhand einer Vorher-Nachher-Zählung nachgewiesen werden konnte. Diese Radverkehrszunahme liegt deutlich über den Vergleichsabschnitten auf den nicht beschilderten Verbindungen.
- ◆ Die Bewertung der Wegweisung durch die Bevölkerung ist überwiegend positiv. Im Rahmen einer Haushaltsbefragung von 1997 äußerten sich nur rund 16 % der Bevölkerung kritisch.
- ◆ 87 % der Bevölkerung kennen die Radverkehrswegweisung; auch dies ist ein Ergebnis der Haushaltsbefragung von 1997. Nur neue Radfahrstreifen und Radwege hatten geringfügig höhere Bekanntheitsgrade.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Herford konnte 1997 den Erfolg der Wegweisung eindrucksvoll im Rahmen der Begleituntersuchung "Fahrradfreundliche Stadt Herford" nachweisen.
- ◆ Die Maßnahme hat sich bewährt, obwohl die Ausgestaltung der Schilder, insbesondere aufgrund zu kleiner Schrift- und Schildergrößen, nicht den heutigen Anforderungen entspricht.
- ◆ Der hohe Bekanntheitsgrad der Wegweisung in Verbindung mit der positiven Bewertung belegt die Funktion der Wegweisung als geeigneter dauerhafter Werbeträger für den Radverkehr.

Nr. 38

**Maßnahmentyp:
Wegweisung:
Wegweisung entlang von Haupt-
achsen**

LeverkusenAusgangssituation

- ◆ In Leverkusen bestehen für den Radverkehr noch erhebliche Potenziale, die mit Hilfe einer Fahrradwegweisung erschlossen werden sollen.
- ◆ Die räumliche Struktur Leverkusens ist neben der fahrradgünstigen polyzentrischen Stadtstruktur auch durch weniger radverkehrsgünstige Faktoren geprägt (Zwangslinien, keine einprägsame Stadtstruktur etc.).

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Eine Wegweisung soll allen Radfahrern das vorhandene oder noch zu schaffende Radverkehrsnetz aufzeigen und damit einen Anreiz zur stärkeren Nutzung des Fahrrades geben.
- ◆ Das Routennetz, das sich aus verschiedenen Netzelementen zusammensetzt, soll durch die Wegweisung bekannt und damit auch gut nutzbar gemacht werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Das Wegweisungsnetz ist routenorientiert.
- ◆ Die Realisierung erfolgt schrittweise in "Teilnetzen", die jeweils ein in sich schlüssiges Wegweisungssystem darstellen und wichtige Ziele miteinander verbinden.
- ◆ Die Teilnetze bestehen in der Regel aus einer Hauptroute und mehreren Nebenrouten.
- ◆ Pro Richtung werden auf den Wegweisern zwei Ziele ausgewiesen; ein Hauptziel (i. d. R. Bezirkszentrum oder Nachbarstadt) in der Entfernung zwischen 5 und 15 km, und ein Nahziel (i. d. R. Nachbarstadtteil) zumeist zwischen 0,2 und 5 km entfernt.
- ◆ Die Wegweiser mit den Ziel- und Entfernungsangaben werden zur besseren Orientierung aber auch zur Werbung im Straßenbild an besonders exponierten und gut sichtbaren Stellen in Form von Schilderbäumen aufgestellt.

- ◆ Für die ausgewiesenen Strecken hat die Stadt Leverkusen Mindeststandards definiert; kleinere Mängel werden im Zuge der Beschilderung beseitigt.
- ◆ Die Wegweisung basiert in erster Linie auf Pfeilwegweisern; daneben gibt es noch Vor- und Zwischenwegweiser.
- ◆ Zusätzlich gibt es Info-Tafeln mit Stadtplänen, in die Fahrradrouden eingezeichnet sind.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die routenorientierte Wegweisung für Alltags- wie Freizeitverkehr bietet auch Ortsunkundigen gute Orientierungsmöglichkeiten.
- ◆ Aufgrund der o. g. räumlichen Struktur von Leverkusen ist eine flächendeckende Wegweisung für die Orientierung aber auch für die Verdeutlichung der Netzstruktur absolut notwendig, zumal sie gleichzeitig eine sehr wirksame Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad darstellt.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Der in Leverkusen gewählte Ansatz ist konsequent umgesetzt worden und bietet dem Radverkehr eine gute Ausstattung mit radverkehrsspezifischen Wegweisern im Verlauf der Alltags- und Freizeitrouden.
- ◆ Durch die einheitliche Farbgebung bei den Wegweisern (rot) ist allerdings eine Differenzierung zwischen schnellen Strecken und Routen, abseits der großen Straßen, nur in eingeschränktem Maße möglich.
- ◆ Zusammen mit den Tourenvorschlägen "Leverkusen mit dem Fahrrad entdecken" und der Leverkusener Fahrradkarte ermöglicht die Wegweisung sowohl den Leverkusenern als auch Ortsunkundigen die Nutzung von fahrradfreundlichen Strecken zu innerörtlichen und überregionalen Zielen.

Nr. 39

Maßnahmentyp:
Wegweisung:
Zielorientierte Wegweisung

Troisdorf

Ausgangssituation

- ◆ Im infrastrukturellen Bereich wurden in Troisdorf zahlreiche Maßnahmen durchgeführt.
- ◆ Viele Troisdorfer Bürger sowie die Ortsunkundigen kennen häufig nur die Strecken, die sie auch mit dem Auto nutzen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Radlern sollen kürzere, komfortable oder autoärmere Wegeführungen aufgezeigt werden.
- ◆ In Troisdorf sollen die einzelnen Stadtteile über fahrradfreundliche Wege miteinander verbunden werden und die optimalen Verbindungsrouten dargestellt werden.
- ◆ Das Wegweisungssystem soll ein zusammenhängendes Netz bilden.
- ◆ Durch die ständige Präsenz von Wegweisern im gesamten Stadtgebiet erhofft sich die Stadt seitens der Autofahrer erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber Radfahrern und damit Sicherheitsgewinne für die Radfahrer.
- ◆ Die Wegweisung soll dauerhaft im gesamten Stadtgebiet für den Radverkehr werben.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Im gesamten Stadtgebiet wurden Wegweiser installiert, die Alltags- und Freizeitrouten ausweisen (zweigliedriges Wegweisungssystem).
- ◆ Auf den Wegweisern werden die Alltagsrouten rot und Freizeitrouten grün dargestellt und die Entfernung zu den ausgewiesenen Zielen auf 100 m genau angegeben.
- ◆ Die roten Routen gewährleisten eine direkte Führung zum ausgewiesenen Ziel, wogegen die grünen Routen über verkehrsarme, attraktive Fahrradstrecken geführt werden.
- ◆ Bei der Zielauswahl wurde eine möglichst ausgewogene Kombination von inner- und überörtlichen Zielen angestrebt.
- ◆ Die Wegweisung stellt auch Anschlüsse an die Radwegnetze der Nachbarkommunen dar.
- ◆ Die Wegweiser sind in Form von Tabellen-, Pfeil- und Zwischenwegweisern ausgeführt.
- ◆ Die Kosten für Planung und Umsetzung der Wegweisung betragen gut 200 TDM

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch die Wegweisung sind viele vorhandene Routen für die Troisdorfer überhaupt erst erkennbar geworden.
- ◆ Die Wegweisung wirkt gegenüber anderen Informationsmedien (Faltblätter, Presseartikel) direkter und dauerhafter, auch für diejenigen die das Fahrrad bislang noch nicht nutzen.
- ◆ Gerade für Ortsunkundige ist das oft schwierige Kartenlesen durch die flächendeckende, zusammenhängende Wegweisung als Orientierungshilfe nicht mehr notwendig.
- ◆ Die gesamtstädtische Aufstellung von Wegweisern ist eine gute Werbung für das Verkehrsmittel Fahrrad und besonders im Freizeit- und Tourismusbereich spielt die Wegweisung auch eine wichtige Rolle als Marketinginstrument.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ In Troisdorf existiert eine lückenlose Hinweisbeschilderung sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr.
- ◆ Es wurde für die Wegweisung in Troisdorf ein neues Design entwickelt, das sowohl in Bezug auf die Dimensionierung als auch auf eine durchgängige und klar ablesbare Systematik, den Ansprüchen der Radfahrer genügt und neue Maßstäbe setzt.
- ◆ In Zusammenhang mit dem Radfahrerstadtplan ist die Fahrradwegweisung ein wichtiger Baustein innerhalb einer fahrradfreundlichen Stadt.
- ◆ Durch die Wegweisung wird es den Radfahrern erleichtert, die Netzstruktur in Troisdorf zu erkennen und optimal für ihre Zwecke und Bedürfnisse zu nutzen.

Themenkomplex 5

5 SERVICEANGEBOTE

5.1 Service rund um's Rad

- 40. "Radhaus" (Aachen)
- 41. Fahrradbüro (Marl)
- 42. Mobilitätszentrum (Münster)

5.2 Diebstahlschutz

- 43. Fahrradwache bei Fahrradfest (Brühl)
- 44. Fahrradwachen an Schulen und in der Innenstadt (Marl)

5.3 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber

- 45. Wettbewerb "Fahrradfreundlichster Arbeitgeber" (Brühl)

5.4 Touristische Dienstleistungen

- 46. Burgenfahrt (Euskirchen)
- 47. Tourentipps "Mit dem Fahrrad durch Köln" (Köln)
- 48. Mit dem Fahrrad zu Warner Bros. Movie World Gladbeck (Marl)

Nr. 40

Maßnahmentyp:
Service rund um's Rad:
"Radhaus"

Aachen

Ausgangssituation

- ◆ Der Servicebereich rund um das Fahrrad ist in Aachen – wie in den meisten anderen Städten auch – noch deutlich unterentwickelt.
- ◆ Ziel muss es sein, auf dem Fahrradsektor einen ähnlich hohen Komfort- und Servicestandard zu erreichen wie beim Autoverkehrssystem.
- ◆ Defizite gibt es insbesondere im Bereich bewachtes Fahrradparken und Gebrauchtradhandel.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Das "Radhaus" in Aachen ist ein privates Gemeinschaftsprojekt von WABe e. V. (Wohnung, Arbeit und Beratung für Menschen in besonderen sozialen Schwierigkeiten) und VIA e. V. (Verein für Integration durch Arbeit), das sich zum Ziel gesetzt hat, durch Dienstleistungsangebote im Fahrradsektor, neue Arbeitsplätze für benachteiligte Menschen zu schaffen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Das "Radhaus" in Aachen liegt im Eingangsbereich eines Parkhauses in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone.
- ◆ Neben einem Büro- und Ausstellungsraum, der zur Straße gut sichtbar ist, befindet sich die Abstellfläche für ca. 30 Räder, die Werkstatt und das Fahrradlager.
- ◆ Das "Radhaus" bietet neben der Möglichkeit des bewachten Fahrradparkens (2,- DM/Tag) auch eine Fahrrad-Tauschbörse und das sogenannte Fahrradrecycling an, bei dem alte Fahrräder abgegeben werden können, die dann einem sozialen Zweck oder deren Erlös zur Sicherung des Projektes "Radhaus" verwandt wird; die recycelten Räder können auch gemietet werden (5,- DM/Tag).

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Genaue Aussagen über Nutzung und wirtschaftliche Situation des "Radhauses" in Aachen lassen sich aufgrund der erst sehr kurzen Laufzeit (Eröffnung Anfang '98) noch nicht machen.
- ◆ Die Nachfrage nach Gebrauchtfahrrädern ist groß; insbesondere Studenten und andere Gruppen mit geringem Einkommen zählen zu den Kunden.
- ◆ Das Bewachungsangebot wird nur schwach genutzt; der Grund dürfte u. a. in den für den hier dominierenden Einkaufsverkehr ungünstigen Öffnungszeiten liegen (Mo – Do 7.30 – 16.15; Fr bis 14.00; Sa/So geschlossen).

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Das Projekt deckt einen Radverkehrsdienstleistungsbereich ab, der privatwirtschaftlich nicht tragfähig angeboten werden kann.
- ◆ Der Erfolg des Projektes könnte sicherlich noch vergrößert werden, wenn kundenorientierte Modifikationen erfolgen (günstigere Öffnungszeiten, Angebot weiterer Dienstleistungen für Radfahrer wie z. B. Taschenaufbewahrung, Verkauf einfacher Zubehörteile, ggf. auch Reparaturen durch Kooperation mit einem Fahrradhändler).
- ◆ Die etwas versteckte Lage erfordert eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit.
- ◆ Die Tatsache, dass soziale Einrichtungen das Thema Fahrrad für ihre eigenen Zwecke entdecken, zeigt deutlich, dass die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Aachen, die Radverkehrsförderung in den Köpfen zu verankern vermag.
- ◆ Inzwischen wurde das Projekt mangels Nachfrage eingestellt.

Nr. 41

Maßnahmentyp:
Service rund um's Rad:
Fahrradbüro

Marl

Radfahren in
Marl



Das Fahrradbüro

Ausgangssituation

- ◆ Radfahrer haben keinen direkten Ansprechpartner, der sie über alle Dinge rund ums Fahrrad informiert.
- ◆ Eine Anlaufstelle für relevante Fragen fehlte.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Marl wollte die Bevölkerung intensiver über das Radfahren und den Radverkehr informieren, sowie eine direkte Kontaktmöglichkeit zur Bevölkerung herstellen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Aufgrund der guten Zusammenarbeit mit dem ADFC, und der Tatsache, dass dieser Räume für eine Geschäftsstelle suchte, beschlossen Stadt und ADFC zusammen, Räume anzumieten und ein gemeinsames Fahrradbüro einzurichten.
- ◆ Das 1995 eröffnete Fahrradbüro befindet sich am Eingang einer stillgelegten Zeche und ist mit Rad, Bus und Auto gut zu erreichen.
- ◆ Das Fahrradbüro ist von Dienstag bis Samstag stundenweise geöffnet.
- ◆ Es bietet Informationen rund um das Fahrrad, zur fahrradfreundlichen Stadt und zur Förderung des Radverkehrs.

- ◆ Darüber hinaus werden Literatur und Karten zum Thema Radfahren angeboten und Radfahrer bei der Ausarbeitung von Fahrradtouren beraten.
- ◆ Das Fahrradbüro ist auch Anlaufstelle für Kritik und Anregungen und bietet Gelegenheit, um über verkehrspolitische Themen zu diskutieren.
- ◆ Um die Bevölkerung auf das Fahrradbüro aufmerksam zu machen, wurde eigens ein Faltblatt entworfen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Das Fahrradbüro wird nach Auskunft der Verwaltung von der Bevölkerung gut angenommen, wenn auch keine Daten zur Kundennachfrage vorliegen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Durch die Kooperation von ADFC und Stadt wurde die Öffnung des Fahrradbüros und somit eine umfassende Beratung für die Bevölkerung möglich, da die Kosten und der Aufwand für beide gesenkt werden konnten.
- ◆ Durch das Zusammenarbeiten von ADFC und Stadt können fast tägliche Öffnungszeiten angeboten werden, wodurch eine höhere Akzeptanz erzielt wird.

Nr. 42**Maßnahmentyp:
Service rund um´s Rad:
Mobilitätszentrum****Münster**Ausgangssituation

- ◆ Manche Verkehrsteilnehmer nutzen aus Unwissenheit nicht das für ihre Zwecke günstigste Verkehrsmittel.
- ◆ Das Beschaffen der erforderlichen Informationen ist für einen nicht unbedeutenden Teil der Bevölkerung mit einer hohen Hemmschwelle verbunden, da verschiedene Zuständigkeiten unterschiedliche Informationsquellen zur Folge haben.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Münster will jedem eine auf die individuellen Bedürfnisse abgestimmte Verkehrsmittelwahl ermöglichen.
- ◆ Die Recherche bzgl. der günstigsten Verkehrsmittelwahl sollte durch die Einrichtung einer verkehrsmittelunabhängigen Informationsmöglichkeit erleichtert werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Das Mobilitätszentrum "mobilé" (Servicezentrum für clevere Verkehrsnutzung), welches im März 1998 eröffnet wurde, wird gemeinsam von der Stadt Münster und den Stadtwerken sowie weiteren Verkehrsanbietern und Institutionen als Kooperationspartner getragen.
- ◆ "Mobilé" befindet sich im zentralen Innenstadtbereich und bietet an die im gleichen Haus befindliche Bürgerberatung angepasste Öffnungszeiten (Mo-Fr 9.30-18.00 Uhr, Sa 9.30-13.00 Uhr).
- ◆ "Mobilé" bietet neutrale Informationen zu allen Verkehrs- und Mobilitätsfragen sowie einen Fahrkartenverkauf.
- ◆ Die Informationen sind sowohl verkehrsmittel- als auch unternehmens- und städteübergreifend.
- ◆ Expertengespräche zu speziellen Verkehrsthemen finden monatlich unter der Bezeichnung "service plus" statt.

- ◆ Zum Thema Radverkehr erhalten die Bürger u. a. eine EDV-gestützte Radwegeauskunft und Radtourenplanung sowie Radwegekarten zur Einsicht.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Resonanz von "mobilé" wird mit durchschnittlich 75 Kundenanfragen pro Tag als positiv gewertet.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die zentrale Lage von "mobilé" sowie die umfassenden Öffnungszeiten bieten in Verbindung mit der übergreifenden Beratung gute Voraussetzungen für eine positive Entwicklung.
- ◆ Entsprechend den Ergebnissen einer Ex-WoSt-Studie, die im Sommer 2000 abgeschlossen sein wird, beziehen sich aber 90 % der Nachfragen auf den ÖV, so dass der Informationsfluss zum Thema Radverkehr nur begrenzte Bedeutung aufweist.

Nr. 43**Maßnahmentyp:
Diebstahlschutz:
Fahrradwache bei Fahrradfest****Brühl**Ausgangssituation

- ◆ Im Jahr 1996 wurde in Brühl das erste Brühler Fahrradfest auf dem Marktplatz durchgeführt.
- ◆ Schwerpunktthemen waren dabei Verkehrssicherheit, Diebstahlprävention und Einkaufen mit dem Fahrrad.
- ◆ Im Rahmen des Themas "Einkaufen mit dem Fahrrad" wurde eine Fahrradwache mit Gepäckaufbewahrung und Kinderwagenverleih für die Dauer des Fahrradfestes eingerichtet.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Ziel dieser temporären Fahrradwache mit Service war es, mit möglichst geringem Aufwand zu testen, ob in Brühl eine Nachfrage für ein solches Angebot besteht und wie dieses bei den Bürgern ankommt.
- ◆ Gleichzeitig sollen durch die verschiedenen Aktionen Informationen und praktische Tipps für den Einkauf mit dem Fahrrad gegeben werden.
- ◆ Durch einen Fragebogen wurde zudem die Einstellung der Brühler zur Nutzung des Rades als Verkehrsmittel für den Einkauf abgefragt.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Für die temporäre Fahrradwache wurden die überdachten Fahrradabstellanlagen vor der Kreissparkasse genutzt, deren Fläche provisorisch abgesperrt wurde.
- ◆ Es wurden zusätzliche Fahrradständer aufgestellt und die Fahrradwache mit zwei großen Transparenten mit der Aufschrift "Fahrradwache - Kinderwagenverleih, Gepäckaufbewahrung" versehen.
- ◆ Für die Fahrradwache wurde eine Gebühr von DM 1,- erhoben, die bei Einkauf in einem Brühler Geschäft zurückerstattet wurde (analog zur Parkgebührenerstattung).

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Fahrradwache wurde rege genutzt und viele äußerten sich ausgesprochen positiv über ein solches Angebot, da die Angst vor Fahrraddiebstahl ein wesentlicher Grund ist, das Fahrrad nicht zu nutzen.
- ◆ Auch die Gepäckaufbewahrung wurde genutzt und fand positiven Zuspruch von Seiten der Bevölkerung.
- ◆ Eine Möglichkeit zur Gepäckaufbewahrung oder Schließfächer in der Fußgängerzone wurde von vielen als Dauereinrichtung gewünscht.
- ◆ Obwohl der Kinderwagenverleih bei diesem Fest nicht genutzt wurde, fand die Idee generell regen Zuspruch, zumal das Kindertransportproblem als wichtiger Grund für die Nichtnutzung des Fahrrades beim Einkauf angegeben wurde.
- ◆ Auch bei der Auswertung der Fragebögen wurde deutlich, dass die Brühler dieses Servicepaket der Fahrradwache als sehr positiv ansehen und daher auch bereit sind, dafür entsprechend zu bezahlen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Idee, die Möglichkeiten einer Fahrradwache mit den verschiedenen Serviceleistungen im Rahmen eines Fahrradfestes vorzustellen, ist gut.
- ◆ Empfehlenswert ist auch, die Aktion durch einen Fragebogen zu ergänzen, der eine Übersicht über die Meinung der Bevölkerung gibt und somit der Stadt Richtwerte über akzeptable Preise und das mögliche Potenzial solcher Einrichtung gibt.
- ◆ Wünschenswert wäre die konsequente Weiterführung in Form einer Potenzialanalyse und Wirtschaftlichkeitsabschätzung mit dem Ziel der Errichtung einer dauerhaften Fahrradwache (z. B. in Zusammenarbeit mit dem Einzelhandel, ggf. mit ABM o. ä.) analog zu niederländischen Vorbildern.

Nr. 44**Maßnahmentyp:
Fahrradwachen an Schulen und in
der Innenstadt****Marl**Ausgangssituation

- ◆ 1994 sind in Marl fast 1.200 Fahrräder entwendet worden, 150 Räder davon an Schulen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Fahrräder sollten vor Diebstahl und Vandalismus geschützt werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die Stadtverwaltung hat in Zusammenarbeit mit der Arbeiterwohlfahrt an sechs Schulen und am Marler Stern, einem zentralen Einkaufsbereich Marls, Fahrradwachen eingerichtet.
- ◆ Dabei überwachen Langzeitarbeitslose die Fahrräder und schützen sie so vor Vandalismus und Diebstahl.
- ◆ Daneben werden Dienstleistungen wie kleinere Reparaturen angeboten.
- ◆ Bei größeren Reparaturen bekommen die Schüler bis zum nächsten Tag ein Leihrad zur Verfügung gestellt.
- ◆ Die Fahrradwachen bestehen seit 1995.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Seit Bestehen der Fahrradwachen sind die Diebstähle an diesen Schulen fast auf Null gesunken.
- ◆ Mit Hilfe des Reparatur-Service wird die Verkehrssicherheit der Schüler im Straßenverkehr erhöht.
- ◆ Nach Angaben der Stadt ist auch die Auslastung der Fahrradwache am Marler Stern als gut anzusehen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Vor allem die Fahrradwachen an den Schulen haben sich bewährt.
- ◆ Durch eine erhöhte Sicherheit vor Diebstählen wird die Nutzung des Rades für viele attraktiver gemacht.
- ◆ Durch die zentrale Lage der Fahrradwache am Marler Stern in unmittelbarer Nähe zu relevanten Geschäften wird hier - anders als in anderen Städten - eine gute Auslastung durch Einkäufer erzielt.

Nr. 45

Maßnahmentyp: Fahrradfreundlicher Arbeitgeber: Wettbewerb "Fahrradfreundlichster Arbeitgeber"

Brühl

Ausgangssituation

- ◆ Die Stadt Brühl hat in verschiedenen Bereichen Maßnahmen und Aktionen durchgeführt, die das Radfahren in Brühl attraktiver, bequemer und sicherer machen.
- ◆ Dabei fällt auch den Arbeitgebern, bei der Gestaltung eines fahrradfreundlichen Klimas, eine wichtige Aufgabe zu.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Ziel des Wettbewerbes war es, den fahrradfreundlichsten Arbeitgeber zu finden, der seine Mitarbeiter durch unterschiedlichste Angebote dazu motiviert, beim täglichen Arbeitsweg auf das Fahrrad umzusteigen.
- ◆ Durch die Aktion sollen auch Arbeitgeber, die sich bisher nur wenig mit dem Thema beschäftigt haben, dazu angeregt werden, über Möglichkeiten der Fahrradnutzung bei ihren Arbeitnehmern nachzudenken.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Angeschrieben wurden alle ortsansässigen Unternehmen und Institutionen.
- ◆ Die Arbeitgeber wurden gebeten den Fragebogen möglichst ausführlich und umfassend zu beantworten.
- ◆ Zudem sollte auch einer der Beschäftigten oder die Personalvertretung einen Fragebogen ausfüllen.
- ◆ Anhand dieser Fragebögen sollte dann eine Vorauswahl von Unternehmen und Institutionen, durch eine unabhängige Jury aus Vertretern der Stadt, der örtlichen Wirtschaft, des ADFC etc. getroffen werden, die dann vor Ort besichtigt werden.
- ◆ Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber und die Beschäftigten, die den Fragebogen am ausführlichsten ausgefüllt haben, sollten dann auf einer Pressekonferenz bekanntgegeben und mit Preisen ausgezeichnet werden.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Obwohl die Aktion mit zahlreichen Pressemitteilungen angekündigt und im Verlauf der Maßnahmen nochmals Berichte über die Fragebogenaktion gedruckt wurden, war die Resonanz nur sehr gering.
- ◆ Daran konnte auch ein zweites Anschreiben an die Teilnehmer und eine Fristverlängerung für den Rücksendetermin nicht viel ändern.
- ◆ Die Stadt Brühl hat sich daher entschlossen, den Wettbewerb "Bike & Business in Brühl" vorzeitig zu beenden, so dass auch die Besichtigungen durch die Jury und die Preisverleihungen für die "besten" Arbeitgeber und Arbeitnehmer nicht mehr stattfanden.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Grundsätzlich ist die Idee des Wettbewerbes "Bike & Business in Brühl" interessant und ein geeigneter Impuls, um ein verstärktes Nachdenken über das Verkehrsmittel Fahrrad auch auf Seiten der Arbeitgeber zu erreichen.
- ◆ Die vorgestellten Anreize und möglichen Ehrungen bzw. Gewinne sind aber offensichtlich nicht ausreichend, um die Beteiligten für die Aktion zu begeistern.
- ◆ Auch wenn der Wettbewerb aufgrund der geringen Resonanz abgebrochen werden musste, zeigt er doch, dass in Brühl neue Wege bei der Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr gesucht werden und die Stadtverwaltung den Mut hat, auch Risiken einzugehen.
- ◆ Man sollte daher bei der Stadt Brühl über die Umsetzung des Wettbewerbes neu nachdenken und möglicherweise mit einer anderen Strategie nochmals solch eine Aktion durchführen (z. B. in Zusammenarbeit mit Arbeitgeberverbänden). Auch, weil es sich um eine sehr kostengünstige PR-Maßnahme handelt.

Nr. 46

Maßnahmentyp:
Touristische Dienstleistungen:
Burgenfahrt

Euskirchen



Achte Euskirchener Burgenfahrt

- Radwanderfahrt für Familien -

21. Juni 1998

Start: 11.30 Uhr
GVE Kuchenheim



Veranstalter:
Stadt Euskirchen und Euskirchener Vereine
mit freundlicher Unterstützung der
Kreissparkasse Euskirchen 

Euskirchen 
Kreisstadt zwischen Rhein und Eifel

Ausgangssituation

- ◆ Euskirchen bietet aufgrund seiner Lage und Stadtstruktur hervorragende Möglichkeiten für Fahrradtouren mit unterschiedlicher Länge und Schwierigkeitsgraden.
- ◆ Zahlreiche Land- und forstwirtschaftliche Wege bieten gute Möglichkeiten zum Radwandern abseits des Autoverkehrs.
- ◆ Neben Wäldern und großen landwirtschaftlich genutzten Flächen befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft auch zahlreiche Burgen und Herrensitze.
- ◆ Neben dem Bahnhof in der Innenstadt werden noch vier weitere DB-Haltepunkte bedient; die Mehrzahl der Züge verfügt über komfortable Fahrradabteile, so dass auswärtige Radler an unterschiedlichen Punkten starten und aufhören können.
- ◆ Euskirchen ist daher für viele Erholungssuchende Ausgangspunkt für Radtouren in die flache Zülpicher Börde oder die eher für sportliche Touren geeignete Nordeifel.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Durch das Angebot einer "Burgenfahrt" soll das Radfahrerpotenzial vor allem im Tourismusbereich mobilisiert werden.
- ◆ Daneben soll aber auch den Euskirchenern über den Freizeitbereich das Fahrrad als Verkehrsmittel näher gebracht werden.
- ◆ Gleichzeitig möchte sich Euskirchen als Ausflugs- und Ausgangsort für Radtouren im weiteren Umfeld etablieren.

- ◆ Dabei werden auf jährlich wechselnden Strecken Touren zu den umliegenden Burgen geplant.
- ◆ Der "Radtourtag" findet jedes Jahr am letzten Sonntag vor den Sommerferien statt.
- ◆ Abgerundet wird der Tag durch ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm in Euskirchen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Der Radtourtag und die "Burgenfahrt" sind in Euskirchen mittlerweile feste Größen im jährlichen Veranstaltungskalender.
- ◆ Die Fahrten erfreuen sich großer Beliebtheit und auch das Rahmenprogramm findet von Seiten der Bevölkerung großen Zuspruch.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die "Burgenfahrt" in Euskirchen ist ein gutes Mittel um den Radverkehr im Tourismus- und Freizeitbereich zu stärken.
- ◆ Das Angebot stellt eine gute Mischung für die Euskirchener Bevölkerung und Besucher der Stadt dar, so dass die Burgenfahrt in einer Stadt wie Euskirchen einen guten Ansatz für die Förderung des Radverkehrs darstellt.
- ◆ Um das Programm des "Radtourtages" auch in den nächsten Jahren interessant zu gestalten, sollte die Stadt möglichst bald auch andere Tourentipps (Wasserburgenroute, Erftmühlenbachroute etc.) erarbeiten.
- ◆ Parallel dazu sollte vor allem das Rahmenprogramm erweitert werden und ortsansässige Fahrradhändler und Vereine mit eingebunden werden.

Nr. 47

**Maßnahmentyp:
Touristische Dienstleistungen:
Tourentipps
"Mit dem Fahrrad durch Köln"**

KölnAusgangssituation

- ◆ Die Stadt Köln betreibt im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Köln" eine sehr intensive und offensive Öffentlichkeitsarbeit, die als eigenständiger Baustein innerhalb des Programms angesehen wird.
- ◆ Die Kölner Bürger sollen zum Umstieg auf den Umweltverbund angeregt werden.
- ◆ Neben anderen Maßnahmen gibt es die Werbekampagne "Steig um, steig auf", die jeweils unter ein jährlich wechselndes Motto gestellt ist.
- ◆ Der jeweilige Jahresschwerpunkt soll den Gedanken des Umsteigens in einen konkreten Zusammenhang stellen.
- ◆ 1997 war das Schwerpunktthema der Freizeitverkehr, der unter dem Slogan "Mit dem Rad ins Grüne" lief.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Mit diesem Slogan sollte vor allem die Gruppe der Freizeitradler in das Projekt "Fahrradfreundliche Stadt Köln" eingebunden und als Zielgruppe angesprochen werden.
- ◆ Rad fahren soll dabei als Gewinn für den Einzelnen und eine Steigerung der Lebensqualität an die Öffentlichkeit transportiert werden.
- ◆ Ziel ist die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl in Richtung eines stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs durch eine deutliche Verschiebung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Insgesamt wurden 10 Tourentipps (je 5 mal "Radtouren in Chorweiler" und "Radtouren im Grünen") erarbeitet, die kostenlos an Interessierte abgegeben werden.
- ◆ Vorgestellt werden unter verschiedenen geographischen und thematischen Zielsetzungen Routen in und um Köln.
- ◆ Neben der kartographischen Darstellung des Routenverlaufs enthalten die Faltblätter auch kulturhistorische Erläuterungen und Informationen zu Sehenswürdigkeiten.

- ◆ Zusätzlich geben die Tourentipps stichwortartige Streckenbeschreibungen und Hinweise zur Durchführung der einzelnen Touren.
- ◆ Als Besonderheit ist in diesem Zusammenhang das extra Faltblatt "Tourentipps für Kinder" zu nennen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Faltblätter mit den unterschiedlichen Tourentipps zeigen vielen Kölnern nahegelegene Sehenswürdigkeiten auf, die in idealer Fahrradentfernung liegen.
- ◆ Die konkreten Routenvorschläge auf Bezirksebene sind besonders erfolgreich, da sie auch Gelegenheitsradlern einen Anreiz geben, das Fahrrad in der Freizeit zu nutzen.
- ◆ Die Kölner können zudem durch die bezirksbezogene Gestaltung der Tourentipps die Radfahrmöglichkeiten in ihrer Wohnumgebung kennen lernen und gleichzeitig das Fahrrad als Freizeitverkehrsmittel neu entdecken.
- ◆ Für die Stadt Köln ergibt sich durch diese öffentlichkeitswirksame Maßnahme die Möglichkeit, die umgesetzten Maßnahmen im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliche Stadt Köln" indirekt den Bürgern aufzuzeigen.
- ◆ Das gut gemachte Konzept der Reihe ermöglicht es, bei Bedarf noch zahlreiche weitere Radtourentipps zu erstellen.

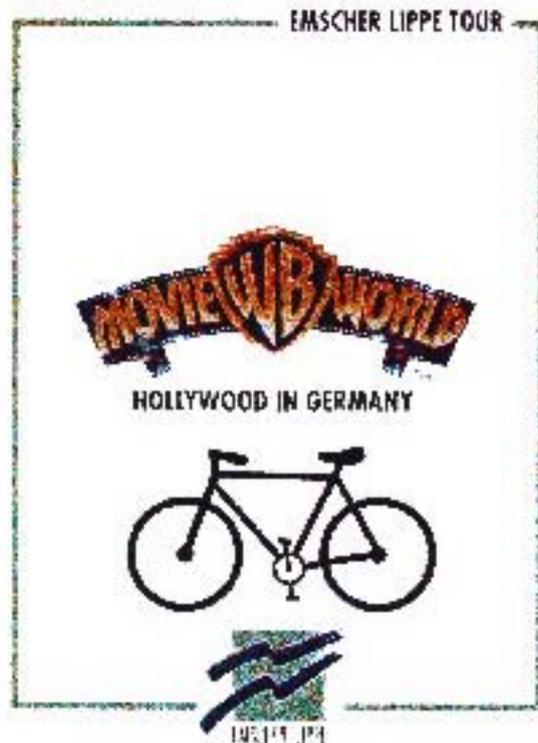
Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Insgesamt erfreut sich die Faltblattserie bei der Kölner Bevölkerung großer Beliebtheit und es besteht große Nachfrage nach den einzelnen Tourentipps.
- ◆ Der Ansatz und die Idee der Faltblätter sind sehr gut und für viele Gemeinden nachahmenswert.
- ◆ Die Faltblätter sind eine hervorragende Informationsquelle für interessierte Bürger.
- ◆ Gleichzeitig sind sie ein sehr gut geeignetes Werbemittel zur Attraktivierung des Fahrradtourismus.

Nr. 48

Maßnahmentyp:
Touristische Dienstleistungen:
Mit dem Fahrrad zu
Warner Bros. Movie World

Gladbeck, Marl

Ausgangssituation

- ◆ Überfüllte Parkplätze und überlastete Zufahrtsstraßen ließen Warner Bros. Movie World in Bottrop nach Alternativen suchen.
- ◆ Neue Ideen für die Vermarktung von Movie World werden kontinuierlich gesucht, Radverkehrswegweisung wurde dabei als relevanter Werbeträger erkannt.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Den Gästen sollte eine Alternative zu einer Anreise mit dem eigenen Pkw geboten werden.
- ◆ Das Angebot richtet sich zur Zeit hauptsächlich an Besucher aus der Region, soll aber durch entsprechendes Marketing und in Zusammenarbeit mit der Hotellerie auch auf den Tourismus ausgeweitet werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Sieben Städte - u. a. Marl und Gladbeck - haben in Zusammenarbeit mit dem Kommunalverband Ruhrgebiet und der Unterstützung von Warner Bros. Movie World detaillierte Radwanderkarten herausgegeben.
- ◆ Auf einzelnen herausnehmbaren Blättern werden ausgehend von einem zentralen Ausgangspunkt in jeder Stadt Wegbeschreibungen gegeben.
- ◆ Zusätzlich können sich die Radfahrer an der 1998 eingeführten Wegweisung orientieren.

- ◆ Seit Einführung der Wegweisung wird jährlich zu Beginn der Saison eine Sternfahrt von allen beteiligten Städten zu Warner Bros. Movie World veranstaltet.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Konkrete Zählungen sind nicht vorhanden, jedoch ist nach Auskunft der Betreiber von Movie World vor allem am Wochenende eine Zunahme des Radverkehrs zu verzeichnen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Radverkehrswegweisung wird als Werbeträger für den Freizeitpark eingesetzt und wirbt gleichzeitig für die Radnutzung.
- ◆ Insgesamt ist das Konzept ein gelungenes Beispiel für kreative Ideen und Kooperationsmöglichkeiten in der Radverkehrsplanung.

Themenkomplex 6

6 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

6.1 Werbung für das Fahrrad

- 49. Fahrradsommer (Aachen)
- 50. Kilometerzähleraktion (Brühl)
- 51. Fahrradaktionstage (Hamm)
- 52. Marketing- und Kommunikationskonzept (Herford)
- 53. Marketing (Marl)

6.2 Informationen für die Nutzer

- 54. Informationsbroschüre für Nutzer (Köln)
- 55. Planwagen/Plangruppen (Leverkusen)
- 56. Radfahrstadtpläne (Bonn, Brühl, Lünen, Pulheim, Troisdorf)

6.3 Wissensvermittlung, Tagungen, Workshops

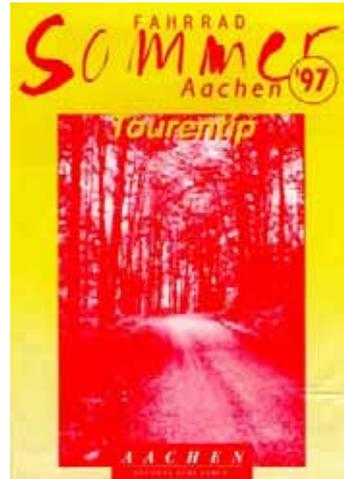
- 57. Bonner Fahrradkongresse (Bonn)
- 58. Velo-Regio Fahrradkongress (Troisdorf)

6.4 Verkehrssicherheitsarbeit

- 59. Nachtfahrt (Brühl)
- 60. Seniorenradfahrkurse (Köln)

Nr. 49

**Maßnahmentyp:
Werbung für das Fahrrad:
Fahrradsommer**

AachenAusgangssituation

- ◆ In Aachen wird die Öffentlichkeitsarbeit als eigenständiger Baustein angesehen, der einen wichtigen Beitrag im Programm "Fahrradfreundliches Aachen" darstellt.
- ◆ Seit 1995 wird daher der Aachener Fahrradsommer jährlich veranstaltet.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Aachener Fahrradsommer soll zu einem regelmäßigen und bekannten Bestandteil der Aachener Aktivitäten werden, der auch Besucher aus dem Umland anzieht.
- ◆ Ziel ist es, dass große Potenzial im Bereich des Freizeitradverkehrs anzusprechen.
- ◆ Ebenso soll das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel und seine verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Mittelpunkt der Aktionen ist eine jährlich wechselnde thematische Rundtour aus dem Aachener Freizeitrouthenetz, die als Sommertour ausgeschildert wird.
- ◆ Zu der jeweiligen Tour wird ein Faltblatt "Der Tourentip" erarbeitet, das die Besonderheiten der Tour und die Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke vorstellt.
- ◆ Auf dieser und anderen Strecken in Aachen werden geführte Radtouren angeboten.
- ◆ Zusätzlich zu diesen Routenmaßnahmen, die von Juni bis September laufen, gibt es verschiedene Aktionen wie Rätselwettbewerbe, Fotowettbewerbe, Prominentenveranstaltungen, Ausstellungen, Podiumsdiskussionen, Fahrradaktionstage, Gebrauchtradmärkte und Schrottkaktionen (Schrottfahrradverwertung).
- ◆ Von Sponsoren gestiftete attraktive, fahrradbezogene Preise können bei Preisausschreiben gewonnen werden, wobei das Abradeln der Route zur Erfüllung der Aufgabe nötig ist.

- ◆ Im Jahr 1998 wird der Fahrradsommer zugunsten des Aachener Doms durchgeführt und ein Sponsor spendet für jeden geradelten Kilometer bei der Auftaktveranstaltung eine Mark zur Säuberung des Doms.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Der Aachener Fahrradsommer ist mittlerweile ein fester Bestandteil der Fahrradaktionen in Aachen geworden.
- ◆ Das Angebot wird gut angenommen und das Interesse wächst von Jahr zu Jahr.
- ◆ Das umfassende Programm und die Dehnung der Aktionen auf vier Monate führen dazu, dass der Fahrradsommer immer wieder von der lokalen Presse aufgenommen wird und der Bevölkerung das Fahrrad aus ganz verschiedenen Blickwinkel vorgestellt wird.
- ◆ Der Fahrradsommer wird zunehmend auch von Bürgern aus dem Aachener Umland besucht, die die Möglichkeiten des Verkehrsmittels Fahrrad gerade im Freizeitverkehr kennenlernen wollen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Angebote sprechen unterschiedliche Zielgruppen an und bieten zahlreiche Möglichkeiten sich zu beteiligen.
- ◆ Die Stadt Aachen sieht den Fahrradsommer als festen Bestandteil ihrer Planungen an und ist sehr zufrieden mit dem Zuspruch aus der Bevölkerung aber auch aus der Presse.
- ◆ Durch den großen Zuspruch der Öffentlichkeit gelingt es der Stadt Aachen zunehmend Sponsoren für die verschiedenen Aktionen zu finden, wodurch die Attraktivität der Veranstaltungen erhöht werden kann.
- ◆ Die Einbindung Dritter (Sponsoren, ADFC etc.) macht den Fahrradsommer teilweise zum "Selbstläufer".

Nr. 50**Maßnahmentyp:
Werbung für das Fahrrad:
Kilometerzähleraktion****Brühl**Ausgangssituation

- ◆ Brühl weist aufgrund seiner Stadt- und Siedlungsstruktur besonders günstige Voraussetzungen für eine intensive Fahrradnutzung im Alltagsverkehr auf.
- ◆ Die Stadt Brühl hat die Bedeutung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit erkannt und führt seit langem ganz unterschiedliche Maßnahmen zum Thema durch.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Anlass der Aktion war es, den Brühlern deutlich zu machen, wie schnell, bequem und einfach das Fahrrad im Alltagsverkehr einzusetzen ist und wie selten Hinderungsgründe gegen die Fahrradnutzung vorliegen.
- ◆ Die Aktion sollte möglichst viele Brühler Bürger dazu bewegen, über die Möglichkeiten des Verkehrsmittels Fahrrad nachzudenken und das Fahrrad stärker für kurze Fahrten im Alltagsverkehr einzusetzen.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die Brühler wurden aufgerufen 500 km in drei Monaten zu radeln.
- ◆ Gemessen wurde die Entfernung mit einem kostenlos zur Verfügung gestellten Tacho.
- ◆ Die Teilnehmer mussten sich zudem verpflichten über den jeweiligen Fahrtzweck und die aktuelle Witterung Buch zu führen.
- ◆ Wenn mindestens 500 km innerhalb der vorgegebenen drei Monate zurückgelegt wurden, konnten die Teilnehmer den Tacho behalten.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Resonanz auf das Angebot war enorm und die Ergebnisse übertrafen alle Erwartungen.
- ◆ Insgesamt erreichten 78 % der Teilnehmer die vorgegebene Kilometerzahl.
- ◆ Die meisten radelten mehr als das andert-halb-fache der erforderlichen Gesamtleistung.
- ◆ Der erste Teilnehmer hatte bereits nach 23 Tagen die geforderten 500 km zurückgelegt.
- ◆ Insgesamt radelten die Teilnehmer 113.234 km und umrundeten somit fast dreimal den Erdball.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Aktion ist absolut erfolgreich verlaufen und hat ein nicht erwartetes Ergebnis gebracht sowohl in Bezug auf die zurückgelegte Strecke aber auch in Bezug auf die Teilnehmerzahl.
- ◆ Durch die beachtliche Gesamtleistung konnte allen Teilnehmern verdeutlicht werden, wie stark die Verkehrsleistung des Radverkehrs ist.
- ◆ Die Fahrtenbuchführung hat den Teilnehmern verdeutlicht, wie selten Witterung oder Fahrtzweck die Fahrradnutzung behindern.
- ◆ Gemessen an der enormen Öffentlichkeitswirkung ist die Aktion sehr kostengünstig.
- ◆ Die Aktion ist als sehr erfolgreich zu bezeichnen und sollte häufiger als Maßnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt werden.

Nr. 51**Maßnahmentyp:
Werbung für das Fahrrad:
Fahrradaktionstage****Hamm**Ausgangssituation

- ◆ Mit Aufnahme in das Programm hat die Stadt Hamm zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt, die das Radfahren in Hamm sicherer, einfacher und attraktiver machen.
- ◆ Um die Maßnahmen und das Programm aber auch dem Bürger näher zu bringen sind öffentlichkeitswirksame Maßnahmen notwendig, die Information und Unterhaltung rund um das Thema Fahrrad miteinander verbinden.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Öffentlichkeitsarbeit ist für eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl in Richtung Umweltverbund unerlässlich.
- ◆ Ziel der Fahrradaktionstage in Hamm ist es, die Bürger für eine überlegte Verkehrsmittelwahl zu gewinnen und ihnen das Verkehrsmittel Fahrrad als gute Alternative besonders für kurze Strecken im Stadtbereich zu demonstrieren.
- ◆ Gleichzeitig sollen alle neuen bereits umgesetzten Maßnahmen den interessierten Bürgern aufgezeigt werden und somit mehr Akzeptanz und Unterstützung für das Programm "fahrradfreundliche Stadt Hamm" erreicht werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Seit 1993 werden jedes Jahr im Sommer die Fahrradaktionstage in Hamm veranstaltet.
- ◆ Das Programm ist von Jahr zu Jahr unterschiedlich, alle Aktionen drehen sich aber um das Fahrrad.
- ◆ Mit eingebunden in die Veranstaltungen sind, neben der Stadt Hamm vertreten durch Politiker und Verwaltung, auch der ADFC, regionale Radiosender und Zeitungen, ortsansässige Fahrradhändler sowie verschiedene Gruppen und Firmen.
- ◆ Bekannte ortsansässige Künstler (z. B. Otmar Alt) konnten für künstlerisch hochwertige Fahrradplakate gewonnen werden.

- ◆ Eine Sonderveröffentlichung des Westfälischen Anzeigers zum Fahrradaktionstag präsentiert zahlreiche Radverkehrsthemen und bindet über Inserate auch die örtliche Geschäftswelt ein.
- ◆ Neben Kultur und Aktionen zum Thema Fahrrad und Radverkehr steht vor allem die Vermittlung von Informationen über eine moderne und intensive Rad- und Verkehrspolitik im Mittelpunkt der zweitägigen Veranstaltung

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Fahrradaktionstage erfreuen sich von Jahr zu Jahr größerer Beliebtheit bei den Hammern und auch die Anfragen zu Teilnahmemöglichkeiten aus der Wirtschaft nehmen zu.
- ◆ In den direkten Gesprächen mit den Bürgern konnten oftmals viele Bedenken zu Einzelmaßnahmen ausgeräumt werden.
- ◆ Gleichzeitig haben die Bürger die Möglichkeit, Anregungen aus ihren täglichen Erfahrungen heraus zu geben und sich über geplante Maßnahmen zu informieren.
- ◆ Durch das attraktive Programm wird Radfahren als lustvoll empfunden und nicht als Verzicht.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Fahrradaktionstage sind eine absolut gelungene Aktion im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Stadt Hamm".
- ◆ Sie bieten nicht nur ein vielfältiges Programm, sondern vermitteln auch zahlreiche Informationen.
- ◆ Die Bürger werden direkt angesprochen und zum Rad fahren angeregt, um die fahrradfreundliche Stadt Hamm überhaupt erst kennen zu lernen.

Nr. 52

**Maßnahmentyp:
Werbung für das Fahrrad:
Marketing- und Kommunikations-
konzept**

HerfordAusgangssituation

- ◆ Herford zählt von Beginn an zu den fahrradfreundlichen Städten und hat neben dem Ausbau der Infrastruktur frühzeitig Wert auf die Schaffung eines freundlichen Klimas für den Radverkehr und die Aktivierung weiterer Radfahrerpotenziale gelegt.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Das Image des Radverkehrs sollte positiv beeinflusst werden, um so mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrades zu gewinnen.
- ◆ Der Radverkehrsanteil von 9 % (1988) sollte gesteigert werden. Untersuchungsergebnisse haben gezeigt, dass es 1988 zwischen 4 und 8 % zusätzlicher Potenziale unter befragten Kfz-Fahrern gab.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ 1989/90 wurde für 53.000 DM ein Marketing- und Kommunikationskonzept erarbeitet.
- ◆ Die Durchführung der Kampagne "Herford mit dem Fahrrad" erfolgte in den Jahren 1992 und 1993. Die Kosten lagen bei 227.000 DM.
- ◆ Die Kampagne umfasste die folgenden Bausteine:
 - Plakate wurde im Stadtgebiet aufgehängt,
 - Handzettel, Buttons und Aufklebern verteilt,
 - Verlosungen organisiert,
 - Foto- und Malwettbewerbe durchgeführt,
 - ein Kinospot gezeigt,
 - in den Tages- und Wochenzeitungen Werbung geschaltet und
 - eine Umfrage durchgeführt.
- ◆ Ursprünglich sollte die Kampagne in drei Phasen ablaufen, allerdings wurde die dritte Phase aufgrund starker Kritik aus Politik und Öffentlichkeit nicht realisiert.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die umfassende Kampagne, die zu einem frühen Zeitpunkt intensiver Radverkehrsförderung stattgefunden hat, wurde nur bis zu einem gewissen Grad von der Mehrzahl der Bevölkerung und Politik positiv gewertet. Die intensive Werbung wurde nicht mehr akzeptiert, als der Eindruck entstand, dass mehr Geld für sie als für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ausgegeben wurde.
- ◆ Der massive Widerstand der Öffentlichkeit in der Endphase führte dazu, dass die letzte Phase der Kampagne nicht mehr durchgeführt wurde.
- ◆ Im Zuge der Begleituntersuchung "Fahrradfreundliche Stadt Herford" wurde deutlich, dass der Bekanntheitsgrad der einzelnen Kampagnenbausteine deutlich unter dem der infrastrukturellen Maßnahmen liegt.

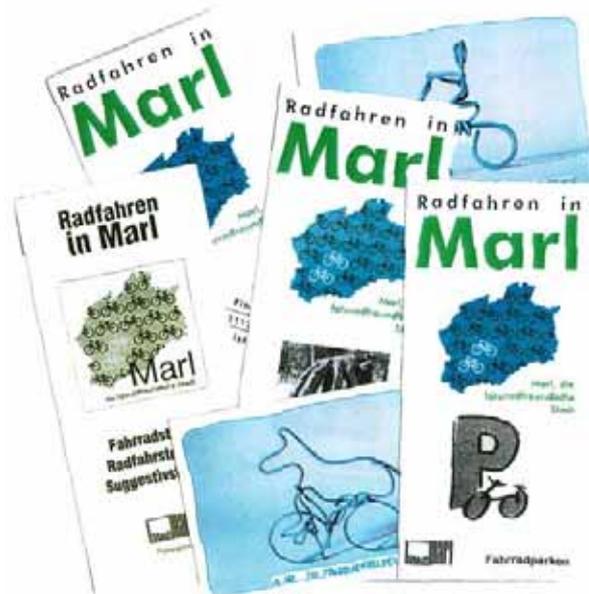
Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Öffentlichkeitsarbeit ist ein zwingend notwendiger und zunehmend wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung, er muss aber in Zusammenhang mit der Gesamtförderung des Radverkehrs stehen.
- ◆ Da in Herford insgesamt ein zunehmend positives Radverkehrsklima herrscht, kann auch der Kampagne ein längerfristiger Erfolg zugesprochen werden, wenn das Bild insgesamt aber sicherlich auch durch die verbesserte Infrastruktur und die zunehmenden Radverkehrsanteile deutlich geprägt wird.

Nr. 53

Maßnahmentyp:
Werbung für das Fahrrad:
Marketing

Marl

Ausgangssituation

- ◆ In Marl wurden Öffentlichkeitsarbeit und Marketing von Anfang an als sehr bedeutende Bausteine der Radverkehrsförderung angesehen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Mit Hilfe von Marketing-Maßnahmen soll das Rad und seine Nutzung der Bevölkerung allgegenwärtig sein.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Es wurde eine Reihe von öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen, die teilweise aus spontanen Ideen entstanden sind, umgesetzt, dazu gehören z. B.:
 - die Markierung von Damenrädern als Piktogramm,
 - das Drahteselbiegen, bei dem aus einfachem Draht Fahrräder gebogen werden und aus dem eine neue Idee entstanden ist, nämlich
 - eine gezielte Auswahl der Drahtesel als Postkarten drucken zu lassen.
- ◆ Darüber hinaus gibt es Faltblätter zu verschiedenen Tourenangeboten, wie örtliche Kunsttouren, ein Routenangebot zu Warner Bros. Movie World oder ganz aktuell ein überregionales Tourenangebot unter der Bezeichnung Vest-Touren.
- ◆ Einmal jährlich wird seit 1991 der Marler Fahrradtag mit Radtourismus-Börse und einem Gebrauch-Fahrrad-Markt veranstaltet.
- ◆ Neben diesen größeren Aktionen werden zu einer Vielzahl radverkehrsrelevanter Themen Faltblätter erstellt, die aufgrund eines einheitlichen Layouts einen hohen Wiedererkennungswert besitzen.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die kreativen neuen Wege, die Marl im Bereich Marketing geht, bieten für viele Städte Anregungen. So wurde beispielsweise das Drahteselbiegen auf verschiedenen Veranstaltungen in mehreren Städten wiederholt.
- ◆ Das Rad ist für die Marler wichtiger Bestandteil ihrer Stadt; aus diesem Grund unterstützen sie Maßnahmen, die der Förderung des Radverkehrs dienen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Das intensive Marketing hat sich für Marl bewährt und bei insgesamt günstigen Ausgangsvoraussetzungen wie etwa umfassende radverkehrliche Infrastruktur zu einem positiven Radverkehrsklima geführt.
- ◆ Für andere Städte ist dieser Ansatz der Radverkehrsförderung nur bedingt übertragbar, da dieser Baustein der Radverkehrsförderung stark personengebunden ist.
- ◆ Auch als Ideenlieferant für andere Städte haben sich die Aktionen in Marl sehr bewährt.

Nr. 54

**Maßnahmentyp:
Informationen für die Nutzer
Informationsbroschüre für Nutzer:**

KölnAusgangssituation

- ◆ Im Jahr 1993 ist Köln in das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" aufgenommen worden.
- ◆ Für die Antragstellung wurde ein Leit Antrag von der Verwaltung erarbeitet, der die verschiedenen Bausteine in Köln darstellt.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Stadt Köln möchte auf anschauliche Weise die Bürger über die verschiedenen Bausteine und die geplanten Maßnahmen informieren.
- ◆ Gleichzeitig sollen die bereits erworbenen Erfahrungen und die Vielzahl der Lösungsmöglichkeiten erläutert werden.
- ◆ Den Bürgern sollte eine leichtverständliche Kurzfassung des Leit Antrages präsentiert werden, die für alle Interessierten die wichtigsten Projekte vorstellt.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ In der Broschüre "Fahrradfreundliches Köln" werden zunächst die Themenbereiche aufgezeigt, zu denen bereits Maßnahmen umgesetzt worden sind (Radwege, unechte Einbahnstraßen, Fahrradstraßen, Tempo 30-Zonen, Abstellanlagen, Bike & Ride, Wegweisung, durchlässige Sackgassen für den Radverkehr).
- ◆ Außerdem werden die für die Zukunft relevanten Handlungsfelder, wie die Sanierung vorhandener Radwege und Kreuzungen, fahrradfreundlicher Hauptverkehrsstraßen, Einkaufsbereiche, Velorouten, Fahrradparken, Verkehrsberuhigung und Nachtransport an S-Bahn-Stationen vorgestellt.
- ◆ Zu den textlichen Darstellungen über die Maßnahmen werden zudem Übersichten über Zahlen, Daten und Fakten zum Radverkehr in Köln gegeben.
- ◆ Außerdem sind die einzelnen Programmpunkte reichhaltig bebildert, so dass eine gute Anschaulichkeit gewährleistet ist.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Durch diese offensive Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Köln, die sich nicht als "Krisenmanagement" versteht, sondern vorab Informationen bietet, wird das Projekt "Fahrradfreundliches Köln" immer wieder in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gestellt.
- ◆ Die attraktive und übersichtliche Gestaltung hat wesentlich zur Akzeptanz der Broschüre beigetragen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Für die am Programm interessierten Bürger ist die Broschüre "Fahrradfreundliches Köln" eine hervorragende Informationsquelle, die die Inhalte klar und verständlich darstellt.
- ◆ Die Gestaltung ist ansprechend und der Informationsgehalt der Texte ist für die genannten Zwecke absolut ausreichend.
- ◆ Die Stadt Köln schätzt diese "Maßnahme" als durchaus sinnvoll und gelungen ein, da so viele Fragen von Seiten der Bevölkerung frühzeitig beantwortet werden konnten, die sonst möglicherweise zu Vorbehalten gegen das Programm geführt hätten.

Nr. 55

Maßnahmentyp:
Informationen für die Nutzer:
Planwagen/Plangruppen

Leverkusen

Ausgangssituation

- ◆ Die Stadt Leverkusen hat die Umsetzung ihrer Maßnahmen, die im Rahmen des gebietsbezogenen, integrierten Ansatz erarbeitet wurden, anfangs immer mit einer starken Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Durch frühzeitige Bürgerbeteiligung und umfassende Öffentlichkeitsarbeit sollte eine möglichst große Akzeptanz für die Einzelmaßnahmen bei der Bevölkerung geschaffen werden.
- ◆ Den Bürgern sollte die Gelegenheit gegeben werden, sich vor der Realisierung der Maßnahme mit der Planung vertraut zu machen und gegebenenfalls Änderungs- bzw. Ergänzungswünsche äußern zu können.
- ◆ Dabei sollen insbesondere auch jene Bevölkerungsgruppen angesprochen werden, die sich üblicherweise wenig artikulieren (Hausfrauen, ältere Menschen etc.).

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Kernpunkt der gebietsbezogenen Öffentlichkeitsarbeit ist das Infomobil, der sogenannte "Planwagen" (ehemaliger Bauwagen), der als Anlaufstelle für alle Interessierten fungiert.
- ◆ Hierin werden alle Planungen für den jeweiligen Stadtteil vorgestellt und die Betroffenen haben die Möglichkeit, direkt mit den zuständigen Planern und Politikern zu sprechen.
- ◆ Mit den Vorschlägen der Bürger, der ortsansässigen Einzelhändler und der Interessensgruppen (Elternvertreter, ADFC etc.), werden dann die endgültigen Pläne erarbeitet.
- ◆ Weitere Gespräche über die bevorstehenden Maßnahmen werden zudem in einem kleineren Kreis geführt, der sogenannten "Plangruppe", an der alle betroffenen Politiker, Kindergärten, Schulen, Interessenvertreter und alle interessierten Bürger teilnehmen können.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Veranstaltungen des Planwagens waren immer sehr gut besucht und es wurde immer sehr engagiert über die verschiedenen Projekte diskutiert.
- ◆ Im Rahmen der Projekte konnten daraufhin zumeist einvernehmliche Beschlüsse gefasst werden.
- ◆ Die Durchführung der Planwagenaktionen ist zwar für die Stadt zunächst relativ aufwändig, aber letztendlich vereinfacht sie den Projektablauf in der Umsetzungsphase, sie gestaltet daher die planerische Arbeit effektiver und ist somit langfristig für alle Beteiligten arbeitssparend.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Der Ansatz der Stadt Leverkusen mit dem Planwagen, der frühzeitig die geplanten Maßnahmen vorstellt, hat sich sehr bewährt und ist auf große Zustimmung bei den Bürgern gestoßen.
- ◆ Gerade bei dem gebietsbezogenen Ansatz lässt sich diese Art der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gut realisieren und erleichtert dann im weiteren Verlauf auch die Umsetzung der Einzelprojekte.
- ◆ Durch die Einbindung der Bürger vor der Ratsentscheidung, fühlen diese sich in ihrem Mitsprache- und Entscheidungsrecht bestärkt und empfinden sich daher auch im späteren Verlauf für die Umsetzung und Erhaltung der Maßnahme mitverantwortlich.
- ◆ Die frühzeitige intensive Einbindung der Bevölkerung "vor Ort" kann daher zur Nachahmung sehr empfohlen werden.

Nr. 56**Maßnahmentyp:
Informationen für die Nutzer:
Radfahrstadtpläne****Bonn, Brühl, Lünen, Pulheim,
Troisdorf**Ausgangssituation

- ◆ Viele Städte haben in recht kurzer Zeit eine Vielzahl von Radverkehrsstrecken geschaffen.
- ◆ Darüber hinaus gibt es unzählige, oft versteckte Schleichwege für den Radverkehr.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Mehrzahl der Radler sind die oftmals sehr guten, auch im Netzzusammenhang gut funktionierenden Möglichkeiten zum Radfahren nicht bewusst.
- ◆ Die Radrouten und Schleichwege sollen möglichst vielen Radlern vermittelt werden.
- ◆ Es soll – auch über bestehende Wegweisungssysteme hinaus – eine Orientierungshilfe im Netz gegeben werden.
- ◆ Weiterhin soll auch für das Rad fahren geworben werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ In den o. a. Städten (u. a. m.) wurden Radfahrstadtpläne erstellt.
- ◆ Gemeinsame Merkmale aller Pläne sind:
 - ◆ Qualitativ bewertende Darstellung aller Radverkehrsanlagen.
 - ◆ Qualitativ bewertende Darstellung des Radfahrens im Mischverkehr.
 - ◆ Darstellung in Form eines ausgewählten, zusammenhängenden Netzes.
 - ◆ Darstellung sonstiger radverkehrsrelevanter Informationen (Fahrradwerkstätten, B & R-Anlagen etc.).
 - ◆ Verwendung von vollwertigen Stadtplangrundlagen.
 - ◆ Zusatzinformationen auf Planrückseite oder in Beiheft.
- ◆ Die Erstellung/Herausgabe erfolgte durch die Städte; lediglich in Bonn wurde der Plan durch den ADFC erstellt und herausgegeben (mit finanzieller Unterstützung der Stadt durch Schalten einer größeren Anzeige im Beiheft).
- ◆ Die Abgabe der Pläne ist unterschiedlich geregelt:
 - ◆ Bonn: Verkauf über Handel und ADFC zu marktüblichem Preis (Auflage: 10.000).

- ◆ Brühl: Abgabe gegen Schutzgebühr, nahe marktüblichem Preis (Auflage: 5.000).
- ◆ Lünen: Gratisabgabe an Schulen sowie zur Mitnahme in Geschäften und anderen öffentlichen Orten (Auflage: 15.000).
- ◆ Pulheim: Gratisabgabe in Rathaus (Auflage: 6.000).
- ◆ Troisdorf: Gratisverteilung an alle Haushalte (Auflage: 30.000; kleine unveränderte Neuauflage zu Velo-Regio-Kongress).

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Ungeachtet der sehr unterschiedlichen Aufmachung stellen die Radfahrstadtpläne eine wertvolle Orientierungshilfe dar.
- ◆ Der Charakter eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes lässt sich gut vermitteln.
- ◆ Ähnlich der Wegweisung werden vorhandene Routen durch die "Bekanntmachung" in Wert gesetzt.
- ◆ Nebenbei erhalten die Radverkehrsplaner eine gute Bestandsaufnahme.
- ◆ Insbesondere bei Gratisabgabe wird ein hoher Werbeeffect für das Rad fahren erzielt
- ◆ Die Bereitschaft für einen Radfahrstadtplan Geld auszugeben ist insbesondere in kleineren Städten eher gering.

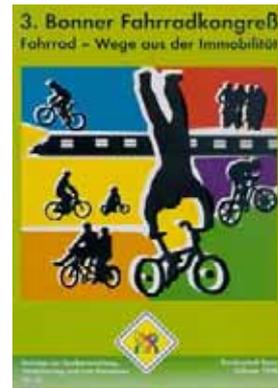
Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Radfahrstadtpläne unterstützen die Orientierung im Netz.
- ◆ Die Öffentlichkeitswirkung für das Thema Radverkehr ist hoch.
- ◆ Eine völlig selbsttragende Vermarktung erscheint auch in Großstädten nicht realistisch; in kleineren Städten ist sie gänzlich unmöglich.
- ◆ Da die Druckkosten ohnehin nur einen vergleichsweise kleinen Teil der Gesamtkosten darstellen, sollte im Sinne einer maximalen Werbewirksamkeit eine Gratisabgabe bei entsprechend erhöhter Auflage angestrebt werden.

Nr. 57

**Maßnahmentyp:
Tagungen:
Bonner Fahrradkongresse**

Bonn

Ausgangssituation

- ◆ Die immer größer werdenden Probleme und Beeinträchtigungen, die sich durch den zunehmenden Verkehr ergeben, veranlassen alle Beteiligten nach Auswegen zu suchen.
- ◆ Die Stadt Bonn möchte als Fahrradfreundliche Stadt mit Kongressen zu unterschiedlichen Themenschwerpunkten des Radverkehrs Akzente setzen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Fahrradkongresse sollen dem Meinungsaustausch und der Weitergabe von Erkenntnissen dienen.
- ◆ Gleichzeitig sollen Mittel und Wege aufgezeigt werden, wie das Fahrrad im Alltags- und Freizeitverkehr, aber auch als wichtiger Bestandteil des Umweltverbundes in der Öffentlichkeit dargestellt werden kann und welche planerischen und technischen Anstrengungen dafür notwendig sind.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind in Bonn drei Fahrradkongresse durchgeführt worden.
- ◆ Der Kongress 1991 hatte den Titel "Mensch - Umwelt: Fahrrad/Die Zukunft des Stadtverkehrs", der 2. Bonner Fahrradkongress "Vorfahrt für Bahn, Bus und Rad" fand 1993 statt, 1997 war das Motto "Fahrrad: Wege aus der Immobilität" und 1999 lautete das Thema "Radverkehr fördern – Wirtschaft umweltgerecht entwickeln".
- ◆ Veranstaltet werden die Kongresse vom Land Nordrhein-Westfalen, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC-Bundesverband) und der Stadt Bonn.
- ◆ In Abhängigkeit vom jeweiligen Kongress-thema werden Referenten von unterschiedlichen Institutionen und Interessenvertretungen aus dem In- und Ausland eingeladen.
- ◆ Als Besucher kann jeder interessierte Bürger teilnehmen, die Teilnahmegebühr ist moderat.
- ◆ 1997 wurde der Fahrradkongress erstmals in eine Aktionswoche "Rund ums Fahrrad" eingebunden.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die vier durchgeführten Fahrradkongresse in Bonn waren sehr erfolgreich und trafen auf großes Interesse, sowohl bei den Bürgern als auch bei Fachteilnehmern.
- ◆ Durch die Veröffentlichung der Beiträge konnte zudem ein weites Publikum erreicht werden.
- ◆ Auch durch das Rahmenprogramm der Aktionswoche "Rund ums Fahrrad" konnte das Thema Radverkehr an ein größeres Publikum vermittelt werden, als nur durch den Kongress.

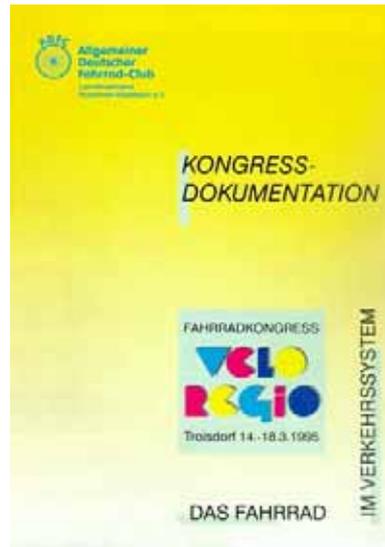
Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Die Durchführung von Fahrradkongressen, bei denen über die verschiedenen Aspekte des Radverkehrs diskutiert wird und bei denen von verschiedenen Referenten ganz unterschiedliche Standpunkte vertreten werden, tragen immer dazu bei, allen Beteiligten neue Aspekte und Lösungsansätze aufzuzeigen.
- ◆ Aus diesem Gesichtspunkt heraus, sind die Bonner Fahrradkongresse sehr informativ und effektiv und bieten den unterschiedlichen Meinungen zum Thema Fahrrad, ein wichtiges Forum.
- ◆ Um die Bedeutung der Veranstaltung noch zu steigern, erscheint es zweckmäßig, die Kongresse im angestrebten 2-Jahresturnus durchzuführen, um so auch Entwicklungen besser erkennbar und feststellbar zu machen.
- ◆ Zu begrüßen ist der Ansatz der Einbindung des eigentlichen Kongresses in eine "Aktionswoche" mit unterschiedlichsten Rahmenveranstaltungen, da auf diesem Wege auch große Teile der Bevölkerung mit angesprochen und in das Thema eingebunden werden.

Nr. 58

Maßnahmentyp:
Tagungen:
Velo-Regio Fahrradkongress

Troisdorf

Ausgangssituation

- ◆ Im Jahr 1995 war Troisdorf seit sechs Jahren Modellstadt des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW" und hatte bereits beachtliche Erfolge erzielt.
- ◆ Städte und Gemeinden benötigten Anregungen und Empfehlungen für Maßnahmen, die das Fahrrad zu einer festen Größe innerhalb des Verkehrssystems entwickeln.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Der Kongress sollte die Möglichkeit für eine erste Bilanz über das bisher Umgesetzte und Erreichte bieten und gleichzeitig Anlass sein, um über die zukünftigen Aufgaben nachzudenken.
- ◆ Der Kongress diene als Forum für einen Meinungs- und Informationsaustausch zwischen allen Beteiligten zum Thema Fahrrad.
- ◆ Der Kongress war als regionales Pendant (Schwerpunkt NRW) zur Velo-City Conference im Oktober 1995 in Basel gedacht.

Beschreibung der Maßnahme

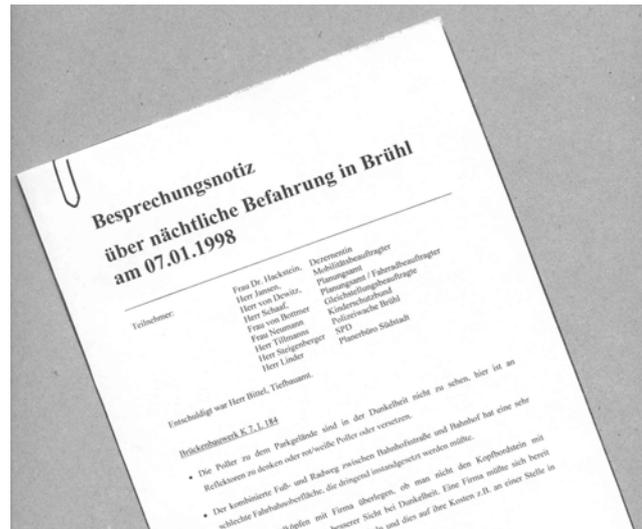
- ◆ Der viertägige Kongress fand im März 1995 in Troisdorf statt.
- ◆ Neben vier kurzen, einleitenden Statements gliederte sich das Programm in 20 Themenbereiche.
- ◆ Zu den einzelnen Schwerpunkten wurden Vorträge gehalten, die das gesamte Spektrum des Themas "Fahrrad" abdeckten.
- ◆ Daneben gab es bei Gesprächsrunden zahlreiche Möglichkeiten für einen direkten und persönlichen Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten.
- ◆ Fahrradexkursionen zu Modelllösungen in Troisdorf ließen das theoretisch gehörte praktisch "erfahren".

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Der Kongress hat gezeigt, wie wichtig für alle Städte und Gemeinden ein regelmäßiger Erfahrung- und Sachstandsaustausch ist.
- ◆ Gleichzeitig wurden Perspektiven für die zukünftige Entwicklung und Bedeutung des Themas aufgezeigt.
- ◆ Vor allem die Exkursionen haben dazu beigetragen, mutige und innovative Lösungsmöglichkeiten vorzustellen und gleichzeitig die noch vorhandenen Problembereiche zu umreißen.
- ◆ Durch die intensive Zusammenarbeit in den verschiedenen Workshops bot sich zudem die Möglichkeit, persönliche Kontakte zu vertiefen, die bei der täglichen Arbeit vor Ort besonders für die "jungen" Mitgliedsstädte sehr hilfreich sein können und zu einem Motivations Schub bei den Beteiligten führen.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Der Ansatz des Kongresses mit einem breit angelegten Programm und dem vielfältig zusammengesetzten Publikum hat sich hervorragend bewährt.
- ◆ Die Durchführung solcher Kongresse ist für alle Teilnehmer sehr interessant und informativ und bietet der veranstaltenden Stadt eine gute Möglichkeit, ihren Ansatz und ihre durchgeführten Maßnahmen und Planungen einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.
- ◆ Der Sektor Fahrradverkehr ist bisher sicherlich noch nicht ausreichend in diesem Bereich vertreten gewesen, so dass die Veranstaltung weiterer Velo-Regio-Kongresse nicht nur lohnenswert für das Thema ist, sondern auch von großer Notwendigkeit, um das Thema auch weiterhin im Mittelpunkt des Interesses zu halten.

Nr. 59**Maßnahmentyp:
Verkehrssicherheitsarbeit:
Nachtbefahrung****Brühl**Ausgangssituation

- ◆ Die Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen und Radverkehrsstrecken stellt sich bei Dunkelheit völlig anders dar als bei Tag.
- ◆ Ängste vor Belästigung und Überfall sind ein wesentlicher Hinderungsgrund gegen die Fahrradnutzung bei Dunkelheit, insbesondere bei Frauen.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Da nur im Dunkeln bestehende Nutzbarkeitsmängel von Radverkehrsanlagen kaum bei Tage erkannt werden können, sollten diese durch eine Nachtbefahrung aufgespürt werden.
- ◆ Durch die Behebung der so erkannten Mängel sollten Hemmnisse gegen die Fahrradnutzung bei Dunkelheit abgebaut werden und so die Mobilitätschancen nicht motorisierter Bevölkerungsteile verbessert werden.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Am 07.01.1998 wurde nach Einbruch der Dunkelheit eine zuvor abgestimmte Strecke mit Fahrrädern befahren.
- ◆ Teilnehmer der Befahrung waren Vertreter der Stadtverwaltung (techn. Dezernentin, Planungsamt/Fahrradbeauftragter, Mobilitätsbeauftragter, Gleichstellungsbeauftragte), von Kinderschutzbund, Polizei, Politik sowie ein beauftragtes Planungsbüro.
- ◆ Die erkannten Mängel wurden protokolliert und Lösungsvorschläge direkt vor Ort diskutiert.

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Am häufigsten wurden Beleuchtungsmängel erkannt; teilweise resultierend aus Leuchtenmangel, vor allem aber durch ungeeignete Lampentypen sowie aufgrund ungünstiger Anordnung von Leuchten.
- ◆ Als besonders problematisch haben sich dabei sehr viele Querungsstellen – auch "Zebrastrifen" – herausgestellt, die oftmals überhaupt nicht erkennbar waren.
- ◆ Ebenfalls oft bemängelt wurde die schlechte Sichtbarkeit vertikaler Elemente wie Poller und Inseleköpfe.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Es hat sich gezeigt, dass zahlreiche Mängel erfasst wurden, die bei Tageslicht nicht ersichtlich sind.
- ◆ Die erkannten Mängel sind vielfach sicherheitsrelevant.
- ◆ Eine Beseitigung der erkannten Mängel kann wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer beitragen, insbesondere, weil das Unfallrisiko bei Dunkelheit überproportional hoch ist.
- ◆ Außer durch Verbesserung der Beleuchtung können Querungsstellen auch durch eine deutliche Markierung der Inseleköpfe, z.B. mit retroreflektierenden Materialien, in ihrer Erkennbarkeit verbessert werden.
- ◆ Eine Nachtbefahrung ist – trotz der terminlichen Schwierigkeiten (späte Dunkelheit) – auch während der Vegetationsperiode anzuraten, da es oft auch zu Beleuchtungsmängeln durch Straßengrün kommt.

Nr. 60**Maßnahmentyp:
Verkehrssicherheitsarbeit:
Seniorenradfahrkurse****Köln**Ausgangssituation

- ◆ Senioren werden immer mobiler und der Anteil der Rad fahrenden Senioren nimmt stetig zu.
- ◆ Dabei haben sie ein deutlich größeres Risiko mit dem Fahrrad zu verunglücken; auch die Schwere der Unfallfolgen steigt mit dem Alter.
- ◆ Die Unfälle sind dabei zumeist nicht auf regelwidriges Verhalten zurückzuführen, sondern auf die zunehmende Unsicherheit Rad fahrender Senioren im Verkehr.

Anlass und Zielsetzung

- ◆ Die Polizei in Köln sieht die Verkehrssicherheitsarbeit als einen wichtigen Teilbereich ihrer Präventivtätigkeit und bietet daher kostenlose Radfahrtrainings an.
- ◆ Ziel ist die Stärkung des Gefahrenbewusstseins und der Abbau von Ängsten, damit steigern die Seniorenradfahrkurse die objektive Verkehrssicherheit der älteren Radfahrer und deren subjektives Sicherheitsgefühl.

Beschreibung der Maßnahme

- ◆ Die Polizei der Stadt Köln bietet seit 1996 Seniorenradfahrkurse an.
- ◆ Die Kurse wenden sich sowohl an Fahrradanfänger aber auch an Senioren, die sich im Straßenverkehr unsicher fühlen.
- ◆ Die Fahrradanfänger erhalten durch das Schieben und die Nutzung des Fahrrades als Laufrad (Pedale werden abmontiert) zunächst ein Gefühl für das neue Verkehrsmittel.
- ◆ Dabei steht jedem Radfahrer ein Verkehrssicherheitsberater zur Verfügung, der im Notfall eingreifen kann und wichtige Tipps und Hilfestellungen gibt.
- ◆ Die Anfänger üben im "Schonraum" nach der Eingewöhnung dann das Anfahren, Bremsen und Anhalten; später werden leichte Kurven gefahren.
- ◆ Bei den Fortgeschrittenen stehen vor allem fahrtechnische Übungen im Vordergrund wie Langsamfahren, Einhandfahren – auch mit Blick nach hinten – Bremsübungen, Slalomfahren, enge Kurven und Wenden mit leichtem Radius.

- ◆ Daneben gibt es zusätzlich Hinweise zur Fahrradtechnik, zum Fahrradkauf, zur Diebstahlprofilaxe und zu Neuerungen im Verkehrsrecht (StVO-Novelle etc.).

Erfahrungen und Wirkungen

- ◆ Die Seniorenradfahrkurse erfreuen sich auch bei Erwachsenen sehr großer Beliebtheit, die nie Rad fahren gelernt haben (das Teilnehmeralter liegt zwischen 43 und 90 Jahren).
- ◆ Die Anfänger lernen in diesen Kursen ihre Angst zu überwinden. Das Radfahren ohne Hilfe stellt für sie ein sehr großes Erfolgserlebnis dar.
- ◆ Wichtig ist der Hinweis der Polizei, dass diese Teilnehmer noch nicht in der Lage sind, am Straßenverkehr teilzunehmen, aber sich mit viel Energie eingesetzt und einen ersten wichtigen Schritt getan haben.
- ◆ Die fortgeschrittenen Teilnehmer gewinnen bei den Kursen mehr Sicherheit und lernen Situationen besser einzuschätzen und zu meistern.
- ◆ Außerdem gibt ihnen der Kurs Anregungen für eigenständige Übungen und motiviert zum weiteren Training.

Schlussfolgerungen und Bewertung

- ◆ Das Angebot der Polizei deckt den Bedarf für solche Kurse auf und zeigt, dass hier weitere Angebote zu schaffen sind, denn die Verkehrssicherheitsarbeit ist grundsätzlich ein sehr wichtiger Bereich, der unbedingt fortgeführt und ausgeweitet werden muss.
- ◆ Es sollten mehr solcher zielgruppenspezifischen Angebote geschaffen werden, die auf die unterschiedlichen Probleme und Ausgangssituationen der einzelnen Altersgruppen besser eingehen.
- ◆ Da die Gruppe der Rad fahrenden Senioren ebenso wie Kinder im Straßenverkehr besonders gefährdet ist, ist dieser Ansatz der Seniorenradfahrkurse sicherlich sehr empfehlenswert und sollte nicht nur in Köln weiterverfolgt und weiterentwickelt werden.