

Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel

Information und Vertrieb: Europäische Gemeinschaften, GD XI, boulevard du Triomphe 174; B-1160 Brüssel.
Tel. (32-2) 295 50 10; Fax (32-2) 296 95 24; E-Mail: Claude.Bochu@dg11.cec.be

Autoren: J. Dekoster, U. Schollaert
Beiträge: C. Bochu (GD XI), M. Lepelletier (GD VII, Transports), M.C. Coppieters (ECF)

Layout: C. Hilgers, N. Munarriz (EUR-OP)
Fotos der Autoren und Mitarbeiter; unser Dank an Pro Velo, ECF, J. Bellier, T. Ledergerber,
PD Villiger Söhne AG (CH).

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet, Server Europa
(<http://europa.eu.int>).

Bibliographische Daten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.
Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 1999

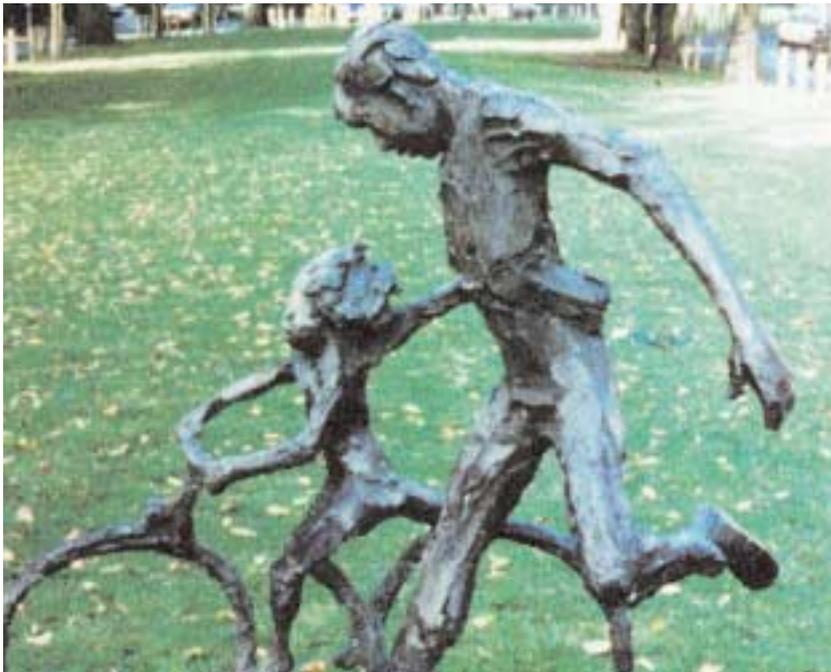
ISBN 92-828-5722-0

© Europäische Gemeinschaften, 1999
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Printed in Belgium

GEDRUCKT AUF CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER

Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel



EUROPÄISCHE KOMMISSION

GD XI – Umwelt, nukleare Sicherheit
und Katastrophenschutz



Vorwort

Tag für Tag geben zahlreiche europäische Städte (Amsterdam, Barcelona, Bremen, Kopenhagen, Edinburgh, Ferrara, Graz, Straßburg usw.) ein Beispiel dafür, daß eine Verringerung des Autoverkehrs ein nicht nur wünschenswertes, sondern auch vernünftiges Streben ist. Diese Städte wenden sowohl Maßnahmen an, die zur Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Mitfahrgelegenheiten und Fahrrädern anregen, als auch Maßnahmen zur Begrenzung des Autoverkehrs im Stadtzentrum. Sie schaden damit weder ihrem Wirtschaftswachstum, noch machen sie ihre Einkaufszentren unzugänglich. Im Gegenteil! Sie haben eingesehen, daß ungebremster individueller Pkw-Gebrauch sich nicht mehr mit der Mobilität der Masse vereinbaren läßt.

Mit diesem Ansatz wird den von der Europäischen Union eingegangenen internationalen Verpflichtungen zur Reduzierung von Treibhausgasen und europäischen Rechtsvorschriften zur Luftqualität voll und ganz entsprochen. Dies bedingt, daß Bemühungen der Lokalbehörden, die Luftqualität in den Städten in den Griff zu bekommen und zu verbessern, umgesetzt werden und die Bürger bei hoher Verschmutzung informiert werden müssen. Dies ist bereits seit mehreren Jahren bei Ozon der Fall. Die Art und Weise, wie Städte (und im nachhinein Großunternehmen) ihre Verkehrssysteme organisieren, wird deshalb in Zukunft unser Hauptanliegen sein, insbesondere weil die Kommission jährlich eine Liste der Gebiete veröffentlichen wird, in denen die Luftqualität unterhalb der Toleranzschwelle liegt.

In diesem Zusammenhang habe ich mich zu dem vielleicht ungewöhnlichen Schritt entschlossen, Sie direkt als verantwortlichen Entscheidungsträger für Städte und Gemeinden in der Europäischen Union anzusprechen.

Das Handbuch „Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel“ basiert auf dem Gedanken, daß der ärgste Feind des Fahrrads im Stadtgebiet nicht das Auto ist, sondern lang gehegte Vorurteile. Das Handbuch widerlegt daher einige der Vorurteile, die in Zusammenhang mit dem Fahrrad als alltäglichem Verkehrsmittel in der Stadt bestehen. Es schlägt auch einige einfache, kostengünstige Maßnahmen vor, die ohne weiteres durchführbar sind und allgemeinen Anklang finden können. Das Vorhaben ist zwar ehrgeizig, jedoch ist es notwendig, den ersten Schritt zu tun; denn während das Fahrradfahren der Wahl des einzelnen obliegt, ist es ausschlaggebend, den dynamischen Prozeß in Gang zu setzen, durch den Ihre Stadt auf den Initiativen und Gewohnheiten einiger Ihrer Mitbürger zugunsten einer gesünderen städtischen Umwelt aufbauen können wird.

Die Europäische Kommission bemüht sich als Arbeitgeber weiterhin darum, die Auswirkung ihrer Aktivitäten auf die städtische Umwelt von Brüssel zu verringern. 1998 machten die Brüsseler Fahrradverbände die Kommission als das Unternehmen aus, das am meisten bei seinem Personal für das Fahrradfahren in Brüssel geworben hat.

Ich hoffe, daß Ihnen dieses Handbuch gefällt und Sie dadurch angeregt werden, seine Hauptempfehlungen umgehend durchzuführen, sollte dies in Ihrer Stadt noch vonnöten sein.

Ritt BJERREGAARD
Mitglied der Europäischen Kommission,
zuständig für Umwelt



1 WARUM RADFAHREN?

Das Entwicklungspotential des Fahrrads in Ihrer Stadt übersteigt mit großer Wahrscheinlichkeit die aufgrund der derzeitigen Lage prognostizierte Dimension. Tägliches Radfahren gehört zwar noch nicht zu den Gewohnheiten Ihrer Mitbürger, doch ist das Radfahren eine Verkehrsart, die bei der Bewältigung der künftigen Mobilität eine erhebliche Rolle zu spielen verspricht. Warum haben sich Orte, die mit Ihrer Stadt vergleichbar sind, der Herausforderung gestellt? Kann das Fahrrad nicht etwas zum Erreichen Ihrer Ziele beitragen, die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern und die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu erhöhen?

Seite 15

DER SINNESWANDEL

2 Radfahren – das reimt sich auf Freiheit, Gesundheit und gute Laune. Überall weckt das Fahrrad die gleichen Assoziationen von Unabhängigkeit und Dynamik, und dem Fahrrad werden in allen Ländern der Europäischen Union die gleichen Sympathiegefühle entgegengebracht. Haben sich die Einstellungen wirklich dahin gehend geändert, daß eine umweltfreundliche Verkehrspolitik allgemeinen Anklang findet?

Seite 23

3

NEUE BEISPIELE

FAHRRADFREUNDLICHER STÄDTE

Seite 27

Früher war das Fahrrad in weiten Teilen unserer Länder das Fortbewegungsmittel schlechthin. In ganz Europa herrschte das Fahrrad unangefochten, wo immer es eine Straße oder einen Weg gab. Und heute? Fährt heute außerhalb der Niederlande oder Dänemarks noch irgendwo jemand Rad? Wird dort radgefahren, wo es die meiste Zeit trocken und mild ist und kein kalter Wind weht? In welchen Städten ist das Fahrrad Teil eines neuen Verkehrskonzepts?

4

SICHERHEIT

UND VERANTWORTUNG

Die Unfallrisiken sind der einzige theoretische Nachteil des Fahrrads. Aber wie verhält es sich damit wirklich? Heute ist bewiesen, daß für manche Altersstufen das Auto ein weit höheres globales Risiko darstellt als das Fahrrad. Und die positiven Wirkungen, die das Radfahren für die Gesundheit und Lebensqualität hat, machen die durch Unfälle verlorenen Lebensjahre mehr als wett. Nichtsdestoweniger muß jede Politik zur Förderung des Fahrrads darauf ausgerichtet sein, die Gefahren für die Radfahrer möglichst gering zu halten. Mit welchen Mitteln? Sind Radwege immer ein Synonym für Sicherheit? Die in vielen Städten gesammelten Erfahrungen und wissenschaftliche Untersuchungen lehren, daß die Sicherheit der Radfahrer auch auf der Straße gewährleistet werden kann. Wie ist das zu bewerkstelligen?

Seite 33

DIE NEUVERTEILUNG VON RAUM UND MITTELN WAGEN

5

Oft finden die Radfahrer ihren natürlichen Raum in den Stadtzentren, nachdem deren Gestaltung wieder an den Bedürfnissen der Fußgänger ausgerichtet wurde. Dort, wo das Auto nicht mehr das Geschehen bestimmt, kommt der Radfahrer zu seinem Recht. Aber dort, wo es gilt, den Raum entweder dem Auto oder dem Fahrrad zu überlassen, entbrennt manchmal heftiger Streit. Wie läßt sich die Nachfrage nach Radverkehrsanlagen mit den Erfordernissen des Autoverkehrs vereinbaren? Welche Beschränkungen darf man einem Verkehrsmittel auferlegen, um einem anderen eine Chance zu geben?

Seite 39

WISSENSWERTES

6

Die potentiellen Radfahrer bilden in den meisten Städten eine recht große Gruppe, denn fast jeder fährt gerne Rad, wenn ein Minimum an günstigen Voraussetzungen gegeben ist. Da die Gewohnheit, in „Fahrradkategorien“ zu denken, verlorengegangen ist, muß den Leuten zu Bewußtsein gebracht werden, daß das Fahrrad ein leistungsfähiges und angenehmes Fortbewegungsmittel für den Alltag ist. Um den Bürgern diesen Gedanken nahezubringen, muß man ihnen den Weg weisen. Wie verhält sich das Fahrrad als Freizeitgegenstand zum Fahrrad als täglichem Verkehrsmittel? Was zeichnet eine Politik zur Förderung des Fahrrads neben diesen beiden Hauptgesichtspunkten noch aus? Was würde eine Politik zur Förderung des Fahrrads kosten? Nachfolgend werden die ersten Schritte (in die richtige Richtung) aufgezeigt.

Seite 43

7

ZU IHRER UNTERSTÜTZUNG

Wenn Ihnen eine Politik zur Unterstützung des Fahrrads am Herzen liegt, dann sind Sie nicht allein. In mehreren Staaten bestehen Netze fahrradfreundlicher Städte. Fast jedes Jahr finden Kongresse oder Konferenzen statt, auf denen Erfahrungen und Know-how, die auch Ihnen nützen können, zusammentreffen. In Ihrem Umfeld gibt es Fahrradfahrer, die bereit sind, sich zu engagieren und Ihnen zu helfen, damit sich in ihrer Stadt etwas bewegt. Wo finden sich die zu kanalisierenden Ressourcen, und wie können Synergien optimal genutzt werden?

Seite 47

8

ERSTE MASSNAHMEN

Was ist im Interesse möglichst rascher Fortschritte als erstes zu tun? Ernennung eines Fahrradbeauftragten oder -koordinators. Diese „Frau Fahrrad“ oder dieser „Herr Fahrrad“ sollte möglichst eine Ganztagsstelle innehaben. Und welche Aufgaben sind vorrangig? Was für eine Struktur ist notwendig? Welches Budget? Welche Hebel sind zuerst in Bewegung zu setzen?

Seite 55



Einführung



NEUE AUFGABEN IN SACHEN STÄDTISCHE UMWELT

Als gewählter Politiker tragen Sie Verantwortung dafür, daß die Bürger Ihrer Stadt in einer gesunden Umgebung leben. Sie müssen auch den gewerblich bedingten Verkehr erleichtern, um den Unternehmen, Dienstleistungsbetrieben und dem Handel günstige Entwicklungsbedingungen zu bieten. Und Sie müssen für geeignete Verkehrsbedingungen sorgen, damit alle Bürger die Geschäfte, Schulen, Dienstleistungen, die öffentlichen Einrichtungen und ihre Arbeitsstellen erreichen können.

Ein Teil der Autofahrer macht ein „Recht auf freie Fahrt“ geltend, das oft mit einem „Recht, das Auto unter allen Umständen zu benutzen“ verwechselt wird. In der Optik dieser Leute ist das Auto ein „vollkommenes und unersetzliches Verkehrsmittel“.

In Wirklichkeit aber erfüllt das Auto keineswegs die Voraussetzungen eines universal einsetzbaren Fahrzeugs. So hat ein großer Teil der Haushalte in den Städten gar kein Auto, viele Mitglieder der Familien mit Auto haben keinen Führerschein und manche (Kinder, Jugendliche) haben auch gar kein Recht, einen zu erwerben, oder sie verfügen nicht über ein Auto.

Aus der Sicht der Allgemeinheit bringt eine gedankenlose Verwendung des Pkw schwere Nachteile mit sich. Das Auto ist teilweise verantwortlich für eine Verschwendung öffentlichen Raums, es verbraucht Ressourcen in

erheblichem Umfang und belastet die Umwelt stark. Die Emissionen des Kraftverkehrs gefährden Baudenkmäler, aber und vor allem auch die Gesundheit der Menschen (Luftverschmutzung, Lärm). Der Blutzoll, den die Verkehrsunfälle fordern, und der von ihnen verursachte volkswirtschaftliche Schaden sind zwar rückläufig, aber immer noch enorm und der Bevölkerung weitgehend unbekannt. Die wirtschaftliche Belastung durch Verkehrsstaus hat heute einen kritischen Punkt erreicht.

Bereits 1989 zog der Generaldirektor der Firma Volvo hieraus den Schluß, daß das Auto kein geeignetes Individualverkehrsmittel für die Stadt ist.

Das Auto – Opfer seines eigenen Erfolgs

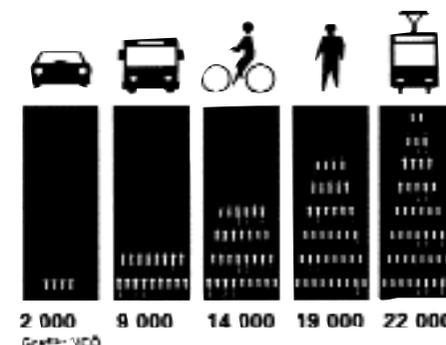
Die Stadt zeichnet sich durch eine Fülle von Chancen und Möglichkeiten aus. Der Zugang aller Bürger zu der Vielfalt an Infrastrukturen und Einrichtungen, wie sie nur das städtische Milieu bietet (Kultur, Handel, Bildung, Dienstleistungen, soziale und politische Beteiligungsmöglichkeiten), muß unter Wahrung des Interesses der Allgemeinheit auf möglichst zweckmäßige Weise gewährleistet werden.

Früher herrschte die Ansicht, das Auto sei die richtige Antwort auf diese Forderung nach ungehindertem Zugang

**„DER PRIVATE WAGEN, VORMALS
SINNBILD DER MOBILITÄT,
BESCHWÖRT NUNMEHR
APOKALYPTISCHE BILDER EINER
LÄHMUNG DER STÄDTE HERAUF.“**

Durchgang von Personen/h auf einer Fläche von 3,5 m Breite

Anzahl der Personen, die in der Stadt innerhalb einer Stunde auf 3,5 m Breite passieren – der private Pkw ist das bei weitem ineffizienteste Verkehrsmittel in der Stadt, wobei die benötigte Parkfläche nicht einmal berücksichtigt ist.



Quelle: Botma & Papendrecht, Traffic Operation of Bicycle Traffic, TU-Delft, 1991.



**„83 % DER EUROPÄER
SIND FÜR EINE
VORZUGSBEHANDLUNG
DER ÖFFENTLICHEN
VERKEHRSMITTEL GEGENÜBER
DEM PRIVATEN PKW.“**

der Städter und der Bewohner des Umlands zu den städtischen Einrichtungen. Inzwischen hat sich jedoch herausgestellt, daß das Auto die Probleme, die es lösen soll, weiter verschärft. Schätzungen zufolge gehen heute Millionen von Stunden in Verkehrsstaus verloren. Der private Wagen, vormals Sinnbild der Mobilität, beschwört nunmehr apokalyptische Bilder einer Lähmung der Städte herauf.

Damit das Auto mobil bleibt, ist es unerlässlich, seinen Gebrauch einzuschränken. Dies muß auch geschehen, damit die Brennpunkte des Lebens und Interesses in unseren Städten zugänglich bleiben. Die Bevölkerungsmehrheit in allen europäischen Ländern wünscht das. Schon 1991 sprachen sich in einer vom Internationalen Verband für Öffentliches Verkehrswesen durchgeführten repräsentativen Umfrage bei je 1 000 Bürgern in jedem Land der Europäischen Gemeinschaft durchschnittlich 83 % der Befragten für eine vorrangige Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem Auto aus. Ähnliche Umfragen auf lokaler Ebene bestätigen diesen Befund.

**„30 % DER FAHRTEN IM
AUTO ERFOLGEN AUF
STRECKEN VON WENIGER
ALS 3 KM.“**

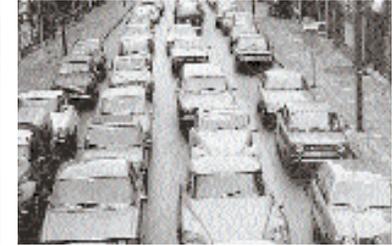
Stadt und Fahrrad

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stellt nicht die einzige Alternative zum Auto dar.

Der britische Automobilclub Automobile Association will bei seinen Mitgliedern gerne dafür werben, das Fahrrad häufiger zu benutzen, und hat eine Studie über Autofahrer erstellt, die auch Rad fahren („Cycling Motorists“). Und wenn manche Städte gleichzeitig das Fahrrad und den ÖPNV fördern, erreichen sie, daß das Auto in viel geringerem Umfang benutzt wird. In diesen Städten sinkt die Gebrauchsfrequenz von Privatwagen bei vergleichbarem Motorisierungsgrad unter die in anderen Städten ermittelbaren Werte.

Man kann also feststellen, daß die Autofahrer durchaus bereit sind, das Fahrrad regelmäßig zu benutzen, ohne deswegen den Familienwagen abzuschaffen, oder daß Personen, die sich vorher im Wagen fahren ließen, mit dem Fahrrad unabhängig werden.

Im dänischen Aarhus hat eine Initiative mit dem Namen „Bikebusters“ („Bus-Radler“) gezeigt, daß selbst in einem Land, wo die Alternativen zum Auto bereits gut entwickelt sind, noch ein Potential für einen Wandel der Gewohnheiten von Autofahrern zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsarten besteht.



In einer vor kurzem mit Unterstützung der Europäischen Union durchgeführten Studie über den Kurzstreckenverkehr wurde ermittelt, daß derzeit ein sehr großer Teil der mit dem Auto zurückgelegten Kurzstrecken problemlos und ohne nennenswerten Zeitverlust mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt werden könnte (Walcyng, Forschungsprojekt innerhalb des Vierten Rahmenprogramms der EU, GD VII, 1997).

Dank dem technischen Fortschritt hat sich das moderne Fahrrad zu einem leistungsfähigen und bequemen Verkehrsmittel entwickelt. Es verschmutzt die Umwelt nicht, ist leise, wirtschaftlich und unauffällig; es kann von allen Familienmitgliedern benutzt werden und ist auf den kurzen Strecken in der Stadt (bis zu 5 km und in dem Maße, wie die Verkehrsbehinderungen zunehmen, sogar auf längeren Wegen) vor allem schneller als das Auto. Bei 30 % aller Autofahrten in Europa werden Entfernungen von weniger als 3 km zurückgelegt, und bei 50 % sind die Strecken kürzer als 5 km! Allein in diesem Bereich kann das Fahrrad zum Nutzen aller einen beträchtlichen Teil der bisher vom Auto abgedeckten Nachfrage befriedigen und so unmittelbar zur Auflösung der Verkehrsstaus beitragen. Nicht zu vernachlässigen ist das Entwicklungspotential des Fahrrads sowohl zur Bewältigung der täglichen Fahrten zum Arbeitsplatz oder zur Schule (40 % aller Fahrten) als auch der anderen Fahrten (bei 60 % der Fahrten sind die



„73 % DER EUROPÄER SIND FÜR EINE VORZUGSBEHANDLUNG DES FAHRRADS GEGENÜBER DEM AUTO.“



Motive (Einkäufe, Dienstleistungen, Freizeitbeschäftigungen, soziale Aktivitäten usw.). Auch wenn das Fahrrad nicht als Allheilmittel für alle Verkehrs- und Umweltübel taugt, an denen die Stadt leidet, so stellt es doch eine Lösung dar, die bei verhältnismäßig geringem finanziellen Aufwand bestens zu einer allgemeinen, auf Erneuerung der städtischen Umwelt und Verbesserung der Lebensqualität ausgerichteten Politik paßt.

Die Europäer wollen etwas anderes

Die oben bereits zitierte Umfrage fördert noch ein weiteres gänzlich unbekanntes Ergebnis zutage: 73 % der Europäer wollen, daß dem Fahrrad eine Vorzugsbehandlung gegenüber dem Auto zuteil wird. Das Fahrrad ist also genauso populär wie das Privatauto.

Auch dieses Ergebnis wird durch lokale Umfragen bestätigt. Mehr noch, die lokalen Erhebungen belegen außerdem, daß zwischen den gewählten Vertretern und den Wählern zwar Einigkeit darüber herrscht, daß sich in der Verkehrspolitik etwas ändern muß, daß sie aber nicht wissen, daß ein solcher Konsens besteht. Die Volksvertreter befürchten den entschiedenen Widerstand der Bevölkerung, sollten sie sich für eine neue Verkehrspolitik stark machen. Die Wähler wiederum nehmen an, die Politiker setzten sich über die öffentliche Meinung, die eine andere Verkehrspolitik wünscht, hinweg.

Der Grund? Die Autolobby, die doch nur eine Minderheit vertritt, ist effizient organisiert und sehr aktiv. Die Städte aber, die den Protesten keine Beachtung schenken, erfahren bald, daß sie die Bevölkerung – darunter sogar die ursprünglichen Gegner solcher Projekte – auf ihrer Seite haben. Die in Freiburg betriebene Politik der „Tolerierung des Autos“ wird heute vom Einzelhandel unterstützt, der sich zuvor gegen eine Fußgängerzone in der Stadtmitte gewandt hatte.

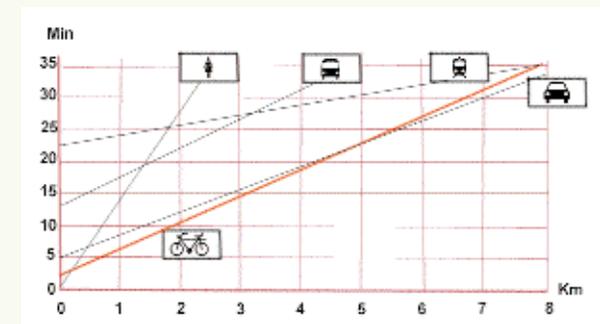
Natürlich darf aus der Umfrage nicht geschlossen werden, 73 % der Europäer seien bereit, täglich ein Fahrrad zu benutzen. Aber es ist nachgewiesen, daß spezifische Maßnahmen die Entscheidung für das Fahrrad als Alternative zum Auto durchaus beeinflussen können und daß das Fahrrad so zu einer umfassenden Mobilitätspolitik beitragen kann.

Das Fahrrad in Ihrer Stadt

Jüngste Studien haben ergeben, daß die Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel ebenso sehr von subjektiven Gesichtspunkten (Image der Marke, Sozialprestige, Gefühl der Unsicherheit, Ansehen des Fahrrads als Verkehrsmittel für Erwachsene usw.) wie von objektiven Faktoren – Schnelligkeit, Topographie, Klima, Sicherheit, praktische Erwägungen – abhängt.

Vergleich der Fortbewegungsdauer auf 5 km

Im Stadtverkehr ist das Fahrrad (von Tür zu Tür) meistens ebenso schnell wie das Auto.



Von den objektiven Faktoren, die gegen die Benutzung eines Fahrrads sprechen, sind nur starke Gefälle und Steigungen (mehr als 6-8 % über mehrere Dutzend Meter), ständiger Wind, Regen oder große Hitze wirklich abschreckend. Tatsächlich sind objektiv günstige Bedingungen für eine Benutzung des Fahrrads weitaus öfter gegeben, als gemeinhin angenommen wird. Auch dort, wo äußerst unfreundliche klimatische Bedingungen herrschen, kann das Fahrrad zumindest in manchen Jahreszeiten benutzt werden (so fährt man beispielsweise



**„ZWISCHEN 1990 UND 1997
NAHMEN DIE CO₂-EMISSIONEN
(TREIBHAUSGAS) IN ALLEN
SEKTOREN AB, MIT AUSNAHME
DES VERKEHRSSSEKTORS.“**

**„82 % DER EUROPÄER SIND DER
ANSICHT, DASS UMWELTFRAGEN EIN
PROBLEM ERSTEN RANGES SIND.“**

dort, wo im Winter Schnee liegt, vor allem in der warmen Jahreszeit Rad).

Eine konzertierte Aktion mit dem Ziel, auf die verschiedenen Ursachen für den geringen Anklang, den das Fahrrad in unseren Städten findet, einzuwirken, könnte die Nachfrage erheblich beeinflussen: Ein Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr von 5-10 % dürfte für die meisten Städte kein Ding der Unmöglichkeit sein. Wenn die geographischen und klimatischen Bedingungen günstig sind, läßt sich in den Städten von 50 000 bis 500 000 Einwohnern sicherlich ein Anteil von 20-25 % erreichen. Die Städte, die auf diesem Wege am weitesten fortgeschritten sind (z. B. Groningen, Delft und Münster), erreichen einen Anteil von über 30 %. In manchen Städten liegt der Prozentsatz bereits höher. Das Land Nordrhein-Westfalen strebt sogar einen Anteil von 40 % an.

Eine Initiative der Kommission

In einer weiteren *Eurobarometer*-Umfrage aus dem Jahr 1995 erklärten 82 % der Europäer, daß Umweltschutz für sie ein vorrangiges und dringendes Anliegen sei, und 72 % äußerten die Ansicht, Wirtschaftswachstum und Umweltschutz dürften nicht voneinander losgelöst betrachtet werden.

Was die Klimaänderungen angeht, heißt es in „Die ersten fünf Jahre. Umsetzung der Agenda 21 in der Europäischen Gemeinschaft“, eine „verstärkte Wirtschaftstätigkeit weltweit, mehr Belastung durch den Verkehrssektor, geringe Wirkung von Energiespar- und Verkehrsverringerungsprogrammen“ machten es erforderlich, die Bemühungen zu intensivieren. Zwischen 1990 und 1997 gingen die CO₂-Emissionen in allen Sektoren mit Ausnahme des Verkehrssektors, wo sie (im wesentlichen durch die Zunahme des Pkw-Verkehrs) um 9 % anstiegen, zurück. Überall nahm der Autoverkehr zu, außer in den Städten, die ihrer Verkehrsprobleme Herr wurden.

Die Europäische Union strebt eine Kennzeichnung des CO₂-Ausstoßes der Fahrzeuge und einen steuerlichen Rahmen an, der eine stärkere Senkung des CO₂-Ausstoßes in der Zukunft fördert. Die Europäische Union hat mit den Kraftfahrzeugherstellern Vereinbarungen getroffen, um den Benzinverbrauch der in Europa verkauften Autos zu senken. Auf diese Weise käme man allerdings bestenfalls auf einen Anteil von 15 % am CO₂-Abbau, zu dem sich die EU im Protokoll von Kyoto verpflichtet hat, wobei noch gar nicht berücksichtigt ist, daß der Treibstoffverbrauch im Stadtverkehr und bei Verkehrsstaus ansteigt (der mittlere Kraftstoffverbrauch kann sich im Stadtverkehr nahezu verdoppeln). Daher soll in allen Bereichen, in denen sich



Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität

Die Städte sind nach einer EU-Richtlinie außerdem befugt, den Verkehr zu unterbinden, wenn die zulässigen Grenzwerte überschritten werden.

ebenso wirksame Alternativlösungen anbieten, dringend auf eine Einschränkung des Autoverkehrs hingearbeitet werden.

Zur Verbesserung der Luftqualität und der Gesundheit hat die Europäische Union Richtlinien über den Ausstoß verschiedener Schadstoffe erlassen, unter anderem infolge des Forschungsprogramms „Auto-Öl“, das in Zusammenarbeit mit den Kraftfahrzeugherstellern und der Mineralölindustrie durchgeführt wurde.

Die Union hat außerdem eine Rahmenrichtlinie (96/62/EG, ABl. L 296 vom 21.11.1996) erlassen, die Städte mit mehr als 250 000 Einwohnern (und alle anderen Gebiete, in denen eine besondere Verschmutzung festzustellen ist) verpflichtet, die Bevölkerung über den Zustand der Luft in Kenntnis zu setzen und Pläne zum Abbau des Ausstoßes von 13 Schadstoffen zu erstellen. Die Städte sind befugt, beim Überschreiten bestimmter Höchstwerte Verkehrsverbote zu verhängen. Zur Zeit sind gerade Einzelrichtlinien, die Verschmutzungsgrenzwerte festlegen, in Arbeit. So muß beispielsweise gemäß dem Vorschlag für eine Einzelrichtlinie zu Benzol die Konzentration dieses Schadstoffes kurzfristig auf $5\mu\text{g}/\text{m}^3$ begrenzt werden.

Es besteht also eine direkte Zuständigkeit und Verantwortung der Lokalpolitik, und die Europäische

Kommission wird durch die Rahmenrichtlinie verpflichtet, regelmäßig über die Luftverschmutzung in den Städten Bericht zu erstatten.

In einer Broschüre zur Rahmenrichtlinie über die Luftqualität werden Inhalt und Zweck dieser wichtigen Richtlinie erläutert (ISBN 92-828-1600-1).

Diese Maßnahmen gehen etwas weiter als die Verpflichtungen, die auf der Ebene der Vereinten Nationen eingegangen wurden. Im November 1997 haben 35 Staaten der Regionalkonferenz der Wirtschaftskommission für Europa (UN-ECE) eine Erklärung über Umwelt und Verkehr sowie ein Aktionsprogramm unterzeichnet, in dem das Fahrrad als Alternative für Kurzstrecken genannt wird. Das Regionalbüro der Weltgesundheitsorganisation kündigt eine Charta über den Verkehr, die Umwelt und die Gesundheit an, die quantitative Ziele für den Verkehr und Strategien zur Erreichung dieser Ziele enthalten wird.

Eine Verschärfung der Regeln für den Lärm zeichnet sich ebenfalls ab. In der Stadt ist der Autoverkehr die Hauptlärmquelle. Der Lärm wiederum beeinträchtigt insbesondere wegen der Schlafstörungen, die er hervorruft, die seelische und körperliche Gesundheit.

Unter diesen Umständen sind Maßnahmen, die das Umsteigen aufs Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel fördern, ein Gebot der Stunde.

„DIE SCHADSTOFFKONZENTRATION IM INNENRAUM EINES FAHRZEUGS IST STETS HÖHER ALS IN DER AUSSENLUFT.“

Die Urheber des 1996 in Frankreich verabschiedeten einschlägigen Gesetzes haben das klar erkannt: Ihre Proklamation eines Rechts auf saubere Luft verbanden sie schon damals mit der Forderung, das Fahrrad als wichtigen Bestandteil der städtischen Verkehrsplanung zu fördern. Seit dem 1. Januar 1998 müssen alle Straßenreparatur- und -bauarbeiten in der Stadt auch Fahrradwege einbeziehen. Außerdem muß seit dem 1. Januar 1999 jede Stadt von mehr als 100 000 Einwohnern einen städtischen Verkehrsplan (plan de déplacements urbains – PDU) verabschieden, um den verschmutzenden Stadtverkehr einzuschränken. Vom 1. Januar 2000 an werden die Regelungen zur Überwachung der Luftqualität und ihrer gesundheitlichen Folgen auf ganz Frankreich ausgedehnt. Dies kommt zunächst den Autofahrern selbst zugute: Die Luftverschmutzung in einem Fahrzeuginnenraum ist stets höher als in der Umgebungsluft (ein Autofahrer atmet ungefähr zweimal mehr Kohlenmonoxid und ca. 50 % mehr Stickoxide ein als ein Radfahrer).

„LÄRM SCHADET DER KÖRPERLICHEN UND SEELISCHEN GESUNDHEIT.“



WARUM RADFAHREN?

Das Entwicklungspotential des Fahrrads in Ihrer Stadt übersteigt mit großer Wahrscheinlichkeit die aufgrund der derzeitigen Lage prognostizierte Dimension. Tägliches Radfahren gehört zwar noch nicht zu den Gewohnheiten Ihrer Mitbürger, doch ist das Radfahren eine Verkehrsart, die in der Bewältigung der künftigen Mobilität eine erhebliche Rolle zu spielen verspricht. Warum haben sich Ihrer Stadt vergleichbare Orte der Herausforderung gestellt? Kann das Fahrrad nicht etwas zum Erreichen Ihrer Ziele beitragen, die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen?

Eine Chance für die Stadt – Das Auto (mit Elektro- oder Ottomotor) und das Fahrrad: zusammen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln die Partner der Mobilität von morgen.



Vorteile für die Allgemeinheit

Eine erschöpfende Liste der angenommenen oder bewiesenen Vorteile des Fahrrads lässt sich nicht erstellen. Die Vorteile sind verschiedener Art:

- wirtschaftlicher Nutzen; so verringern sich beispielsweise der Anteil des Familieneinkommens, der für das Auto ausgegeben wird, und die Arbeitsstunden, die in Staus verlorengehen; aufgrund der regelmäßigen körperlichen Betätigung ist der Aufwand für die Erhaltung der Gesundheit geringer;
- politischer Nutzen; die Abhängigkeit von der Energiezufuhr nimmt ab, nichterneuerbare Energiequellen werden geschont;
- sozialer Nutzen; beispielsweise wird die Mobilität demokratischer, Jugendliche und ältere Leute gewinnen an Eigenständigkeit und können die städtischen Einrichtungen besser erreichen;
- ökologischer Nutzen; zu unterscheiden ist zwischen kurzfristigen lokalen Auswirkungen (Stichwort „Umwelt“) und langfristigen, nicht lokalisierbaren Folgen (Stichwort „ökologisches Gleichgewicht“).

Die Schwierigkeit besteht darin, die Vorteile des Fahrrads für die Allgemeinheit (zuma die wirtschaftlichen und ökologischen) zu quantifizieren, denn hier spielen vielfältige und komplexe Faktoren eine Rolle, für die zum Teil zuverlässige Methoden fehlen, um die durch das Fahrrad bewirkten Kostenersparnisse berechnen zu können.



Jede Fahrt, die mit dem Fahrrad anstatt mit dem Auto zurückgelegt wird, bringt erhebliche Vorteile und Ersparnisse für den einzelnen und die Stadtbevölkerung insgesamt mit sich:

- ➔ die Lebensqualität in der Stadt wird in keiner Weise beeinträchtigt (kein Lärm, keine Verschmutzung);
- ➔ Bauwerke und Pflanzen werden nicht geschädigt;
- ➔ geringerer Bodenverbrauch (für Fahren und Parken) und damit bessere Bodennutzung;
- ➔ geringerer Verschleiß des Straßennetzes, weniger neue Straßenbauprojekte;
- ➔ eine attraktivere Innenstadt (Geschäfte, Kultur, Erholung, soziales Leben);
- ➔ weniger Staus und Rückgang der von ihnen verursachten wirtschaftlichen Verluste;
- ➔ ein flüssigerer Autoverkehr;
- ➔ attraktivere öffentliche Verkehrsmittel;
- ➔ die typischen städtischen Dienstleistungen werden für die gesamte Bevölkerung (Kinder und Jugendliche eingeschlossen) besser zugänglich;
- ➔ die vom Zwang zur Beförderung der Kinder befreiten Eltern sparen Geld und Zeit;
- ➔ die Fahrradfahrer sparen auf kurzen und mittleren Strecken viel Zeit;
- ➔ unter Umständen entfällt die Notwendigkeit für die Familie, ein zweites Auto anzuschaffen (womit ihr mehr Mittel für andere Zwecke zur Verfügung stehen);
- ➔ usw.

Vorteile für die Kommunen

Was die Städte anbelangt, so bringt das Fahrrad vor allem Vorteile für die Lebens- und Umweltqualität sowie langfristige Kostenersparnisse mit sich:

- Da weniger Autos unterwegs sind, wird das Verkehrsnetz unmittelbar entlastet (wenn Pendler vom Auto auf das Fahrrad umsteigen); indirekt wird das Verkehrsnetz entlastet, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel, die das Mitnehmen des Fahrrads erlauben, für Pendler attraktiver werden (und sich so die Investitionen in die öffentlichen Verkehrsmittel besser auszahlen); der unvermeidbare Verkehr wird flüssiger und verschmutzt die Luft in geringerem Maße;
- es wird Platz gespart (Straßen und Parkplätze), und die Kommunen müssen weniger in das Straßennetz investieren; mit den so eingesparten Mitteln können sie den öffentlichen Raum in der Stadtmitte (für Wohnungen und Geschäfte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen) attraktiver machen; sowohl für die Betriebe (Parkplätze) als auch für die öffentliche Hand (Parkplätze, Unterhaltung, neue Infrastrukturen usw.) fallen weniger verkehrsbedingte Kosten an;
- die Stadt gewinnt ganz allgemein an Lebensqualität (weniger Luftverschmutzung, Lärm, mehr öffentlicher Raum, mehr Sicherheit für die Kinder); die Innenstadt wird zumal für Familien als Wohnort attraktiver;

- die historischen Baudenkmäler verfallen nicht so rasch, ihr Unterhalt (beispielsweise die regelmäßige Reinigung) verschlingt nicht so viele Mittel.

Auch wenn man sich strikt auf den ökologischen Aspekt des Themas (Verschmutzung) beschränkt, um nicht gezwungen zu sein, den wirtschaftlichen Gegenwert der Vorteile und Nachteile jedes einzelnen Verkehrsmittels genau zu beziffern, ist es sinnvoll, dem Fahrrad die Beachtung und die Mittel zukommen zu lassen, die es verdient (siehe Tabelle 1.1). Die Rede vom Ausgleich der Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel kann nur so gemeint sein.

Ein Beispiel für positive Auswirkungen

In Graz (Österreich) hat man die Vorteile berechnet, die eine Verringerung des Autoverkehrs infolge einer Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel mit sich brächte (siehe Tabelle 1.2).

Aus der Tabelle lassen sich die günstigen Folgen ablesen, die eine Verringerung der Fahrten mit dem Privatauto um ein Drittel für verschiedene Parameter mit sich brächte. Die Entlastung der Straßen durch eine Verringerung der Anzahl der Autos und eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (ein flüssigerer Verkehr) führt zu einer deutlich geringeren Luftverschmutzung.

Die damit erzielten Vorteile lassen sich nur schwer beziffern (weniger Erkrankungen der Atemwege, Verringerung der durch den Krankenstand und die Kosten der Krankenpflege



verursachten wirtschaftlichen Verluste, geringere Schädigung von Vegetation und Bausubstanz, größere Attraktivität der Innenstadt aufgrund einer höheren städtischen Lebensqualität, eine niedrigere Energierechnung usw.).

Die sehr umfassende und systematische Verkehrspolitik der Stadt Graz wurde im Laufe weniger Jahre umgesetzt. Nicht zum Ausdruck kommt in diesen Ergebnissen, daß die verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen in Graz schrittweise erfolgten, damit die Bevölkerung Zeit hatte, sich umzustellen. Auch die „Randfaktoren“, deren Einfluß die Studie vermuten ließ – der reale Rückgang des Benzinpreises seit 1984 und ein anderes nationales Umfeld – werden hier nicht thematisiert.

1996 wurde festgestellt, daß die Nutzung des Fahrrads im Vergleich zum historischen Tiefstand in den siebziger Jahren (7 %) sich mehr als verdoppelt hatte.

Beispiel für eine Schätzung des wirtschaftlichen Gegenwerts

Im Fall Groningens (Niederlande, 199 000 Einwohner) wurden einige der günstigen Auswirkungen, die der Gebrauch des Fahrrads mit sich bringt, bewertet (Quelle: „Bicycle and environment in the city – A quantification of some environmental effects of a bicycle oriented traffic policy in Groningen“, in *Radverkehrspolitik und Radverkehrsanlagen in Europa*, ECF/GD VII, 1988) (siehe Tabelle 1.3).

Für die Fahrten Wohnung-Arbeitsplatz wurde dort im Zeitraum 1987-1988 folgende Aufteilung zwischen den

Tabelle 1.1

Vergleich der ökologisch relevanten Parameter der verschiedenen Verkehrsmittel mit dem Privatauto bei gleicher Zahl von Personenkilometern

Basis = 100 (Pkw ohne Katalysator)

Platzverbrauch	100	100	10	8	1	6
Primärenergieverbrauch	100	100	30	0	405	34
CO ₂	100	100	29	0	420	30
Stickoxide	100	15	9	0	290	4
Kohlenwasserstoffe	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Luftverschmutzung	100	15	9	0	250	3
Induziertes Unfallrisiko	100	100	9	2	12	3

* = **Pkw mit Katalysator**. Es ist zu beachten, daß der Katalysator nur bei warmem Motor einwandfrei arbeitet. Auf den kurzen Strecken in der Stadt kann mithin nicht von einem entscheidenden Einfluß auf die Luftverschmutzung ausgegangen werden.
Quelle: UPI-Bericht, Heidelberg 1989, zitiert nach Bundesverkehrsministerium.

Tabelle 1.2

Mögliche Verbesserungen im Verhältnis zu 1984, wie sie sich aus einer Studie über die Möglichkeiten der Verlagerung des Verkehrs vom Pkw auf andere Verkehrsmittel ergeben

Geschätzte Auswirkungen der in Graz (Österreich, 250 000 Einwohner) betriebenen Politik zur Förderung des Fahrrads (*)

Entlastung der Straßen	30 %	Rückgang des Ausstoßes von Stickstoffdioxid (NO ₂)	56 %
Verringerung der von Motorfahrzeugen verursachten Verschmutzungen (alle Arten zusammengenommen)	25 %	Rückgang des Benzinverbrauchs (nur Pkw)	25 %
Rückgang des Ausstoßes von Kohlenmonoxid (CO)	36 %	Rückgang der Zahl von Personen, die unter Lärmbelästigung leiden	9 %
Rückgang des Ausstoßes von Kohlenwasserstoffen (CH, nur Pkw)	37 %	Rückgang der Barrierewirkung großer Straßen	42 %

(*) Den Berechnungen liegt die Annahme einer Verringerung der Verkehrsbewegungen im Auto um ein Drittel zugrunde (1984: 44 % der Verkehrsbewegungen).

Tabelle 1.3

Berechnung der durch die Nutzung des Fahrrads für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz ermöglichten Einsparungen in Groningen

Ausgegangen wird dabei von der Hypothese, daß der Anteil des Autos an den Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz von 22 % auf 37 % ansteigt (daß also ein Drittel der Radfahrer vom Rad auf das Auto umsteigt). Der größte Teil der Kosten wäre von den Haushalten zu tragen, deren verfügbares Einkommen sich also verringern würde.

Kostenfaktor	Grundlage der Kostenschätzung	Jährliche Kosten (€)
Luftverschmutzung	zusätzliche Kosten für Katalysatoren	220 000
	zusätzliche Kosten für bleifreies Benzin	25 000
Lärm	Besteuerung von Lärmemissionen (Abgaben erhoben auf Kraftstoff)	10 000
Infrastrukturen	Parkgebühren/Pacht notwendiger Flächen	3 100 000
Energieverbrauch	Durchschnittsverbrauch	400 000
Verkehrsstaus	durchschnittlicher zusätzlicher Verbrauch aufgrund stockenden Verkehrs je Fahrzeug in fünf Minuten	485 000
Ressourcenbindung	zur Produktion von 15 000 Fahrzeugen notwendige Ressourcen	160 000





„EIN ANTEIL DES FAHRRADS VON 14-17 % AN DEN VERKEHRSBEWEGUNGEN IST REALISTISCH.“

Verkehrsmitteln festgestellt: 50 % der Fahrten erfolgten mit dem Fahrrad und 22 % mit dem Auto. In einem Gedankenexperiment bezifferte der Autor die negativen Folgen, die sich einstellen, wenn nur 5 % der Fahrten Wohnung-Arbeitsplatz mit dem Fahrrad getätigt würden (demnach wären 33 % der Fahrradfahrer aufs Auto umgestiegen, die Zahl der Autofahrten in Groningen an einem durchschnittlichen Tag hätte insgesamt um 10 % zugenommen).

Nur einige der Kosten konnten beziffert werden, und zwar die Kosten für die

- Zunahme des Lärms (berechnet wurden die Kosten nach einer Lärmabgabe pro Liter Benzin, die der Förderung konstruktiver Maßnahmen zur Lärmbekämpfung dient);
- Zunahme des Energieverbrauchs (die Kosten des zum Zurücklegen der Wegstrecken verbrauchten Kraftstoffs, der Kraftstoffverschwendung in Verkehrsstaus und der zur Herstellung von rund 15 000 zusätzlichen Fahrzeugen nötigen Energie);
- partielle Abgasreinigung durch Dreiwegekatalysatoren und die Verwendung bleifreien Benzins;
- Abstellung der Wagen: der dafür nötige Platz bei der Wohnung und in der Nähe des Arbeitsplatzes (insgesamt rund 22 ha). Die Kosten der Abstellung wurden auf der Grundlage der von der Kommune verlangten

Jahresmiete für einen Parkplatz (480 NLG oder 240 EUR) berechnet. Nicht inbegriffen sind die möglicherweise anfallenden Kosten für zusätzliche Straßen oder eine häufiger erforderliche Instandsetzung der Fahrbahnen.

Vorteile für die einzelnen Bürger und den Privatsektor

Keine Diskriminierung grundsätzlich richtiger Verhaltensweisen

Eine vernünftig handelnde Verwaltung muß sich zumindest darum bemühen, die Menschen nicht abzuschrecken, ein sinnvolles Verkehrsmittel anstelle eines anderen zu benutzen. Es ist daher ganz normal, daß das Fahrrad in der Stadt neben dem Auto und den öffentlichen Verkehrsmitteln Berücksichtigung findet. Für das Fahrrad muß die öffentliche Hand im Verhältnis mindestens genausoviel tun wie für die anderen Verkehrsmittel, wobei das Potential jedes Verkehrsmittels und die Kosten der dafür notwendigen Einrichtungen als Maßstab dienen können. Wenn beispielsweise 1 % aller Fahrten mit dem Fahrrad getätigt würden, wäre es folgerichtig, ihm 1 % aller für die öffentlichen Verkehrsmittel und die Straßeninfrastruktur verfügbaren Mittel zu widmen. Damit hätte die Benachteiligung eines Verkehrsmittels, das –

weniger stiefmütterlich behandelt – mehr Anhänger fände, ein Ende.

Die Ergebnisse der bereits erwähnten *Eurobarometer*-Erhebung aus dem Jahre 1991 werden bestätigt durch eine Umfrage aus dem Jahre 1996 unter den Bewohnern französischer Städte, die kein Fahrrad besitzen. Die Resultate dieser Umfrage sind sehr ermutigend. Von den 54 % der Befragten, die ein Auto benutzen, gab nur ein Drittel an, sie hielten dieses für ein ideales Verkehrsmittel. Diese Zahl zeigt, daß viele gerne auf das Auto verzichten würden, sobald die entsprechenden Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Nach Ansicht des Generalsekretärs des französischen Fahrradherstellerverbandes ist ein Anteil des Fahrrads von 14-17 % an allen Fahrten als Ziel durchaus realistisch (ausgehend von einem Landesdurchschnitt des Anteils des Fahrrads am Stadtverkehr von rund 2 %).

Erhebungen dieser Art sind noch selten. Aber es gibt auch andere Indikatoren für die Popularität des Fahrrads in Europa: die Zahl der in den verschiedenen europäischen Ländern jährlich mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer, die Verkaufsziffern und die Fahrradbestände. Diese Tabellen belegen auch, daß das Fahrrad keineswegs ein so ungebräuchliches Verkehrsmittel ist, wie es auf den ersten Blick scheint. Vergleicht man die europäischen Länder untereinander und berücksichtigt die vielen



MIT DEM FAHRRAD ZURÜCKGELEGTE KILOMETER IN DER EUROPÄISCHEN UNION: 70 MILLIARDEN KM PRO JAHR

	Belgien	Dänemark	Deutschland	Griechenland	Spanien	Frankreich	Irland	Italien	Luxemburg	Niederlande	Österreich	Portugal	Finnland	Schweden	Vereinigtes Königreich
1996 Verkäufe	425 000	415 000	4 600 000	240 000	610 000	2 257.000	120 000	1 550 000	20 000	1 358 000	630 000	380 000	230 000	420 000	2 100 000
Fahrradbestand	5 000 000	5 000 000	72 000 000	2 000 000	9 000 000	21 000.000	1 000 000	25 000 000	178 000	16 000 000	3 000 000	2 500 000	3 000 000	4 000 000	17 000 000
Fahr. je 1 000 Einw.	495	980	900	200	231	367	250	440	430	1010	381	253	596	463	294
Nutzung des Fahrrads nach einer <i>Eurobarometer</i> -Erhebung im Jahre 1991 (nur Personen über 15 Jahre) Österreich – Finnland – Schweden: 1991 nicht Mitgliedstaaten															
Regelmäßige Radfahrer mindestens 1-2 mal wöchentlich (in %)	28,9	50,1	33,2	7,5	4,4	8,1	17,2	13,9	4,1	65,8	–	2,6	–	–	13,6
Gelegenheitsradfahrer (1-3 mal monatlich) (in %)	7	8	10,9	1,8	3,9	6,3	4	6,8	9,7	7,2	–	2,8	–	–	0,8
Gesamtzahl der Radfahrer	2 947 000	2 489 000	29 585 000	779 000	2 613 000	6 584 000	553 000	9 900 000	44 000	9 031 000	–	430 000	–	–	6 727 000
Fahrlleistung in km (1995, Gesamtbevölkerung einschließlich Kindern unter 15 Jahren)															
km pro Einwohner und Jahr	327	958	300	91	24	87	228	168	40	1019	154	35	282	300	81

Quelle: ECF/UITP 1997.

*= U-Bahn oder Bahnhof, oder Bus-/Straßenbahnhaltestelle

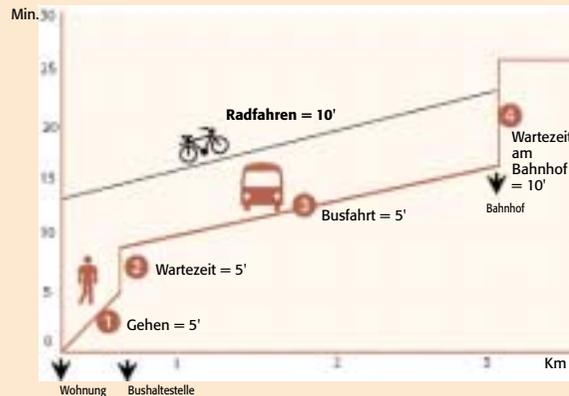
Tabelle 1.4
Einzugsbereich der öffentlichen Verkehrsmittel

Das Fahrrad kann die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver machen, da sich die Haltestellen auf diese Weise besser erreichen lassen. Bei einer unveränderten Fahrtdauer von zehn Minuten erweitert sich der Einzugsbereich einer Haltestelle um den Faktor 15, wenn man die Fahrgäste berücksichtigt, die den ersten Teil der Strecke möglicherweise mit dem Fahrrad zurücklegen.

	Durchschnittsgeschwindigkeit	in 10 Min. zurückgelegte Strecke	Einzugsgebiet
	5 km/h	0,8 km	2 km²
	20 km/h	3,2 km	32 km²

Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel

Attraktivere öffentliche Verkehrsmittel – Je öfter man die Fahrt unterbrechen muß (um umzusteigen) und entsprechende Nachteile (Zeitverlust, das Warten an unwirtlichen Orten) zu gewärtigen hat, desto attraktiver wird das Auto. Das Fahrrad ist eine geeignete Lösung für dieses Problem. So kann der Radfahrer auf der Fahrt bis zum Haltepunkt eines schnelleren Verkehrsmittels (Bahnhof, U-Bahn-Station usw.) gegenüber dem Bus eine Viertelstunde Zeit gewinnen. Für den Kunden öffentlicher Verkehrsmittel wird die tägliche Fahrt zur und von der Arbeit abwechslungsreicher, wenn er auf einem Teil der Strecke das Fahrrad benutzt.



Fahrräder, die vielleicht nur auf eine regelmäßige Inanspruchnahme warten, läßt sich aus diesen Ziffern auch das bisher ungenutzte Potential ablesen.

Andererseits darf nicht übersehen werden, daß bei den Bemühungen, die schädlichen Folgen des Autos für die Stadt zu verringern, Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel natürliche Verbündete sind. So muß man nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit beider Verkehrsmittel erhöhen, sondern sie auch besser aufeinander abstimmen. Das heißt insbesondere, daß die Fahrräder an den Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sicher abgestellt und in den Verkehrsmitteln mitgenommen werden können.

Vorteile für die Unternehmen

Es unterliegt keinem Zweifel, daß Verkehrsstaus den Unternehmen schaden. Verstopfte Straßen erschweren ihren Lieferanten und ihren Besuchern die Anfahrt. Wegen des Zeitverlustes der Auslieferer ihrer Waren und vor allem ihrer Beschäftigten bringen sie aber auch große Kosten für sie mit sich. Der britische Industrieverband CBI hat errechnet, daß die Verkehrsüberlastung im Großraum London jährlich Produktionsausfälle und Zeitverluste im Wert von 10 Mrd. EUR verursacht.

Da nun Radfahrer körperlich und auch geistig in besserer Form sind als andere, erfreuen sich Unternehmen, deren Beschäftigte mit dem Fahrrad kommen, einer höheren Produktivität. Eine Stadt, die den Bedürfnissen der

Radfahrer bei ihrer Verkehrsplanung gebührende Beachtung schenkt, kann alle diese Vorzüge geltend machen.

Ein internationales Unternehmen wie Ciba Geigy wirbt bei seinen Beschäftigten seit 25 Jahren für das Fahrrad (siehe Tabelle 1.5). Die dabei eingesetzten Mittel entsprechen dem Nutzen, der sich für das Unternehmen ergibt, wenn die Belegschaft mit dem Fahrrad kommt. So stiftete es 1989 rund 400 Beschäftigten, die auf ihren reservierten Firmenparkplatz verzichteten, ein neues Fahrrad. Jedes Jahr führt das Unternehmen Fahrradtage mit Radtouren, Informationsveranstaltungen und Fahrradreparaturkursen durch. Die Vorzüge sind Ciba Geigy wohlbekannt: weniger Stellplätze, keine verstopften Straßen in der Umgebung des Werks, ein besseres Image bei Anliegern und Behörden, mobilere Beschäftigte, die wegen ihrer besseren Form auch seltener krankheitsbedingt fehlen.

Fahrrad und Handel

Das Verhältnis „lebender Handel = Zugang für Autos“ kann bei weitem nicht nachgewiesen werden. Der Beitrag der Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß ankommen, wird größtenteils unterschätzt. Darüber hinaus unterschätzt man die negative Auswirkung der Ansiedlung großer Vertriebsbetriebe und der Tausende von Parkplätzen in den



Radfahrer kaufen kleinere Mengen, kommen häufiger ins Geschäft als Autofahrer ... und setzen sich dadurch öfter der Versuchung aus.

„AUTOFAHRER SIND KEINE BESSEREN KUNDEN ALS RADFAHRER, FUSSGÄNGER ODER BENUTZER ÖFFENTLICHER VERKEHRSMITTEL.“

Tabelle 1.5

Ciba Geigy und das Fahrrad

	1970	1995
Beschäftigte	12 400 (100 %)	10 400 (100 %)
Pendler, die mit dem Fahrrad kommen	500 (4 %)	2 755 (26 %)
Beschäftigte, die das ganze Jahr über radfahren	80 (1 %)	1 235 (12 %)
Berufliche Nutzung des Fahrrads	—	1 325 (13 %)
Zahl der unternehmens-eigenen Fahrräder	360	1 600
Fahrradstellplätze	400	3 500
Davon überdacht	350 (88 %)	3 350 (96 %)
Länge der Fahrradwege auf dem Werksgelände (km)	—	3

Quelle: *Das Fahrrad im Unternehmen*, IG Velo Suisse.

Randgebieten auf unsere Städte und die städtische Umwelt.

Eine im westfälischen Münster erstellte Studie förderte viel Unbekanntes zutage. Ihr Gegenstand war das Kaufverhalten in drei Supermärkten, deren Warenangebot für den großen Einkauf einmal pro Woche oder alle zwei Wochen ausreicht, und einem Warenhaus mit weiteren Abteilungen (Kleider, Boutiquenwaren, Luxusartikel usw.).

- Autofahrer sind keine besseren Kunden als Radfahrer, Fußgänger oder Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel. In manchen Geschäften sind Radfahrer die besseren Kunden. Sie kaufen zwar weniger auf einmal, kommen dafür aber öfter ins Geschäft (durchschnittlich elfmal im Monat, während Autofahrer durchschnittlich siebenmal kommen) und ... setzen sich damit öfter der Versuchung aus.
- Unter den Kunden der Läden im Stadtgebiet sind die Autofahrer in der Minderheit [zwischen 25 % (unter der Woche) und 40 % (samstags) der Kundschaft].
- Knapp 25 % der Autofahrer (und 17 % der Radfahrer) verlassen ein Geschäft mit zwei Warentüten oder mehr. Drei Viertel der Autofahrer haben also keine Lasten, die so schwer sind, daß sie deshalb kein anderes Verkehrsmittel benutzen könnten.
- In Anbetracht der Entfernungen, der nach dem Einkaufen angesteuerten Ziele und der gekauften Warenmenge kommen die Autoren der Studie zu dem Schluß, daß die

Mehrheit der Autofahrer bei ihren Einkäufen durchaus auf ihren Wagen verzichten könnte.

Es muß noch hervorgehoben werden, daß der Erfolg der Geschäfte von der Qualität ihrer Umgebung abhängt. So stellte man in Berlin fest, daß sich der Fußgänger- und Fahrradverkehr innerhalb der Stadtviertel stark belebte, nachdem außerhalb der großen Durchgangsstraßen eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt worden war. Die Fahrten zwischen Wohnung und Geschäften nahmen zuweilen um bis zu 40 % zu.

Ähnliche Ergebnisse erbrachte eine Umfrage in Straßburg. Dort stieg der Zustrom von Kunden in den Geschäften der Innenstadt bei unveränderter Ladenfläche um mehr als 30 %, nachdem Fußgängerzonen eingerichtet und die Straßen für den Durchgangsverkehr gesperrt worden waren.

In Bern wurde durch eine Befragung von 1 200 Verbrauchern ermittelt, wie sich im Jahresdurchschnitt der Wert der Einkäufe zu der von jedem Kunden beanspruchten Parkfläche verhält.

Ergebnis: Bei den Radfahrern ist das Verhältnis „Rentabilität-Parkfläche“ am günstigsten – 7 500 EUR pro m². Die Autofahrer folgen mit 6 625 EUR pro m².

Welch ein Widerspruch, denn Radfahrer haben keinen Kofferraum, um ihre Einkäufe unterzubringen, und sind infolgedessen gezwungen, die Einkaufsmengen zu verringern.





Prognosen der Wirkung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt

Die Anschaffung eines Fahrrads ist Voraussetzung für dessen verstärkte Nutzung. Die Mehrheit der Bevölkerung wäre zum Erwerb eines Fahrrads bereit, wenn ihre jeweilige Stadt-/Gemeindeverwaltung eine Förderung des Radfahrens signalisieren würde. Aus einer anderen Erhebung geht hervor, daß auch diejenigen, die bereits radfahren, weitere Radverkehrsanlagen wünschen (58 % geben an, daß sie häufiger radfahren würden, wenn es mehr Radwege gäbe).

Anreize zum Kauf eines Fahrrads oder zu dessen häufigerer Nutzung

- ➔ Radverkehrsanlagen, besserer Zugang, Abkürzungen, „Bypass“ für Fahrräder **70 %**
- ➔ Beschränkung des Autoverkehrs . . . **28 %**
- ➔ Bewachte Fahrradstellplätze **21,4 %**
- ➔ Werbekampagnen **11 %**
- ➔ Fahrradvermietung **8 %**

DER SINNESWANDEL

Radfahren – das reimt sich auf Freiheit, Gesundheit und gute Laune. Überall weckt das Fahrrad die gleichen Assoziationen von Unabhängigkeit und Dynamik, und dem Fahrrad werden in allen Ländern der Europäischen Union die gleichen Sympathiegefühle entgegengebracht. Haben sich die Einstellungen wirklich dahin gehend geändert, daß eine umweltfreundliche Verkehrspolitik allgemeinen Anklang findet?

Warum ist das Fahrrad aus der Mode gekommen?

In Brüssel wurde eine Beobachtungsstelle für das Fahrrad eingerichtet, und die Studien, die in Frankreich im Rahmen der durch das Gesetz über die Luftreinhaltung vorgeschriebenen Verkehrspläne erstellt wurden, lassen erkennen, was die potentiellen Radfahrer erwarten und was sie gegenwärtig davon abhält, in größerem Umfang vom Fahrrad Gebrauch zu machen.

Hauptgrund dafür, daß die Absicht zur Benutzung des Fahrrads nicht in die Tat umgesetzt wird, ist das Fehlen (oder Verschwinden) von Fahrradwegen. Der starke Autoverkehr, die hohe Geschwindigkeit und die mangelnde Rücksichtnahme der Autofahrer auf die Radfahrer sind gleichrangige Hinderungsgründe, aber auch die Diebstahlgefahr spielt eine Rolle.

Bei diesen drei Faktoren muß ansetzen, wer die Leute, die ans Fahrrad denken, ohne dementsprechend zu handeln, dazu bewegen will, sich wieder öfter tatsächlich auf den Sattel zu setzen.

Aber man muß noch andere Mittel einsetzen, um auch die ebenso große Menge derer zu erreichen, die die Benutzung eines Fahrrads nie ins Auge gefaßt haben. Diese Leute könnte man unter Umständen mit einer Werbekampagne, die auf Öffentlichkeitsarbeit und Imageverbesserung des Fahrrads beruht, dazu bringen, radzufahren.

Die schwindende Popularität des Autos

In allen europäischen Ländern ist die Mehrheit – und manchmal eine überwältigende Mehrheit – der Leute der Auffassung, daß bei einem Interessenkonflikt zwischen Fahrrad- und Autofahrern erstere bevorzugt behandelt werden sollten.

Eine solche Entscheidung ist allerdings in Wirklichkeit nur selten erforderlich. Sehr oft gehen die Maßnahmen zur Förderung des Fahrrads nicht zu Lasten des Privatautos. So beeinflußt die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit die Durchschnittsgeschwindigkeit nicht erheblich; auf diese Weise wird der Verkehr sogar flüssiger, und auch die Gefahren, die den Autofahrern selbst drohen, gehen

1 Wer soll in welchem Umfang bevorzugt werden, wenn die Interessen von Radfahrern, Fußgängern, öffentlichen Verkehrsmitteln und Autos in Konflikt geraten?

Belgien	27,5	50,3	77,8	86,7	74,3
Dänemark	27,4	58,6	86	87	78,6
Deutschland	25,2	46,9	72,1	81,1	85,1
Griechenland	20,2	51,3	71,5	85,4	85,7
Spanien	27,3	39	66,3	88,9	90,5
Frankreich	23,1	46,1	69,2	81,2	75,8
Irland	20,2	48,1	68,3	75,4	67
Italien	49,4	29	78,4	89,5	89,5
Luxemburg	30,2	40,9	71,1	82,1	84,8
Niederlande	23,3	63,3	86,6	85,5	84,9
Portugal	20,5	34,3	54,8	86,4	90,1
Vereinigtes Königreich	23	52	75	86,8	82,6
EU-12	29	44,1	73,1	85,1	83,8

= Radfahrer sehr deutlich bevorzugen = Radfahrer bevorzugen = Radfahrer bevorzugen insgesamt
 = Fußgänger bevorzugen insgesamt = Öffentliche Verkehrsmittel bevorzugen insgesamt

2 Die Auswirkungen des Autoverkehrs in den Innenstädten sind

			Insgesamt
	15,1	47,8	62,9
	11,7	15,3	27
	18	35,9	53,9
	43,6	29,5	73,1
	29	33,8	62,8
	17,5	33,8	51,3
	20,8	20,5	41,3
	46,1	37,9	84
	24,3	46	70,3
	17,9	39,9	57,8
	22,9	30,8	53,7
	22,5	26,3	48,8
	24,8	33,2	58

= ... unerträglich
 = ... kaum erträglich

3 Worauf ist die schlechte Luftqualität in Innenstädten zurückzuführen?

			Insgesamt
	27,1	51	78,1
	21,3	37,7	59
	39,9	38,9	78,8
	25,5	38,8	64,3
	32,2	46,6	78,8
	25,4	47,1	72,5
	23,3	33,9	57,2
	51,4	44,1	95,5
	29,6	45	74,6
	19,7	50,3	70
	31,8	43	74,8
	30,4	44	74,4
	34,2	43,6	77,8

= hauptsächlich auf den Autoverkehr
 = größtenteils auf den Autoverkehr

zurück; auch die Erlaubnis für Radfahrer, Einbahnstraßen in umgekehrter Richtung zu befahren, bringt weder objektive Risiken mit sich, noch behindert sie den normalen Autoverkehr.

Manchmal aber muß man politische Entscheidungen treffen, um den umweltfreundlichen Verkehrsarten, insbesondere dem Radfahren, den gewünschten Platz im Verkehr zu verschaffen.

Nun ist es aber auch dann, wenn man von seiten der Autolobby lautstarken Protest zu gewärtigen hat, vielleicht doch riskanter, die Ansichten der schweigenden Mehrheit zu übergehen. Diese werden zwar nicht lautstark von Interessengruppen vertreten, doch bei repräsentativen Umfragen in der ganzen Bevölkerung zeigt sich deutlich,

daß die allermeisten Bürger eine ausgewogenere Verkehrspolitik wollen.

In mehreren Umfragen wurde speziell untersucht, auf welche Resonanz Maßnahmen zur Begrenzung des Autoverkehrs stoßen. Die gewählten Politiker und die Techniker zeigten sich hier ängstlicher als alle anderen befragten Gruppen, einschließlich der Autofahrer, was vielleicht damit zusammenhängt, daß sie ihre eigenen Mobilitätsansprüche mit denen der Durchschnittsbürger verwechseln.

Die Allgemeinheit ist also reif für einen Kurswechsel der politischen Entscheidungsträger. Diese hinken der öffentlichen Meinung hinterher, nicht umgekehrt.

Selbst der britische Automobilverband A.A. betrachtet das

Fahrrad mittlerweile als nicht zu vernachlässigende Option. Im Anschluß an eine Umfrage unter seinen Mitgliedern („Cycling Motorists“) erklärte der A.A., das Fahrrad sei ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, das für bestimmte Fahrten ein gleichwertige Alternative zum Auto darstelle.

Auch aus der Wirtschaft sind differenzierte Ansichten zum motorisierten Individualverkehr zu hören, denn Städte, die Mobilität gewährleisten, sind für Investoren und ihre Angestellten attraktiv. So stellte der Direktor des britischen Industrieverbandes CBI fest, daß der CBI die Initiative für die Entwicklung des Nutzungspotentials des Fahrrads begrüße und daß die Wirtschaft hierzu gemeinsam mit anderen Akteuren durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze mit dem Fahrrad beitragen könne.

4 Wie beurteilen Sie die behördlichen Maßnahmen zur Verkehrssteuerung?

	zufriedenstellend	zu autofreundlich	zu autofeindlich
B	21,5	53	25,5
DK	44,9	35,4	19,7
D	22,5	49,3	28,1
EL	21,9	54,3	23,8
E	28,4	50,6	21
F	32,5	47,1	17,7
IRL	36,2	48,3	15,5
I	16	56,7	27,3
L	33,2	48	18,8
NL	30,2	43,7	26,1
P	36,3	46,2	17,5
UK	29,7	49,4	20,9
EU-12	26,9	49,5	23,6

5 Eine wirksame Maßnahme zur Verkehrsberuhigung wäre beispielsweise ...

die merkliche Beschränkung der Zufahrt zu den Innenstädten	eine spürbare Verringerung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt	die Schaffung von mehr Fußgängerzonen in den Innenstädten
69,1	45,7	82,6
84,2	68,8	61,2
75	67,6	73,7
72,1	74,3	83
77,3	64,5	87,1
67,5	42	82
79,8	83,7	82,8
81,8	40,8	84,8
75,2	77,8	76,3
77	55,1	76,5
79,3	75,9	87,7
79,4	69,2	83,2
75,8	57,3	80,7

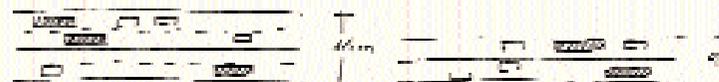


- ➔ Eine überwältigende Mehrheit der Bürger wünscht Veränderungen zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel.
- ➔ Das Auto wird als massive Belästigung empfunden. Interessanterweise würden die Autofahrer selbst als erste von einer Verringerung der von ihnen verursachten Luftverschmutzung profitieren, denn die Luft im Innenraum eines Fahrzeugs ist stets stärker verschmutzt als die Außenluft.
- ➔ Schon 1991 war die öffentliche Meinung für ein Umschwenken in der Verkehrspolitik. Diese Tendenz wurde mit dem zunehmenden Autoverkehr und der starken Medienpräsenz umwelt- und gesundheitspolitischer Themen in den letzten Jahren noch deutlicher.

Quelle: Eurobarometer 1991 (1 000 Befragte pro Mitgliedstaat, außer Österreich, Finnland und Schweden).

Radverkehrsanlagen benötigen wenig Platz

Innerhalb der Stadt kann die Verringerung der Breite überdimensionaler Hauptverkehrsstraßen, die hohe Geschwindigkeit zulassen und Fußgängern das Überqueren erschweren, aus logischer Sicht vertreten werden. Somit kann der benötigte Raum für Radverkehrsanlagen geschaffen werden, ohne daß der Autoverkehr darunter leidet.



Normale vierspurige Straße. Man fährt mit hoher Geschwindigkeit, für Fußgänger ist das Überqueren sehr gefährlich.



Zweimal zwei „Spuren“ auf einer Gesamtlänge von 10,40 m. Der Schwerverkehr kann andere nur mit verringerter Geschwindigkeit überholen. Raumgewinnung im Gegensatz zur normalen Straße: 3,60 m.

Zweimal zwei „Spuren“ auf einer Gesamtlänge von 9 m. Der Schwerverkehr kann nicht überholt werden. Da der Anteil des Schwerverkehrs im allgemeinen zwischen 5 % und 10 % beträgt, ist die Verringerung der Straßenkapazität von gleicher Größenordnung. Die Raumgewinnung im Gegensatz zur normalen Straße beträgt 5 m, d. h. 30 %.

Quelle: *Le temps des rues* (Lydia Bonanomi).



Die Erfahrungen der Städte, in denen Radfahrer Einbahnstraßen in Gegenrichtung befahren dürfen, spricht für die Sicherheit dieser Maßnahme und zeigt, daß sie den Radverkehr wirksam fördert. Nur an bestimmten Kreuzungen sind besondere Vorkehrungen erforderlich. Eine Informationskampagne ist unverzichtbar, um die Autofahrer mit der neuen Situation vertraut zu machen.



NEUE BEISPIELE

FAHRRADFREUNDLICHER STÄDTE

Früher war das Fahrrad in weiten Teilen unserer Länder das Verkehrsmittel schlechthin. In ganz Europa herrschte das Fahrrad unangefochten, wo immer es eine Straße oder einen Weg gab. Und heute? Fährt heute außerhalb der Niederlande oder Dänemarks noch irgendwo jemand Rad? Wird dort radgefahren, wo es die meiste Zeit trocken und mild ist und kein kalter Wind weht? In welchen Städten ist das Fahrrad Teil eines neuen Verkehrskonzepts?

Ein Verkehrsmittel für kühle und flache Länder?



Nur etwas für flache Länder?

Meistens bringt man das Fahrrad mit zwei Ländern und zwei Hauptstädten in Verbindung: mit den Niederlanden und Dänemark, mit Amsterdam und Kopenhagen.

Die Überlegung ist einfach: Da radfahren körperliche Anstrengung erfordert, sollte man das Rad in flachen Ländern benutzen.

Doch fast überall in Europa wird täglich radgefahren. Daß das Fahrrad in Mittelmeerländern weniger Anklang findet, hängt vor allem mit seinem Image als altväterlichem Fortbewegungsmittel, als Kinderspielzeug oder Sportgerät zusammen.

Wer hätte allerdings geglaubt, daß der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen in einer südeuropäischen Stadt wie Parma (Italien) so groß ist wie in Amsterdam? In Parma (176 000 Einwohner) werden 19 % aller Fahrten mit dem Fahrrad absolviert, in Amsterdam (knapp 1 Million Einwohner) 20 %. Ferrara (160 000 Einwohner) kommt bei den Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sogar auf 31 %.

Schweden ist ein kaltes Land. Trotzdem werden 33 % aller Fahrten in Västerås (115 000 Einwohner) auf dem Fahrrad absolviert. In den Mittelmeerländern kann die große Hitze in bestimmten Jahreszeiten vom Gebrauch des Fahrrads abschrecken; andererseits herrscht dort über weite Teile des Jahres ein sehr mildes Klima.

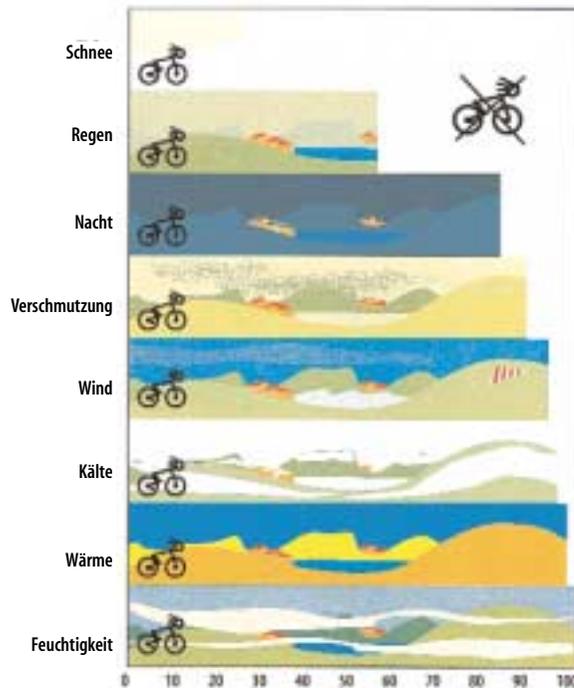
Die Schweiz ist nicht gerade ein flaches Land. Trotzdem wird das Fahrrad in Basel (230 000 Einwohner), das auf beiden Seiten des Rheinknies gelegen ist, für 23 % und in Bern, wo viele Straßen ein Gefälle von 7 % aufweisen, für 15 % aller Fahrten benutzt.

Das Vereinigte Königreich ist ein regenreiches Land, aber in Cambridge (100 000 Einwohner) besteigt man für 27 % der Fahrten das Fahrrad.

Sehr oft wird fleißig radgefahren, sobald es das Wetter zuläßt (kein Regen, kein Schnee, siehe das Beispiel Schwedens).

**Einfluß atmosphärischer Bedingungen auf die Nutzung des Fahrrads bei Pendlern (Washington):**

Nur Regen und Schnee haben deutlich abschreckende Wirkung.



Tatsächlich gibt es nur wenige objektive Barrieren für eine regelmäßige Benutzung des Fahrrads. Die einzigen klimatischen Bedingungen, die Radfahrer wirklich abschrecken, sind strömender Regen und glühende Hitze. Aber die kurzen Strecken in der Stadt, geeignete Kleidung und angemessene Stellplätze mindern die Nachteile atmosphärischer Bedingungen, die das Vergnügen täglichen Radfahrens weitaus weniger beeinträchtigen als gemeinhin geglaubt wird. Steigungen sind für ungeübte Radfahrer mit ungeeignetem Fahrrad ein erhebliches Hindernis. Aber auch unter diesen Bedingungen gibt es ein Potential für das Fahrrad, wie sich in bergigen Städten zeigt. Im norwegischen Trondheim, wo 1998 die Konferenz „Velo Borealis“ stattfand, erreicht die Nutzung des Fahrrads 8 %; dort steht auch der erste Radfahrerlift der Welt.

Hinzuzufügen ist noch, daß über die weithin flachen Länder Niederlande und Dänemark oft heftige Winde hinwegfegen, die dem gegen die Windrichtung fahrenden Radler erhebliche Anstrengungen abverlangen können.

Ferrara

In Ferrara gibt es 140 000 Einwohner und 100 000 Fahrräder. Mehr als 30 % aller Fahrten zur Schule und zur Arbeit werden mit dem Fahrrad gemacht.

Gleichwohl läßt die Stadt in ihren Bemühungen, diese Quote beizubehalten, nicht nach, sondern möchte diese noch steigern und den Autoverkehr weiter einschränken.

Die Stadtmitte (5 ha) ist Fußgängerzone, in der Radfahrer jedoch fahren dürfen. Ein Gebiet von 50 ha im Umkreis dieses Kerns ist für den Autoverkehr freigegeben, allerdings mit vielfältigen Einschränkungen.

Ferrara treibt den Bau von Radwegen längs der großen Durchgangsstraßen kontinuierlich voran, weist immer mehr Wohngebiete aus, in denen Radfahrer und Fußgänger Vorrang vor den Autofahrern haben, erlaubt den Radfahrern, alle Einbahnstraßen auch in umgekehrter Richtung zu befahren, und richtet Fahrradstellplätze ein (2 500 kostenlose Plätze, 330 bewachte Plätze und 800 Plätze am Bahnhof).

Um die Altstadt für Radfahrer und Fußgänger attraktiver zu machen, hat die Stadt nicht gezögert, das alte unbequeme Pflaster auf einer Breite von 80 cm durch flache Platten zu ersetzen!

Mehr noch: Ferrara richtete Einbahnstraßen ein – nicht, um das Autofahren zu erleichtern oder mehr Parkfläche zu gewinnen, sondern eigens dafür, Raum für Radwege in beiden Richtungen zu schaffen. In anderen Straßen hat man den Durchgangsverkehr beschränkt, um das Radfahren im nunmehr reinen Anliegerverkehr zu ermöglichen.

Daß auch Tourismus und Freizeit nicht vergessen wurden, beweisen ein 163 km langer Radweg am Ufer des Po und Führungen durch Ferrara mit dem Rad.



Was das örtliche Gewerbe anbelangt, zumal die kleinen und mittleren Handwerksbetriebe, so ermöglicht das Fahrrad dank seiner Beliebtheit die Existenz von nicht weniger als 31 Reparaturwerkstätten.

Bilbao und die Biskaya

In der Provinz Biskaya im Baskenland gibt es mehrere Großstädte, darunter auch Bilbao. Diese Provinz nahm vor kurzem ein Projekt in Angriff, in dessen Rahmen die großen städtischen Zentren, aber auch die Kleinstädte und Dörfer langfristig durch ein Radwegenetz von 200 km Länge miteinander verbunden werden sollen.

Mit diesem Projekt sollen in erster Linie die Umweltqualität (Einschränkung des Autoverkehrs) und die Lebensqualität (Bau einer Freizeiteinrichtung) verbessert werden; erwartet werden aber auch wirtschaftliche Vorteile (Fremdenverkehr).

Dieses Netz beruht auf dem allgemeinen Raumstrukturplan der Provinz, dem die zu bauenden Strecken entnommen wurden. So entstand ein Plan mit neun Routen, die teilweise auf stillgelegten Bahnstrecken (50 km), aber auch auf asphaltierten Wegen und Straßen (80 km), Waldwegen und ähnlichem (40 km) errichtet werden sollen. Um fehlende Verbindungen herzustellen, will man eigens Fuß- und Radwege von rund 20 km Länge schaffen. Gedacht sind die Radwege für Radfahrer, die ihr Rad täglich benutzen (so verbinden sie benachbarte



Siedlungen und stellen vielfältige Verbindungen zum Netz der öffentlichen Verkehrsmittel her), aber auch für Freizeitbetätigungen (Wandern und Radwandern).

Dublin

In Dublin gaben 11 % der Personen, die auf dem Weg zur Arbeit befragt wurden, an, das Rad sei ihr wichtigstes Verkehrsmittel. Insgesamt werden 5 % aller Strecken mit dem Rad zurückgelegt (1960 wurde das Rad fünfmal häufiger benutzt). Aber die Berechnungen zeigen, daß der Tiefstand zwischen 1987 und 1991 erreicht wurde. Das Ziel lautet nun, den Anteil des Fahrrads in zehn Jahren auf 10 % zu steigern.

Bei einer Marktstudie erklärten 18 % der Einwohner von Dublin, sie wären durchaus bereit, das Fahrrad regelmäßig zu benutzen, wenn es Fahrradwege gäbe. Außerdem gaben 10 % der Dubliner, die bereits jetzt gelegentlich Rad fahren, an, sie würden das häufiger tun, wenn mehr Radverkehrsanlagen vorhanden wären. Insgesamt erwarten 34 % der Einwohner, daß die Verwaltung Maßnahmen zur Förderung des Fahrrads ergreift.

Im Rahmen ihrer einschlägigen Bemühungen hat sich die Dubliner Stadtverwaltung mit der künftigen Verkehrspolitik auseinandergesetzt und Pläne für ein Radwegenetz erstellt. Ihr Vorschlag, 3 Mio. EUR im Jahr bereitzustellen, wurde von der Politik aufgegriffen. Das Gesamtbudget für den Zeitraum 1994-1999 beträgt 18 Mio. EUR; ferner werden



Fördermittel der Europäischen Union im Zuge ihrer Kohäsionspolitik bereitgestellt.

Die Stadt hat eine Arbeitsgruppe für die Förderung des Fahrrads eingesetzt, in der Verwaltung und Benutzer regelmäßig zusammentreffen. In fünf Jahren soll ein Teil des Radwegenetzes von 120 km Länge fertiggestellt werden. So entstand 1996 und 1997 ein Abschnitt von 50 km Länge.

Dublin plant außerdem, eine Bestimmung einzuführen, nach der alle öffentlichen Parkplätze rund 15 % der Autostellplätze für Fahrräder reservieren müssen.

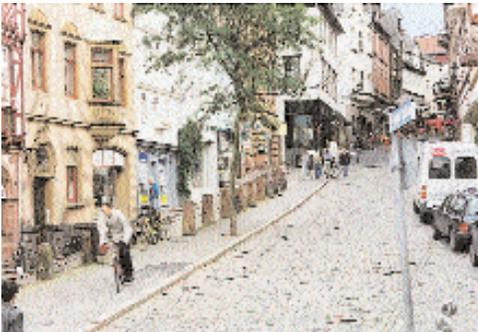
Schließlich kann Dublin auf den Fahrradtourismus bauen: Jedes Jahr verlassen 10 000 Touristen den Flugplatz auf ihrem Fahrrad, und diese Zahl steigt ständig.

Zypern

Im Rahmen des Programms LIFE (Finanzierungsinstrument für die Umwelt) finanziert die Europäische Union eine Studie über die Radwegenetze in vier zyprischen Städten – Nicosia, Larnaca, Limassol und Paphos.

Übergreifendes Ziel ist die Eindämmung des Autoverkehrs sowie die Verbesserung der Verkehrs- und Lebensqualität in diesen Städten.

Zu dem Projekt gehören auch ein Dreijahresprogramm, mit dem bei der Bevölkerung (durch Konferenzen, Debatten, Sitzungen von Interessengruppen usw.) für das



Fahrrad erworben werden soll, und zwei Erhebungen zur Frage, wie das Fahrrad wahrgenommen wird.

Die Gesamtmittel für das Projekt belaufen sich auf 330 000 EUR, zu denen jede der vier Städte rund 18 000 EUR beiträgt.

Eröffnet wurde das Projekt mit einer Fahrradtour durch Nicosia, an der die Bürgermeister der beteiligten Städte teilnahmen.

Freiburg

Die Stadt Freiburg im Breisgau machte nach und nach die gesamte Innenstadt zur Fußgängerzone. Die Einzelhändler, die anfänglich erbitterten Widerstand gegen die Pläne geleistet hatten, vollzogen, kaum waren die ersten Straßen umgestaltet, eine Kehrtwende und forderten schließlich selbst, die Stadt möge die Pläne schneller ausführen. Straßburg tat das gleiche. In beiden Städten ist das Zentrum auch Radfahrern zugänglich – ein deutlicher Gewinn für das Fahrrad.

In Freiburg erfuhr dieses Verkehrsmittel, das seit 1976 mit geeigneten Mitteln (einem Fahrradwegenetz von 135 km, Investitionen in Höhe von 13 Mio. EUR, Tempo-30-Zonen, die sich über einen großen Teil des Stadtgebietes erstrecken) gefördert wird, dank den Fußgängerzonen und einer umfassenden Verkehrspolitik der Stadt einen deutlichen Aufschwung: Zwischen 1976 und 1992

verdoppelte sich der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr und übersteigt heute 20 %.

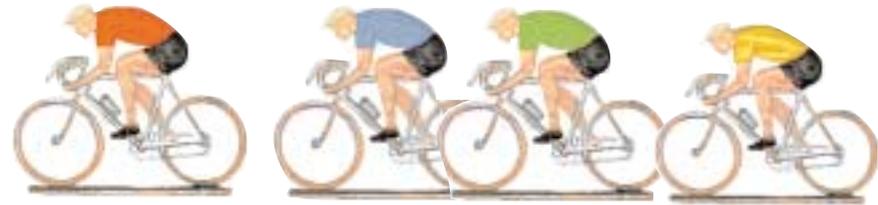
Straßburg

In Straßburg, wo die Stadt das Fahrrad fördert, den Autoverkehr aus dem Zentrum verbannt und wieder auf Straßenbahnen setzt, ist der entsprechende Anteil von 8 % im Jahre 1988 auf 12 % im Jahre 1994 gestiegen.

Ergebnisse: Anstieg der Fahrten zu den Geschäften im Zentrum um 33 % (bei gleicher Gewerbefläche). Eine vor kurzem durchgeführte Umfrage ergab, daß 63 % der Autofahrer meinen, Autofahren in der Stadt sei unzeitgemäß, und 80 % waren der Ansicht, daß zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Stadt die Nutzung des Autos eingeschränkt werden muß.

In Straßburg gibt es 77 km Radwege und -spuren, 12 km in Gegenrichtung befahrbare Einbahnstraßen und 15 km befahrbare Gehwege. Ferner können einige Busspuren von Radfahrern genutzt werden.

Um ein ehrgeiziges Ziel – 25 % aller Fahrten per Fahrrad – erreichen zu können, wurden ein Entwicklungsplan für Zweiräder und eine Fahrradkarte (Hinweise auf Radwegeeinrichtungen, Diebstahlschutz, Kommunikation, Diensträder) erarbeitet.



Genf

Das Netz der dreizehn Radwege in Genf, dessen Bau 1987 beschlossen wurde, wird eine Gesamtlänge von 100 km erreichen und ca. 4 Mio. EUR kosten.

In zehn Jahren stieg der Verkehrsanteil des Fahrrads von 2 % auf 4 %. Derzeit beträgt der jährliche Anstieg 0,5 %. Der Nutzen von Radverkehrsanlagen liegt auf der Hand: Wo noch keine Radwege angelegt wurden, ist die Entwicklung des Radverkehrs weniger zügig.

1995-1996 hat die Stadt eine mit 100 000 EUR dotierte Förderkampagne durchgeführt. Jedes Jahr wird eine Neuauflage der Radwegekarte veröffentlicht.

Wallonien

In Belgien ist das Radfahren eher eine Domäne des Nordens. Von den 5 Millionen Fahrrädern der Belgier befinden sich mindestens 4 Millionen in Flandern.

Dennoch hat Wallonien eine erstaunliche Initiative eingeleitet: Die Region hat Pilotstudien für Radwegenetze in vier größeren Städten (Lüttich, Charleroi, Namur und Mons) und mehreren ländlichen Gemeinden finanziert.

Die lokalen Gebietskörperschaften verfügen damit über einen Leitfaden für die nächsten Jahre. Auf dieser Grundlage können die Netze realisiert werden, insbesondere mit Hilfe der Regionalregierung, die die lokalen Projekte finanziell unterstützt und die vom Radverkehr genutzten oder überquerten regionalen Verkehrswege verwaltet.

Ferner verzeichnet Wallonien Fortschritte bei der Einrichtung eines Radwegenetzes, das vorwiegend auf Treidelpfaden entlang von Flüssen und Kanälen sowie über stillgelegte Bahnstrecken führt. Das als „Ravel“ bezeichnete Netz für den langsamen Verkehr, das künftig die meisten größeren Städte verbinden soll, ist primär für den Freizeitgebrauch konzipiert, erweist sich jedoch auch im Alltag als nützlich.





4



SICHERHEIT

UND VERANTWORTUNG

Die Unfallrisiken sind der einzige theoretische Nachteil des Fahrrads. Aber wie verhält es sich damit wirklich? Heute ist bewiesen, daß für manche Altersstufen das Auto ein weit höheres globales Risiko darstellt als das Fahrrad. Und die positiven Wirkungen, die das Radfahren für die Gesundheit und Lebensqualität hat, machen die durch Unfälle verlorenen Lebensjahre mehr als wett ... Nichtsdestoweniger muß jede Politik zur Förderung des Fahrrads darauf ausgerichtet sein, die Gefahren für die Radfahrer möglichst gering zu halten. Mit welchen Mitteln? Sind Radwege immer ein Synonym für Sicherheit? Die in vielen Städten gesammelten Erfahrungen und wissenschaftliche Untersuchungen lehren, daß die Sicherheit der Radfahrer auch auf der Straße gewährleistet werden kann. Wie ist das zu bewerkstelligen?



Radwege – eine von mehreren Möglichkeiten zur Gewährleistung von mehr Sicherheit.

Die Verteidigung des Fahrrads – eine rationale Entscheidung

Gewiß gibt es zu viele Unfälle, an denen Radfahrer beteiligt sind. Aber sowohl bei den statistischen Vergleichen als auch bei Maßnahmen zur vermeintlichen Verbesserung der Sicherheit werden viele Fehler gemacht.

Gefahr – ein relativer Begriff

Das Sicherheitsproblem von Radfahrern sowie von Fußgängern ist eine Tatsache: Da sie zwischen Fahrzeugen mit oft hoher Geschwindigkeit fahren, sind Radfahrer der Willkür der Autofahrer ausgeliefert.

Die Statistiken ermöglichen jedoch, Unterschiede bei den eingegangenen Stellungnahmen zu machen. Berechnet man beispielsweise das Risiko auf der Grundlage von Altersgruppen unter Einbeziehung von realistischen statistischen Korrekturen, ist festzustellen, daß das globale Unfallrisiko für die Altersgruppe zwischen 18 und 50 Jahren auf dem Fahrrad geringer ist (siehe Tabelle 4.1).

Fest steht, daß jugendliche Radfahrer, vor allem Jungen, besonders gefährdet sind, da ihnen die Regeln sicheren Radfahrens nicht systematisch vermittelt werden, was als Gegengewicht zum jugendlichen Übermut sehr nützlich wäre.

**Tabelle 4.1****Unfallrisiko je Mio. km**

Die Ausgangsdaten dieser holländischen Statistik wurden zu Recht auf der Grundlage von zwei Faktoren korrigiert:

- ein Faktor (1,43) zum Ausschluß des Effekts der Autobahnen, eines Drittels der von Autos zurückgelegten Wegstrecke, wo das Unfallrisiko zehnmal geringer ist als auf dem Rest des Straßennetzes;
- ein Faktor (1,7), um die Risiken, die von den Autofahrern auf Fußgänger und Radfahrer ausgehen, zum Ausdruck zu bringen (das Risiko, das ein Fahrradfahrer für andere darstellt, geht gegen Null).

NB: Das mittlere Gesamtrisiko wird zuungunsten der Radfahrer verzerrt, da die Radfahrer auch zwei bei den Autofahrern nicht auftretende Altersklassen umfassen. Dabei handelt es sich um Kinder und Jugendliche, denen sowohl die Erfahrung als auch die Besonnenheit von Erwachsenen abgehen.

Altersgruppe	Autofahrer	Radfahrer
12-14	—	16,8
15-17	—	18,2
18-24	33,5	7,7
25-29	17,0	8,2
30-39	9,7	7,0
40-49	9,7	9,2
50-59	5,9	17,2
60-64	10,4	32,1
> 64	39,9	79,1
Insgesamt	20,8	21,0



Noch gefährdeter als Radfahrer sind Mofa- und Motorradfahrer, da sie sehr viel schneller fahren, ohne deswegen besser geschützt zu sein (ein Helm schützt nur den Kopf, und zwar nur mangelhaft bei hohen Geschwindigkeiten, während der Körper im übrigen mehr oder weniger ungeschützt ist. Je höher die Geschwindigkeit, um so höher ist auch die Gefahr tödlicher oder zu dauerhafter Behinderung führender Verletzungen).

An dieser Stelle ist hervorzuheben, daß zwischen Fahrrad, Mofa und Motorrad Welten liegen und sie deshalb niemals in einer gemeinsamen statistischen Kategorie „Zweiradfahrzeuge“ zusammengefaßt werden sollten.

Von allen Verkehrsteilnehmern sind die Autofahrer natürlich am besten geschützt. Sie sind vor allem auch für Fußgänger und Radfahrer am gefährlichsten, wobei die Gefahr mit zunehmender Geschwindigkeit exponentiell ansteigt.

Berücksichtigung der Vorteile für die Gesundheit

In einem Bericht über die Formen körperlicher Betätigung, die von allen regelmäßig im täglichen Leben ausgeübt werden können (Laufen, Jogging, Schwimmen und Radfahren) wirft der britische Ärzteverband BMA den Behörden vor, daß sie keine Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens unternehmen. Mit ihrer Untätigkeit, so der BMA, setze die Regierung die Volksgesundheit aufs Spiel.

**„DER BRITISCHE
ÄRZTEVERBAND WIRFT DEN
BEHÖRDEN VOR, DIE NUTZUNG
DES FAHRRADS NICHT ZU
FÖRDERN.“**

Dieser Bericht entkräftet eine bei gewählten Entscheidungsträgern beliebte, abgegriffene Ausrede („das Radfahren müßte gefördert werden, wenn es nicht so gefährlich wäre“), denn die Vorteile des Radfahrens für die Volksgesundheit (die positive Wirkung einer regelmäßigen körperlichen Betätigung) übertreffen die Nachteile (Unfallrisiken) um ein Vielfaches. Tatsächlich ist das Fahrrad für viele das einzige Mittel für eine regelmäßige maßvolle körperliche Betätigung, die ihnen keine radikale Umstellung der Lebensgewohnheiten abverlangt. Das Herzinfarktrisiko von Personen, die sich nicht regelmäßig körperlich betätigen, ist ebenso groß wie das eines Rauchers, der täglich 20 Zigaretten konsumiert. Das Radfahren ist ebenso nützlich wie das Schwimmen, aber viel leichter täglich zu praktizieren: Für das Rad muß keine bestimmte Zeit am Tage eingeplant werden, und die erforderlichen öffentlichen Infrastrukturen (die Straßen) sind überall schon vorhanden; allenfalls sind bestimmte Anpassungen nötig. Zweimal täglich 15 Minuten radfahren reichen aus, um das Herz kräftig und gesund zu erhalten. Was die Luftverschmutzung betrifft, so ist heute bekannt, daß Autofahrer dieser stärker ausgesetzt sind als Radfahrer.

Der BMA empfiehlt in seinem Bericht mehr Radwege und Stellplätze, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Aufklärungsveranstaltungen, in denen Autofahrer zu mehr Rücksicht auf Radfahrer erzogen werden sollen.

„RADFAHRER HABEN EINE BESSERE KÖRPERLICHE UND SEELISCHE VERFASSUNG ALS NICHTRADFAHRER.“

Nach einer in Washington durchgeführten Studie über 600 Frauen und Männer zwischen 18 und 56 Jahren, die (zwischen Wohnung und Arbeitsplatz) an vier Tagen in der Woche mindestens 16 km zurücklegen, sind Radfahrer körperlich gesünder und in besserer seelischer Verfassung als Fahrradmuffel. So leiden in dieser Gruppe nur 42,7 % an Störungen der Herzfunktion gegenüber 84,7 % bei den Nichtradfahrern (Herzerkrankungen sind die wichtigste Todesursache in der westlichen Welt). Ähnlich beeindruckende Ergebnisse wurden bei den Radfahrern in bezug auf Bluthochdruck, chronische Bronchitis, Asthma, orthopädische Störungen, Erkrankungen der Talgdrüsen und Krampfadern an den Beinen festgestellt.

Die Studie zeigt außerdem, daß sich Radfahrer im Vergleich zu Nichtradfahrern viermal so häufig als „glücklich“ oder „sehr glücklich“ bezeichnen.

In einer englischen Studie wurde die Zunahme des Anteils der Kinder festgestellt, deren körperliche Betätigung unzureichend ist, weil sie mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Die Autoren weisen darauf hin, daß die Gesellschaft Gefahr läuft, eine Generation Übergewichtiger mit brüchigen Knochen heranzuziehen, da der Jugend nicht die Gewohnheit zu körperlicher Betätigung vermittelt wird (*The School Run – Blessing or Blight*, Child Health Monitoring Unit, Child Health Institute).

Kombination der Sicherheitsmaßnahmen

Ohne Sicherheitsmaßnahmen für die Radfahrer ist eine Förderung des Fahrrads als täglichem Verkehrsmittel in Ihrer Stadt nicht möglich. Ein großer Teil der potentiellen Radfahrer macht sich im Geiste schon heute mit dem Fahrrad auf den Weg. Diese Leute warten nur noch auf das Startsignal der Stadtverwaltung – „Radfahren ist sicher, Ihre Stadt sorgt dafür“ –, um sich auf den Sattel zu schwingen.

Das Verhältnis Sicherheit/Geschwindigkeit

In den meisten Fällen müssen die Radfahrer die Fahrbahn mit den Autofahrern teilen. Bei der Gestaltung unserer Straßen müssen wir also an beide Gruppen denken.

Die Straße ist ein multifunktionaler Raum, und das Recht zu dessen Nutzung muß gerecht aufgeteilt werden. Die Idee der Verkehrsberuhigung geht von der Notwendigkeit aus, den Autoverkehr an die anderen Arten der Straßennutzung – Übergangsweg für Fußgänger, Geschäftszone (Läden, Cafés), sozialer Raum (Spielplatz für die Kinder und Platz für Gespräche auf dem Trottoir) und vor allem Lebensraum – anzupassen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h macht es möglich, daß die Straße in der Stadt ihren vielfältigen Funktionen gerecht wird. Bei diesem Tempo dauern die Autofahrten kaum länger, als wenn gelegentlich schneller gefahren wird. Der Lärmpegel hingegen sinkt beträchtlich.

„WENN ES NICHT GELINGT, DIE JUGEND ZU GEWOHNHEITSMÄSSIGER KÖRPERLICHER BETÄTIGUNG ANZUHALTEN, BESTEHT DIE GEFAHR, DASS EINE GENERATION VON ÜBERGEWICHTIGEN MIT BRÜCHIGEN KNOCHEN HERANWÄCHST.“

Tabelle 4.2

Durchschnittliche Schadstoffhöchstkonzentrationen, die von Radfahrern und Autofahrern auf der gleichen Strecke zum gleichen Zeitpunkt eingeatmet werden

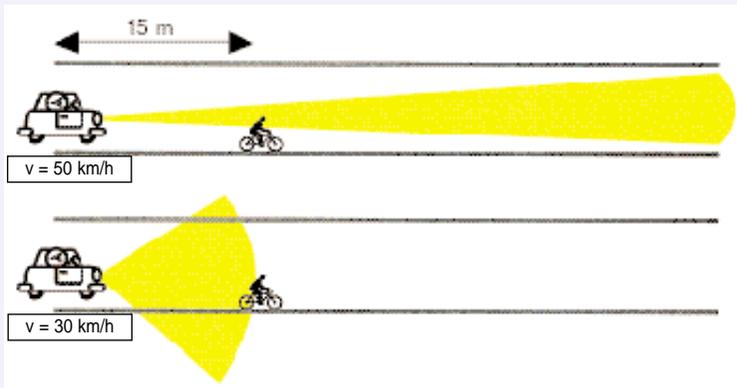
Diese Studie zeigt, wie mehrere andere, daß Autofahrer hohen Schadstoffkonzentrationen ausgesetzt sind. Selbst unter Berücksichtigung des aufgrund der Anstrengung durchschnittlich 2,3mal höheren Atemvolumens von Radfahrern schneiden diese besser ab als Autofahrer, zumal sie dank des körperlichen Trainings die Auswirkungen der Luftverschmutzung besser verkraften.

	Radfahrer (µg/m ³)	Autofahrer (µg/m ³)
Kohlenmonoxid (CO)	2 670	6 730
Stickstoffdioxid (NO ₂)	156	277
Benzol	23	138
Toluol	72	373
Xylol	46	193

Quelle: The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants, Van Wijnen/ Verhoeff/ Henk/ Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67: 187-193).

Schaubild 4.3

Bei 50 km/h ist der Autofahrer gezwungen, sich auf das zu konzentrieren, was weit vor ihm geschieht. Sein Gesichtsfeld ist eng: Ein Radfahrer, der in 15 m Entfernung am Straßenrand steht, ist unsichtbar.

**Schaubild 4.4**

Geschwindigkeit und Risiken für einen Fußgänger oder Radfahrer, der 15 m vor dem Fahrzeug auftaucht

Gemäßigte Geschwindigkeit ist eine Garantie für Sicherheit. Für einen Fußgänger oder einen Radfahrer kann der Unterschied zwischen 30 und 50 km/h Leben oder Tod bedeuten (oder lebenslange Körperbehinderung). Bei Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in allen Nebenstraßen, verlängert sich die Fahrtdauer auf einer Durchschnittsstrecke von 15 Minuten in der Stadt für einen Autofahrer um 1 Minute.

Ausgangsgeschwindigkeit	Bremsweg	Aufprallgeschwindigkeit	Todesrisiko	Aufprall entspricht einem Sturz aus
30 km/h	13,5 m	–	–	–
40 km/h	20 m	31 km/h	10%	3,6 m
50 km/h	28 m	50 km/h	80%	10,0 m



Eine Autofahrt von 15 Minuten in einer Stadt, in der überall Tempo 50 gilt, verlängert sich im Durchschnitt um lediglich 1 Minute, wenn die meisten Straßen Tempo-30-Zonen sind.

Die Autofahrer erkennen ihre Umgebung besser und können besser auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren; die Unfälle sind nicht so schwer, und der Verkehr fließt ruhiger.

Einen städtischen Raum, in dem langsamer gefahren wird, nehmen Fußgänger und Radfahrer ganz anders wahr (vom langsamen Verkehr geht weniger Streß aus als vom schnellen).

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wirkt sich auch spürbar auf die Sicherheit aus, denn 65 % aller Unfälle ereignen sich in den Städten, und zwischen der Geschwindigkeit und dem Unfallrisiko sowie der Schwere des Unfalls besteht ein enger Zusammenhang: Bei einer scheinbar unerheblichen Geschwindigkeitssteigerung von 30 km/h auf 40 km/h verlängert sich der Bremsweg von 13,5 m auf 20 m.

In der Stadt muß man (aufgrund von Ampeln, Rechts-vor-Links-Vorfahrt, Rangiermanövern anderer Autofahrer, dem Passieren von Fußgängern, in der zweiten Reihe parkenden Autos, von der Haltestelle abfahrenden Bussen usw.) ohnehin oft langsamer fahren; die Strecken, wo mit Höchstgeschwindigkeit gefahren werden kann, sind begrenzt. Deshalb kommt man bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum schneller voran als bei 30 km/h (um auf hindernisfreier Strecke bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h 2 km zurückzulegen,

braucht man 4 Minuten, bei 40 km/h 3 Minuten und bei 50 km/h ca. 2 1/2 Minuten).

Erziehung zu sicherem Verkehrsverhalten: Rad- und Autofahrer

Ein Radfahrer ist verhältnismäßig langsam, relativ schlecht sichtbar und völlig ungeschützt, wenn er auf „schwere“ Verkehrsteilnehmer trifft (Autos, Busse, Lastwagen und Straßenbahnen). Seine Sicherheit ist natürlich von äußeren Merkmalen bedingt (guter Straßenbelag, gute, klare Kennzeichnung, gegebenenfalls Trennung der Verkehrsströme). Aber sie hängt auch in großem Umfang von seinen physischen Fähigkeiten, seiner Geschicklichkeit und seiner Erfahrung („antizipatives Verhalten“) sowie vom Verhalten der Autofahrer ab.

Das Fahrvermögen beruht zum einen auf der Beherrschung des Fahrrads (der Technik) und der Kenntnis bestimmter „theoretischer“ Daten, unter anderem der Kenntnis der Situationen, in denen Rad und Auto in Konflikt geraten können, und der Kenntnis der Art der Gefahren, die unterwegs drohen.

Andererseits sollten die Auto- und Lastwagenfahrer in der Fahrschule lernen, dem typischen Fahrverhalten von Radfahrern Rechnung zu tragen.



Die Rolle der Weggestaltung

Der erwachsene Radfahrer wird seinen Weg (Haupt- oder Nebenstraße, Fahrbahn oder Radweg, direktes Abbiegen oder Überqueren der Straße zu Fuß) instinktiv nach Maßgabe seiner körperlichen Fähigkeiten, seines Gleichgewichtssinns, seiner Gewandtheit, seiner Reaktionsgeschwindigkeit und seiner Sinnesschärfe auswählen. Das Radfahren muß daher überall erlaubt sein, auf den Nebenstraßen ebenso wie auf den Hauptverkehrsachsen.

Die Kinder sind eine besondere Gruppe von Verkehrsteilnehmern. Da sie nicht in gleichem Maße wie Erwachsene in der Lage sind, die ihren Fähigkeiten entsprechende Wegstrecke zu wählen, müssen sie geführt werden und brauchen auf ihrem ganzen Weg geeignete Vorrichtungen. Die Schulwege verdienen deshalb besondere Beachtung (Schüler und Eltern sind übrigens sehr gute Ratgeber, wenn es um mögliche Verbesserungen geht).

Im belgischen Kortrijk läßt die Stadt diesen Wegen besondere Sorge angedeihen und zögert nicht, zu den Zeiten des Hauptandrangs auf den Schulwegen besondere Maßnahmen zu ergreifen, wie beispielsweise die Sperrung mancher Einbahnstraßen und die Aufstellung von Polizisten auf gefährlichen Kreuzungen ohne besondere Sicherheitseinrichtungen. Ergebnis: Der Schulweg wird zu 60 % mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Die Rolle der Polizei: Durchsetzung der Regeln

Radwege sollten nach Möglichkeit so angelegt werden, daß Autofahrer sie nicht aus Unachtsamkeit versperren können (manchmal genügen kleine Pfosten an strategischen Punkten).

Aber in allen Fällen, in denen Mißbrauch nicht auf diese Weise verhindert werden kann, muß die Polizei systematisch eingreifen, um die Radwege freizuhalten, da das Anlegen sonst eine reine Geldverschwendung ist. Wenn Radwege (durch unzulässiges Beparken, aufgrund eines beschädigten Belags) unbrauchbar sind, stellen sie eine Fehlinvestition in bedeutender Höhe dar und sind dem Image der Stadt abträglich.

„DEM SCHULWEG MUSS BESONDERE AUFMERKSAMKEIT ZUKOMMEN.“



Radschulungen sind für Erwachsene und Kinder sinnvoll. Sie sind ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern.



Die Polizei muß systematisch eingreifen, um die Radwege freizuhalten, da das Anlegen sonst eine reine Geldverschwendung ist.





5



DIE NEUVERTEILUNG VON RAUM UND MITTELN WAGEN

Oft finden die Radfahrer ihren natürlichen Raum in den Stadtzentren, nachdem deren Gestaltung wieder an den Bedürfnissen der Fußgänger ausgerichtet wurde. Dort, wo das Auto nicht mehr das Geschehen bestimmt, kommt der Radfahrer zu seinem Recht. Aber dort, wo es gilt, den Raum entweder dem Auto oder dem Fahrrad zu überlassen, entbrennt manchmal heftiger Streit. Wie läßt sich die Nachfrage nach Radverkehrsanlagen mit den Erfordernissen des Autoverkehrs vereinbaren? Welche Beschränkungen darf man einem Verkehrsmittel auferlegen, um einem anderen eine Chance zu geben?

Die Mehrheit der Bevölkerung ist für den Bau von Fahrradwegen

Da es in manchen Städten am Raum fehlt, auch auf den großen Durchgangsstraßen, verlangen Entscheidungen, die den vom Auto eingenommenen Raum (Fahrbahnen und Parkfläche) beschränken, um Fahrradwege zu bauen, ein gewisses Fingerspitzengefühl; sie müssen der Bevölkerung vermittelt und schrittweise umgesetzt werden.

Es ist daran zu erinnern, daß gemäß der bereits zitierten *Eurobarometer*-Erhebung eine überwältigende Mehrheit der Bevölkerung in allen Ländern der Europäischen Union fahrradfreundlich eingestellt ist.



Raum für das städtische Leben

In einem engeren lokalen Umfeld durchgeführte Umfragen bestätigen diese Ergebnisse. In Frankreich wurde im Zusammenhang mit der Verkündung und Anwendung des Gesetzes über die Luftreinhaltung festgestellt, daß

- mehr als 60 % der Franzosen den Autoverkehr in der Stadt als kaum erträglich empfinden;
- sich mehr als 70 % dafür aussprechen, die Stadtzentren zumindest an manchen Tagen für den Autoverkehr zu sperren;
- mehr als 90 % den Bau von Radwegen befürworten.

Es muß hervorgehoben werden, daß selbst unter den Autofahrern nur wenige meinen, daß das Auto unter allen Umständen Vorrang vor den anderen Verkehrsmitteln behalten muß. Sehr oft sind auch die Autofahrer für Fragen der Sicherheit und Lebensqualität durchaus empfänglich.

Das A und O – eine gute Öffentlichkeitsarbeit

Wenn eine innovative Verkehrspolitik erfolgreich ist und akzeptiert wird, verdankt sie dies größtenteils einer gelungenen Öffentlichkeitsarbeit. Autofahrer, denen man



die Argumente für eine Neuverteilung des Raums und die Gründe, die für bestimmte Einschränkungen sprechen, überzeugend darlegt, sind gegenüber der Verkehrsberuhigung aufgeschlossen und lassen sich nicht von „Bleifuß“-Lobbies beeinflussen.

Deshalb führte beispielsweise die Stadt Graz eine mehrmonatige Aufklärungskampagne durch, bevor sie die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergriff.

Dabei wurde den Autofahrern insbesondere verdeutlicht, welche Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer von ihnen ausgehen, wenn sie mit 50 km/h durch eine Ortschaft fahren, oder wie wenig Zeit sie verlören, wenn Tempo 50 nur noch auf großen Durchgangsstraßen erlaubt wäre.

Die Begrenzung auf 30 km/h wurde in einem Mal zu Schuljahresbeginn eingeführt (um den Sicherheitsaspekt zu betonen). Dafür stellte man lediglich Informationstafeln auf und markierte die Straßen, um die Autofahrer an die Beschränkung auf Tempo 30 in den Wohnvierteln zu erinnern. Heute sind zwar Kontrollen erforderlich, damit die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht in Vergessenheit gerät, und eine Minderheit von Autofahrern muß verwarnt werden, aber die große Mehrheit der Bevölkerung und der Autofahrer befürwortet und akzeptiert die Verkehrsberuhigung.

Eine fortschrittliche Einstellung und Alternativlösungen

Wer Infrastrukturen anlegt, um das Interesse am Fahrrad wieder zu wecken, steht nicht zwangsläufig vor einer großen Zahl unlösbarer Raumverteilungsprobleme.

Unabhängig von der Anlage ausgeschilderter Wege auf verkehrsarmen oder verkehrsberuhigten Straßen können bestimmte bauliche Maßnahmen an ausgewählten Stellen die Sicherheit der Radfahrer deutlich verbessern:

- Qualität des Straßenbelags (Verminderung der Gefahr eines Sturzes oder eines plötzlichen Ausschlerens, der Radfahrer kann sich auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren);
- klare Verhältnisse auf den Kreuzungen (weniger Konflikte);
- Änderung der Ampelphasen (weniger Konflikte);
- mehr kleine Kreisverkehre (weniger Konflikte und Zeitgewinn für die Radfahrer);
- Radspuren.

Nur wenn die Urheber dieser Projekte auf die Erfahrungen der Radfahrer, die ihr Fahrrad täglich benutzen, zurückgreifen, Phantasie walten lassen und die Lage klar erkennen, kommen sinnvolle Lösungen zustande, die

„SELBST UNTER DEN AUTOFAHRERN SIND NUR WENIGE DER AUFFASSUNG, DASS DAS AUTO UM JEDEN PREIS DAS VORRANGIGE VERKEHRSMITTEL BLEIBEN MUSS.“

dann allerdings noch sehr oft auf spezifische Weise an die jeweiligen Gegebenheiten anzupassen sind.

Um sich wirklich ein klares Bild von den Verhältnissen machen und dann situationsgerecht und wirksam handeln zu können, braucht man jedoch eine Studie über das Streckennetz.

Bei der Streckenführung sind folgende Gebote zu beachten: Die Strecken müssen zugleich zusammenhängend, direkt und angenehm sein, und die Anlagen auf diesen Strecken müssen zugleich sicher und bequem sein.

Bei entsprechender Größe und Anlage Ihrer Stadt ist es durchaus möglich, daß die Festlegung der Radwege keine größeren Problemen der Umverteilung des öffentlichen Raums aufwirft, denn Neulinge bevorzugen Radwege, die fern von den großen Verkehrsachsen, also möglicherweise durch Nebenstraßen, verlaufen (Kriterium der Annehmlichkeit), vorausgesetzt, die Strecke bleibt direkt, d. h. überflüssige oder übertriebene Umwege werden vermieden.

Solange die Routen durch Nebenstraßen führen, reichen im wesentlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie möglicherweise Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aus. In diesem Falle wird der Autoverkehr nur geringfügig eingeschränkt, so daß eventuellem Widerstand seitens der Autolobby leicht mit guter Öffentlichkeitsarbeit und der



Beteiligung der Betroffenen am Planungsprozeß begegnet werden kann.

Das Anlegen spezifischer Radwege, die unter Umständen einen Teil der Fahrbahn in Anspruch nehmen oder stellenweise sogar den Verlust von Parkfläche mit sich bringen, ist nur dort unumgänglich, wo der Radweg eine größere Straße oder Hindernisse (Brücken, Tunnels) passiert.

Oft genügen vernünftige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die darauf abzielen, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen (in der Regel 50 km/h) zu gewährleisten, wenn man die Fahrspuren enger machen will, um den nötigen Raum für die Radfahrer zu schaffen.

Berücksichtigung der Autofahrer

Bei der Planung von Radverkehrsanlagen muß berücksichtigt werden, daß Autofahrer nicht daran gewöhnt sind, die Straße mit anderen, viel kleineren Fahrzeugen zu teilen, deren Fahrverhalten sie schlecht einschätzen können. Diese Anlagen können erheblich dazu beitragen, den Überraschungseffekt bei der Begegnung zwischen Auto und Fahrrad auszuschalten.

Einer der Nachteile von Radwegen besteht genau darin, daß Rad- und Autofahrer bis zur Kreuzung, wo die Radfahrer sich wieder in den Verkehr einfädeln müssen, vergessen, daß die anderen auch da sind. Damit die

Autofahrer die Radfahrer besser sehen und um den Überraschungseffekt zu vermeiden, muß man mindestens 20 m vor der Kreuzung für freie Sicht sorgen oder Platz für die Radfahrer auf der Fahrbahn schaffen.

Bei der Öffentlichkeitsarbeit muß das Argument, daß den Bedürfnissen beider Gruppen Rechnung getragen wird, eine besondere Rolle spielen.

Wieviel Sicherheit bieten Radwege?

Die Radwege (d. h. den Radfahrern vorbehaltene, von der Straße getrennte und im allgemeinen auf den Fußgängerwegen zu beiden Seiten der Fahrbahn angelegte Fahrstreifen) brauchen Platz. Normalerweise können sie nicht überall eingerichtet werden (es ist unmöglich, eine bereits bestehende Stadt mit einem lückenlosen Netz von Radwegen zu überziehen). Man muß sie im Anschluß an eine sorgfältige Planung nach Maßgabe der angestrebten Verbindungen und entsprechend dem Stand der Technik anlegen:

- Nachlässig angelegte Radwege wiegen Auto- wie Radfahrer in einem falschen Sicherheitsgefühl (da jeder den von ihm befahrenen Teil der Straße als „sein Revier“ sieht und sich berechtigt fühlt, dieses gegen den anderen zu verteidigen). Radwege sind nur bei bestimmten Gegebenheiten eine realistische Option und verbessern nur unter ganz besonderen

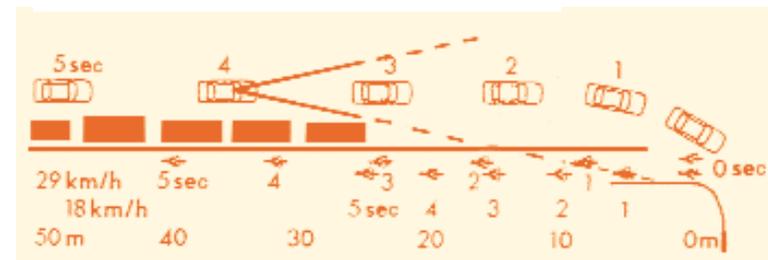
„ZUR STANDORTBESTIMMUNG IST EINE STUDIE ÜBER DAS RADWEGENETZ UNERLÄSSLICH.“

Voraussetzungen die Sicherheit der Radfahrer. Schlecht konzipierte Radwege erhöhen das Unfallrisiko!

- Das Anlegen von Radwegen ist nur sinnvoll, wenn man über die Mittel für eine genaue Planung verfügt (denn wenn hier Fehler unterlaufen, bleiben die Radwege ungenutzt und der Raum, den sie in Anspruch nehmen, sowie die investierten Gelder sind verloren).

Freihalten des Radstreifens an Kreuzungen

Um die Sicherheit der Radfahrer zu gewährleisten und sicherzustellen, daß sie ihre Vorfahrt wahrnehmen können, müssen alle Kreuzungen übersichtlich sein, damit auch bei höherer Geschwindigkeit optimale Sichtverhältnisse gegeben sind.



Quelle: Kassack/Ohrnberger.



6

WISSENSWERTES

Die potentiellen Radfahrer bilden in den meisten Städten eine recht große Gruppe, denn fast jeder fährt gerne Rad, wenn ein Minimum an günstigen Voraussetzungen gegeben ist. Da die Gewohnheit, in „Fahrradkategorien“ zu denken, verlorengegangen ist, muß den Leuten zu Bewußtsein gebracht werden, daß das Fahrrad ein leistungsfähiges und angenehmes Fortbewegungsmittel für den Alltag ist. Um den Bürgern diesen Gedanken nahezubringen, muß man ihnen den Weg weisen. Wie verhält sich das Fahrrad als Freizeitgegenstand zum Fahrrad als täglichem Verkehrsmittel? Was zeichnet eine Politik zur Förderung des Fahrrads neben diesen beiden Hauptgesichtspunkten noch aus? Was würde eine Politik zur Förderung des Fahrrads kosten? Nachfolgend werden die ersten Schritte (in die richtige Richtung) aufgezeigt.



Die Bestandteile einer fahrradfreundlichen Politik und ihre Wechselbeziehungen

Die Wiederentdeckung des Fahrrads wird um so eher stattfinden, je mehr die Verkehrspolitik sich um die Förderung einer sanften, umweltfreundlichen Mobilität bemüht, die dem Handel, den Fußgängern und dem öffentlichen Verkehr gerecht wird und eine streßfreie Atmosphäre in einem lebenswerten städtischen Raum schafft, in dem das Auto den ihm zukommenden Platz findet.

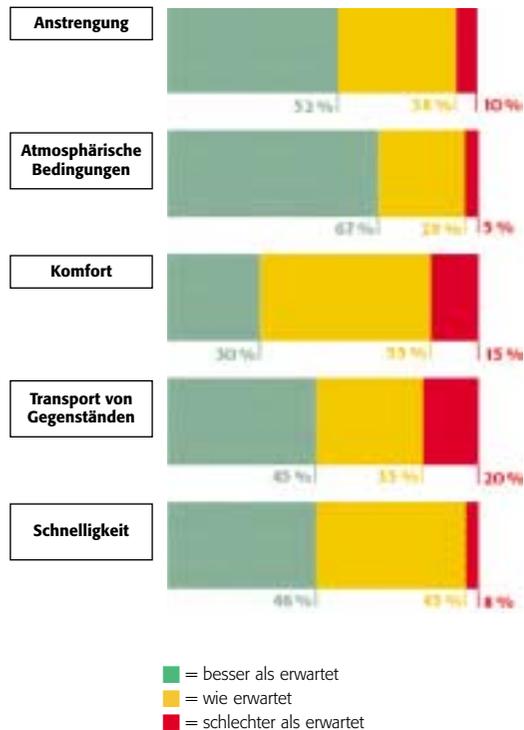
Bei dem Stichwort „fahrradfreundlich“ denkt man im allgemeinen nur an Maßnahmen, die das Radfahren erleichtern. Diese betreffen jedoch lediglich die äußerlichen, technischen Aspekte der Frage (bauliche Maßnahmen und die Abstimmung Fahrrad/öffentliche Verkehrsmittel).

Auch alle flankierenden Maßnahmen, die nicht nur als solche unerlässlich sind, sondern auch die Wirkung der technischen Einrichtungen erheblich verstärken, müssen angesprochen werden. Die baulichen Maßnahmen werden eine weit größere Wirkung entfalten und weit mehr Erfolg haben, wenn die Behörden gleichzeitig Werbefeldzüge für das Fahrrad veranstalten.

Da das Fahrrad häufig als Freizeitgegenstand begriffen wird, muß die Förderung von Freizeitwegen mit der Förderung alltagstauglicher Radwege einhergehen. Diese beiden Konzepte bedingen und ergänzen sich wechselseitig.

„AUTOFAHRER, DIE UNFREIWILLIG AUF DAS FAHRRAD UMSTIEGEN, WÄHREND IHR WAGEN IN DER REPARATURWERKSTATT WAR, ZEIGTEN SICH ANGENEHM ÜBERRASCHT VON DEN OBJEKTIVEN QUALITÄTEN DES FAHRRADS.“

Korrektur einiger Vorurteile gegenüber dem Fahrrad bei Autofahrern, die aufgrund einer Panne ihres Fahrzeugs vorübergehend auf das Rad umgestiegen waren. Das Schaubild zeigt, daß Vorurteile, die aus mangelnder Praxis erwachsen, ein Hindernis für die Nutzung des Fahrrads sein können. Die Entdeckung des Fahrrads ist in der Regel eine angenehme Überraschung. Diejenigen, die sich hingegen vom Fahrrad enttäuscht zeigten, waren eine sehr kleine Minderheit.



Die Marktgesetze: Wer sich auskennt, kann wählen

Umfragen bei Nichtfahrradfahrern belegen, daß die breite Öffentlichkeit im allgemeinen zu wenig über das Fahrrad weiß.

In einer niederländischen Studie äußerten sich Autofahrer, die aufs Fahrrad umsteigen mußten, als ihr Auto in der Werkstatt war, über die Vorteile des Fahrrads, von dem sie zuvor offensichtlich nichts gehalten hatten, angenehm überrascht. So hatten sie vor allem die atmosphärischen Bedingungen, die physische Anstrengung und die Schwierigkeiten bei der Mitnahme von Gegenständen abgeschreckt.

In ähnlicher Weise gilt das Fahrrad weithin als schweres, unbewegliches und mühseliges Gerät, das keine technische Entwicklung durchgemacht hat. Tatsächlich aber sind die heutigen Fahrräder leichter, die modernen Gangschaltungen lassen sich mühelos bedienen, Reifen und Schläuche sind haltbarer, Bremsen und Beleuchtung leisten mehr usw.

Auch sind sich nur sehr wenige Autofahrer wirklich darüber im klaren, wieviel ihr Auto kostet und wieviel sie sparen können, wenn sie aufs Fahrrad umsteigen.

Die Unkenntnis der Qualitäten und der objektiven Vorteile des Fahrrads ist eines der wichtigsten Hindernisse für das Radfahren, das man mit Hilfe einer Werbekampagne abbauen kann.

Die Verbreitung objektiver Informationen und Fakten, mit denen sich die Haltung von Autofahrern beeinflussen läßt, ist ein recht einfaches Unterfangen. Je nach Möglichkeiten sind verschiedene praktische Lösungen denkbar (Dokumentationsmappe, Informationen auf der Rückseite von Fahrradkarten, Plakate, Wurfzettel, Flugblätter, die mit den Steuerunterlagen mitgeschickt werden, in den Unternehmen zu verteilende Flugblätter usw.).

Ein pragmatischer Ansatz

Eine Politik zur Förderung des Fahrrads macht die Mitwirkung verschiedener Abteilungen der Stadtverwaltung (Stadtplanung, Stadtbauamt, ÖPNV, Schulwesen, Polizei) und im optimalen Fall auch des privaten Sektors (Einzelhändler, Unternehmen, Fahrradhändler) erforderlich.

Idealerweise beschließen die staatlichen Behörden, das Radfahren zu fördern; sie stellen Mittel dafür bereit, teilen Personal für konkrete Maßnahmen ein und geben allen Verwaltungsebenen der Förderung des Radfahrens dienliche Kriterien vor.

Aber auch wenn sich keine unverzügliche politische Entscheidung herbeiführen läßt, keine Mittel oder kein Personal zur Verfügung stehen, kann dafür gesorgt werden, daß Radfahrern im Verkehr mehr Rücksicht entgegengebracht wird.



Je nach ihren Gegebenheiten und Möglichkeiten muß jede Stadt spezifische Prioritäten setzen und Mittel für ihre Maßnahmen wählen. Werden nur Maßnahmen kopiert, die anderswo offensichtlich erfolgreich waren, könnte das unerfreuliche Folgen haben, wenn man das abgestimmte und kohärente Programm, dem sie entstammen, außer acht läßt. Mit der Übernahme bekannter Beispiele sollte man vorsichtig sein, bestimmte Konstanten einer richtigen Fahrradpolitik im Auge behalten, Phantasie entwickeln, auf die an Ort und Stelle vorhandenen Möglichkeiten und auf behutsame Versuche zurückgreifen. Im folgenden Abschnitt werden einige Wege aufgezeigt.

Die Kosten

Die Arbeitsgruppe „Radfahren“ berechnet die Kosten nach einem recht einfachen Schema, da sie sich im wesentlichen darauf beschränkt, die Kosten der erforderlichen Stellen (wenigstens ein halbtags beschäftigter Beauftragter) zu addieren.

Die Kosten der Investitionen können im übrigen von sehr unterschiedlicher Höhe sein. Auf jeden Fall aber sind die speziell für das Radfahren durchgeführten Arbeiten ungleich billiger als das, was man für andere Verkehrsmittel tut. Außerdem läßt sich der geringfügige Aufwand für das Fahrrad noch weiter senken, wenn man beim Bau von Straßen und anderen städtebaulichen Maßnahmen schon im Planungsstadium an die Radfahrer

denkt. Kostspielige Radverkehrsanlagen (vor allem die Fahrradwege und speziell steuerbare Ampeln) sind selten. Die Kosten der anderen Elemente einer fahrradfreundlichen Politik (vor allem die Erziehung und Aufklärung) können je nach angewandtem Verfahren stark schwanken.

Beispielsweise müssen die Kommunen im US-Bundesstaat Oregon sowie in anderen Staaten und Städten laut Gesetz mindestens 1 % der staatlichen Mittel für den Straßenbau für Maßnahmen zugunsten des Radfahrens verwenden. Angesichts der bescheidenen Kosten der meisten speziell für Radfahrer zu schaffenden Anlagen läßt sich ein gut Teil der erforderlichen Arbeiten schon mit diesem geringen Anteil finanzieren.

Die Etats verschiedener deutscher Städte bieten eine weitere Berechnungsgrundlage: Die Größenordnung des für die Umsetzung einer fahrradfreundlichen Politik (Netz, Info, Förderung) nötigen Gesamtbudgets beträgt ca. 5 EUR jährlich pro Einwohner über einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren (je nach Größe der Stadt).

Bedeutung eines Fahrradbeauftragten

Eine der Aufgaben des Fahrradbeauftragten muß natürlich darin bestehen, alle möglichen Quellen für Gelder zu finden, über welche die zuständigen Behörden verfügen.

Manche Haushaltsposten bergen unerwartete Perspektiven für die Entwicklung einer fahrradfreundlichen Politik.

In erster Linie denkt man in diesem Zusammenhang natürlich an Mittel für bauliche Maßnahmen. Aber viele Posten können auch zur Finanzierung der anderen Aspekte einer umfassenden Fahrradpolitik (Erziehung und Aufklärung/Werbung) verwendet werden. So lassen sich Fahrradprogramme im Rahmen der nationalen oder regionalen Politik auf den Gebieten Sicherheit, Erziehung, Jugend, Sport, Gesundheit, Freizeit, Fremdenverkehr, Umwelt, Stadtanierung, Denkmalschutz, Arbeitsbeschaffung (beispielsweise Forschungsaufträge) oder Beschäftigungspolitik finanzieren.

**„PHANTASIE, LOKALE
RESSOURCEN UND
VORSICHTIGES
EXPERIMENTIEREN SIND
DAS RICHTIGE REZEPT.“**



Zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen für die Umwelt



Für den Durchgangsverkehr geschlossene Straße, aber offen für Radfahrer



Dort, wo die Verkehrsdichte hoch ist, verläuft der Gegenverkehr zwischen Bürgersteig und Parkfläche.



Eine „Straße für Radfahrer“, die von Bussen benutzt werden kann



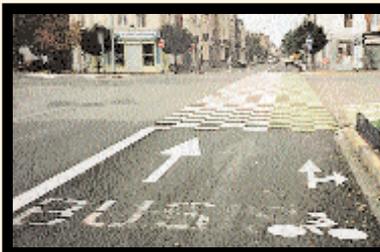
Der Radweg liegt höher als die Straße.



Radfahrer in beiden Fahrrichtungen mit punktierter Linie



Der Radweg geht nach und nach in die Straße über.



Bus und Rad zusammen auf einem breiten Fahrstreifen in entgegengesetzter Richtung



Eine einfache, wirksame, ästhetische Lösung



Radfahrer, die geradeaus fahren, sind deutlich von denjenigen getrennt, die rechts abbiegen.

7

ZU IHRER UNTERSTÜTZUNG

Wenn Ihnen eine Politik zur Unterstützung des Fahrrads am Herzen liegt, dann sind Sie nicht allein. In mehreren Ländern bestehen Netze fahrradfreundlicher Städte. Fast jedes Jahr finden Kongresse oder Konferenzen statt, auf denen Erfahrungen und Know-how, die auch Ihnen nützen können, zusammentreffen. In Ihrem Umfeld gibt es Fahrradfahrer, die bereit sind, sich zu engagieren und Ihnen zu helfen, damit sich in ihrer Stadt etwas bewegt. Wo finden sich die zu kanalisierenden Ressourcen, und wie können Synergien optimal genutzt werden?

Dokumentation



Die verfügbare Dokumentation wurde in jüngster Zeit immer umfangreicher. Die nachfolgend aufgeführten Titel stellen nur eine stark gekürzte Aufzählung von Veröffentlichungen dar, die um so nützlicher sind, als sie in mehreren Verkehrssprachen vorliegen und in einem Band eine Fülle von Informationen enthalten.

Internet-Sites der EU, die auf Initiative der Generaldirektionen VII und XI der Europäischen Kommission eingerichtet wurden

- Gute Praxisbeispiele in Europa über zukunftsfähige Städte: <http://europa.eu.int/comm/urban>
- Nahverkehr: <http://www.eltis.org>
- Forschungsprojekte: CORDIS (Community Research and Development Information Service) <http://www.cordis.lu>
- Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities: <http://www.leda.org>

Auch der **Europäische Radfahrerverband** ist im Internet vertreten: <http://www.dcf.dk/ecf/>

Magazine und Veröffentlichungen

- Der Europäische Radfahrerverband (ECF) veröffentlicht ein Informationsblatt *European Cyclist*, Stellungnahmen sowie zusammenfassende Forschungsberichte, *Bicycle Research Report* (siehe untenstehende Anschrift).
- Der französische Verband fahrradfreundlicher Städte veröffentlicht eine Monatsschrift.
- Das Netz der autofreien Städte (Car Free Cities) gibt eine Broschüre heraus.
- Die nationalen Radfahrerverbände geben in der Regel ein Magazin oder eine Broschüre heraus (die Adressen können Sie beim ECF erfragen).
- Im Vereinigten Königreich gibt Sustrans die *Network News* und *Safe Routes to School* heraus [Sustrans, 35 King Street,

Bristol BS1 4DZ; Tel. (44-117) 926 88 93; Fax (44-117) 929 41 73].

Einschlägige Literatur

„Best Practice to Promote Cycling and Walking“, 1998 (310 S.)

Adonis (Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking), Forschungsprojekt des FTE-Programms Verkehr der EU.

Danish Road Directorate
PO Box 1569
DK-1020 København K
Fax (45) 33 15 63 35
E-Mail: vd@vd.dk



„Sign up for the bike“, 1993-1996 (320 S.)

Handbuch zur Konzeption von
Radverkehrsanlagen
CROW

PO Box 37
6710 BA Ede
Niederland

Fax (31-318) 62 11 12
E-Mail: crow@pi.net

„National Cycling Strategy“, 1996
Leitgedanken und Inhalt einer Politik zur
Förderung des Fahrrads

Department of Transport, DITM Division
Zone 3/23 Great Minister House
76 Marsham Street
London SW IP 4DR
United Kingdom

Tel. (44-171) 271 51 75

„Cycle-friendly Infrastructure“, 1996 (100 S.)

Cyclists Touring Club
69 Meadrow, Godalming
Surrey, GU7 3HS
United Kingdom

Tel. (44-148) 341 72 17

„The National Cycle Network – Guidelines
and Practical Details“, 1997 (180 S.)

Sustrans
35 King Street
Bristol BS1 4DZ

United Kingdom
Fax (44-117) 929 41 73

„Vade-mecum des aménagements cyclables“,
1999 (150 S.)

Ministère de la Région wallonne – Ministère de
l'équipement et des transports – Direction des
éditions et de la documentation – Namur
(Belgique)

Tel. (32-81) 30 86 84

„Conceptions pour l'intégration des deux-
roues légers“, 1988 (53 S.)

Einrichtung, Nutzung und Organisation von
Verkehrsflächen

Amt für Brücken und Straßen im Kanton Bern
Reiterstraße 11
CH-3011 Bern

„Aménagement d'espaces réservés aux
cyclistes et cyclomotoristes“ (16 S.)
(Bundesamt für Justiz und Polizei)

Schweizer Amt für Unfallvermeidung
Postfach 8236
CH-3001 Bern

„Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“,
1995 (90 S.)

(Bundesverkehrsministerium)

FGSV Verlag
Konrad-Adenauer-Straße 13
D-50996 Köln

Netze



Car Free Cities

Netz für den Austausch von Erfahrungen,
Informationen und bewährten Verfahren. Car
Free Cities ist auf mehreren Gebieten tätig und
organisiert regelmäßig Seminare.

Einer der Tätigkeitsbereiche ist das Fahrrad.

Car Free Cities
Square de Meeûs 18
B-1050 Brüssel

Tel. (32-2) 552 08 74
E-Mail: cfc@eurocities.be

Die Kampagne „Zukunftsfähige Städte“:

Mehr als 400 Städte und Gemeinden Europas
haben sich der 1994 in Aalborg ins Leben
gerufenen Kampagne für „Zukunftsfähige Städte“
angeschlossen. Fünf große Netze lokaler
Gebietskörperschaften unterstützen die
Unterzeichner der Charta von Aalborg (Charta
der europäischen Städte für Nachhaltigkeit) bei
der Umsetzung der Agenda 21 auf lokaler Ebene.

Kampagnebüro „Zukunftsfähige Städte in
Europa“

Rue de Trèves 49-51
B-1000 Brüssel

Tel. (32-2) 230 53 51
E-Mail: campaign.office@skynet.be

Fahrradfreundliche Städte

Im Verband der fahrradfreundlichen Städte sind
ca. 30 Städte vereint.

Kontaktadresse ist der dänische
Radfahrerverband:

Dansk Cyclist Forbund
Romersgade 7
DK-1362 København K

Tel. (45) 33 32 31 21
Fax (45) 33 32 76 83
E-Mail: dcf@inet.uni2.dk

Die einzelstaatlichen Vereine der fahrradfreundlichen Städte

- Frankreich
Club des villes cyclables
33, rue du Faubourg-Montmartre
F-75009 Paris
Tel. (33) 156 03 92 14
Fax (33) 156 03 92 16
- Italien
Associazione italiana delle città ciclabili
c/o ANCMA
Via Mauro Macchi, 32
I-20124 Milano



Tel. (39) 02 66 98 18 18

Fax (39) 02 66 98 20 72

• **Belgien**

Kontaktadressen:

M. De Boeck, Ville de Bruxelles

Tel. (32-2) 279 43 15

Ein Schweizer Verein der Verantwortlichen für Radverkehrsanlagen: CORAC

Conférence des responsables d'aménagements cyclables
c/o Kantonspolizei Basel-Stadt

Herrn A. Stäheli

Postfach

CH-4001 Basel

Association européenne des voies vertes („Grüne Wege in Europa“):

Gare de Namur

Boîte 27

B-5000 Namur

Tel. und Fax (32-81) 22 42 56

E-Mail: aew.egwa@gate71.be

Europäischer Radfahrerverband (ECF)

Der ECF umfaßt 52 Organisationen in 31 Staaten mit insgesamt über 400 000 Mitgliedern. Die kostenlose Broschüre „European Cyclist“ enthält zahlreiche geraffte Informationen über Veröffentlichungen, Konferenzen und Kolloquien, Studien usw.

Der ECF gibt außerdem Zusammenfassungen wissenschaftlicher Untersuchungen auf deutsch, englisch, spanisch und französisch heraus (Jahresabonnement: 50 EUR).

Der ECF koordiniert ein von der Europäischen Union gefördertes Projekt – „Euro Velo“ –, in dessen Rahmen zwölf Radwegstrecken zur Verbindung europäischer Städte gebaut werden sollen.

ECF

Avenue de Broqueville 158

B-1200 Brüssel

Tel. (32-2) 771 87 68

Fax (32-2) 762 30 03

E-Mail: ecf_brussels@compuserve.com

Konferenzen

Die „Velo City®“-Konferenzen finden alle zwei Jahre auf europäischer Ebene statt. Sie werden vom ECF in Zusammenarbeit mit lokalen Behörden organisiert. In den Jahren dazwischen finden internationale („Velo Mondiale“) oder regionale Konferenzen statt.

Die 10. und 11. „Velo City®“-Konferenz finden in Barcelona und in Graz/Maribor (Österreich/Slowenien) statt.

Die Unterlagen zur Konferenz in Barcelona können auf CD-ROM bei folgender Adresse angefordert werden:

AproB

Fax (34) 934 31 53 79

E-Mail: deritja@pangea.org

Die Organisation der Konferenzen erfolgt zentral auf ECF-Ebene. Kontaktadresse:

Velo City® Secretariat

Oliver Hatch

31 Arodene Road

London SW2 2BQ

United Kingdom

E-Mail: oh@velo-city.org

Verschiedene Veranstaltungen



Regelmäßig finden auf nationaler oder europäischer Ebene Veranstaltungen statt, an denen sich Ihre Stadt beteiligen könnte. Die nachfolgende Aufzählung ist nicht erschöpfend, sondern umfaßt nur einige Beispiele. Es liegt letztlich an Ihnen, in Ihrer Stadt oder Region die Initiative zu ergreifen und wie andere Städte jährliche Veranstaltungen zu organisieren.

Beispiele für Veranstaltungen rund ums Fahrrad:

- Europäischer Fahrradtag (ECF)
- Autofreie Tage (Frankreich)
- Woche des Fahrrads (Vereinigtes Königreich)
- Fahrradrallye der Schulen „Vél'USEP“ (in den französischen Ardennen).



Die Konsultation städtischer Radfahrerverbände kann sehr nützlich sein. Ihre Kenntnis der Gegebenheiten, ihre Erfahrung, ihre Probleme und Wünsche, ihre Einschätzung der Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind ein wertvolles Informationskapital, auf das relativ leicht zurückgegriffen werden kann. Die Beiträge der Radfahrerverbände können zu Einsparungen führen (Durchführung von Befragungen, Zählungen, Erarbeitung von Projekten, Stellungnahmen, Überprüfungen vor Ort, Kenntnis der Gegebenheiten, Dokumentation, Informationen usw.).



Es wäre ideal, wenn Ihre Stadt ein Budget speziell für die Förderung des Fahrrads und für Radverkehrsanlagen einrichten könnte. Die Erfahrungen verschiedener Städte geben einen Anhaltspunkt für die Größenordnung eines solchen Budgets: Nötig sind ca. 5 EUR pro Einwohner und Jahr über einen Zeitraum von fünf bis sieben Jahren (je nach Größe der Stadt). Einige Städte betreiben (oder beabsichtigen zumindest) eine Fahrradpolitik ohne ein eigenes Budget. Alle Vorkehrungen im Bereich Radverkehrsanlagen können nämlich auch systematisch in die allgemeinen straßenbaulichen Maßnahmen integriert und die entsprechenden Kosten aus dem Gesamthaushalt bestritten werden (siehe Beispiel der Stadt Bern).

Sobald ein Netzplan erstellt ist, genügt ein Kontrollinstrument, um zu gewährleisten, daß bei jeder baulichen Planung die gewünschten Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Beispielsweise kann eine alphabetische Liste der von den Radwegen betroffenen Straßen in allen Ämtern verteilt werden, oder der Fahrradbeauftragte wird im voraus über alle geplanten Arbeiten unterrichtet und prüft selbst, ob die Radverkehrsanlagen berücksichtigt wurden.

Ferner gibt es oftmals besondere Finanzquellen, die zur Realisierung von Radwegen und anderen fahrradfreundlichen Einrichtungen genutzt werden können. Beispielsweise können Haushaltsmittel für die Sicherung der unmittelbaren Umgebung von Schulen zum Bau von Radwegen auf nahen Verkehrsachsen oder zur Einrichtung einer Fahrradspur entgegen der Fahrtrichtung von Einbahnstraßen, die zu einer Schule führen, verwendet werden.

Wie oben am Beispiel Zyperns illustriert, ermöglichen auch bestimmte Haushaltslinien der Europäischen Union die Finanzierung von Studien zum Fahrrad. Sie könnten auch einer Studie über ein Radwegenetz in Ihrer Stadt zugute kommen.

Staatliche Programme gleicher Art existieren vielleicht auch in Ihrem Land.



Das Fahrrad wird von vielen zunächst als Freizeitgerät betrachtet. Das trägt zu seinem positiven Image bei. Es wird assoziiert mit Entspannung, guter Laune und gesunder Aktivität.

Französische Untersuchungen belegen die Popularität des Fahrrads: Nahezu 60 % der Befragten bringen Fahrrad und Freizeit in Verbindung.

Der Freizeitsektor ist also der Königsweg zur Förderung des Fahrrads. Ein Radwegenetz sollte teilweise immer auch als Verbindung zu Freizeitwegen konzipiert sein (z. B. Treidelpfade, Waldwege, stillgelegte und wiederhergerichtete Bahnstrecken). Diese Wege werden zunächst Sonntagsradler anziehen. Wenn das Rad aber erst einmal gekauft ist und die Annehmlichkeiten des Radfahrens entdeckt wurden, liegt es nahe, das Radwegenetz auch im Alltag zu nutzen.



„DER ‚GRÜNE‘, SPORTLICHE TOURISMUS GEWINNT IMMER MEHR ANHÄNGER.“

Ferner kann die Verbindung des täglich genutzten Radwegenetzes mit den Freizeitwegen aufgrund des Fremdenverkehrs auch einen wirtschaftlichen Nutzen haben. In den Niederlanden wurde errechnet, daß das Netz der Fernverkehrs-Radwege jährlich Erträge von mindestens 7 Mio. EUR erbringt.

Solche Berechnungen erklären, warum die Schweiz, das Vereinigte Königreich oder Spanien auf die Entwicklung touristischer Radwegenetze setzen.

Das britische „National Cycle Network“, das im Jahre 2005 fertiggestellt sein soll, wird mehr als 10 000 km umfassen. Dieses enorme Projekt wird von mehr als 400 Städten und Gemeinden, staatlichen und privaten Organisationen sowie Sustrans – der treibenden Kraft – getragen. Die „Network News“ befassen sich ausschließlich mit dem Netz, das sich über das gesamte Land erstreckt und durch Städte führt, in denen es zur Renaissance des Fahrrads beiträgt. Gleichzeitig hat das Vereinigte Königreich einen Plan verabschiedet, mit dem die Nutzung des Fahrrads zwischen 1996 und 2002 verdoppelt werden soll.

In der Schweiz soll die Entwicklung der neun nationalen „Velorouten“ den „grünen“, d. h. umweltschonenden Tourismus fördern. Es wurden ca. 650 Hotels und Pensionen ausgewählt, die auf 3 300 km mit Leitplanken versehenen Radwegen Radfahrer beherbergen.

Die Gesellschaft, die in der Schweiz auf Bahnhöfen Mietfahrräder anbietet, vermietet derzeit jährlich über 120 000 Stück.

In Spanien bestehen bereits mehr als 30 ausgewiesene „Vias Verdes“ auf ca. 150 km. Weitere ca. 50 Wege auf 250 km sind in Vorbereitung. Allerdings gibt es noch stillgelegte Bahnstrecken einer Länge von ca. 6 500 km, die nur darauf warten, zum Nutzen der lokalen Bevölkerung und des sich rasch entwickelnden „grünen“ Tourismus zu Radwegen hergerichtet zu werden.

Auf europäischer Ebene koordiniert der Europäische Radfahrerverband ECF ein von der Europäischen Union gefördertes Projekt – „Euro Velo“ – zum Bau von zwölf transeuropäischen Radwegstrecken. Die meisten der daran beteiligten Vereinigungen sind auf nationaler Ebene aktiv und können Ihnen als Ansprechpartner dienen, falls Ihre Stadt von dem Projekt betroffen ist.

Bislang hat „Euro Velo“ großes Interesse verschiedener Sektoren wecken können: 52 Sponsoren aus 22 Ländern haben durch ihre finanzielle Unterstützung den Start des Projekts ermöglicht.

Darüber hinaus arbeitet die Vereinigung „Grüne Wege in Europa“ (GWE) an der Entwicklung eines autonomen Wegenetzes für den nichtmotorisierten Verkehr.





Das Fahrrad verschafft Unabhängigkeit und ist deshalb bei der Jugend beliebt.

Die Popularität des Fahrrads bei Schülern nutzen

In Städten entfallen bis zu 20 % des Verkehrsaufkommens im morgendlichen Stoßverkehr auf Kinder, die zur Schule gebracht werden.

Allerdings geben ca. 50 % der Schüler an, daß das Fahrrad ihr bevorzugtes Verkehrsmittel ist. Da die Entfernung zwischen Wohnung und Schule in der Regel deutlich weniger als 3 km (also ungefähr 10 Fahrradminuten) beträgt, sollte diese vernünftige Auffassung noch viel häufiger geäußert werden. Die Jugendlichen geben so ihrem Wunsch nach einem Stück Autonomie und Unabhängigkeit Ausdruck, und Kinder und Jugendliche zwischen 10 und 16 Jahren sind eine sehr wichtige Zielgruppe. Die Einrichtung von Radwegen und Radverkehrsanlagen zu Schulen kann durch zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen sowie durch Informationskampagnen für die Eltern und Schulungen für die Kinder zu einer Investition werden, die sich durch die Nutzung sofort lohnt.

„FÜR CA. 50 % ALLER SCHÜLER IST DAS FAHRRAD DAS BEVORZUGTE VERKEHRSMITTEL FÜR DEN SCHULWEG.“

Die Ergebnisse können erstaunlich sein. Während das Fahrrad im Vereinigten Königreich durchschnittlich nur sehr selten gebraucht wird (2 % der Verkehrsbewegungen), wird in einer Oberschule bei Ipswich (130 000 Einwohner) mit 1 000 Schülern auf dem Schulweg ein Fahrradanteil von 61 % erreicht. Der Anteil des Fahrrads betrug zwar bereits 45 %, aber es wurden zusätzliche Anstrengungen unternommen, um diesen Anteil auf den jetzt bei den Schülerumfragen festgestellten Wert zu steigern. Die Steigerung des Fahrradanteils erfolgte in allen Altersgruppen; auch von den 16- bis 18jährigen, die in der Regel weniger fahrradfreundlich eingestellt sind als die jüngeren, fahren mehr als 50 % täglich Rad. Ein vollständiges Radwegenetz verbindet die Schule mit ihrem Einzugsbereich. In einer der Grundschulen der Umgebung stieg der Anteil der radfahrenden Schüler ebenfalls an.

Fahrradfahren ist eine gute Methode, Jugendliche an tägliche körperliche Betätigung zu gewöhnen. Mehrere Studien haben gezeigt, daß der Grundstein für gewohnheitsmäßige körperliche Betätigung in der Schulzeit gelegt wird. In den Vereinigten Staaten, wo die Abhängigkeit vom Auto extrem ist, leidet jedes fünfte Kind an bewegungsmangelbedingter Fettleibigkeit, und 33 % der Bevölkerung sind erheblich

übergewichtig (gegenüber 10 % in Europa). Eine im Vereinigten Königreich durchgeführte Studie belegt, daß Sport die Knochendichte erhöht und so die Gefahr von Knochenbrüchen im Alter verringert. Demnach ist die Verdoppelung der Zahl der Oberschenkelhalsbrüche in den letzten 30 Jahren vorwiegend auf den starken Rückgang der körperlichen Betätigung der Durchschnittsbevölkerung im Vereinigten Königreich zurückzuführen.

Um die Eltern dazu zu bewegen, ihre Kinder mit dem Rad fahren zu lassen, organisieren einige Schulen ein „Abholssystem“: Mit Hilfe der Eltern und freiwilliger Lehrkräfte werden Strecken festgelegt, auf denen ein Erwachsener jeweils ca. fünf bis maximal sieben Kinder abholt und begleitet. Ein solches System funktioniert beispielsweise im belgischen Hasselt seit einigen Jahren.

Die Organisation von Schulungen für kleinere Kinder verfolgt das gleiche Ziel: die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten und die Eltern zu beruhigen. Diese Schulungen müssen sorgfältig geplant werden, um ein optimales Lernergebnis zu erreichen.

Andere Wirtschaftsakteure einbeziehen

Der Privatsektor kann sich auf verschiedene Weisen beteiligen.

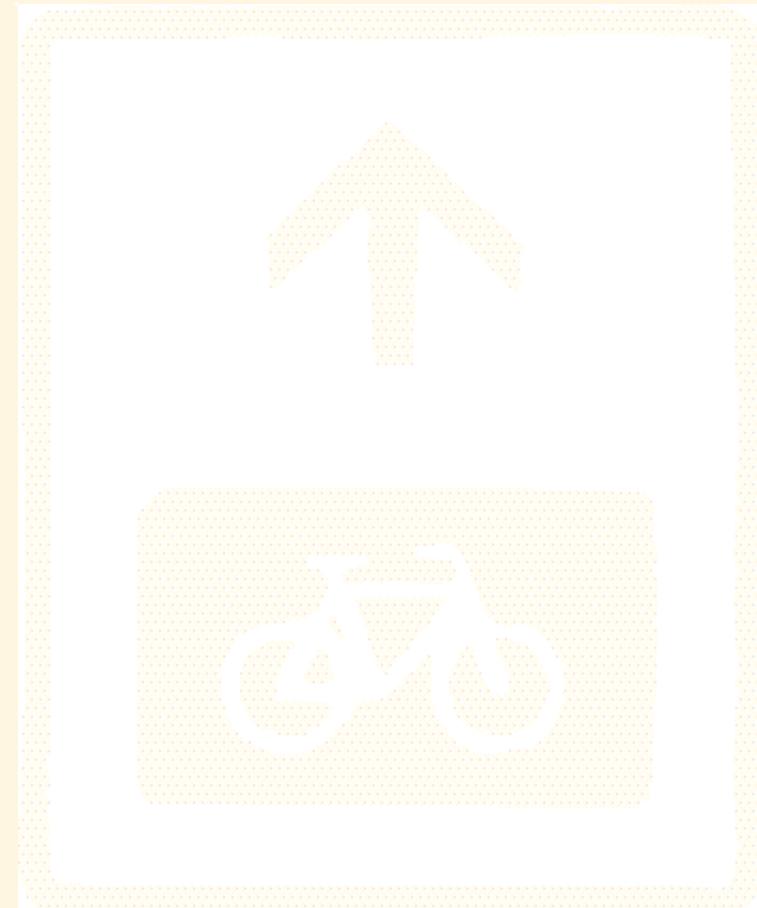
Die Unternehmen vor Ort müssen kontaktiert und dazu angeregt werden, die Nutzung des Fahrrads bei ihren Beschäftigten zu fördern (Informationskampagne, Einrichtung von Fahrradstellplätzen mit Duschen und Umkleieräumen, materielle Vorteile für Beschäftigte, die täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen und so die Notwendigkeit von Investitionen für Parkplätze verringern).

Die Fahrradindustrie, Fahrradhändler und -reparaturwerkstätten sind möglicherweise bereit, eine Fahrradkarte oder eine Informationsmappe z. B. durch den Erwerb von Werbefläche zu finanzieren. Aber es bestehen auch andere Möglichkeiten: Sponsoring von Hinweisschildern (Routenbeschilderung) oder Sponsoring durch Versicherungsgesellschaften und Banken, Sponsoring von Fahrradlehrgängen in Schulen durch die Herausgeber oder Hersteller von Lehrmaterial, Sponsoring einer Radwegekarte

durch die Herausgeber von Straßenkarten, Fahrradstellplätze und Fahrradverleih vor Geschäften und an Haltestellen des ÖPNV, jeweils mit Werbeflächen usw.

Nur ein Fahrradbeauftragter oder die Mitglieder einer Arbeitsgruppe Fahrrad können alle diesbezüglichen Möglichkeiten ausschöpfen.

Das Vorhandensein eines Netzes von Fahrradhändlern und -reparaturwerkstätten ist von wesentlicher Bedeutung, damit die Radfahrer über die für ihre Bedürfnisse notwendige kommerzielle Infrastruktur verfügen. Gegebenenfalls können die Behörden mit dem privatwirtschaftlichen Sektor zusammenarbeiten, um die Einrichtung oder den Erhalt von Fahrradgeschäften (insbesondere durch den Erwerb von Fahrrädern z. B. für Polizei, Verwaltung, Post, Schulen usw.) zu gewährleisten.





ERSTE MASSNAHMEN

Was ist im Interesse möglichst rascher Fortschritte als erstes zu tun? Oft ist das Fehlen eines Fahrradbeauftragten oder -koordinators der spürbarste Mangel. Diese „Frau Fahrrad“ oder dieser „Herr Fahrrad“ sollte möglichst eine Ganztagsstelle innehaben. Und welche Aufgaben sind vorrangig? Was für eine Struktur ist notwendig? Welches Budget? Welche Hebel sind zuerst in Bewegung zu setzen?

Wesentliche Faktoren: ein Fahrradbeauftragter (oder eine Arbeitsgruppe Fahrrad) und ein Ausschuß

In organisatorischer Hinsicht ist die Schaffung einer Arbeitsgruppe Fahrrad eine *conditio sine qua non* einer realistischen und wirkungsvollen Fahrradpolitik.

Diese Arbeitsgruppe Fahrrad hat zuallererst unbedingt einen Fahrradbeauftragten in der Verwaltung einzusetzen. Dessen Aufgabe besteht darin, dafür zu sorgen, daß die Aspekte des Radfahrens auf allen Ebenen der Kommunalverwaltung (der politischen Vertreter, der Entscheidungsträger, der ausführenden Organe und der Aufsichtsbehörden) und in allen Ämtern, deren Arbeit das Radfahren mehr oder weniger stark berührt (Stadtplanung, Umwelt, Stadtbauamt, Finanzen, Unterricht und Jugend,

Polizei, Verkehr usw.) berücksichtigt werden, und als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen.

Diese/r Beauftragte ist idealerweise Radfahrer bzw. Radfahrerin und erhält auf jeden Fall ein hochwertiges Dienstfahrrad, das im Rahmen der Tätigkeiten oder zur Fahrt zum Arbeitsplatz verwendet wird.

Sobald diese Grundstruktur geschaffen ist, kann der Stellenwert der Arbeitsgruppe erhöht werden, und sie kann je nach den Gegebenheiten und Möglichkeiten der Stadt mit weiteren Kompetenzen ausgestattet werden. So kann man beispielsweise verfügen, daß dem Fahrradbeauftragten alle Projekte vorzulegen sind oder daß er allen Stadtplanungs-, Verkehrs- oder städtischen Bauvorhaben zustimmen muß. Ferner kann man ihm ein Sekretariat unterstellen und schließlich noch zusätzliche Teilzeit- oder Vollzeitmitarbeiter im Stadtplanungs- und Stadtbauamt einstellen und Mitglieder der Arbeitsgruppe in andere Ämter oder zur Polizei abordnen.

Sie alle müßten fahrradfreundlich eingestellt sein oder besser noch das Fahrrad täglich oder zumindest in ihrer Freizeit benutzen. In diesem Stadium wird die Arbeitsgruppe alle Hände voll zu tun haben: Arbeits- und Sitzungsplan, verbindliche Zustimmung zu allen Stadtplanungs- und städtischen Bauvorhaben, Initiativrecht, Haushaltsmittel für Öffentlichkeitsarbeit, möglicherweise eigene Haushaltsmittel für Investitionen

Der Fahrradbeauftragte – unverzichtbar



Tabelle 8.1

Welches Konzept für das Radwegenetz?

Das Netz kann ausgehend von einem vorläufigen Gesamtplan eingerichtet werden. Im Idealfall würde dieser Plan ausgehend von bereits untersuchten Radwegen erstellt. Man kann sich bei der Planung aber auch auf die bestehende Straßenhierarchie stützen und die nötigen Korrekturen vornehmen. Wenn es nicht möglich ist, systematisch das gesamte Straßennetz neu zu gestalten, um den Erfordernissen der Radfahrer besser Rechnung zu tragen, können jeweils bei allen Bauarbeiten punktuelle Maßnahmen ergriffen werden. Meistens verursacht die Berücksichtigung der Bedürfnisse von Radfahrern nur sehr geringe zusätzliche Kosten.



Ansatz von oben	Ansatz von unten
Proaktive Politik  Globaler Ansatz <i>Planung und mittelfristige (5-10 Jahre)</i> Realisierung eines Netzes 	Begleitende Politik  Mikromaßnahmen <i>punktueller Verbesserungen der Situation</i> 
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Analyse der Fahrten nach Herkunft und Ziel (Verkehrszählung, Statistik, Befragungen) ➤ Netzplanung ➤ Einrichtung des Netzes nach Prioritäten und nach einem Zeitplan 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Situationsanalysen (Art der Straße, Verkehrsniveau, Unfallhäufigkeit, Nähe von Einrichtungen usw.) ➤ Integration der Radfahrer in die Neugestaltungskonzepte nach folgenden Kriterien: <ul style="list-style-type: none"> a) Lokales oder kommunales Netz <ul style="list-style-type: none"> ➤ Bewegungsfreiheit nicht einschränken (Verbindungen herstellen, Kontinuität der Wege gewährleisten) ➤ geringe oder keine Verkehrstrennung ➤ physische Hindernisse für Radfahrer vermeiden ➤ Geschwindigkeit des Autoverkehrs reduzieren ➤ Abstellen von Fahrrädern erleichtern b) Stadtnetz <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kontinuität der Fahrt auf den großen Achsen durch Mikromaßnahmen gewährleisten (z. B. Radspuren) ➤ Geschwindigkeit des Autoverkehrs reduzieren ➤ vorsichtige Realisierung großer Einrichtungen (Radwege) auf der Grundlage eines Verbundnetzplans

oder ein Teil der Haushaltsmittel für Bauvorhaben, Verfahren der Konsultation von Fahrradvereinen usw.

Daneben sollte ein Fahrradausschuß, in dem Vertreter der Verwaltung, der öffentlichen Verkehrsunternehmen und der Fahrradverbände zusammenkommen, der Fahrradpolitik Ihrer Stadt die richtigen Impulse geben.

Ein vorsichtiger Ansatz: das Minimalkonzept

Ohne Arbeitsgruppe Fahrrad oder einen Fahrradbeauftragten kann von einer Fahrradpolitik im eigentlichen Sinne noch keine Rede sein. Aber sogar in diesem Fall ist eine fahrradfreundliche Verwaltung möglich.

So können alle Maßnahmen, die nur geringe Planung erfordern (vgl. Tabelle 8.2), ergriffen werden, ohne daß die Gefahr falscher Weichenstellungen oder finanzieller Verluste besteht. Die meisten der in den Punkten 1, 2 und 3 genannten Vorbereitungen verursachen nur geringe Kosten, sind leicht umzusetzen, einfach zu planen und vom Begriff des Radwegenetzes relativ unabhängig.

Angesichts ihrer niedrigen Kosten und dem geringen zusätzlichen Arbeitsaufwand, den sie erfordern, sowie der Korrekturmöglichkeit im Falle eines Irrtums können diese Maßnahmen prinzipiell ergriffen werden. Ihre Wirkung ist, wenn nicht massiv, so doch real (Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer, Sensibilisierung der Autofahrer, Ermutigung der potentiellen Radfahrer).

„IN DER STADT GIBT ES VIELE HINDERNISSE FÜR DEN RADVERKEHR, DIE LEICHT BESEITIGT WERDEN KÖNNEN.“

Ferner sind diese Maßnahmen für den Fall, daß später ein Radwegenetzplan und eine echte Politik zur Förderung des Fahrrads beschlossen werden, konkrete Beiträge, die die Effizienz des Netzes vervielfältigen.

Planstudien für ein Radwegenetz sind von ähnlicher Bedeutung wie die Einrichtung einer Arbeitsgruppe Fahrrad oder die Einsetzung eines Fahrradbeauftragten. Ist dieses mangels Finanzmitteln schlechterdings unmöglich, müssen punktuelle Maßnahmen unter rein pragmatischen Gesichtspunkten ergriffen werden.

Dieser Ansatz kann in Ermangelung erheblicher Mittel als Anfang ausreichend sein. Um jedoch eine gewisse konzeptuelle Kohärenz und einigen Erfolg zu gewährleisten, ist es nötig, einen Fahrradkoordinator benennen zu können, der zumindest als Ansprechpartner bei allen Projekten fungieren kann. Auf diese Weise kann ohne besonderen Etat sehr viel wichtige Grundlagenarbeit geleistet werden, indem bei der Planung aller Arbeiten stets den Erfordernissen des Radfahrens Rechnung getragen wird:

- Bauarbeiten an unfallträchtigen Straßen oder Kreuzungen;
- Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Umfeld von Schulen;
- Einrichtung von Radspuren und aufgeblasenen Fahrradstreifen oder vorgezogenen Haltelinien für

Tabelle 8.2

Allgemeine Maßnahmen und spezifische Maßnahmen für das Fahrrad

1 Allgemeine Maßnahmen, unabhängig von jeder Fahrradplanung (für alle Nutzer notwendige Arbeiten)

Verringerung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs	●					●
Verbesserung des Straßenbelags	●					●
Verbesserung der Beleuchtung		●				●
Einrichtung neuer Einbahnstraßen nur bei absoluter Notwendigkeit	●					●

2 Allgemeine Maßnahmen mit Berücksichtigung des Fahrrads (Arbeiten, die als Gelegenheiten zur stärkeren Berücksichtigung der Radfahrer zu nutzen sind)

Erneuerung einer Fahrbahnmarkierung nach Neuasphaltierung (Verbreiterung der rechten Fahrspur, Radspur)	●					●
Installation/Ersetzen von Ampeln (Regelung der Phasen)	●					●
Installation/Ersetzen von Ampeln (mit Sondersignal für Radfahrer, Induktionsschleifen)		●				●
Umbau der Straßen (Neugestaltung von Kreuzungen, Wahl der Straßenbeläge, Breite der Straßen oder der Spuren)		●				●
Art der Parkplätze für Autos	●					●
gemeinsame Bus-/Fahrradspuren		●				●
Prüfung der Einbahnstraßen (Radverkehr zur Vermeidung von Steigungen u. Umwegen erlauben)	●					●
Schaffung von Verkehrsrings im Zentrum (mit besserem Zugang für Fahrräder)	●					●
Fußgängerzonen (Radverkehr erlauben)	●					●

3 Spezifische Maßnahmen für das Rad, die keine Planung erfordern (speziell zur Verbesserung der Bedingungen für Radfahrer)

Stellplätze (an Bahnhöfen, Haltestellen des ÖPNV, Schulen, Einkaufsstraßen oder -zentren, Kulturzentren usw.)						●
Änderung einer bestehenden Fahrbahnmarkierung (Fahrradspur, Verbreiterung der rechten Spur)	●					●
Markieren von Zuführungsspuren und verbreiterten Spuren an stark befahrenen Kreuzungen	●					●
Öffnung (lokaler) Einbahnstraßen für Radfahrer	●					●
Neugestaltung bestehender Ampeln	●					●

4 Spezifische Maßnahmen für das Rad, die eine Planung erfordern (Arbeiten, die speziell für Radfahrer zu planen und durchzuführen sind)

Einrichtung eines Radwegenetzes						●
Bau von Radwegen						●
Einrichtung von Abkürzungen						●
Radspur in Gegenrichtung auf Nebenstraßen oder Hauptstraßen (Einbahnstraßen) z. B. in Verbindung mit Busspur						●
Neugestaltung unfallträchtiger Kreuzungen						●

= Planung notwendig/schwierig durchzuführen oder zu korrigieren

= planungsunabhängig/leicht durchzuführen oder zu korrigieren

= situationsbedingt/Planung (nicht) notwendig und Durchführung oder Korrekturen leicht oder schwierig

= keine oder sehr geringe Zusatzkosten für das Rad oder im Gesamtetat zu verbuchen

= besonderes Budget notwendig, kostspielige Maßnahme

= situationsabhängig preiswert oder kostspielig, Zusatzkosten im Gesamtetat zu verbuchen oder besonderes Budget, je nach Situation

„EINE RADWEGEKARTE HAT MEHRERE VORTEILE.“

Von großem Nutzen ist eine Karte für Radfahrer, die im Jahres- oder Zweijahresrhythmus aktualisiert wird und in der günstige Strecken sowie ausgewiesene Radwege verzeichnet sind, damit regelmäßig eine Bestandsaufnahme der Fortschritte erfolgen kann.



Fahrräder bei jeder Erneuerung der Fahrbahnkennzeichnungen auf großen Achsen;

- Berücksichtigung der Radfahrer bei der Neugestaltung von Kreuzungen;
- systematische Anlage von Stellplätzen an stark frequentierten Stellen usw.;
- Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in beiden Fahrrichtungen.

„Vernetzt“ denken

Eine Planstudie für ein Radwegenetz sollte sich prinzipiell an den langsamen „Anfängern“ orientieren, aber nach Möglichkeit auch den Bedürfnissen der schnellen und erfahrenen „alten Hasen“ gerecht werden.

Die Ergebnisse einer solchen Planstudie führen über einen rein pragmatischen und punktuellen Ansatz weit hinaus, und die Existenz eines Plans potenziert die Effizienz jeder Maßnahme zugunsten des Fahrrads durch eine wechselseitige Verstärkung der diversen Maßnahmen und Einrichtungen.

Auf der Grundlage eines sorgfältig erstellten Planes können die Möglichkeiten einer Sperrung von Straßen für den Autoverkehr oder der Schaffung von Verkehrsringen untersucht oder verschiedene Optionen zur Beseitigung von Hindernissen des Fahrradverkehrs verglichen werden.

Das Fahrrad kann aufgrund seiner geringen Dimensionen sowie angesichts der Tatsache, daß es praktisch keine Beeinträchtigungen für Dritte verursacht, „neue Wege“ beschreiten. Die Strecken des Radwegenetzes können deshalb problemlos Abkürzungen, aber auch kleine Umwege, die dem Kraftverkehr nicht zugänglich sind, enthalten.

In der Stadt gibt es viele Möglichkeiten, Behinderungen des Fahrradverkehrs zu beseitigen: Fußgängerstraßen und -brücken, Verbindungswege, Parkdurchfahrten, Pontons, Parkplätze und Sackgassen, Einbahnstraßen, Treidelpfade, Ausstattung von Treppen mit Rampen usw.

Information

Öffentlichkeitsarbeit

Es ist zwar nicht immer möglich, groß angelegte Informations- und Werbekampagnen zur Verbesserung des Images von Radfahrern auf der Ebene einer kleinen oder mittleren Stadt durchzuführen, doch sollte auf jeden Fall die Öffentlichkeit über alle Einrichtungen und alle Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs informiert werden. Diese Informationsarbeit wirkt sich auf zwei Ebenen aus: Die Wahrscheinlichkeit, daß die geschaffenen Einrichtungen genutzt werden, steigt (stärkere Nutzung der Anlagen und Rentabilisierung der Investitionen), und das positive Image des Fahrrads wird zur Geltung gebracht, da

„DAS WIRTSCHAFTLICHE INTERESSE DES UNTERNEHMENS AN DER NUTZUNG DES FAHRRADS MUSS BETONT WERDEN.“

so gezeigt wird, daß die Verwaltung den Erfordernissen der Radfahrer Rechnung trägt.

Es geht jedoch auch ohne besondere Einrichtungen: Für den Anfang genügt es schon, Fahrradtouren zu organisieren, die das Fahrrad einmal in den Vordergrund stellen und jedem die Möglichkeit geben, seine Stadt per Rad zu „erfahren“. In Montreal mobilisiert eine solche Stadttour, die „Tour de l'île“, jährlich 45 000 Radfahrer! Und an der „Kindertour“, die ein außergewöhnliches Medienecho findet, nehmen jedes Jahr 10 000 Nachwuchsradler teil. Diese beiden Radtouren finden auf einem geschlossenen Rundkurs statt, völlig abgeschirmt vom Autoverkehr, und machen daher Sportlern ebenso viel Spaß wie gemütlichen Fahrern.

Ein wichtiges Informationsinstrument: die Radwegekarte

Je nach den Gegebenheiten vor Ort bestehen natürlich unterschiedliche Möglichkeiten der Information der Öffentlichkeit (regelmäßige Veröffentlichung eines Magazins, Artikel in der lokalen Presse und in zielgruppenspezifischen Veröffentlichungen, Radio- und Fernsehsendungen, Dokumentationen, Broschüren, Plakate, Einweihungsfeiern für Einrichtungen, Informationstelefon usw.).

Radwegekarten vereinen mehrere Vorteile:

- Sie sind ein Informationsmedium von unmittelbarem Nutzen;
- sie werden mit großer Wahrscheinlichkeit bis zum Erscheinen der nächsten Auflage aufbewahrt;
- die Rückseite kann für zusätzliche Informationen und für Annoncen genutzt werden;
- die Karte kann auch als Lehrmittel in Schulen eingesetzt werden;
- ist darin auch das ÖPNV-Netz eingezeichnet, dient sie gleichzeitig mehreren Zwecken.

Die Veröffentlichung einer Radwegekarte ist immer sinnvoll, auch wenn noch gar keine besonderen Einrichtungen für Radfahrer bestehen. Darin können auf jeden Fall die bereits von Radfahrern genutzten Routen oder auch absolut zu meidende und empfehlenswerte Strecken (sichere Routen, Abkürzungen, bequemere Ausweichstrecken, Strecken mit schlechtem Belag) verzeichnet sein.

Die Lage von Steigungen und Gefällen, die in gängigen Karten normalerweise nicht eingezeichnet sind, ist für Radfahrer, die sich eine Route zusammenstellen möchten, eine wichtige Information. Auch ein Gitternetz, das ein Abschätzen von Entfernungen ermöglicht, ist nützlich. Unüberwindbare Hindernisse sowie Fahrradgeschäfte und

-reparaturwerkstätten sollten ebenfalls verzeichnet sein. Zur Verbesserung der gegenseitigen Ergänzung von Fahrrad und öffentlichem Personenverkehr ist es ferner sinnvoll, auch das ÖPNV-Netz und Taxisstände einzuzeichnen.

Spätere Aktualisierungen der Karte können erfolgen, sobald ausgewiesene Strecken, Stellplätze, Radwege und -spuren usw. eingerichtet wurden.

Solange der Umfang der Arbeitsgruppe Fahrrad noch begrenzt ist, spielen Radfahrerverbände eine besonders wichtige Rolle (praktische Ratschläge, Verzeichnisse, günstige Routen, Gefahrenstellen, Adressen von Händlern und Reparaturwerkstätten, Strecken mit schlechtem Belag usw.).

Einbeziehung der Privatwirtschaft

Die Privatwirtschaft kann auch einen Beitrag zur Fahrradpolitik leisten. Beispielsweise können Firmen durch die Verpflichtung, einen Verkehrsplan für ihre Mitarbeiter zu erstellen, dazu gebracht werden, die Nutzung des Fahrrads durch ihre Mitarbeiter zu fördern. Manche Arbeitgeber bieten ihren Beschäftigten ein breites Spektrum von Anreizen zum Fahrradfahren (Kilometergeld, Förderung beim Kauf eines Fahrrads, Umkleidekabinen und Duschen, kostenlose Getränke, Tombolas mit besonderen Preisen für Radfahrer usw.).

Das wirtschaftliche Interesse des Unternehmens an der Nutzung des Fahrrads muß dabei betont werden: Die Einsparungen durch den Wegfall der Notwendigkeit von Parkplätzen sind erheblich (und liegen in der Größenordnung von 4 000 EUR pro Parkplatz unter freiem Himmel, 8 000 EUR pro oberirdischem bedachtem Parkplatz und 16 000 EUR pro Tiefgaragenplatz). Die Vermietung von nicht mehr gebrauchten Plätzen an Dritte kann zur Einnahmequelle werden, und für Kunden wird das Parken einfacher. Auch die Verringerung des Krankenstands (besserer Gesundheitszustand, bessere psychische Verfassung der Arbeitnehmer) ist ein nicht zu vernachlässigender Vorteil.

In Brüssel bietet eine Firma den Behörden an, kostenlos Stellplätze für Fahrräder zu installieren. Die Anlagen und ihre Wartung werden aus den Erträgen der Werbung für Kulturveranstaltungen bestritten, die auf den Abstellplätzen angebracht wird. Die Stellplätze sind also durch die Werbetafeln für die Radfahrer leicht zu finden, vor allem aber gehen die Behörden keinerlei finanzielles Risiko ein, und es entstehen ihnen keine Kosten, wodurch bereits ein wichtiges Hindernis beseitigt ist, das der Förderung des Fahrrads im Anfangsstadium häufig entgegensteht.

In Straßburg unterstützt die Stadtverwaltung mehrere interessante Initiativen; neben 150 Dienstfahrrädern (Beispielcharakter für die Unternehmen) gibt es 800 Mietfahrräder, die an vier Stützpunkten bereitstehen und 1998 von 31 500 abonnierten Studenten und 4 500 abonnierten

Beschäftigten insgesamt 63 000 Mal ausgeliehen wurden. Das Vermieten von Fahrrädern ist eine gute Methode, um einem großen Personenkreis vor der Anschaffung eines eigenen Fahrrads mit dem Rad vertraut zu machen. Solche Dienste können in der Regel von der Privatwirtschaft organisiert werden, aber sie sind in einer Stadt, wo das Rad noch nicht wieder ein alltägliches Verkehrsmittel geworden ist, selten rentabel. Deshalb ist oft eine Zusammenarbeit zwischen Behörden und Privatwirtschaft notwendig.

Zur Abstimmung der Aktionen der Privatwirtschaft mit den Zielen der Fahrradpolitik wird ein Koordinator benötigt. Dessen Aufgabe besteht insbesondere darin, Kontakt mit den Unternehmensleitungen aufzunehmen, um ihnen die Vorteile zu verdeutlichen, die entstehen können, wenn ihre Mitarbeiter in stärkerem Maße vom Fahrrad Gebrauch machen.

Einbeziehung von Vereinen und Verbänden

Für die Zusammenarbeit zwischen Behörden und Radfahrerverbänden gibt es zahlreiche Beispiele: die Organisation des Abholens von Schulkindern mit dem Fahrrad, die gemeinsame Erstellung einer Radwegkarte, die Mitarbeit bei der Konzeption des Fahrradnetzes, die Schulung von Nachwuchsradlern, die Organisation von Großveranstaltungen mit finanzieller Unterstützung durch die öffentliche Hand usw.

INDEX

- Anzahl der Radfahrer, 19
- Autoverkehr, 10, 24
- Benutzung des Fahrrads, 11, 19
- Erwartungen potentieller Radfahrer, 23
- Fahrradbestand, 19
- Fahrradpotential, 11, 18
- Freizeit, 50
- Handel/Wirtschaft, 20, 53, 59
- Haushalt, 17, 18, 45, 57
- Informationen und Image, 39, 44, 47, 58
- Kilometer/Jahr (Fahrradnutzung), 19
- Koordination, 45, 50, 55
- Luftverschmutzung, 12, 24, 35
- Luftverschmutzung im Autoinnenraum, 13, 35
- Öffentliche Meinung, 12, 24, 39
- Öffentliche Verkehrsmittel, 20
- Polizei, 37
- Radverkehrsanlagen, 37, 40, 43, 46, 57
- Radwege- und Radroutennetz, 51, 58
- Schulen, 52
- Sicherheit und Geschwindigkeit, 35, 36
- Sicherheit und Gesundheit, 34
- Sicherheit und Radschule, 36
- Sicherheit, Alter und Erfahrung, 34
- Unternehmen/Wirtschaft, 20, 53, 59
- Vergleich Auto/andere Verkehrsmittel, 11, 17
- Verkaufszahlen, 19
- Wirtschaftlicher Gegenwert des Fahrrads, 17

Europäische Kommission

Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel

Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

1999 — 61 S. — 29,7 x 21 cm

ISBN 92-828-5722-0

12

Initiativen, die Sie unverzüglich einleiten (lassen) können, um den Grundstein für Ihre Fahrradpolitik zu legen oder dieser neue Impulse zu geben.

- 1 Ermittlung der lokalen (oder regionalen bzw. nationalen) Radfahrerverbände und erste Kontaktaufnahme.
- 2 Einholen von Informationen über Stadtnetze, ihre Veranstaltungsprogramme, Veröffentlichungen, Beitrittsbedingungen.
- 3 Anforderung von grundlegenden Dokumenten und Veröffentlichungen (Nachschlagewerke, Abonnement einer Fachzeitschrift oder von Veröffentlichungen des ECF).
- 4 Einholen von Informationen über die Anmeldung zur nächsten „Velo-City-Konferenz“.
- 5 Einen Mitarbeiter beauftragen, die einschlägigen Internet-Sites zu sichten.
- 6 Anfertigen einer Aufstellung aller potentiellen Ansprechpartner im Rahmen einer Politik zur Förderung des Fahrrads (Radfahrer, Radfahrerverbände, Akteure des umweltfreundlichen Fremdenverkehrs, Organisatoren des Schulsports, regionale, nationale und internationale Organisationen).
- 7 Sondierung im Hinblick auf die Ernennung eines/r Fahrradbeauftragten.
- 8 Organisation einer Zusammenkunft der verschiedenen betroffenen Abteilungen (Stadtbauamt, Stadtplanung, Schule und Kultur, Polizei, Fremdenverkehr, Wirtschaftsförderung, öffentlicher Nahverkehr) zu ersten Kontaktgesprächen.
- 9 Einholen von Informationen zur Anschaffung von Dienstfahrrädern für die Abteilungen Städtebau und -planung.
- 10 Vereinbarung eines Termins mit dem Polizeipräsidenten zur Diskussion über die Schaffung einer Polizeieinheit auf Fahrrädern.
- 11 Anforderung eines Berichts (10-15 Seiten) über die Gesamtlage, vorzulegen in ca. drei Monaten.
und ...
- 12 **Verbreitung dieser Broschüre ...**



AMT FÜR AMTLICHE VERÖFFENTLICHUNGEN
DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-828-5722-0



9 789282 857243 >

Fahrradfreundliche Städte

Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel



EUROPÄISCHE
KOMMISSION