Aktuelle Tendenzen der Fahrradplanung

I. Nationale Fahrradförderung und ihre Unterschiede

Die fahrradfreundliche Verkehrsplanung in Deutschland hat in den letzten Jahren beachtliche Fortschritte gemacht. Ein Schwerpunkt war dabei Nordrhein-Westfalen, wo der Autor von 1987 bis 1995 im dortigen Verkehrsministerium das Programm Fahrradfreundliche Städte" organisiert hat, in dem zunächst 8, später 16 und inzwischen 22 Partnerstädte engagierte Fahrradförderung betreiben (u.a. Aachen,

Um so erstaunlicher ist, daß die beiden direkten Nachbarländer Luxemburg und Belgien von den Entwicklungen in den Niederlanden und in Deutschland wenig infiziert wurden und noch heute große Defizite in der Fahrradförderung haben.

Bonn, Brühl, Essen, Erftkreis, Euskirchen, Gladbeck, Hamm, Herford, Köln, Krefeld, Leverkusen, Lünen, Marl, Münster, Pulheim, Troisdorf, Unna). Insbesondere durch zahlreiche Pilotprojekte konnten neue fahrradfreundliche Infrastrukturelemente sowie neue straßenverkehrsrechtliche Lösungen erprobt werden. Die Erkenntnisse wurden durch einige Kongresse und Publikationen (u.a. Bonner Fahrradkongress 1993 und 1995, Velo-Regio-Kongress Troisdorf 1995; Velo-City-Kongress Basel 1995, vgl. hierzu die gedruckten Kongressberichte sowie verschiedene Broschüren, u.a. Radverkehrskonzeption NRW 1995, Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, 1994) bekannt gemacht. Viele Entwicklungen wurden sinngemäß aus den Niederlanden übernommen, wo die Fahrradförderung eine durchgängige Tradition hat und wo nationale Stellen mit Förderprogrammen und Pilotprojekten (z.B. Demonstrationsprojekte Tilburg, Den Haag, Delft, Groningen, Masterplan Fiets), rechtlichen Maßnahmen (z.B. zur fahrradfreundlichen Erschließung von Betrieben) und guten Broschüren und Planungshandbüchern (z.B. Behind the Dyk, 1994; Bycicle Planning Book, 1994) für eine landesweit hohe Qualität der Fahrradinfrastruktur sorgen. Um so erstaunlicher ist, daß die beiden direkten Nachbarländer Luxemburg und Belgien von diesen Entwicklungen wenig infiziert wurden und noch heute große Defizite in der Fahrradförderung haben. Sie sollten durch eine Art nationales Crash-Programm so schnell wie möglich einen fahrradfreundlichen Rahmen schaffen und die Kommunen motivieren, intensive Fahrradförderung zu betreiben. Hierbei sollten folgende aktuelle Erfahrungen der deutschen und niederländischen Fahrradplanung beachtet werden:

II. Ein schneller Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist möglich

1. Umfangreiche Nachbesserungen bei (Bordstein)Radwegen: Konventionelle Bordsteinradwege weisen häufig beträchtliche Sicherheitsdefizite auf. Es kommt zu vielfältigen Konflikten zwischen Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr. Die Akzeptanz bei Radfahrern ist schlecht. An Einmündungen, Knotenpunkten und Grundstückszufahrten gibt es unvertretbare Sicherheitsrisiken. Deswegen ist eine systematische Überprüfung des vorhandenen Bestandes von Radwegen und Bordsteinradwegen dringend erforderlich. Schon mit wenigen Nachbesserungen gelingt es, die Sicherheit und Akzeptanz zu verbessern. Hierzu gehören insbesondere auffällige Furtmarkierungen im Bereich der Grundstückszufahrten, Einmündungen und Kreuzungen, eine angemessene Beschilderung der Konfliktpunkte, ein nachträglicher Ausgleich der Höhenunterschiede durch Bordabsenkungen sowie eine "Entrümpelung" von unnötigen Pollern, Schildermasten und sonstigen Hindernissen.

2. Häufige Aufhebungen von Bordsteinradwegen ist notwendig: In vielen Fällen ist es erforderlich, vorhandene Bordsteinradwege wegen bestehender Sicherheitsmängel aufzuheben und durch moderne, fahrbahnseitig neu anzulegende Radwege oder Fahrradstreifen zu ersetzen. Dies ist insbesondere dann angezeigt, wenn die Mindestbreiten für Gehwege und Radwege unterschritten werden oder wenn eine kurze Folge von Grundstückszufahrten und Einmündungen sowie schlechte Sichtverhältnisse (z.B. neben Parkstreifen) zu übermäßigen Konflikten führen. Insbesondere im Bereich von eng bebauten Geschäftsstraßen und Ortsdurchfahrten mit beengten Verhältnissen ist häufig eine solche Korrektur angezeigt. Wo Bordsteinradwege in ihrer Führung, Dimensionierung und technischen Beschaffenheit eine größere Zahl von Mängeln aufweisen, die nicht kurzfristig durch kleine Nachbesserungen behoben werden können, sollte die Beschilderung als Radweg aufgehoben und durch eine "Fakultativbeschilderung" ersetzt werden, die zwar die Benutzung des ehemaligen Bordsteinradweges für Radfahrer freistellt, jedoch nicht mit einem Benutzungszwang verbindet.

3. Starke Zunahme bei Fahrradstreifen und Radfahrspuren: Gegenüber den konventionellen Maßnahmen des Radwegebaus gewinnen Fahrradstreifen und Radfahrspuren eine immer größere Bedeutung. Sie werden mit ein-

fachen Markierungsmitteln von den bisherigen Fahrbahnen des Kraftfahrzeugverkehrs abgetrennt. Wenn der Fahrbahnquerschnitt ausreicht, ist der Anlage von Fahrradstreifen als separater Sonderweg der Vorzug vor Radfahrspuren zu geben. Bei beengten Verhältnissen sind Radfahrspuren in der Regel besser als der Verzicht auf jegliche Hilfestellung für Radfahrer. Viele Fahrbahnen haben ausreichende Breiten für eine nachträgliche Ummarkierung zugunsten des Fahrradverkehrs, zumal selbst Schmalfahrspuren von 2,5 m noch ausreichend leistungsfähig im Autoverkehr sind. Entscheidend für die Sicherheit und Akzeptanz markierter Fahrradstreifen und Radfahrspuren ist einerseits die gute Sichtbarkeit und Haltbarkeit der Markierungen, andererseits eine eindeutige Regelung des ruhenden Verkehrs, der entweder in Form von Parkstreifen und Parkbuchten (rechts) neben den Radverkehrsanlagen ausreichend bedient werden muß oder sonst durch Halteverbote untersagt werden muß. Der besondere Vorteil dieser einfachen, überwiegend durch Markierungsmittel erstellten Radverkehrsanlagen ist, daß in kurzer Zeit beträchtliche Netzerweiterungen möglich sind. Für die Verkehrssicherheit ist bedeutsam, daß durch diese Art von Radverkehrsanlagen der Sichtkontakt zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Fahrradverkehr optimal gestaltet wird und daß Konflikte, insbesondere mit dem Querverkehr, gut vorhersehbar sind. Die anfangs bestehenden Bedenken der Polizei und der Straßenverkehrsbehörden gegen Fahrradstreifen und Radfahrspuren konnten inzwischen ausgeräumt werden.

4. Verstärkter Einsatz von Fahrradstraßen: Für wichtige Hauptverbindungen des Fahrradverkehrs hat sich im Bereich des Erschließungsstraßennetzes die Einrichtung von Fahrradstraßen (mit Hilfe einer speziellen Beschilderungskombination) gut bewährt. Während zunächst Fahrradstraßen nur punktuell in Einzelfällen angewendet wurden, wird jetzt verstärkt versucht, ein ganzes System von Fahrradstraßen zu schaffen. Fahrradstraßen bieten dem Fahrradverkehr besonders viel Komfort und Sicherheit. Ihre Einrichtung erfordert minimale Kosten. Fahrradstraßen erlauben eine besonders schlüssige Lösung der Verkehrsführungskonflikte bei Einbahnstraßen. Die zunächst provisorische Beschilderungskombination wird 1997 in die StVO aufgenommen.

5. Verbreitete Öffnung von Einbahnstraßen: In den letzten Jahren wurden immer häufiger gute Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr gesammelt. Dabei wurde ein differenziertes Repertoire angewendet, je nach den örtlichen Voraussetzungen der Verkehrsbelastung, des Straßenquerschnitts und des Verkehrsführungskonzeptes. Grundsätzlich muß gefordert werden, daß der Gesamtbestand kommunaler Einbahnstraßen systematisch überprüft wird. Nur in wenigen Fällen wird es nötig sein, Einbahnstraßen ohne besondere Vorkehrungen für den Fahrradverkehr zu belassen. In vielen Fällen ist es ohne Probleme möglich, die vorhandene Einbahnregelung völlig aufzuheben, weil zwischenzeitlich durch modernisierte Straßenbaurichtlinien und die vielen Tempo 30 Zonen die Anforderungen an die Querschnittsbreite für die Begegnung von Kraftfahrzeugen stark reduziert wurden. In vielen Fällen ist es darüber hinaus möglich, ohne besondere bauliche Vorkehrungen durch eine Umwandlung in unechte Einbahnstraßen die Durchlässigkeit für den Fahrradverkehr zu sichern. Auch mit der Freigabe echter Einbahnstraßen durch eine Zusatzbeschilderung wurden zwischenzeitlich in mehreren Modellversuchen gute Erfahrungen gemacht, insbesondere innerhalb von Tempo-30-Zonen. Die bedeutsamsten deutschen Modellprojekte hierzu wurden in Saarbrücken und Krefeld durchgeführt. In den Niederlanden ist diese Regelung schon seit Jahrzehnten gängige Praxis und wird ohne ideologische Verkrampfungen pragmatisch angewendet. Nur in Ausnahmefällen wird es notwendig, bei der Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr flankierende Markierungsmaßnahmen und bauliche Maßnahmen, beispielsweise durch Schaffung eines separaten Fahrstreifens in Gegenrichtung oder Anlage sog. "Velopforten" vorzunehmen. In den meisten Fällen ist es durch Öffnung von Einbahnstraßen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit gekommen, weil die verbotswidrige Benutzung in die falsche Fahrtrichtung abgebaut werden konnte, die Konflikte bei illegaler Benutzung der Gehwege vermieden werden konnten und im Bereich der Einmündungen und Kreuzungen klare Verhältnisse geschaffen wurden.

Mester in: Publik-Forum

6. Systematische Markierung von Fahrradfurten: Inzwischen hat sich in vielen Städten die verbesserte Sicherung des Fahrradverkehrs an Einmündungen und Kreuzungen durch Abmarkierung sog. Fahrradfurten und Aufstellzonen an den Haltelinien vor Signalanlagen immer weiter durchgesetzt. In der Regel ist es möglich, den dafür nötigen Platz durch Ummarkierung separater Geradeaus- und Abbiegefahrbahnen des Kraftfahrzeugverkehrs zu sog. "Kombispuren" sowie durch Reduzierung der Fahrspurmaße im Kraftfahrzeugverkehr zu gewinnen. Da die Aufstellzonen vor den Haltelinien des Kraftfahrzeugverkehrs angeordnet werden, kann so eine wesentlich verbesserte Sichtbeziehung zwischen

Kraftfahrzeugverkehr und Fahrradverkehr hergestellt werden. Die Konflikte im Kreuzungsbereich können räumlich und zeitlich entzerrt werden. Die Leistungsfähigkeit wird verbessert, da die Radfahrer im Pulk die Kreuzung überqueren. Diese zeitliche und räumliche Bündelung erleichtert dem nachfolgenden Kraftfahrzeugverkehr die Querungs- und Abbiegeabläufe. An signalgeregelten Knotenpunkten konnte durch ergänzende signaltechnische Maßnahmen dieser Effekt noch unterstützt werden, beispielsweise durch entsprechende Vorsignale für den Fahrradverkehr.

7. Integration des Fahrradverkehrs in vielen Fußgängerzonen: Die vielfach entstehenden Probleme mit der Erreichbarkeit und Durchlässigkeit innerstädtischer Straßennetze für den Fahrradverkehr durch die an sich wünschenswerte Anlage großer Fußgängerzonen sind in immer mehr Städten durch differenzierten Einsatz der verschiedenen verkehrsrechtlichen und gestalterischen Möglichkeiten zur Integration des Fahrradverkehr gelöst werden. Es wurden nachträglich auf ausgewählten Verbindungen innerhalb der Fußgängerzonen attraktiver Radverkehrsachsen für den Fahrradverkehr geöffnet, in denen eine relativ konfliktfreie Führung von Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr möglich wurde. Wo eine ganztägige Öffnung aufgrund beengter Platzverhältnisse und zu starker Fußgängerdichten nicht möglich war, wurden zeitlich differenzierte Regelungen mit der Freigabe in den verkehrsarmen Tageszeiten eingeführt. Insgesamt konnte durch solche Maßnahmen die Ordnung und Lenkung des Verkehrs innerhalb der Fußgängerzonen verbessert werden. Fahrverbote für den Fahrradverkehr in zu engen und stark vom Fußgängerverkehr belasteten Straßen wurden nach der Freigabe besonderer Routen wesentlich besser akzeptiert. Das Thema Durchlässigkeit der Innenstadtbereiche für den Fahrradverkehr stellt sich in verstärktem Maße, weil immer mehr Städte neue Fußgängerzonen schaffen bzw. die bestehenden Fußgängerzonen beträchtlich erweitern. Ohne solche besondere Vorkehrungen für den Fahrradverkehr besteht die Gefahr, daß dieser zu stark auf die umgebenden Hauptverkehrsstraßen abgedrängt wird und die relevanten Zielpunkte (Behördenstandorte, Einkaufsstandorte) in den Zentren nicht mehr ausreichend leicht erreicht. Ergänzt wurden die entsprechenden Maßnahmen in vielen Städten durch Anordnung dezentraler Fahrradabstellanlagen längs der entsprechenden Routen innerhalb der Fußgängerzonen und am Rande der Fußgängerzonen.

8. Systematische Vorsorge für das Fahrradparken: Das Angebot der innerstädtischen Fahrradabstellmöglichkeiten konnte in vielen Städten beträchtlich erweitert und verbessert werden. Während in den 70er und 80er Jahren häufig noch der einfache "Fahrradclip" aufgestellt wurde, der bei Radfahrern als "Felgenkiller" gefürchtet ist und der insbesondere das Abstellen von mit Einkaufsgut beladenen Fahrrädern wesentlich erschwert, wurden in den letzten Jahren mehr und mehr hochwertige Fahrradabstellanlagen eingesetzt. Sie bieten für Vorderrad und Rahmen eine doppelte Anschlußmöglichkeit, sind stabil und können problemlos von Fahrrädern unterschiedlicher Größe und Bereifung benutzt werden. In vielen Städten wurde ein Teil der größeren innerstädtischen Abstellanlagen zudem mit einer Überdachung ausgestattet. Dabei kamen vermehrt Elemente zum Einsatz, die auch aus dem Bereich der Haltestellengestaltung bekannt sind. Sie genügen hohen gestalterischen und ästhetischen Anforderungen und können gleichzeitig auch als Wetterschutz für Fußgänger, Bänke und Informationstafeln benutzt werden.

Das Thema Durchlässigkeit der Innenstadtbereiche für den Fahrradverkehr stellt sich in verstärktem Maße, weil immer mehr Städte neue Fußgängerzonen schaffen bzw. die bestehenden Fußgängerzonen beträchtlich erweitern. Ohne solche besondere Vorkehrungen für den Fahrradverkehr besteht die Gefahr, daß dieser zu stark auf die umgebenden Hauptverkehrsstraßen abgedrängt wird und die relevanten Zielpunkte (Behördenstandorte, Einkaufsstandorte) in den Zentren nicht mehr ausreichend leicht erreicht.

Während in der Vergangenheit Fahrradabstellanlagen regelmäßig zu Lasten der Gehweg- und Aufenthaltsflächen untergebracht wurden, hat sich in den letzten Jahren in vielen Städten immer mehr die Praxis durchgesetzt, einen Teil der bisherigen Autoparkfelder für Fahrradabstellanlagen umzuwandeln. In einigen Fällen wurden auch in vorhandenen Parkhäusern im Eingangs- und Erdgeschoßbereich nachträglich Fahrradabstellanlagen untergebracht. Inzwischen stellt sich das Problem ausreichender Fahrradabstellanlagen immer häufiger auch in dicht bebauten Wohngebieten, in denen in der Regel keine Abstellmöglichkeiten auf den privaten Grundstücken bestehen. Insbesondere in den Städten des Programms Fahrradfreundliche Städte wurden deshalb öfter Teile von Autoparkstreifen in Fahrradabstellplätze umgewandelt, um die vielfachen Behinderungen des Fußgängerverkehrs durch ungeordnet auf Gehwegen abgestellte Fahrräder zu vermeiden. Teilweise ist es dabei gelungen, für die erforderlichen Investitionen die Hauseigentümer zu beteiligen. Aufgrund dieser Erfahrung wurden bei der Novellierung deutscher Landesbauordnungen meist spezifische Stellplatzverpflichtungen für Fahrräder aufgenommen und die Verwendung von Ablösebeträgen für das Fahrradparken gestattet.

9. Schneller Ausbau des Bike und Ride-Angebotes: Besondere Abstellprobleme haben sich in den letzten Jahren verstärkt im Umfeld wichtiger Bahnhöfe und Haltestellen des Schienenverkehrs ergeben. Immer mehr Verkehrsunternehmen sowie Städte haben begonnen, systematisch "Bike + Ride-Anlagen" zu schaffen. Auch dabei wurden inzwischen durchweg hochwertige, moderne Fahrradabstellanlagen eingesetzt. In der Regel hat sich eine Differenzierung des Abstellangebotes bewährt, bei der für Langzeitparker, die ihr Fahrrad auch über Nacht oder das Wochenende abstellen, Fahrradboxen angeboten werden, etwa die Hälfte des sonstigen Stellplatzangebotes überdacht wird und der Rest in konventioneller Form angeboten wird, vorwiegend für Teilzeit- und Kurzzeitnutzer. Für besonders stark frequentierte Bahnhöfe stellt sich außerdem zunehmend die Frage eines erweiterten Service-Angebotes für Radfahrer in der Form von Fahrradstationen. In Lünen und Bielefeld haben sich die dortigen Fahrradstationen gut bewährt. Derzeit wird in Nordrhein-Westfalen ein Programm für

100 neue Fahrradstationen umgesetzt. In den Niederlanden gehören Fahrradstationen schon lange zum Regelstandard aller größeren Bahnhöfe. Außerdem hat dort der kommerzielle Fahrradverleih ein große Verbreitung. Interessant sind auch die neuen Experimente mit Pfandfahrrädern (nach dem System der Einkaufswagen in großen Supermärkten). Solche Maßnahmen können dazu beitragen, auch bisher weitgehend fahrradabstinente Gruppen an den Fahrradverkehr heranzuführen und insbesondere bei Geschäftsreisenden und Gelegenheitsnutzern das Fahrrad populär zu machen. Entscheidend für den Erfolg von Fahrradstationen ist ein abgesichertes Betriebskonzept, in dem auch der Verkehrsbetrieb und die Kommune eigene Finanzbeiträge zum Betrieb beisteuern oder eine Ausfallbürgschaft stellen. Für die baulichen und technischen Investitionskosten von Fahrradstationen sowie sonstigen unbewirtschafteten Bike + Ride-Anlagen bestehen gute Fördermöglichkeiten aus ÖPNV-Mitteln. Bei der Neuordnung des Fahrradparkens im Umfeld stark frequentierter Bahnhöfe und Haltepunkte kann es auch erforderlich werden, eine Parkdauer-Begrenzung für Fahrräder einzuführen, um zu verhindern, daß der knappe Abstellraum durch Schrottfahrräder oder zweckwidrig über viele Tage und Wochen abgestellte Fahrräder blockiert wird. Diese Möglichkeiten wurden erstmals in Münster erfolgreich erprobt. Bei der Neuordnung des Parkens im Bahnhofsumfeld bietet es sich an, die Abstellangebote für die Fahrräder möglichst nahe zu den wichtigsten Eingängen zu plazieren und störende Kfz-Abstellflächen weiter an den Rand zu verlagern. In der Regel wird es erforderlich, einen Teil der bestehenden Autoabstellanlagen im Bahnhofsumfeld zugunsten von geordneten Fahrradabstellmöglichkeiten zu entfernen bzw. auf benachbarte Parkhäuser zu verlagern.

Zunehmend wichtig wird auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Schon lange wird sie in den Zügen des Nahverkehrs akzeptiert. Auch im Bereich des S-Bahnen und Stadtbahnen ist die Fahrradmitnahme weit verbreitet. Immer mehr Verkehrsverbünde erlauben sogar für Abo-Inhaber eine aufpreisfreie Fahrradmitnahme. Auch immer mehr Züge des Fernverkehrs, vor allem IR-Züge, nehmen Fahrräder mit und haben eigene Fahrradabteile hierfür. Dies ist vor allem wichtig für den rasant steigenden Fahrradtourismus. Inzwischen erlauben auch immer mehr Verkehrsbetriebe die Fahrradmitnahme in Bussen. Hierfür ist die verbreitete Beschaffung neuer Niederflurbusse mit möglichst vielen, breiten Automatiktüren und großen Plattformflächen vorteilhaft. Gerade für Bergstrecken, auf denen sonst der Fahrradverkehr geringe Marktchancen hat, kann die Fahrradmitnahme seine Marktanteile erheblich steigern. In den Niederlanden spielt die Fahrradmitnahme keine so große Rolle, weil dort überall leicht, schnell und preiswert Leihfahrräder guter Qualität beschafft werden können und die Holländer nicht so viel Wert auf das spezielle High-Tech Fahrrad legen.

III. Engagierte Abwicklung der Fahrradförderung

Für den Erfolg der Fahrradförderung ist wichtig, daß Politik und Verwaltung eine fundierte Umsetzungsstrategie entwickeln und durch geeignete organisatorische Maßnahmen dafür sorgen, daß eine Art Fließbandarbeit" entstehen kann.

1. Ausreichende Haushaltsmittel sichern:
Viele Städte haben am Beginn ihrer Fahrradförderung einen eigenen Haushaltsansatz hierfür eingerichtet und außerdem dafür gesorgt, daß in allen relevanten Haushaltskapiteln ein Mindestanteil für die Fahrradförderung festgelegt wurde, beispielsweise im Straßenbau- und Tiefbauetat oder bei den Straßenunterhaltungsmitteln oder dem Ansatz für den Bauhof. Natürlich ist es auch wichtig, alle einschlägigen Fördermöglichkeiten nationaler oder regionaler Programme zu nutzen, von den EU-Programmen über nationale Infrastrukturprogramme in der ÖPNV-Förderung oder Straßenbauförderung bis hin zu Mitteln aus Arbeitsbeschaffungsprogrammen oder Modellprogrammen sowie privatem Sponsoring, z.B. von Handelsfirmen für Abstellanlagen. Nordrhein-Westfalen hat seine Fördermittel bewußt gebündelt und konzentriert sie auf solche Städte, die mit einer fundierten Planungskonzeption systematische und flächendeckende Fahrradförderung machen. Mit Priorität werden die Städte der Arbeitgemeinschaft bedient. Die nationalen und regionalen Regierungen können durch solche Förderprogramme viel dazu beitragen, die kommunale Fahrradförderung anzuschieben. Die Kommunen selber müssen allerdings für einen ausreichend konkretisierten Planungsvorlauf sorgen, durch den ein entsprechend umfangreicher Katalog realisierungsreifer Maßnahmen gegenüber den Förderbehörden benannt werden kann. Auf der anderen Seite darf das Warten auf das Geld Dritter nicht zum Stillstand des kommunalen Vollzugs in der Fahrradförderung führen. Viele kleinere kostengünstige Maßnahmen können ohne weiteres mit kommunalen Eigenmitteln umgesetzt werden. Die Landesförderung muß sich auf die Unterstützung bei umfangreichen und aufwendigeren Maßnahmen konzentrieren. Vielmehr sollten die Städte im eigenen Interesse die Möglichkeiten einer kostengünstigen Erweiterung des Radverkehrssystems durch einfache

In meinem Heimatort in Finland erledigte ich all meine Wege per Fahrrad. Selbst mit zwei kleinen Kindern war das kein Problem. Als ich nach Luxemburg kam, beschloss ich bereits nach sechs Monaten den Autoführerschein zu erlangen, da man hier ohne Auto kaum 'was unternehmen kann. Radfahren in Luxemburg ... lebensgefährlich!

Bankangestellte
Finland

Ich finde daß man den Helm anziehen kann
Die Fahrräder sind zu teuer, man sollte sie um 10 % runter setzen

Momo Goedertz, 11J.

Mittel und Ausschöpfung einer intelligenten Verkehrslenkung und Verkehrsregelung optimal nutzen.

2. Effektive Verwaltungsorganisation schaffen: Von entscheidender Bedeutung für die schnelle kommunale Umsetzung der Fahrradförderung ist, daß in der Verwaltung selber die notwendigen organisatorischen Vorkehrung im Personal- und Finanzbereich getroffen werden. Die Koordination zwischen den zu beteiligenden Ämtern muß beschleunigt und gestrafft werden,

> Ich lebe seit 4 Jahren in Luxemburg. Ungefähr 80% meiner Wege mache ich hier per Rad. Mein Arbeitsweg (Howald - Verlorenkost) ist nicht ungefährlich, da die Autofahrer ziemlich rücksichtlos gegenüber Radfahrern sind. Das hat leider zur
>
> Konsequenz, dass man als Radfahrer auch rücksichtsloser wird. In Erlangen gab es ein komplettes Radwegenetz, auf dem man bequem fahren konnte. Sowas vermisse ich hier völlig, und das, was besteht, ist zusammenhanglos und in schlechtem Zustand, mal in der Strasse, mal auf dem Bürgersteig und dort wo es gefährlich wird, ist dann überhaupt nichts mehr. Meine Erledigungen in der Stadt mache ich fast alle per Fahrrad. Man braucht keinen Parkplatz und auf so kurzen Strecken wie hier in der Stadt ist man sowieso schneller als das Auto.
>
> Arzt
> Deutschland

eine zentrale Verantwortlichkeit für alle Fahrradfragen bei einem Fahrradbeauftragten oder einer speziellen Arbeitsgruppe zur Fahrradförderung ist sehr vorteilhaft. Die systematische Umsetzung der Fahrradförderung erfordert ein umfangreiches Handlungsprogramm mit entsprechenden zeitlichen und räumlichen Prioritäten und der Sicherstellung eines fortwährenden Abarbeitens der vielen notwendigen Einzelmaßnahmen wie am Fließband". Hierfür ist es sehr wichtig, daß die politischen Gremien nicht jede Einzelmaßnahme immer wieder von vorne mit Grundsatzdebatten beraten. Statt dessen sollten einmal zu Anfang die jeweils in Frage kommenden Elemente und ihre Einsatzbedingungen geklärt und beschlossen werden und mit einem passenden Mengengerüst (wie oft soll das Element eingesetzt werden) definiert werden. Der Rest ist dann schnellstmöglicher Vollzug, der im laufenden Geschäft der Bau- und Planungsbehörden abgewickelt wird. Wichtig ist, auch die Baufirmen oder kommunalen Bautrupps am Anfang ausreichend über die Hintergründe der Maßnahmen aufzuklären, damit sorgfältig gearbeitet wird. Immer mehr Städte sind zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe und eines Fahrradbeauftragten übergegangen.

3. Engagierte Öffentlichkeitsarbeit sichert Erfolg: Mit Infrastrukturmaßnahmen allein wird eine umfassende Änderung des Verkehrsverhaltens nicht erreicht. Denn erst ausreichende Information und Motivation sichern das gewünschte Verkehrsverhalten. Deshalb ist mindestens so wichtig wie das Planen der Infrastruktur die Öffentlichkeitsarbeit. Dabei kommt es vor allem darauf an, nicht nur die sog. "Fahrradszene" anzusprechen, die ohnehin stark für das Fahrradfahren motiviert ist. Statt dessen müssen vor allem die bisher eher fahrradfernen Nutzergruppen angesprochen werden. Ihre Vorurteile gegen das Fahrrad müssen abgebaut, ihre Bedenken gegen innovative Infrastrukturelemente gemindert werden. Es ist gut, wenn dabei keine ideologisch verkrampfte Anti-Auto-Debatte geführt wird sondern primär positiv mit den Stärken und Freuden des Fahrradfahrens argumentiert wird. Hierzu eigenen sich ganz besonders Schwerpunktaktionen, z.B. "mit dem Fahrrad zur Arbeit", "mit dem Fahrrad zum Einkaufen" oder "das Fahrrad im Geschäfts- und Wirtschaftsverkehr". In der Regel ist es vorteilhaft, bei dieser Gelegenheit den Fahrradhandel als Partner zu gewinnen, der die relevanten technischen Innovationen im Bereich der Fahrräder und des Fahrradzubehörs herausstellt. Außerdem kommt es entscheidend darauf an, mit professioneller Werbung und Öffentlichkeitsarbeit die möglichen Potentiale der Fahrradnutzung gegenüber der Öffentlichkeit, den Interessengruppen und der Kommunalpolitik zu verdeutlichen. Für solche Kampagnen bestehen oft auch bei der Polizei im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit besondere Fördermöglichkeiten, beispielsweise zur Durchführung sog. Verkehrssicherheits- oder Fahrradaktionstage. Von nachhaltiger Öffentlichkeitswirksamkeit ist die regelmäßige Fahrradnutzung durch prominente Vertreter aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Verbänden, Kultur und Sport. Inhalte und Aufmachung der Öffentlichkeitsarbeit müssen professionell aufbereitet werden. Von daher bietet es sich an, die Öffentlichkeitsarbeit in die allgemeine kommunale Stadtwerbung zu integrieren. Ein Dauerschwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit muß die Motivation der Medien für Fahrradthemen sein. Hierfür müssen regelmäßig geeignete Informationen bereitgestellt werden. Dabei sollten nicht nur die jeweiligen Detailfragen der Verkehrslenkung, Planung und Bauausführung behandelt werden. Viel wichtiger ist die regelmäßige Auseinandersetzung mit der Entwicklung des Fahrradverkehrs, der verstärkten Nutzung im Berufs-, Einkaufs- und Geschäftsverkehr sowie den relevanten Potentialen und den Strategien zu ihrer Ausschöpfung. Die kommunale Öffentlichkeitsarbeit darf nicht nur auf den jeweiligen lokalen Horizont beschränkt werden. Wichtig sind überregionale Reportagen aus beispielgebenden anderen Fahrradstädten sowie regelmäßige Hinweise über planerische und technische Innovationen.

Prof.Dr. Heiner Monheim
(Bonn/Trier)

Ich fahre gerne im Wald, manchmal um nachzudenken, aber auch um Spaß zu haben.

Lynn Deischter, 12 J.