

# Radverkehr in Städten und Gemeinden





# Radverkehr in Städten und Gemeinden

**G**ehen Sie auch zu Fuß? Fahren Sie auch Rad? Dann befinden Sie sich in guter Gesellschaft mit einem großen Teil der Bevölkerung. Im Modal Split werden deutschlandweit rund 34 Prozent aller Wege mit den Verkehrsmitteln der Nahmobilität bewältigt. Es gibt gute Gründe, diesen Anteil weiter steigern zu wollen und auf kurzen Strecken anstelle des Pkw lieber die eigenen Füße oder das Fahrrad zu nutzen. Das fängt bei nicht benötigten Flächen an (auf einen Pkw-Parkplatz passen 6 Fahrräder), und geht weiter über Klimaschutz durch CO<sub>2</sub>-Vermeidung und Lärmreduzierung durch weniger Kfz bis hin zu persönlichen Gründen: Tägliche Bewegung fördert die eigene Gesundheit. Schon kurze tägliche Bewegungseinheiten, optimaler Weise jeden Tag, können konditionelle und andere gesundheitliche Vorteile für jeden einzelnen bewirken.

Nahmobilität bedeutet auch weitgehende Barrierefreiheit und damit bessere Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Angesichts der immensen Vorteile, die eine weitere Steigerung dieses Anteils am Modal Split mit sich bringt, haben wir zwei kompetente Partner gebeten, mit uns gemeinsam eine Standpunktbeschreibung zur Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen vorzunehmen.

Die *Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS)* ist ein kommunaler Verband, der sich schwerpunktmäßig mit der Förderung der Nahmobilität befasst. In der vorliegenden Broschüre beschreibt sie die Vorteile

der Nahmobilität und stellt den Ansatz Nahmobilität 2.0 vor. *NRW-Verkehrsminister Michael Groschek* erläutert den Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität.

Der *Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, Landesverband Nordrhein-Westfalen (ADFC NRW)* ist als Lobby für den Radverkehr ein anerkannter Fachverband. Und da Radverkehr im Rahmen der Nahmobilität den größten Aktionsradius hat, wird der ADFC wichtige Einzelaspekte zum Radverkehr in diese Broschüre einbringen.

Düsseldorf, im November 2014



**Roland Schäfer**  
Präsident StGB NRW



**Dr. Bernd Jürgen Schneider**  
Hauptgeschäftsführer StGB NRW

# Aktionsplan Nahmobilität

Ministerium für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



4

Das Land Nordrhein-Westfalen weist 15 Jahre nach Auflage des „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ eine eindrucksvolle Bilanz vor. Über 14.260 ausgeschilderte Kilometer landesweites Radverkehrsnetz (rund 24.400 Kilometer ausgeschilderte Radwege insgesamt in NRW), 72 realisierte Radstationen, bis zu 140 Millionen Zugriffe jährlich beim Radroutenplaner, deutlich reduzierte Unfallzahlen seit 1999 und eine überaus erfolgreiche Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS), die einen Mitgliederzuwachs von 13 (1993) auf heute 72 verzeichnet.

Dies und vieles mehr erklärt, warum Nordrhein-Westfalen heute als „fahrradfreundlichstes Bundesland“ gilt und zum Vorbild für andere Bundesländer geworden ist: Bayern, Baden-Württemberg, Niedersachsen und Thüringen haben ebenfalls Arbeitsgemeinschaften nach dem Vorbild der AGFS gegründet, landesweite Radverkehrsnetze ausgeschildert (Schleswig-Holstein, Bayern) und bereits in acht Bundesländern sind Radroutenplaner online.

Am „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ haben sich alle Schlüsselressorts beteiligt: Nahmobilität ist in unserem Land eine ressortübergreifende Zukunftsaufgabe. Sie ist eine der zentralen Indikatoren für urbane Lebensqualität: Der Aktionsplan sieht die Nahmobilität, den motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Verkehr als gleichwertig an und sieht die regelmäßige, körperaktive Bewegung im Alltag als Basis individueller und gesamtstädtischer Mobilität. Mit der Konzeptidee

„Nahmobilität 2.0“ hat die AGFS nicht nur die inhaltliche Basis für die Aussagen des Aktionsplans beigesteuert; sie war auch wesentlich an seiner Entwicklung beteiligt.

Sie ist zentraler Kooperationspartner der Landesregierung, wenn es um konzeptionelle Fragen der Nahmobilität und um die Umsetzung des Aktionsplans geht. Sie ist „Botschafterin“ der Ziele und Konzepte in den Kommunen und hilft, kommunale Entscheidungsträger sowie wichtige Akteure aus Verbänden, Wirtschaft und Initiativen für die Idee der Nahmobilität und das Leitbild einer „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ zu begeistern.

**Mein Anspruch jedenfalls lautet: gemeinsam  
Nahmobilität neu denken – und danach handeln.**



**Michael Groschek**  
Minister für Bauen, Wohnen,  
Stadtentwicklung und Verkehr des  
Landes Nordrhein-Westfalen

# Die Mobilitätsentwicklung in unseren Städten und Gemeinden steht vor großen Herausforderungen

---

In den Städten und Gemeinden in NRW wird sich in den nächsten Jahren – mit Ausnahme einiger Großstädte und Ballungsrandzonen – die Bevölkerungsstruktur rapide verändern.

---

Die Einwohnerzahl wird weiter abnehmen und es wird weniger junge und immer mehr ältere Menschen geben. So wird der Anteil der über 65-Jährigen um rund 27,4% von 3,62 Mio. (2012) auf 4,6 Mio. im Jahr 2030 zunehmen. Hierdurch entstehen schon heute und in noch stärkerem Maße zukünftig in nahezu allen Politikfeldern zahlreiche Fragestellungen, für die adäquate Antworten gefunden werden müssen.

Ein stetiger Rückgang der Einwohnerzahl wird sich beispielsweise auf Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Krankenhäuser, auf Versorgungseinrichtungen – Wasser, Abwasser und Energie – die Stadtplanung und letztlich auch auf den öffentlichen Straßenraum und den Verkehr auswirken.

Der ÖPNV wird künftig nicht mehr auf Massenbeförderung im Hauptberufs- und -schülerverkehr in großen Bussen und Straßenbahnen setzen können. Die kaum noch bündelbaren Ansprüche der Bevölkerung sind nur mit kleineren, leichteren, leiseren und flexibleren Fahrzeugen und bedarfsgerechten Konzepten zu erfüllen.

Die Entwicklung zukunftsorientierter Mobilitätskonzepte für die Innenstädte und Ortskerne beinhaltet u. a. eine

- » bewegungsfördernde innerstädtische Straßen-Infrastruktur,
- » sichere, barrierearme und komfortable Bewegungs- und Aufenthaltsflächen,





# Mobilität

Ziel ist es, diese bis ins  
hohe Alter zu sichern

- » Vernetzung verschiedener Verkehrsträger mit einfachen Übergängen,
- » durchgehende Systeme der Orientierung (z. B. für Senioren und in der Wahrnehmung eingeschränkte Personen, z. B. Blinde; sog. Orientierungsleitsysteme),
- » Informationen für eine individuelle situationsgerechte Verkehrsmittelwahl im Nahbereich.

Das Bedürfnis nach Flexibilität, individueller Mobilität und Unabhängigkeit motiviert die Menschen immer mehr dazu, statt einem Massenverkehrsmittel individuelle Fortbewegungsmöglichkeiten zu nutzen. Viele Kommunen haben das Thema daher zu Recht schon seit einiger Zeit in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen gestellt, um ihre Stadt für die Zukunft zu rüsten. Nicht nur der Rückgang der Bevölkerung, sondern auch die Veränderung der Altersstruktur – eine deutliche Zunahme älterer Menschen – wird in den zu treffenden Entscheidungen Berücksichtigung finden müssen.

Ein Ziel – die Mobilität bis ins hohe Alter zu sichern – wird hierbei sicherlich in den Mittelpunkt zu rücken sein. Menschen wollen mobil sein und auch im Alter bleiben, um ein selbständiges Leben zu führen und aktiv am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Eine alternde Gesellschaft benötigt hierfür eine sichere Infrastruktur und einen barrierefreien Straßenraum, um sich auch im Falle von Mobilitätseinschränkungen im Straßenraum bewegen zu können. Ideal dürfte es dabei sein, ältere Menschen in die Planungsprozesse mit einzubeziehen, um ihren Wünschen und Bedürfnissen gerecht zu werden.

Mobilität und Teilhabe am kommunalen Leben werden künftig verstärkt auf körperliche Bewegung der Bürger setzen, auch wenn es vielfach nur um kurze und durch Hilfsmittel wie Rollatoren unterstützte Teile der Bewegungskette gehen wird. Ein ganz entscheidender Aspekt dürfte

hierbei die positive Auswirkung von Bewegung auf unsere Gesundheit sein, wie ihn die AGFS weiter unten beschreibt.

Denn Bewegung ist auch dann noch möglich und sinnvoll, wenn man nicht mehr so gut „zu Fuß“ ist. Deswegen muss Barrierefreiheit fester Bestandteil der Abwägungen auf jeder Stufe des kommunalen Planungs- und Entscheidungsprozesses sein, indem in Verwaltungsvorlagen Lösungsvorschläge gemacht und im Rat bzw. in den zuständigen Bau-, Planungs- oder Verkehrsausschüssen entsprechende Beschlüsse gefasst werden. Dabei geht es be-

sonders um die Verringerung oder leichtere Überwindung räumlicher Distanzen und um den Abbau von physischen oder psychologischen Schwellen.

Künftige Stadtentwicklung steht vor der Herausforderung der Verringerung von Barrieren in allen Bereichen, wenn Bürger jeden Alters, Geschlechts und jeder Mobilitätsfähigkeit nicht mehr vorrangig (passiv) befördert werden, sondern sich aktiv fortbewegen. Das fängt schon bei den Kindern an. In Zeiten des demografischen Wandels ist es unerlässlich, den Nachwuchs für die Kommune zu sichern. Je bewusster Kinder und Jugendliche ihre Umgebung erkunden und erleben, umso stärker identifizieren sie sich als Erwachsene mit ihrer Kommune. Das macht die Städte und Gemeinden zu attraktiven, konkurrenzfähigen Standorten. Familienfreundlichkeit, Sicherheit und Lebensqualität sind für viele Menschen wichtige Faktoren bei der Wahl ihres Wohnorts. Ein Engagement für kinder- und bewegungsfreundliche öffentliche Räume schafft ein positives Image für die Kommune, macht sie interessant für Firmen und Neubürger und verhindert die Abwanderung junger Menschen.

Es ergeben sich für die Städte und Gemeinden weitreichende Chancen in der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung, wenn die Nahmobilität in der Stadtplanung den gleichen Stellenwert erhalten wie der motorisierte Individualverkehr. Die AGFS kommuniziert dies mit ihrem Leitbild.

## Folgende Maßnahmen sind denkbar:

- » Schaffung einer konsequent und vorrangig auf Barrierefreiheit ausgerichteten Infrastruktur,
- » Zusammenlegung von Schul-, Sport- und Freizeiteinrichtungen usw.,
- » Stärkung der Nähebeziehung von Arbeit und Wohnen
- » Konzentration sowohl von Geschäften für den alltäglichen Bedarf als auch von speziellen – insbesondere medizinischen – Dienstleistungen,
- » Stärkung der Versorgung durch IT-gestützte Dienstleistungen.

## Weichen für die Zukunft stellen – Nahmobilität stärken

Kommunale Verkehrsplanung kann und muss auch aus finanziellen Gründen künftig stärker auf Funktionalität insbesondere der Straßeninfrastruktur setzen. Nicht jede Stelle in der Stadt muss mit jeder Fahrzeugart gleich gut erreichbar sein. Ein grobmaschiges, weiträumig ausgerichtetes „Lastverkehrs-Netz“, auf dem längere Wegstrecken zu bewältigen sind, und das für den motorisierten Verkehr vorgehalten wird, ist in den Zwischenräumen durch ein sicheres und komfortables „Nahmobilitäts-Netz“ zu einem engmaschigen Netz zu verdichten, das auf die kurzen Alltagswege sowie die Zubrinfunktionen insbesondere zum ÖPNV ausgerichtet ist. In dem Nahmobilitäts-Netz kann durch den Abbau zahlreicher verkehrsrechtlicher Regulierungen die Eigenverantwortung und die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer gestärkt werden. Niveaugleichheit sowie ein insgesamt offener und übersichtlicher Straßenverlauf erhöhen die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer und verringern Barrieren im Verkehrsraum. Das gleichberechtigte Neben- und Miteinander aller Verkehrsteilnehmer nimmt insbesondere den Autofahrern die vermeintliche Sicherheit, innerhalb des für sie reservierten Verkehrsraums nicht auf Andere achten zu müssen.

Autofahrer sind bei solchen Konzepten nach Untersuchungsergebnissen durchschnittlich nicht länger unterwegs. Insbesondere aufgrund der erhöhten Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme aufeinander ist ein nennenswerter Rückgang an Verkehrsunfällen erreichbar und in Studien bereits nachgewiesen.

Vielfach haben Kommunen bislang Stadtplanung aus Sicht des Autofahrers gemacht. Verkehrsentwicklung verfolgte den Anspruch, jeden Bereich einer Kommune – individuell mit dem Auto oder auch mit Bus und Straßen – oder U-Bahn – mit möglichst geringem körperlichem Einsatz zu erreichen und durch Schwerlastverkehr mit Gütern zu versorgen. Dies führte in den Städten und Gemeinden zu einer insgesamt überdimensionierten Verkehrsinfrastruktur und dadurch bedingten nicht mehr tragbaren Folgekosten. Kommunen stehen jetzt vor der Frage, ob sie Straßenbaustandards, die in den vergangenen Jahrzehnten geprägt wurden, perpetuieren oder ihre Verkehrsinfrastruktur zukunftsfähig weiterentwickeln wollen. Straßen und Brücken erfordern in den nächsten Jahren hohe Summen für Erhaltungsmaßnahmen. Die Brückenproblematik zeigt es eindrücklich:

Der Verschleiß der Verkehrsinfrastruktur ergibt sich fast ausschließlich aus dem Gewicht der Fahrzeuge. Brücken, die derzeit „vor dem Kollaps“ stehen, könnten noch Jahrzehnte ohne wesentliche technische Maßnahmen genutzt werden – allerdings nur für leichtere Fahrzeuge für Fahrräder und andere bewegungsbasierte Fahrzeuge oder eben zu Fuß.

Auch Nahmobilität ist nicht zum Nulltarif zu haben. Wie jede kommunale Entwicklung steht auch sie unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Alle Möglichkeiten der Abrechnung nach dem kommunalen Abgabenrecht sollten ausgeschöpft werden. Im Rahmen beispielsweise von Erneuerungsmaßnahmen sind auch niveaugleiche technische Lösungen durch Pflasterung von Fahrflächen beitragsfähig und nach modernen Bautechniken sogar billiger als herkömmlicher Asphaltbau. Für Anlieger und Kommune kann sich daraus sogar ein Spareffekt ergeben.

## Zum Nulltarif ist auch die Nahmobilität nicht zu haben



ben, weil Pflaster – quasi Stein für Stein – ersetzt und nicht beitragspflichtig erneuert werden muss.

Verkehrsberuhigte Bereiche müssen im Übrigen nicht extra umgebaut werden, wenn sie der Standardfall in Wohngebieten sind. Kinderspiel und körperliche Fortbewegung mit nahmobilen Fahrzeugen und Hilfsmitteln bis hin zu Rollatoren auf der gesamten Fläche führt gegenüber der bisherigen Trennkonzption in Wohnstraßen dazu, dass der Autofahrer die Fahrbahn nicht mehr als „sein Hoheitsgebiet“ ansieht, auf dem er sein Vorrecht durchsetzt.

Es ist zu begrüßen, dass Bund und Land die Förderung des kommunalen Straßenbaus verstärkt auch bei Sanierungsmaßnahmen und nicht allein bei Neubaumaßnahmen zulassen.

## Wichtiger Baustein: Der Radverkehr

---

Der Radverkehr erfährt in allen Alltagssituationen – vom gelegentlichen oder gar regelmäßigen Weg zur Arbeit über kleinere Einkaufsfahrten und zum Shoppen bis zu Besuchen und Treffen – gerade innerhalb der Städte und Gemeinden eine steigende Bedeutung als Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zum ÖPNV.

Deswegen muss das Fahrrad künftig, wie im Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität gefordert, bei der Verkehrsentwicklungsplanung als vollwertiges Verkehrsmittel berücksichtigt werden.

Fahrradfreundlichkeit ist inzwischen ein fester Standortfaktor für die attraktive Kommune. Dies gilt nicht nur in Großstädten, die über Parkplatznot, Staus, Abgase und Verkehrslärm klagen, sondern ganz besonders für Klein- und Mittelstädte. Gerade hier und nicht in den weiträumigen Verkehrsbeziehungen einer Großstadt wird die „Stadt der kurzen Wege“ Wirklichkeit. Die Masse der Verkehrsbeziehungen einer Mittelstadt setzt sich nicht aus Pendlerverkehren in die nächste Großstadt zusammen. Vielmehr spielen sich die Wege der Einwohner – für Einkauf, Beruf, Schule, Freizeit, Kinderbetreuung usw. – zum überwältigenden Teil innerhalb der eigenen kommunalen Grenzen ab. Ungefähr 80% der zurückgelegten Wege sind nicht länger als fünf Kilometer lang. Bei Wegstrecken in dieser Größenordnung ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel. Bis zu 10 Kilometern Wegstrecke kann sich kein Verkehrsmittel in Sachen Wirtschaftlichkeit mit dem Fahrrad messen. Durch Elektromotor-Unterstützung können diese Wegstrecken noch deutlich verlängert werden.

Folgerichtig ist der Fahrrad-Markt in einer rasanten Entwicklung. Attraktiv sind besonders die Pedelecs, die führerscheinfrei und ohne Helm gefahren werden können, weil sie nur beim Pedalieren eine Motorunterstützung bekommen und sich nicht aus eigener Kraft fortbewegen. In Deutschland wurden allein 2013 über 400.000 solcher Fahrräder verkauft. Verstärkt erkennen Bürger und Unternehmen die Möglichkeiten weiterer Verkehrsmittel, die bisher allenfalls als Freizeitbeschäftigung oder Spielzeug verstanden werden. So mag man momentan die Möglichkeiten eines „Segways“ eher im Bereich trendiger Freizeitfortbewegung sehen. Erste Kommunen denken aber schon darüber nach, mit solchen Fahrzeuge ihre Straßenkontrollen durchzuführen. Batteriebetriebene Fahrzeuge, ob zwei-, drei- oder vierrädrig, könnten die Mobilität revolutionieren. Künftig werden leichte und kleine Elektrofahrzeuge das innerstädtische Straßenbild bereichern. Dabei geht es nicht nur um Fahrräder mit zwei oder drei Rädern, sondern

verstärkt auch um leichte Rollstühle mit Pedelec-Technik anstelle der überkommenen schwerfälligen Rollstühle mit Elektro-Antrieb.

## Kommunale Wirtschaftsverkehre werden sich maßgeblich weiterentwickeln

---

Elektrisch unterstützter Radverkehr kann eine Renaissance der City-Logistik einläuten. Die Konzepte der 90iger Jahre sind vor allem daran gescheitert, dass Gütertransporte weiterhin über groß dimensionierte Straßen bis vor die Eingänge der Ladenlokale gebracht werden konnten. Über Stunden zugestellte Fußgängerzonen und Geschäftsstraßen sind das Ergebnis.

Das Einkaufsverhalten der Menschen ändert sich. Es wird verstärkt geprägt von Internet-Handel einerseits und Shopping-Erlebnis andererseits. Auf der Kehrseite dieser Entwicklung stehen Leerstand und „Down-Trading“ in den Geschäftsstraßen und Fußgängerzonen. Gerade durch den schwunghaft aufkommenden E-Commerce werden immer mehr Kleingüter, von Briefen und Päckchen bis hin zu elektronischen Geräten und Medikamenten, in räumlich überschaubaren und dennoch kaum bündelbaren kommunalen Bereichen verteilt. Dies ist ein Aufgabenbereich, für den sich die Verwendung von Elektrofahrzeugen geradezu aufdrängt.

Lastenfahrräder (bereits bei UPS verwendet) und Elektroautos werden vermehrt zum Einsatz kommen, mit denen der u. a. durch E-Commerce hoch individualisierte Kleingütertransport sowie Handwerk, Apothekenanlieferung und Versorgung privater Haushalte mit Speisen und Waren (aus dem Supermarkt) bewältigt werden können. Die bestehenden Nachteile (geringe Reichweite, beschränkte Zuladung) fallen hier kaum ins Gewicht, während die

# 400.000

## Pedelecs wurden 2013 verkauft



Vorteile, nämlich die Umweltfreundlichkeit, Wendigkeit, die geringe Rauminanspruchnahme usw. voll ausgespielt werden können. Welche Möglichkeiten sich hier eröffnen, zeigt der Erfolg der Fahrradkuriere.

### Unabdingbare Voraussetzung: ein kommunales Radverkehrsnetz

Häufig können in den Stadträumen, in sich geschlossenen Stadtvierteln und Ortsteilen beispielsweise Nord-Süd-Achsen bzw. Ost-West-Achsen eingerichtet werden, die ein zügiges, querungsarmes und sicheres Vorwärtskommen in die anderen Ortsbereiche sowie die Stadt- bzw. Ortskerne, sprich die Einkaufs- und Aufenthaltsbereiche ermöglichen. Diese Radverkehrsmagistralen decken sich im Normalfall räumlich nicht mit den Hauptverkehrsstraßen des motorisierten Individualverkehrs. Die bestehende Hierarchisierung des Straßennetzes in Durchgangs-, Hauptverkehrs- und Nebenstraßen stellt sich für den Radverkehr völlig anders dar als für den PKW-Nutzer. Dem Radverkehr stehen Straßen und Wege sogar als „Hauptstraßen“ zur Verfügung, die wegen ihrer räumlichen Enge oder mangels ausreichenden Unterbaus für vierrädrige Fahrzeuge gar nicht oder nur eingeschränkt befahrbar sind. Sie erfüllen

aber für den Radverkehr die gleiche Funktion wie die Haupt- und Durchgangsstraßen für den PKW- und den Güterverkehr. Hier ist der Radverkehr die privilegierte Verkehrsart, die beispielweise durch Verkehrsbeschilderung und konsequente Überwachung des Parkraummanagements unterstützt wird. Um eine flächendeckende Erreichbarkeit mit dem Fahrrad zu ermöglichen, ist ein hierarchisches Radverkehrsnetz mit Haupt- und Nebenrouten Pflicht, das der Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmern und -mitteln Rechnung trägt.

Die anspruchsvollste Form dieser Fahrradinfrastruktur sind Radschnellwege – vergleichbar Autobahnen für den motorisierten Verkehr, die derzeit in Nordrhein–Westfalen erprobt werden. Eine kommunale sichere und komfortable Radverkehrsführung unter weitgehender Meidung der



Vorrangstraßen des PKW-Verkehrs kann vielerorts ohne aufwendige Umbauten im Straßenraum schon mittels einer durchdachten Radwegweisung erreicht werden. Neben infrastrukturellen Maßnahmen baut ein kommunales Radverkehrskonzept auch auf begleitende Servicemaßnahmen und Öffentlichkeitsaktionen.

Der ruhende Kfz-Verkehr (also das Parken) ist ein maßgeblicher Faktor für Erfolg und Misserfolg für jedes kommunale Radverkehrskonzept. Ein wesentlicher Grund für die Gleichstellung der baulichen Radwege mit den Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der neuen StVO war das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern und ruhendem Verkehr am Fahrbahnrand. Bauliche Radwege führen insbesondere zu gefährlichen Konflikten zwischen Radfahrern und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen, weil die Radfahrer kaum zu erkennen sind, wenn zwischen Fahrbahn und Radweg geparkt wird. Während nach der alten StVO und ihren Verwaltungsvorschriften die Anlegung von baulichen Radwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit empfohlen wurde, gibt die StVO von 2013 diese Privilegierung auf.

## Radverkehr schafft Verkehrssicherheit – und umgekehrt

Je mehr Fahrräder unterwegs sind, desto weniger Unfälle gibt es. Die Regulierung des Radverkehrs in einer Kommune muss auf Einfachheit, Klarheit, Transparenz und Konsequenz setzen. So sollte ein überschaubarer Kanon gleichartiger Verkehrssituationen geschaffen und konsequent gleich geregelt werden. Beispielhaft sei die Öffnung

von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung genannt, die in der Praxis zu keinen nennenswerten Problemen geführt hat. Für alle Verkehrsteilnehmer in einer Kommune sollte klar sein: Einmal Gegenverkehr, überall Gegenverkehr.

Sichere Mischung der Verkehre sollte gefördert, unsichere Mischung vermieden werden. Der verkehrsberuhigte Bereich ist die ideale Nahmobilitätsfläche in Wohngebieten, weil er eine gleichberechtigte Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer

bei gleicher, nämlich Schrittgeschwindigkeit, bedingt. Für Bündelungsstrecken bzw. sogenannte Haupterschließungsstraßen eignen sich Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen, während an Hauptverkehrsstraßen des Autoverkehrs auf gute Sichtbarkeit der Radfahrenden und gegebenfalls Trennung der Verkehre geachtet werden muss. Eine „unsichere“ Mischung – häufig bei kombinierten Geh- und Radwegen –, das Recht zur Benutzung linker Radwege sowie die Zulassung des Radverkehrs auf Gehwegen sollten nur in Betracht gezogen werden, wenn die oben beschriebenen Alternativen nicht umsetzbar sind. Die Radverkehrsführung sollte die Möglichkeit sowie den Drang zum Falschfahren, das für Radfahrer mit besonders schweren Verletzungsgefahren verbunden ist, weitestgehend reduzieren. Durch Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme müssen andere, insbesondere „stärkere“ Verkehrsteilnehmer an der Radverkehrssicherheit mitwirken. Pkw sind häufigste Unfallgegner von Radfahrern. Unfallursachen sind plötzlich geöffnete Autotüren und das Übersehen-Werden, etwa bei Kreuzungen von Radweg und Straße, mangelnde Aufmerksamkeit durch Telefonieren am Steuer oder bewusstes Rotlicht-Überfahren – von Auto- und von Radfahrern.

Radverkehrssicherheit kann insbesondere durch die technische Verkehrssicherheit des Rades, beispielsweise die Funktionstüchtigkeit der Bremsen sowie von Reflektoren gestärkt

## Radschnellwege sind die anspruchsvollste Form der Fahrradinfrastruktur

werden. Vielfach finden bereits an den Schulen in Kooperation zwischen Kommune, Schule, Polizei und örtlichen Fahrradhändlern Fahrradüberprüfungen statt. Dies sollte kommunaler Standard werden. Neben der Wartung ihrer Fahrräder können die Radnutzer für die Fahrersicherheit, also für die Sicherheit ihrer eigenen Person Vorsorge leisten. Dazu ist die Sensibilisierung der Radnutzer für die eigene Verletzbarkeit (fehlende Knautschzone, Fahrstabilität) durch Kommunikation zu fördern. Statt weitreichender und häufig missachteter Vorschriften kann hier mehr auf Image-Effekte gesetzt werden. Fahrradhelme sind bei Radsport, aber auch bei einzelnen Nutzergruppen (BMX-Fahrer) „Ehrensache“; aus skandinavischen Ländern wird in jüngerer Zeit über eine Helmmode berichtet.

## Handlungsfeld

### Verkehrssicherheitsarbeit

---

Als wesentliche Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit sind in der Zukunft Schüler und Senioren zu definieren. Der demographische Wandel wird in der ersten Altersgruppe neue Überlegungen zur Schülerbeförderung notwendig machen. Die zweite Gruppe birgt ein steigendes Nutzerpotenzial für den Rad- (und Fußgänger)verkehr. Allerdings sind genau diese Zielgruppen vergleichbar in ihrem Gefährdungspotenzial – hinsichtlich Unaufmerksamkeit, Einschät-

zungsmöglichkeiten von Gefährdungssituationen oder Angemessenheit (nicht allein Schnelligkeit) der Reaktion auf Verkehrssituationen. Maßnahmen zur Radverkehrssicherheit müssen sich daher in aller Regel nicht für die einzelnen Zielgruppen unterscheiden. Die gleichen Maßnahmen helfen in aller Regel beiden Zielgruppen – und selbstverständlich auch den leistungsfähigeren Radnutzern.

Das Netzwerk Verkehrssicheres NRW, eine Initiative des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, agiert mit dem Ziel der Initiierung und Förderung einer präventiven kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit mit dem Schwerpunkt der Förderung einer sicheren und eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. In dem Maßnahmenkatalog „Mobilitätssicherung älterer Menschen“ werden zahlreiche gute Projektbeispiele mit konkreten Handlungsempfehlungen u. a. für die Handlungsfelder Fußgänger- und Radverkehr aufgezeigt. Jüngst wurde in diesem Rahmen die Kampagne „Mehr (Frei-)Raum für Kinder“ gestartet, die zum Ziel hat, sichere und interessante Alltags-Bewegungsräume für Kinder in den Kommunen zu schaffen und die Städte und Gemeinden dadurch für Familien nicht zuletzt unter dem Aspekt der Attraktivität für junge Fachkräfte zukunftsfähig zu machen. ■



# Nahmobilität nützt Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen und der Gesellschaft

## Vier Buchstaben für mehr Bewegung – AGFS

Die AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.) bewegt Menschen – seit 1993 und mit wachsendem Zuspruch: Aktuell sind 72 Kommunen Mitglied der AGFS – Tendenz steigend. Nachdem in der Gründungsphase des kommunalen Netzwerks die Förderung des Radverkehrs im Vordergrund stand, setzt sich die AGFS heute für eine bessere Nahmobilität ein. Nahmobilität meint eine körperlich aktive, individuelle Mobilität: zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Pedelec oder anderen bewegungsaktivierenden Verkehrsmitteln, wie zum Beispiel Inliner, Skate- und Kickboards, aber auch Rollatoren und Rollstühle.

Die Mitglieder der AGFS verstehen sich als Vorreiter für eine gesunde, ökologisch sinnvolle und urbane Mobilität, die das Auto mit einbezieht, aber nicht in den Vordergrund stellt. Gemeinsames Ziel ist es, zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten mit Aufenthaltsqualität, Lebens- und Bewegungsräumen. Räumen, die zur gesunden Bewegung einladen und in denen körperliche Aktivität wieder Freude macht.

Dafür gilt es, einen Bewusstseinswandel zu schaffen, denn häufig ziehen die Menschen das Fahrrad oder die eigenen Füße gar nicht mehr als Verkehrsmittel für ihre Alltagswege in Betracht. Das will die AGFS ändern, indem sie die Voraussetzungen für die Nahmobilität verbessert. Kommunikation hat hier die spezielle Aufgabe, die besondere Funktion, den multifunktionalen Nutzen der Nahmobilität im Gesamtsystem der Mobilität zu verdeutlichen, alte Denkmuster in erster Linie bei den

politischen und administrativen Entscheidungsträgern zu hinterfragen, aufzulösen und für die planerische und kostenmäßige Akzeptanz der infrastrukturellen Veränderung zu werben. Das Ziel ist, dass die Nahmobilität planerisch, verkehrspolitisch und schließlich auch bei der Ver-

gabe von Fördergeldern und Investitionen gegenüber dem öffentlichen Verkehr und dem Autoverkehr gleichgestellt wird.

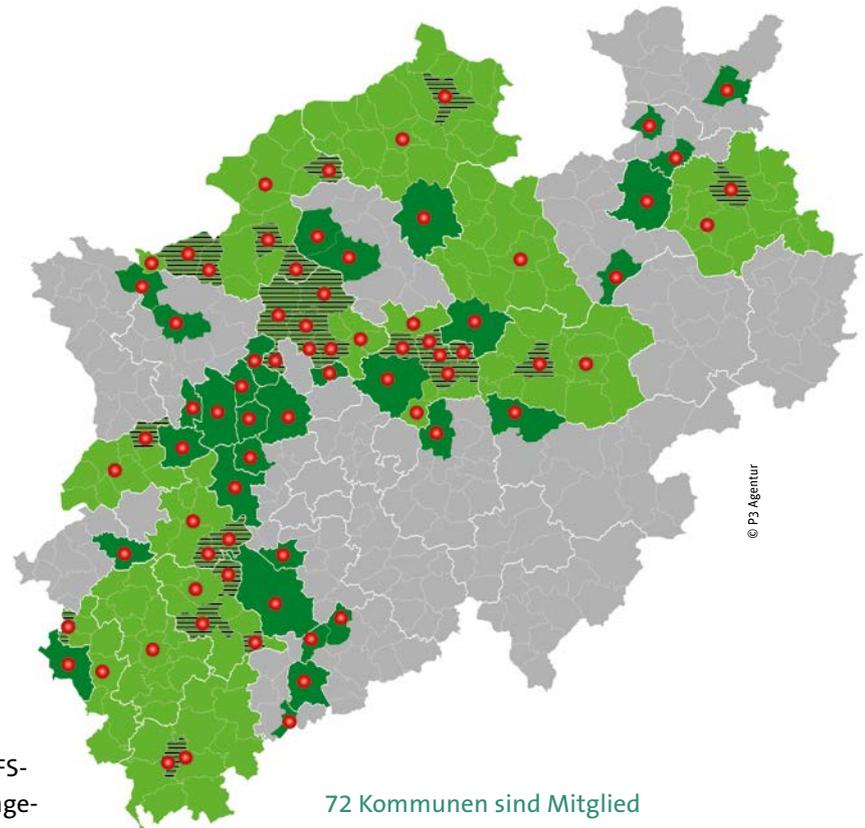
Der große Mehrwert einer AGFS-Mitgliedschaft ist die interkommunale Zusammenarbeit, die sich am besten mit „Zentral entwickeln und lokal handeln“ zusammenfassen lässt. Die Mitgliedskommunen erhalten durch die zentrale Öffentlichkeitsarbeit der AGFS Info-Materialien und Kampagnen und können diese vor Ort umsetzen. Ein kostensparendes Konzept, da eine

## Nahmobilität meint eine körperlich aktive, individuelle Mobilität

Kampagne nur einmal entwickelt werden muss, dann aber von vielen Kommunen ohne hohen finanziellen Einsatz auch über mehrere Jahre hinweg genutzt werden kann. Beispiele dafür sind die Kampagnen „Sehen und Gesehen werden – Nur Armleuchter fahren ohne Licht“, „Nina – Warum parkst du auf meinem Weg?“, „Ich fahre Rad, weil ...“ oder die gerade neu aufgelegte „Ich bin die Energie“ sowie Fachbroschüren und Flyer.

Darüber hinaus unterstützen sich die AGFS-Kommunen gegenseitig bei fachplanerischen Fragestellungen. Sie partizipieren an den Erfahrungen der anderen Mitgliedskommunen, nicht nur bei der Umsetzung von Kampagnen, sondern auch bei fachlichen Problemstellungen, die in Workshops, Arbeitskreisen und Projektleiter-Treffen erörtert werden. Die AGFS entwickelt verkehrsplanerische Themen entsprechend weiter, so wurden z.B. „Fahrradparken“, „Sicherung von Baustellen für den Rad- und Fußverkehr“ und „Querungsstellen für den Radverkehr“ in eigenen Arbeitsgruppen behandelt und mit innovativen Ideen aufbereitet.

Die AGFS ist als „Landesarbeitsgemeinschaft“ und enger Kooperationspartner des Verkehrsministeriums Anlaufstelle für alle Fragen der Nahmobilität. Als zent-



72 Kommunen sind Mitglied  
in der AGFS

raler Partner der Landesregierung und im engen Dialog mit dem Referat „Mobilitätsmanagement, Nahmobilität, Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung“ hat die AGFS die Aufgabe, das neue Konzept „Nahmobilität 2.0“ über ihre Mitgliedskommunen hinaus in die Städte und Gemeinden NRWs zu transportieren und eine fachliche und politische Umsetzung zu initiieren.

In der Summe ihrer vielfältigen Anstrengungen ist die AGFS über Nordrhein-Westfalen hinaus im besten Sinne zum Synonym für eine gesunde, zukunftsweisende und urbane Mobilität geworden.

## Die Stadt als Lebens und Bewegungsraum – das Zukunftsbild der AGFS

### Die Gegenwart: Bewegungsunfreundliche Städte

Selbst dem motivierten Fußgänger und Radfahrer vergeht so manches Mal die Lust: keine oder schlecht erhaltene Wege, zugeparkte Bürgersteige, von Lieferfahrzeugen blockierte Radfahrstreifen, Verkehrsschilder, Parkuhren, Poller, Abfalleimer, die oft buchstäblich im Wege stehen. Hinzu kommen Radfahrer, die sich in ständiger Flächenkonkurrenz mit dem Auto auf schmalen Straßen quälen, und Fußgänger, die sich ohnehin mit Restflächen zufrieden geben müssen. Beide werden auf Dauer wenig Freude am Gehen und nur sehr begrenzt Fahrspaß beim Radeln erleben. Lust auf gesunde Bewegung und eine wachsende Bereitschaft, kurze bis mittlere Wege fußläufig oder per Rad zu absolvieren? Nein, danke! Schade? Eher tragisch! Denn: Lebensqualität hängt in erheblichem Maße mit Bewegungsqualität zusammen. Und mit jeder Einschränkung sinkt ebendiese.

### Die Zukunft: Die Stadt als Lebens- und Bewegungsraum

Einige Kommunen, wie die Mitglieder der AGFS, arbeiten bereits daran, ein neues Mobilitätszeitalter mit einer gesunden, vielseitigen und klimafreundlichen Mobilitätskultur zu realisieren. Nach dem Leitbild der AGFS ist die Stadt der Zukunft kompakt, urban, grün und in besonderem Maße nahmobil. Die Mitglieder der kommunalen Arbeitsgemeinschaft wollen nicht nur die Nahmobilität, also insbesondere den Fuß- und Radverkehr fördern, sondern sie plädieren für eine Vision, die die „Stadt als Lebens- und

Bewegungsraum“ begreift und umsetzt. Wenn Bewegung ein zentraler Parameter für Gesundheit ist, dann muss regelmäßige körperliche Aktivität im Alltag die Basis individueller und gesundheitsfördernder Mobilität bilden. So werden Nahmobilität, Fuß- und Radverkehr zur gesunden Basismobilität. Voraussetzung dafür ist, dass Gemeinden, Städte und Stadtteile sich zu vitalen Lebens- und Bewegungsräumen wandeln. Dort wird Bewegung nicht erzwungen, sondern erwächst aus einem Gesundheitsbewusstsein und einem selbstverständlich gewordenen ökologischen Bewusstsein.

## Saubere Luft ist die Grundvoraussetzung für Lebensqualität in der Stadt

### Urbanität richtig verstanden

Die Stadt ist ein Bewegungsraum. Nur wenn Stadtraum, Wohnumfeld und Verkehrsinfrastruktur die entsprechenden Bedingungen bieten, kann Nahmobilität zur einfachen und selbstverständlichen Alltagsbewegung werden. Das kommt nicht nur Kurzstrecklern, sondern vor allem Kindern und Senioren entgegen, die ein Höchstmaß an Funktionalität und Sicherheit im Straßenverkehr benötigen. Die positiven Effekte liegen auf der Hand: die Jüngsten können endlich unabhängig vom allgegenwärtigen Elterntaxi eine eigenständige Mobilität entwickeln – und der Aktionsradius der Älteren bleibt auch nach dem Erwerbsleben nicht allein auf das unmittelbare Wohnumfeld bzw. das Stadtviertel reduziert. Dabei wird die Ausgestaltung und Dimensionierung der Infrastruktur maßgeblich über die Nutzungshäufigkeit und den Aktionsradius entscheiden.



© P3 Agentur

So könnten Städte in Zukunft aussehen

### Bewegungsfreundlicher Raum – Neuer Status für Fußgänger und Radfahrer

Ziel ist es, Bewegung ohne Mehraufwand in den Alltag zu integrieren. Das geht aber nur, wenn für die Dimensionierung der Fuß- und Radverkehrsflächen ein neuer Maßstab angelegt wird. Raus aus dem Nischendasein am Rand der Autostraße, hin zur Komfortzone mit einer bewegungsaktivierenden Infrastruktur mit Anreizcharakter. Erst dann macht Bewegung wirklich Spaß. Im Sinne von „Ich bin die

Energie“ gilt es also, durchgängige, Umwege vermeidende Netzstrukturen mit direkten, schnellen, komfortablen und sicheren Fuß- und Radwegen zu schaffen. Eine Infrastruktur, die am besten vor der Haustüre anfängt, die zur Bewegung auffordert, also eine echte Alternative zum Auto auf der Kurzstrecke und mit Pedelecs sogar auf längeren Strecken anbietet. Als Folge entstehen wieder Freiräume

für Grün und andere urbane Nutzungen. Gleichzeitig entspannt sich die Situation für den KFZ-Verkehr, der für die Erreichbarkeit und wirtschaftliche Funktionsfähigkeit einer Stadt unabdingbar ist. Kopenhagen macht es vor, wie Stadtleben und urbane Mobilität ohne Luftverpestung und endlose Blechlawinen funktionieren.

### Saubere Luft ist kein Luxus der Landgemeinde, sondern auch Grundvoraussetzung für ein Leben in der Stadt

„Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ erfordert einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik und ganz konkret in der kommunalen Verkehrsplanung, wenn es um die Aufteilung der Straßenräume geht. Unsere Nachbarn aus den Niederlanden machen es vor: Radschnellwege von 5 m Breite erweitern wesentlich den Aktionsradius. Eine großzügige Gestaltung und Dimensionierung sorgt dafür, dass Fußgänger und Radfahrer eben nicht miteinander konkurrieren müssen.

Gut, in Holland hat Radfahren eine lange Tradition und es gibt keine Berge, was natürlich die eigenständige Mobilität fördert. Aber in Zeiten der E-Mobilität können auch Bergisch Gladbach und Wuppertal fahrradfreundlich werden. Es ist längst Zeit, das wir verstehen lernen, dass Technologie und Arzneimittel alleine weder Fehlverhalten noch Krankheitsverläufe entscheidend kompensieren können. Vor dem Hintergrund von Altersgesellschaft, Klimawandel und galoppierenden Gesundheits- und Energiekosten ist eine betont bewegungsfördernde Infrastruktur nicht Luxus, sondern die elementare Grundlage für eine gesunde Gesellschaft, für gesunde Menschen, für gesunde Umwelt und für ein bezahlbares Gemeinwesen.

## Bewegung statt Schonung: Wie körperliche Aktivität vorbeugen und heilen kann

---

In der Bundesrepublik Deutschland existieren zwei höchst schädliche Risikofaktoren für die Volksgesundheit: Die Fehl- und Überernährung und ein ausgeprägter Bewegungsmangel, der in jüngster Zeit in erheblichem Maße zur Verbreitung von Zivilisationskrankheiten beigetragen hat. Der Mediziner James Levine von der Mayo-Klinik in Rochester warnt: „Sitzen ist eine geradezu tödliche Aktivität.“ Es beeinträchtigt auf vielfache Weise unsere Gesundheit. Abgesehen von einem quasi nicht vorhandenen Kalorienverbrauch, schwächt es Bauch-, Bein- und Gesäßmuskulatur. Auch die Rückenmuskulatur kann sich durch andauerndes Sitzen verkürzen.

### Studien zeigen: Bewegung wirkt

Dabei ist die Studienlage eindeutig: Bewegung ist ein hochwirksames Allheilmittel, das eine Vielzahl von Krankheiten und Beschwerden reduziert und Krankheiten auch verhindern kann. Sogar bereits Erkrankte können von dem positiven Effekt der Bewegung enorm profitieren, wie neue Forschungen zeigen. Experten wie Psychiater, Onkologen, Orthopäden, Demenzforscher und Kardiologen wissen, dass Bewegung nicht nur gesund machende Zellen im Körper entstehen lässt, sondern auch Krankheitsverläufe umkehren kann. Speziell bei Osteoporose, Gelenkverschleiß und chronischen Rückenschmerzen wird körperliche Betätigung gezielt als Baustein einer erfolgversprechenden Therapie eingesetzt. Dabei gilt nicht wie früher Schonung als Heilmittel, sondern gezielte und sanft aufgebaute Aktivität.

Mit regelmäßiger körperlicher Aktivität lässt sich der **Alterungsprozess** um **15–20 Jahre** nach hinten verschieben.

Wer sich an die Empfehlung der WHO hält (5 x 30 Minuten Bewegung pro Woche), mindert das Herzinfarktrisiko um **50 %** und das Risiko, einen **Schlaganfall** zu erleiden, um **60 %**.

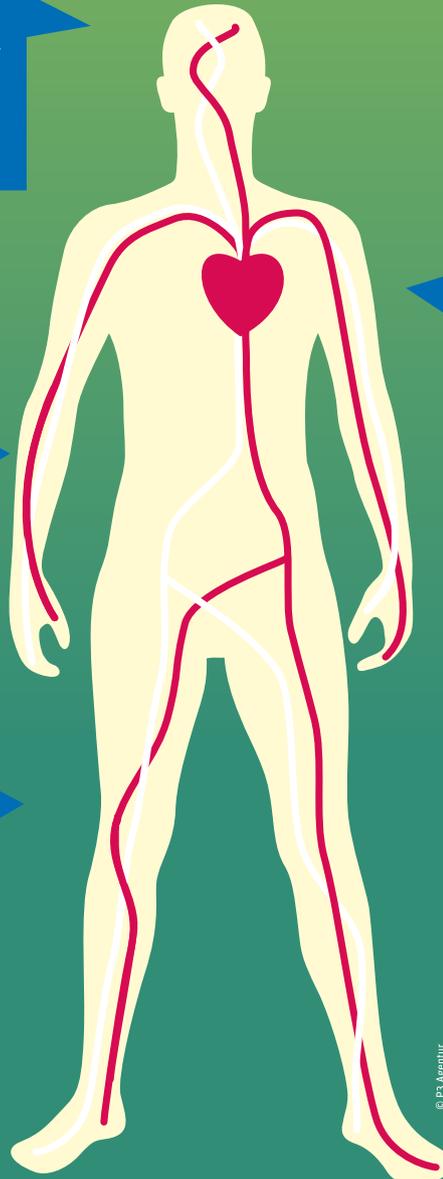
Ein Mindestmaß an Bewegung ab der Lebensmitte senkt das Risiko, an **Alzheimer** zu erkranken, um **60 %**.

Sportliche Betätigung in Kombination mit gesunder Ernährung kann **Diabetes (Typ 2)** aufhalten und sogar umkehren.

Bereits nach kurzer Zeit senken zwei Stunden moderater Sport pro Woche das **Herzinfarktrisiko** durchschnittlich um ein Viertel.

Wer moderat körperlich aktiv ist, wird insgesamt um **20–40 %** weniger krank.

Das **Darmkrebsrisiko** sinkt mit Bewegung um **50 %**, bei **Brustkrebs** sind es immerhin **30–40 %**.



© P3 Agentur

Primärnutzen der Bewegung

Je früher damit begonnen wird, desto effektiver: Beschwerden können wirksamer gelindert und Krankheiten geheilt werden. Körperliche Aktivität hat einen enormen Anteil daran, aufwendige medizinische Behandlungen und kostenintensive Verschreibungen zu reduzieren oder sogar überflüssig zu machen.

Natürlich gibt es keine Garantie, doch die Erfolge lassen sich nicht wegdiskutieren: So sinkt das Risiko einer Herz-Kreislauf-Erkrankung um das 20-Fache. Regelmäßige körperliche Bewegung stabilisiert und stärkt nachhaltig das Immunsystem, eine beginnende Gefäßverkalkung (Arteriosklerose) kann gestoppt und neue Blutgefäße können gebildet werden. Auch die Gefahr eines Schlaganfalls reduziert sich erheblich. Die positiven Auswirkungen auf Blutfette und Bluthochdruck sind belegt. Auch das Krebsrisiko vermindert sich signifikant – ganz abgesehen von der Stärkung und gleichzeitigen Entlastung des gesamten Bewegungsapparates durch die Gewichtsreduktion. Wer sich bewegt hat mehr Lebensfreude, Tatkraft und Selbstbewusstsein bis hin zum Selbstwert – in der Summe sorgt das für eine spürbare Steigerung der Lebensqualität.

#### AGFS-Kampagne macht sich für Alltagsbewegung stark

Wer glaubt, nur durch sportliche Höchstleistungen Effekte zu erzielen, der irrt: Bereits überraschend geringe Anstrengungen reichen für positive Effekte auf unsere Gesundheit aus. Zahlreiche Studien belegen, dass ein Mehrverbrauch von 1.000 kcal pro Woche die Gesundheit mess- und fühlbar fördert. Ziel ist dabei nicht, rekordverdächtige Höchst-

leistungen zu vollbringen, sondern – bestenfalls jeden Tag – ein intelligent abgestimmtes Bewegungsprogramm zu absolvieren. Dabei reicht schon schnelles Gehen oder zügiges Radfahren einige Male pro Woche, um die Mindestanforderungen zu erreichen und die Konstitution kontinuierlich zu stärken. Eine australische Studie mit 4.700 Probanden zeigt, dass Probanden, die sich viel im Alltag bewegten, ohne Sport zu machen, ebenso günstige Insulin-

und Blutfettwerte und auch eine genauso schlanke Taille wie regelmäßige Sportler hatten. Die AGFS hat zu diesem Thema die Kampagne „Ich bin die Energie“ entwickelt ([www.ich-bin-die-energie.de](http://www.ich-bin-die-energie.de)). Der selbstbewusste Kampagnenslogan appelliert an die persönlichen Kräfte und Möglichkeiten, die „eigene“ Energie

für die Alltagsbewegung zu mobilisieren. Die Kampagne klärt aufmerksamkeitsstark über die persönlichen, vor allem gesundheitlichen Vorteile von mehr körperaktiver Mobilität auf: Im Fokus steht, dass es für Jedermann ganz einfach ist, Bewegung in seinen Alltag zu integrieren, indem Wege zur Arbeit, Supermarkt etc. möglichst zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Sich zu bewegen ist also ganz leicht: es müssen nicht schweißtreibende Work-outs sein oder ein kleines Zeitfenster in dem ohnehin bereits übervollen Terminkalender gefunden werden, um körperlich aktiv zu werden.

Mehr Bewegung zu Fuß und mit dem Rad – das bedeutet nicht nur entscheidende gesellschaftliche positive Veränderung im Hinblick auf Zukunftsmobilität, Klimawandel und Urbanisierung, sondern sie ist auch eine wesentliche Voraussetzung für ein gesundes Leben jedes Einzelnen.

**29%**  
der Nahmobilität entfallen  
auf den Radverkehr

## (Nah-)Mobilität im Wandel

Der Übergang vom fossilen Zeitalter in das der Elektroenergie markiert einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik. Nachhaltigkeit, Energieverbrauch, Mobilitätskosten, Gesundheit und Lebensqualität – an diesen Kennwerten muss sich Mobilität messen lassen. Mehr Nahmobilität – das muss der Grundbaustein für eine zukunftsfähige Mobilität sein. Denn in keinem anderen Handlungsfeld der Verkehrsplanung lassen sich individueller Nutzen (Gesundheit, Inklusion und Mobilitätskosten) und gesellschaftlicher Nutzen (Verkehrsentlastung, Klimaschutz, Nachhaltigkeit und Reduzierung des Flächenverbrauchs) so vorteilhaft miteinander verbinden wie bei der Nahmobilität.

Die Nahmobilität hat in Deutschland einen Modal-Split-Anteil von 34%, davon entfallen 24% auf den Fußverkehr und 10% auf den Radverkehr. Der Einschätzung maßgeblicher Fachleute und Verbände folgend könnte alleine der Radverkehr in Deutschland jedoch einen Anteil von über 20% erreichen. Das ambitionierte Ziel der AGFS ist es, den Anteil der Nahmobilität am kommunalen Verkehrsaufkommen auf insgesamt 60% zu erhöhen.

Ca. 50% aller Kfz-Fahrten in Deutschland sind Kurzstrecken-Fahrten unter 5 km. Pauschale Aussagen zum Verlagerungspotenzial sind auf dieser Ebene kaum möglich, aber für den städtischen Kfz-Verkehr wurde am Beispiel Dresden gezeigt, dass mehr als die Hälfte (56%) der Kfz-Fahrten nicht durch einen Sachzwang begründet sind und theoretisch auf andere Verkehrsmittel verlagert werden könnten.



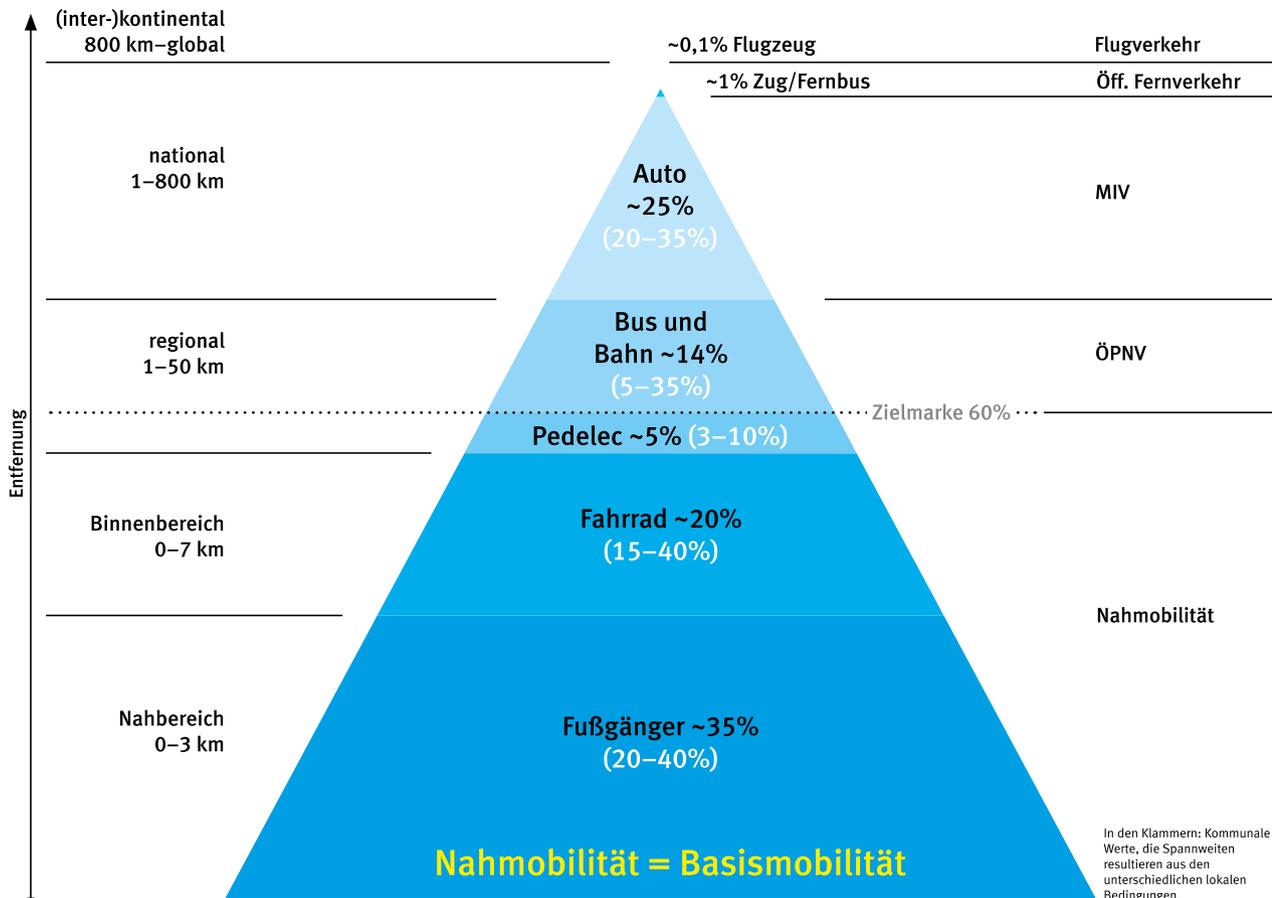
**30 Prozent**  
der städtischen Haushalte  
besitzen ausschließlich Fahrräder

Nicht minder steigerbar ist auch der Fußverkehr, der in vielen Städten seit Jahren stagniert oder rückläufig ist.

Kopenhagen zeigt sehr erfolgreich, dass dieses Ziel – 60% der Wege durch den Fuß- und Radverkehr zurückzulegen – erreichbar ist. Auch niederländische Städte wie Groningen haben diese Modal-Split-Verhältnisse schon erreicht, und in Deutschland sind Städte wie Münster oder Freiburg auf dem Weg dorthin.

Weiteres Potenzial liegt in der Entwicklung fahrradbasierter Paket- und Lieferdienste. Gerade bei der Feinverteilung von Lasten kann das Fahrrad einen wichtigen Beitrag leisten, weil es platzsparend und leise ist. Dieses Verlagerungspotenzial ist wichtig für die verkehrliche Entlastung von Innenstädten, hochverdichteten und verkehrlich sensiblen Räumen. Gerade der Entlastungseffekt bei übermäßigem Liefer- und Transportverkehr mit Kleinlastern ist

### Der ideale Modal Split (BRD)



vor dem Hintergrund von Feinstaub- und Lärmbelastung wichtig. Um das Potenzial der Nahmobilität tatsächlich aktivieren zu können, müssen die Voraussetzungen stimmen. Denn die Verkehrsmittelwahl in Städten wird weniger durch die Topographie beeinflusst, als vielmehr durch die Infrastruktur, die Attraktivität des Umweltverbundes, die Siedlungsstruktur, eine im Sinne der Nahmobilität proaktive Verkehrspolitik und nicht zuletzt durch eine positive soziokulturelle Grundstimmung in der Stadt bzw. Gemeinde. Zwingende Grundlage ist ein engmaschiges und qualitativvoll ausgestattetes Fuß- und Radverkehrsnetz, das neben den Grundansprüchen Sicherheit und Leistungsfähigkeit alle Möglichkeiten eines bequemen, komfortablen und effizienten Zufußgehens und Radfahrens ermöglicht. Gerade im Hinblick auf die „Konkurrenz“ mit dem Auto ist neben den verkehrsfunktionalen Bedingungen der Faktor „Bequemlichkeit“ von entscheidender Bedeutung, wenn der Umstieg gelingen soll. Insbesondere in Mittel- und Großstädten bekommt auch die „Leistungsfähigkeit“ eine zentrale Bedeutung.

## Fahrrad wird urbanes

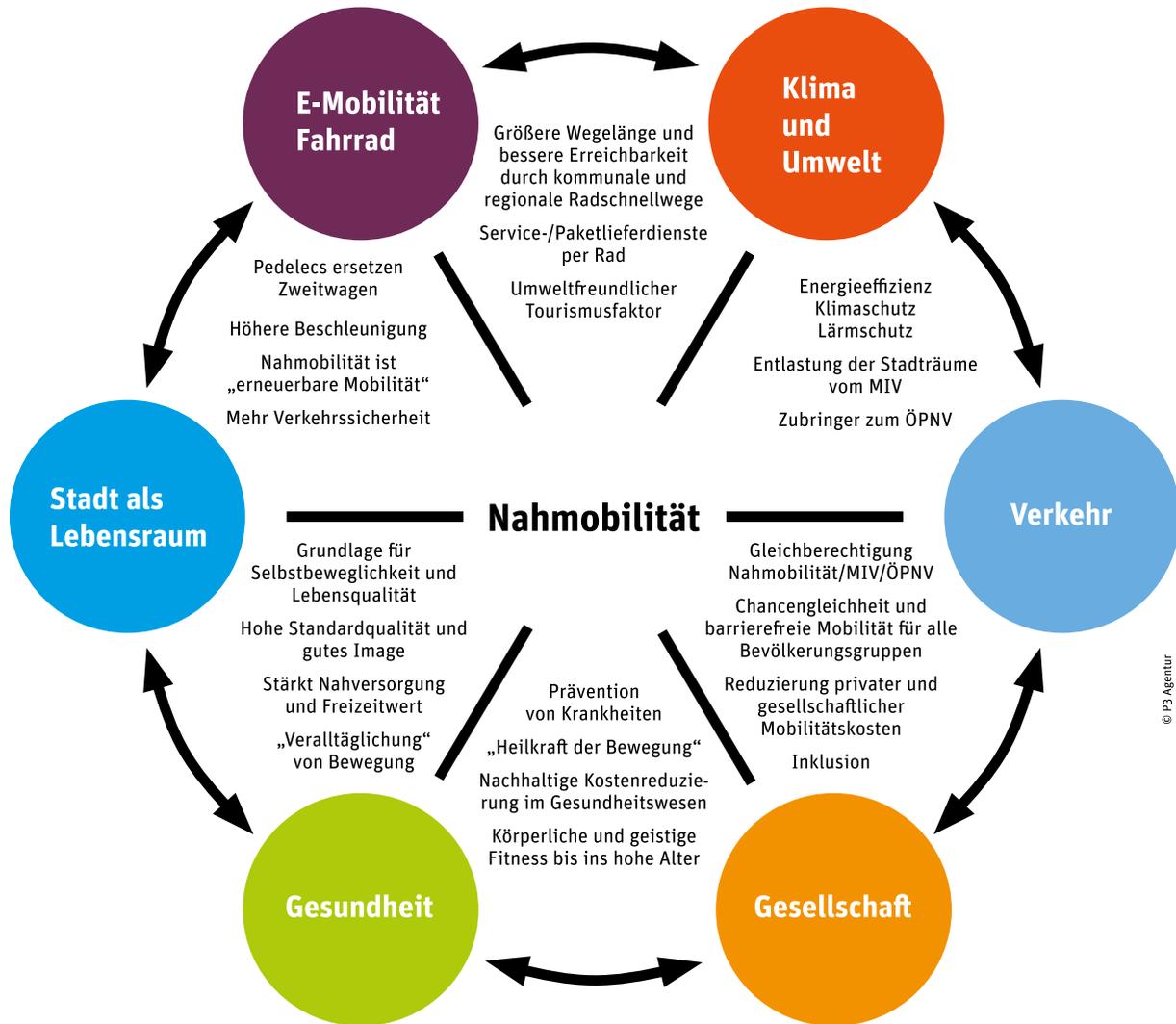
### Verkehrsmittel Nr. 1

---

Hilfreich für die gesamte Planung und Kommunikation von Verkehrsinfrastruktur ist die Erkenntnis, dass sich heu-

te das gesamte Mobilitätssystem in einer fundamentalen Umbruchphase befindet. Der Ruf und die Forderung nach „neuer“, bzw. „urbaner Mobilität“ resultiert dabei nicht nur aus dem Tatbestand, dass die Kapazitäten der klassischen regionalen wie vielerorts auch kommunalen Verkehrsinfrastruktur erschöpft sind. Vielmehr setzt sich inzwischen die Erkenntnis durch, dass auch Klima- und Umweltschutz, Urbanisierung, Ressourcenknappheit, Demografie und nicht zuletzt ein neues Gesundheitsverständnis einen Mobilitätswandel nicht nur wünschenswert, sondern zwingend erforderlich machen.

Dabei geht es keineswegs um Utopien, sondern um einen sichtbaren und messbaren gesellschaftlichen und technologischen Wandel, der sich in einem neuen Verständnis der Stadt als urbanem Lebensraum sowie in einem veränderten Mobilitätsbewusstsein ausdrückt und sich insbesondere in größeren Städten heute deutlich manifestiert. Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamts besaßen zum Jahresanfang 2013 beispielsweise fast ein Drittel (30 Prozent) der Haushalte in großen Städten (ab 500 000 Einwohnern) keine Autos oder Motorräder, sondern ausschließlich Fahrräder. Im Jahr 2003 hatte deren Anteil noch bei 22 Prozent gelegen – acht Prozentpunkte unter dem heutigen Anteil. Gerade die nachwachsende Generation in den Städten hat inzwischen ein pragmatisches und nutzenorientiertes Verhältnis zum Auto, das für sie nur noch ein Verkehrsträger unter vielen ist. Entsprechend boomen Carsharing, ÖPNV und das Fahrrad.



© P3 Agentur

Wirkungszusammenhang Nahmobilität

Viele gut ausgebildete junge Menschen setzen auf smarte Mobilität und die intelligente Vernetzung von Verkehrsträgern. Hochwertige Falträder sind das passende Accessoire für diese Klasse der multimodalen Vorreiter, und teure Räder

im Retrostil sind ebenso imagebildend wie Lastenräder für mehrere Tausend Euro, die nicht nur einen praktischen Nutzwert, sondern auch einen Mehrwert als neue Statussymbole einer urbanen Mittelschicht bieten.

### Beschleunigungsfaktor Technik

Treiber dieser Entwicklung sind aber nicht nur die Menschen selbst, sondern vor allem auch neue technische Entwicklungen und Angebote. Im Fernreiseverkehr ist man heute mit dem ICE fast immer schneller und vor allem komfortabler unterwegs als mit dem Auto. Wenn es um preisbewusstes Reisen geht, ergänzen Fernbusse das Angebot. Und vor Ort kann man verschiedenste attraktive Car- und Bikesharing-Modelle nutzen, die von starken Akteuren wie Daimler mit car2go, BMW mit DriveNow und der Deutschen Bahn mit Flinkster und Call a Bike vorangetrieben und ausgebaut werden. Viele dieser Angebote, die inzwischen hervorragend angenommen werden, sind ohne eine Vernetzung, günstige Pauschalen, automatisierte Pay-per-Use-Abrechnung, GPS-Ortung und Buchung per Smartphone u.v.a.m. heute gar nicht mehr möglich. Gleiches gilt auch für die e-mobilen Fahrräder: Erst die verbesserte Leistung der modernen Lithium-Ionen-Akkus in Verbindung mit fallenden Preisen hat vor wenigen Jahren für einen Boom gesorgt. Viele Experten sehen Elektroräder heute erst am Anfang zu einem Durchbruch im Massenmarkt. Modernste Technik, die vom Handy bekannte Funktionen und Fitnessapplikationen integriert, attraktive Designs, sportliche Räder und vielfältige Zusatzangebote vom Leasing bis zur Rundum-Versicherung mit Mobilitätsgarantie sollen neue Kundengruppen begeistern. Schon heute lässt sich feststellen, dass

sich damit auch das Mobilitätsverhalten ändert. Pedelecs werden erfahrungsgemäß im Schnitt öfter und für längere Strecken eingesetzt. Auch in Regionen, in denen die Nutzung von Fahrrädern aufgrund topografischer Gegebenheiten fast ausschließlich Radsportlern vorbehalten war, erlebt das Fahrrad durch die Elektrounterstützung in der Alltagsmobilität aktuell eine nur von wenigen für möglich gehaltene Renaissance.

### Die Basis bleibt eine durchdachte Infrastruktur

Ein verändertes Mobilitätsbewusstsein, Produktinnovationen, eine hohe Marktdynamik, neue Kooperationsmodelle bei den Mobilitätsanbietern und vor allem Radverkehr als „Treiberthema“ markieren den Übergang zu einer neuen Mobilität. Grundlage und elementare Bedingung für Mobilität heute und morgen ist und bleibt allerdings weiterhin eine funktionale und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Im Fokus heutiger wie zukünftiger Verkehrsplanung steht

deshalb die drängende Frage, inwieweit die bestehende klassische, primär auf die Belange des privaten benzingetriebenen Pkw ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur in eine andere, „urbane Gesamtform“ umgestaltet werden kann.

Eine Verkehrsinfrastruktur, die eben nicht fast monofunktional ist, sondern vielfältige Grundansprüche an wohnverträgliche Mobilität, Aufenthalt, Gesundheit, Lebensqualität, Barrierefreiheit, Ökologie und Nachhaltigkeit verwirklicht und für einen Aus-

## Transformation des Straßenraumes ist der Grundbaustein für eine zukunftsfähige Mobilität

gleich sorgt. Eine bewegungsaktivierende Infrastruktur, die über ihre spezifische Ausgestaltung und Dimensionierung hinaus vielfältige urbane Nutzungen zulässt und wirksame Anreize für eine gleichzeitig nachhaltige und gesunde Nahmobilität bietet.

Kernaufgabe der kommunalen Verkehrsplanung in den nächsten Jahrzehnten ist damit eine Transformation der bestehenden öffentlichen Räume und Wege. Ziel ist die Realisierung von lebendigen und belebten Straßen und Plätzen, die sich wieder neu am „Maßstab Mensch“ orientieren und gemeinschaftlich von allen Verkehrsmitteln genutzt

werden können. Im „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ sowie in der AGFS-Fachbrochure „Nahmobilität 2.0“ ist dieser Perspektivenwechsel mit dem Leitbild „Stadt als Lebens- und Bewegungsraum“ ausführlich beschrieben.



## Radschnellwege – eine Investition in die Zukunft

---

Regionale und kommunale Radschnellwege – beide Netz-  
elemente sind unabdingbar, wenn es um die Zukunftsmobilität geht. Radschnellwege sind ein expliziter Baustein im Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Sie erfüllen in besonderer Weise die Ansprüche an modernen Radverkehr – direkt, schnell, massentauglich, sicher und kompatibel für eine e-mobile Radverkehrsnutzung. Mit beiden Netztypen werden neue Reichweiten, neue Räume, neue Zielgruppen und damit neue Potenziale erschlossen. Die regionalen Radschnellwege sind nicht nur eine willkommene Zusatzoption für Tourismus-, Freizeit- und Sportradler, sondern auch ein attraktives Angebot für den Berufspendler, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Neue Angebote aus der Industrie und die weiter steigende Nachfrage nach e-mobilen Fahrrädern für die schnelle und kostengünstige individuelle Mobilität auch auf mittleren Entfernungen werden den Umstieg unterstützen und beschleunigen. Regionale Radschnellwege müssen jedoch – um die „Qualität des Verkehrsablaufs“ nicht nur zwischen, sondern auch in besonderer Form in den Kommunen selbst zu gewähren – eine adäquate Fortführung finden. Kommunale Radwege sind dabei nicht nur aus Gründen der Führungskontinuität wichtig, sondern sie haben darüber hinaus eine eigenständige Funktion als Hauptträger und Rückgrat des kommunalen Radbinnenverkehrs. Diese Aussage bezieht sich im Wesentlichen auf Mittel- und Großstädte: In hoch verdich-

teten, urbanen Räumen übernehmen sie eine strategisch wichtige Aufgabe mit Blick auf die Führung, Bündelung, Beschleunigung und Attraktivierung von massenhaftem Radverkehr. Maßgebend für die Mindestlänge kommunaler Radschnellwege ist jeweils die lokale Funktion und Netzstruktur.

Von allen Netz- und Infrastrukturelementen bieten Radschnellwege den größten Mehrwert. In der Radverkehrsplanung, aber auch für die Gesamtmobilität. Sie sind multifunktional und gleichermaßen nutzbar für Pendler-, Einkaufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Tourismusverkehre. Sie erweitern sehr wesentlich in Stadt und Umland die Multimobilität, z.B. als Zubringer zum ÖPNV. Weitere Potenziale sind sicher auch – eher im kommunalen Raum – im Lastentransport mit Fahrrädern zu erwarten. Zielführend für die Zukunftsmobilität in Stadt und Region ist sicherlich eine Netzverknüpfung regionaler und kommunaler Radschnellwege. Dies würde die Nutzung aller Voraussicht nach deutlich steigern und einen großen Anreiz zum Umstieg auf das Zweirad setzen – selbst für bislang wenig radaffine Bevölkerungsgruppen.

Die Führung, Dimensionierung, Ausgestaltung, avisierte Bevorrechtigung und insbesondere die städtebaulich verträgliche „Implementation“ von Radschnellwegen in bestehende Straßenräume ist eine neue Herausforderung für die kommunale Verkehrsplanung. Dabei gilt es nicht nur, die spezifischen Planungsparameter und Qualitätskriterien für Radschnellwege zu erfüllen, sondern gleichzeitig einen städtebaulich und verkehrlich verträglichen Ausgleich mit den Raum- und Nutzungsansprüchen anderer



# Wirklichkeit

Die „Stadt der kurzen Wege“

Verkehrsträger zu finden. Neue Anforderungen stellen sich ebenfalls an die Ausgestaltung von Knotenpunkten und an die Verkehrsregelung für bevorrechtigte Radverkehre. Hier sind sicherlich noch viele offene Fragen zu klären. Insofern wird die Planung und Umsetzung der im Landeswettbewerb prämierten Radschnellwegprojekte sehr hilfreich sein.

### Warum Radschnellwege?

Die AGFS definiert Radschnellwege als qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen sowohl regional als auch innerhalb der Kommunen. Sie übernehmen in der zukünftigen Mobilität als hochwertiges Netz- und Infrastrukturelement eine strategisch wichtige Funktion sowohl für die Attraktivierung und Potenzialsteigerung des Radverkehrs als auch bei der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.

Mit diesem neuen Infrastrukturelement bietet sich die Chance, neue Reichweiten, neue Räume und neue – auch autoaffine – Zielgruppen zu erschließen. Radschnellwege bilden zukünftig das Rückgrat des regionalen Radverkehrsnetzes und sind geeignet, die Attraktivität des Radverkehrs auch bei längeren Wegestrecken entscheidend zu erhöhen und damit auch neue Verkehrsanteile zu gewinnen. Bei Strecken zwischen 3 und 15 km können sie zum Teil Verkehrsfunktionen übernehmen, die heute vorzugsweise klassifizierten Straßen der motorisierten Berufspendler zukommen.

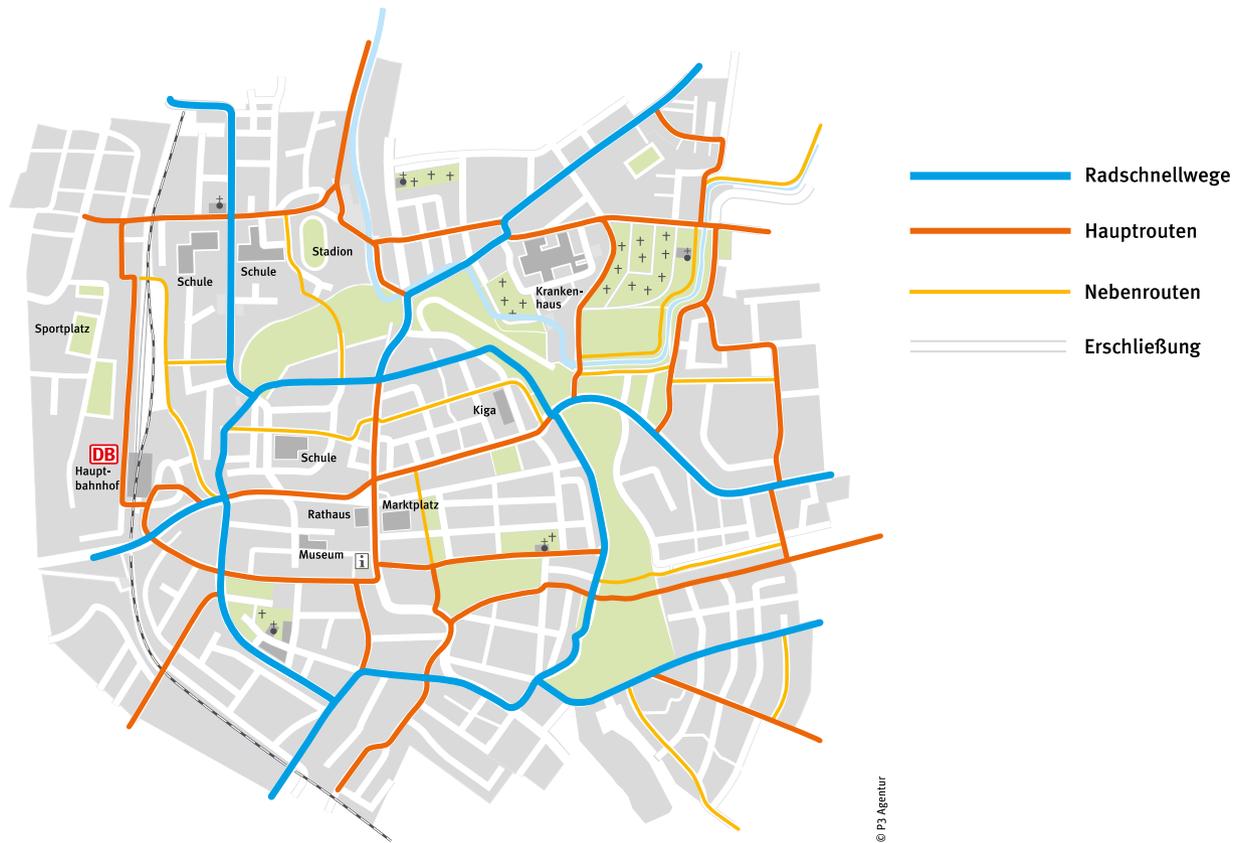
Gestützt wird diese optimistische Einschätzung durch Fakten: In Deutschland nutzen von 30 Millionen Pendlern täglich über 60 Prozent das Auto, obwohl gut die Hälfte der Pendler auf dem Weg zur Arbeit weniger als 10 km zurücklegt. Das bisherige Denkmuster, indem das Fahrrad vorzugsweise auf Kurzstrecken bis 3 km genutzt wird, hat keine Gültigkeit mehr. Mit Radschnellwegen und der steigenden Nutzung von e-mobilen Rädern vergrößern sich entscheidend die Distanzen, die Einsatzzwecke (Lasten-

transporte/Feinverteilung von Gütern und Sendungen) und die Zielangaben für den Modal Split.

### Radschnellwege – multifunktionale Hochleistungsfahrbahnen

Wie wichtig eine auf Radschnellwege abgestimmte Infrastruktur in Zukunft sein wird, sieht man daran, dass die aktuellen Radverkehrsbedingungen in den Städten kaum „massentauglich“ sind. Die klassische Radverkehrsförderung mit markierten Radwegen, Rad- und Schutzstreifen, Fahrradstraßen etc. stößt in zahlreichen Mittel- und Großstädten bereits heute an ihre Leistungsgrenzen – obwohl der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und seine Effizienz-, Klima- und Gesundheitspotenziale noch lange nicht ausgeschöpft sind. Der begrenzte Verkehrsraum in Städten sowie seine Übernutzung durch fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr schränken den Radverkehr auf Dauer ein.

Die heutigen infrastrukturellen Bedingungen werden trotz kontinuierlicher Förderung und unbestreitbarer Erfolge bereits den aktuellen Kapazitätsansprüchen kaum gerecht, und damit erst recht nicht den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen eines modernen, beschleunigten und massenhaften Radverkehrs. Die Summe der Widerstände und Konflikte – insbesondere bei mittleren bis längeren Distanzen –, senken erheblich die Mobilitätsqualität, den Fahrspaß und letztlich auch die Verkehrssicherheit. Diese Überlegungen führten u.a. zu dem neuen Konzeptansatz der AGFS „Nahmobilität 2.0“ und zu dem Handlungsfeld „Radschnellwege“: Um den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil wesentlich beschleunigten Radverkehrs gerecht zu werden, müssen Netz- und Infrastruktur in der Dimensionierung und Ausgestaltung der Fahrwege wesentlich modernisiert und erweitert werden.



### Die neue Netzhierarchie in der Stadt

#### Bewusstsein schaffen

Dazu muss erst in den Köpfen ein Bewusstsein für die Bedeutung der Radschnellwege entstehen, um einen Paradigmenwechsel einzuleiten: In einem integrierten Nahmobilitätskonzept, in dem Radschnellwege eine strategische Schlüsselfunktion übernehmen, wird der

Radverkehr gebündelt und wo er massenhaft auftritt mit zentralen, durchgängigen und leistungsfähigen Radschnellwegen sicher, effizient und mit dem erforderlichen Fahrkomfort abgewickelt. Das neue Netz- und Infrastrukturelement „Radschnellwege“ ist analog zur Praxis

in der MIV-Planung in Mittel- und Großstädten zu sehen: Nämlich Durchgangsverkehre und stadtteilübergreifende Verkehre zu bündeln und über leistungsfähige Radialen und innerstädtische Hauptverkehrsstraßen zu führen. Bildlich gesprochen sind also kommunale Radschnellwege schnelle, effiziente, multifunktionale Hochleistungsfahrbahnen für den massenhaft auftretenden Radverkehr.

Die Realisierung von Radschnellwegen bewegt sich, was die Baukosten, die verkehrspolitische Bedeutsamkeit und die „Eingriffstiefe“ anbetrifft, in einer Größenordnung, die über die klassische Planungs- und Bürgerbeteiligung hinausgeht. Administrative sowie politische Entscheider, Bürgerschaft, Wirtschaft etc. sollten in einen nach Möglichkeit der Planung vorangestellten Informations- und Entscheidungsprozess mit einbezogen werden.

## Attraktive Radwege werden freiwillig genutzt

Kommunikation hat hier die spezielle Aufgabe, die besondere Funktion, den multifunktionalen Nutzen der Nahmobilität – hier im Besonderen der Radschnellwege – im Gesamtsystem der Mobilität zu verdeutlichen, alte

Denkmuster zu hinterfragen und aufzulösen und für die planerische und kostenmäßige Akzeptanz der infrastrukturellen Veränderung zu werben. Ebenso gilt es, den „Return on Investment“, d.h.

den persönlichen und gesellschaftlichen Nutzen und Gewinn über die Mobilität hinaus (Umwelt, Klima, Gesundheit etc.) darzustellen. Dies sind die Voraussetzungen, um mit den Beteiligten statt in eine Problemdebatte in eine konstruktive und die Zukunft gestaltende Diskussion einzutreten. Die AGFS hat diesen Kommunikationsprozess bereits eingeleitet. ■

# Wichtige Aspekte der Radverkehrsförderung

## Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht – Umsetzung der StVO-Novelle von 1997

Der höchstrichterliche Beschluss des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig zur Radwegebenutzungspflicht im November 2010 hat dazu geführt, dass zahlreiche (nicht alle!) bis dahin diesbezüglich untätige Kommunen langsam „in die Puschen kommen“. Kritiker, die noch fehlende Umsetzungen bemängeln, werden oft auf darauf verwiesen, dass die Zeit seit dem Urteil noch nicht gereicht habe. Dabei wird allerdings verkannt, dass sich die Rechtslage mit dem Urteil nicht geändert hat. Das Gericht hat – etwas überspitzt ausgedrückt – in seinem Grundsatzurteil lediglich festgestellt, dass die 1997 beschlossene und zum 1. Oktober 1998 in Kraft getretene StVO-Regelung auch so gemeint ist, wie sie geschrieben steht. Vier Jahre nach diesem klarstellenden Grundsatzurteil und über andert-halb Jahrzehnte nach Inkrafttreten der Regelung kann sich keine Straßenverkehrsbehörde mehr auf zu kurze Fristen berufen: Wo noch nicht geschehen, muss unverzüglich gehandelt werden!

Die Intention der Novellierung der Radwegebenutzungspflicht ist übrigens vom Verordnungsgeber klar formuliert worden: Benutzungspflichtige Radwege sollen die Ausnahme werden; die Benutzungspflicht auf wenige

zwingend notwendige Fälle beschränkt bleiben. In der Praxis sieht es auch nach behördlicher Überprüfung häufig genau anders aus; nur wenige Benutzungspflichten werden aufgehoben. Meist wird nur geprüft, ob die technischen Mindestanforderungen der VwV-StVO erfüllt werden – und auch dabei werden nicht selten beide Augen zugedrückt. Dabei sind zwei Anforderungen für eine Benutzungspflicht zu erfüllen:

Grundsätzlich ist zu prüfen, ob eine Benutzungspflicht zwingend erforderlich ist. Das ist – so hat das höchstrichterliche Urteil deutlich festgestellt - erst dann gegeben, wenn die Gefahr für die Verkehrsteilnehmer aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse erheblich erhöht ist; „allgemeine Sicherheitserwägungen“ genügen nicht. Und da es im verhandelten Fall um eine flott befahrene Außerortsstraße ging, haben die Bundesrichter diese Messlatte gleich recht hoch gehängt.

Wenn die o. a. Notwendigkeit festgestellt wurde, ist in einem zweiten Schritt zu prüfen, ob die in der VwV-StVO definierten technischen Mindestanforderungen an benutzungspflichtige Radwege erfüllt werden. Übrigens gibt es auch keine Übergangsfristen für die Erfüllung der technischen Mindestanforderungen mehr. Zwar hatte die Novelle von 1997 eine „vorübergehende“ Unterschreitung der Standards zugelassen. Mit der Novellierung der VwV-StVO 2009 wurde das aber aus gutem Grund gestrichen: Nach über einem Jahrzehnt war „vorübergehend“ schlicht



# 18 Mio.

Pendler nutzen täglich  
das Auto

abgelaufen. Somit sind benutzungspflichtige Radwege, die die technischen Mindestanforderungen nicht erfüllen, unverzüglich zu entschuldern – seit 1997 wäre genügend Zeit gewesen, den Weg in Ordnung zu bringen!

Die Regelungen zur Radwegebenutzungspflicht mögen vielleicht von manchem als „Schikane“ empfunden werden; sie sind aber die konsequente Umsetzung der Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung. Lange Jahre galt die „Entmischung“ der Verkehrsarten mit Hilfe von Radwegen als Garant für die Sicherheit von Radfahrern. Allerdings zeigte sich, dass die Entmischung nur bis zur nächsten Einmündung bzw. Kreuzung funktioniert, wo Radler und Autofahrer wieder aufeinandertreffen. Auf Innerortsstraßen mit Radwegen passieren unterm Strich dann sogar oft mehr Unfälle als auf Straßen ganz ohne Radverkehrsanlagen. Das gilt vor allem dann, wenn die Führung der Radwege im Kreuzungsbereich – entgegen den aktuellen Regelwerken – verschwenkt, abgesetzt und/oder mit schlechten Sichtbeziehungen erfolgt.

Daher war es nur konsequent, die Rechtslage zu ändern und Radfahrern Wahlfreiheiten einzuräumen, von denen diese je nach individuellen Fähigkeiten und Präferenzen unterschiedlich Gebrauch machen können. Gute und sinnvolle Radwege werden von Radfahrern gerne und ohne jeden Zwang freiwillig benutzt. Auf schlechte und im Zweifel gefährliche Radwege sollte man hingegen niemanden zwingen. Die weitgehende Abschaffung von Radwegebenutzungspflichten stellt damit eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung von Sicherheit und Komfort im Radverkehr dar.

## Kommunale Fahrradwegweisungssysteme

---

Mit dem landesweit flächendeckenden Fahrradwegweisungssystem „Radverkehrsnetz NRW“ hat das Land Nord-

rhein-Westfalen bundesweit Maßstäbe gesetzt. Erstmals verfügt ein Flächenland über eine komplette, modernen Maßstäben genügende Alltagsradwegweisung. Auf diesem Netz basiert der wahrscheinlich weltweit führende nordrhein-westfälische Radroutenplaner im Internet, der weit mehr kann, als nur von A nach B zu routen.

Allerdings handelt es sich dabei um ein überörtliches Netz; in den meisten Klein- und Mittelstädten verlaufen nur ein, zwei Routen des Radverkehrsnetz NRW. Damit ist es für den innerörtlichen Radverkehr viel zu grobmaschig. Da Radfahrer aus guten Gründen vielfach gänzlich andere Routen nutzen (sollen) als der Autoverkehr, benötigen Radfahrer eine engmaschige innerörtliche Wegweisung. Ohne eine solche Wegweisung sind beispielsweise ruhige, sichere und schnelle Schleichrouten abseits der hochbelasteten Hauptverkehrsstraßen nicht auffindbar. Nach HBR (Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen) beschilderte Radrouten können auch in den Radroutenplaner des Landes aufgenommen werden, wodurch dessen Routing im Nahbereich stark verbessert wird.

„Nebenbei“ ist eine kommunale Fahrradwegweisung auch ein hervorragender Werbeträger für den Radverkehr. Durch die dauerhaft flächendeckende Präsenz wird der Radverkehr auch im Bewusstsein der (noch) nicht-Radfahrenden verankert.

## Fahrradstationen

Fahrrad und Bahn sind ideale Partner. Die Bahn „macht Strecke“ und das Fahrrad sorgt perfekt für die Feinverteilung und Flächenschließung (im Vor- und Nachtransport). In dieser Kombination sind auch über größere Entfernungen und auch für Gebiete außerhalb des Bahnhofsumfeldes Tür-zu-Tür-Reisezeiten zu erzielen, die gut

## Förderung kommunaler Netze nach HBR-Standard

Das Land NRW fördert die Errichtung zusammenhängender kommunaler Radverkehrswegweisungssysteme, die nahtlos in das landesweite Netz eingehängt werden können – die Nutzer bemerken den Unterschied normalerweise nicht. Voraussetzung für die Förderung mit einem Fördersatz von in der Regel 70 Prozent ist die Anwendung der HBR; andere Systeme werden grundsätzlich nicht gefördert.

Grundsätzlich dürfen in NRW auf Landes- und Bundesstraßen nur Radverkehrswegweisungen installiert werden, die den HBR entsprechen, und zwar für das Gesamtsystem, nicht nur die Wegweiser auf der Bundes- oder Landesstraße. Da es fast unmöglich ist, eine Radwegweisung ohne ein einziges Schild auf einer Bundes- oder Landesstraße zu errichten, wird es in NRW mittelfristig nur noch Radwegweisungen nach einheitlichem HBR-Standard geben – zum Vorteil der Nutzer, die sich so nicht ständig auf neue Systeme einstellen müssen.

# Die Marke „Radstation“

Während jeder Niederländer weiß, was man sich unter einer „Rijwielstalling“ am Bahnhof vorzustellen hat, können sich die meisten Deutschen unter einer Fahrradstation wenig vorstellen, zumal unterschiedlichste Einrichtungen diesen Begriff benutzen. Daher hat der ADFC NRW die Wort-/Bildmarke „Radstation“ entwickelt. Unter dieser Marke firmieren Fahrradstationen, die folgende Mindestkriterien erfüllen:

- » witterungs- und diebstahlgeschützte Parkmöglichkeit
- » Fahrradvermietung
- » Fahrrad-Reparaturservice
- » verbindliche Mindestöffnungszeiten

Damit können Kunden unter der ADFC-Marke Radstation überall einheitlich diese Mindestdienstleistungen erwarten. Einheitliche Leistungen unter einheitlichem Markendesign dienen dazu, Fahrradstationen im öffentlichen Bewusstsein zu verankern.

Fahrradstationen, die die Mindestkriterien erfüllen und sich zur Nutzung des einheitlichen Markenkonzeptes verpflichten, erhalten vom ADFC NRW unentgeltlich eine Lizenz zur Nutzung der Marke.



mit dem Privat-Pkw konkurrieren können, was insbesondere für Pendler interessant ist.

Das funktioniert allerdings nur, wenn die Schnittstellen zwischen Fahrrad und Bahn optimal gestaltet sind. Ideal sind die nach dem Vorbild der Niederlande entstandenen Fahrradstationen an Bahnhöfen. Diese bieten – verkürzt gesagt – bewachtes und witterungsgeschütztes Fahrradparken mit Service für Radfahrer. Denn: So wichtig gute Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und anderen wichtigen Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind: Die (berechtigte) Sorge vor Diebstahl und Vandalismus können Sie kaum nehmen. Hinzu kommt der Service. Kleinere Reparaturen werden während der Parkzeit erledigt. Und in touristischen Bereichen sind Fahrradstationen eine ideale Adresse für die Fahrradvermietung. Insgesamt sind Fahrradstationen ein wichtiger Baustein im Gesamtsystem Radverkehr.

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Errichtung von Fahrradstationen durch Kommunen bis zu einer Höchstgrenze von 1.500 Euro Kosten je Stellplatz mit einem Fördersatz von in der Regel 70 Prozent. Wichtig: Der Betrieb von Fahrradstationen ist nicht förderfähig. Es muss also ein Betreiber mit tragfähigem Betriebskonzept gefunden werden - das Fahrradparken alleine ist in aller Regel nicht wirtschaftlich tragfähig. In NRW werden die meisten Radstationen von Arbeitsmarktprojekten betrieben, die neben ihrer Dienstleistungsfunktion regelmäßig auch große Erfolge bei der Integration von ehemals Langzeitarbeitslosen in den ersten Arbeitsmarkt aufweisen

können. Aufgrund der stark reduzierten Arbeitsmarktförderung und Beschränkungen bei wirtschaftlichen Tätigkeiten geraten diese Betriebskonzepte allerdings immer öfter in Schwierigkeiten. Somit kommt bei neuen Stationen privaten Betreibern zukünftig eine größere Bedeutung zu. „Klassisch“ und in den Niederlanden weit verbreitet ist hierbei die Kombination mit einem Fahrradgeschäft. Je nach örtlicher Situation sind aber auch völlig andere Modelle möglich und sinnvoll.

## Fahrradparken

---

Jede Fahrradfahrt endet mit dem Abstellen des Fahrrades – eine Binsenweisheit. Und dennoch: Selbst in engagierten Kommunen, die in den letzten Jahren mit viel Einsatz zusammenhängende Radverkehrsnetze geschaffen haben, wissen Radfahrer am Ziel oftmals nicht, wo sie ihr Fahrrad lassen sollen. Nicht zuletzt angesichts zahlreicher Fahrrad-diebstähle (und einer jämmerlichen Aufklärungsquote) stellt das Fehlen guter und sicherer Fahrradabstellanlagen am Ziel einen wesentlichen Hinderungsgrund gegen eine stärkere Fahrradnutzung dar. Denn wer sich nicht sicher sein kann, sein – oftmals hochwertiges – Fahrrad vollständig und unversehrt wieder vorzufinden, der verzichtet u. U. gleich auf die Nutzung des Fahrrades.

Dabei kommt es nicht nur auf die Anzahl der Ständer an, sondern auch deren Tauglichkeit und exakte Platzierung spielen eine entscheidende Rolle. Grundsätzlich gilt: Wer schon mit Körperkraft anreist, soll dann nicht noch weit laufen müssen. Fahrradstellplätze gehören also grundsätzlich näher ans Ziel als die entsprechenden Autosstellplätze. Insgesamt werden Fahrradstellplätze nur dann angenommen, wenn sie nahe am Ziel sind. Versuche, das Fahrradparken etwa mit zentralen Abstellanlagen am Rand von Fußgängerzonen zu ordnen, scheitern regelmäßig: Die Abstellanlagen bleiben leer und die Räder werden an allen verfügbaren „festen Gegenständen“ in unmittelbarer Nähe der besuchten Geschäfte angekettet. Im innerstädtischen Bereich viel bewährter sind dezentrale Abstellanlagen, bedarfsgerecht in möglichst unmittelbarer Zielnähe platziert. Das gilt übrigens ausdrücklich auch für Fußgängerzonen ohne Freigabe für den Radverkehr: Nicht nur ältere Menschen nutzen ihr Fahrrad auch schiebend gerne als „Lastesel“ um die Einkäufe nicht schleppen zu müssen.

Dass Vorderradklemmer – zurecht auch „Felgenmörder“ genannt – schon seit etlichen Jahrzehnten nicht mehr Stand der Technik sind, hat sich inzwischen einigermaßen herumgesprochen. Mittlerweile bietet der Markt eine große Auswahl hochwertiger Fahrradabstellanlagen an, die in den unterschiedlichsten Ausführungen, Gestaltungen und allen RAL-Farben lieferbar sind und so an jede städtebauliche Situation angepasst werden können.

## Die Grundanforderungen an Fahrradständer sind:

- » Der Ständer muss für nahezu alle handelsüblichen Fahrräder passen; auch mit alltags-typischem Zubehör (Korbchen, Kindersitz etc.)
- » Das Fahrrad steht (auch im nicht angeschlossenen Zustand) sicher, kann nicht wegrollen und nicht umfallen (auch nicht beim Beladen oder mit zap-pelnden Kindern im Kindersitz).
- » Es darf keine Beschädigungsgefahr für das Fahr-rad bestehen (insbesondere nicht durch Seiten-kräfte auf die Felgen, aber auch Lackschäden sind auszuschließen).
- » Das Fahrrad muss mit einem handelsüblichen, normalgroßen Bügelschloss mit dem Rahmen und mindestens einem Laufrad am Ständer angeschlossen werden können.
- » Die Benutzung des Ständers muss selbst-erklärend sein.
- » Bei Reihenanlagen müssen die Seitenabstände so groß sein, dass die Fahrräder sich nicht verhaken und der Nutzer sich nicht verletzen oder die Klei-dung beschmutzen kann (ebenerdig mind. 70 cm Seitenabstand; höhenversetzt mind. 50 cm).

Abstellanlagen, die die genannten und weitere Anforderungen erfüllen, können eine ADFC-Zertifizierung erhalten. Kommunen, die ADFC-zertifizierte Ständer einsetzen, haben damit die Sicherheit, allen Anforderungen genügende Ständer zu verwenden. Erläuterungen zur ADFC-Zertifizierung und eine Liste der zertifizierten Ständer gibt es im Internet<sup>1</sup>.

Trotz der großen Auswahl an funktionalen und – auch gestalterisch – hochwertigen Fahrradabstellanlagen werden häufig „hübsche“ aber wenig funktionale Ständer eingesetzt. Teilweise werden sogar auf kommunalen Bauhöfen eigenkonstruierte Bügel von oft fragwürdiger Funktionalität hergestellt. Neben gestalterischen Argumenten (hinter denen die eigentliche Funktion oftmals zurückgestellt wird) wird oft auf günstige

Kosten verwiesen. Dabei wird häufig übersehen, dass einfache Anlehnbügel zwei Fundamente benötigen, während professionelle Ständer bei der üblichen Gruppenaufstellung meist mit deutlich weniger Fundamenten hinkommen. Also: Immer die Kosten pro EINGEBAUTEM Ständer vergleichen! Unterm Strich ist dann der vermeintlich

teurere professionelle Ständer oftmals günstiger. Darüber hinaus kommen professionelle Abstellanlagen häufig mit deutlich weniger Fläche aus (z. B. durch Vorderradüberlappung), ohne dass der Komfort dabei leidet. Das ist in Innen-

stadtbereichen, noch mehr aber an Bahnhöfen etc. ein wichtiges Kriterium. Ausführliche Informationen über den Themenkomplex Fahrradparken gibt es auf der Website des ADFC<sup>2</sup>.

## Fahrradstationen sind wichtig im Gesamtsystem Radverkehr



<sup>1</sup> [www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen](http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/adfc-empfohlene-abstellanlagen/adfc-empfohlene-abstellanlagen)

<sup>2</sup> [www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/fahrradparken-uebersichtsseite](http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/fahrradparken/fahrradparken-uebersichtsseite)



## Fahrräder abschleppen?

Über die Möglichkeit von Fahrradparkverboten wird häufiger diskutiert. Dabei ist die Rechtslage klar und durch Gerichtsurteile bestätigt: Fahrradparkverbote sind unzulässig; das Abstellen von Fahrrädern z. B. auf Gehwegen gehört zum „Gemeingebrauch“. Lediglich bei Gefährdungen etwa von Fußgängern oder durch das Blockieren von Feuerwehzufahrten dürfen abgestellte Fahrräder entfernt werden. „Schrotträder“, die vom Besitzer erkennbar aufgegeben worden sind, dürfen übrigens entfernt werden. Und das sollten sie auch, denn sie verschandeln nicht nur das Stadtbild; sie blockieren auch knappe Stellplätze, etwa an Bahnhöfen. Niederländische Untersuchungen haben ergeben, dass bis zu einem Drittel der an Bahnhöfen abgestellten Fahrräder von ihren Besitzern längst aufgegeben waren. Das Abräumen solcher Räder konnte die Fahrradparksituation deutlich entspannen.

## Pedelec-Ladestationen

Mit der rasanten Verbreitung von Pedelecs stellt sich regelmäßig auch die Frage nach Sinn und Notwendigkeit von (öffentlichen) Ladestationen für Pedelecs. Dabei ist grundsätzlich zwischen Alltagsverkehr und Radtourismus zu differenzieren. Im Alltagsverkehr sind Ladestationen in aller Regel verzichtbar. Auch unter ungünstigen Konstellationen schaffen heutige Pedelecs problemlos mindestens 40 km mit einer Akkuladung; meistens kommt man aber wesentlich weiter. Das ist deutlich mehr als im Alltagsverkehr pro Tag zurückgelegt wird; die heimische Steckdose ist also praktisch immer in Reichweite einer Akkuladung. In Ausnahmefällen kann allenfalls noch ein Zweitladegerät am Arbeitsplatz sinnvoll sein (vorher den Arbeitgeber um Erlaubnis fragen!).

**40 km**  
sollten Pedelecs mit einer  
Akkuladung schaffen

Anders sieht es im touristischen Bereich aus. Bei einer Radtour mit Gepäck in hügeliger Landschaft ist der Akku häufig schon mittags leer. Hier sollte die Gastronomie Lademöglichkeiten anbieten.

Vorteil für den Wirt: Selbst leistungsfähige Schnellladegeräte benötigen mindestens eine Stunde, um den Akku wieder einigermaßen zu befüllen. Zeit genug, um dem hungrigen Radler eine komplette Mahlzeit mit

Nachtschiff und Kaffee zu verkaufen! Dafür bedarf es keiner aufwendigen Ladeeinrichtungen; eine gewöhnliche Steckdose (in Innenräumen; vgl. Infokasten unten) für das mitgebrachte Ladegerät genügt vollkommen. Die Stromkosten betragen dabei nur wenige Cent – Pedelecs sind recht genügsame Fahrzeuge.

## Öffentliche Ladestationen im Freien

In etlichen Kommunen gibt es – meist von Stromversorgern gesponsert – öffentliche Pedelec-Ladestationen in Form von Außensteckdosen im Freien. Auch wenn die Steckdosen an sich für den Außeneinsatz zugelassen sind, kommen sie zum Aufladen von Pedelecs nicht in Frage: Die derzeit auf dem Markt befindlichen Pedelec Ladegeräte sind nur für den Einsatz in geschlossenen Räumen zugelassen, da sie nicht gegen Regenwasser geschützt sind. Beim Eindringen von Regenwasser kann nicht nur

das Gerät Schaden nehmen, es besteht auch die Gefahr von Stromschlägen für den Nutzer. Außerdem sind Ladegerät und Akku nicht vor Diebstahl bzw. Manipulation geschützt - der Nutzer müsste während der gesamten Ladezeit bei seinem Pedelec bleiben.

Eine Alternative bieten geeignete (regendichte) Schließfächer mit abgesicherter Steckdose und ausreichender Lüftung. Allerdings sind diese relativ aufwendig.

## Beispiele

### E-Bike Touren in OWL

Unter der Dachmarke E MOTION machen sich die 13 Stadtwerke aus Bad Driburg, Bad Salzuflen, Bünde, Bielefeld, Detmold, Gütersloh, Halle, Herford, Lemgo, Steinhagen, Vermold, Vlotho und Werther gemeinsam für den Einsatz und die Förderung der Elektromobilität stark. Das gemeinsam entwickelte Konzept beinhaltet die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, die den flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen sowohl für Fahrräder als auch für Autos möglich macht.

Im Rahmen dieser Kooperation wurde ein Radwanderführer für Elektrofahräder erstellt. Der Radwanderführer lädt zu Ausflügen entlang attraktiver touristischer als auch gastronomischer Ziele in ganz Ostwestfalen-Lippe ein. Die im Führer genannten Ausflugsziele bieten eine kostenlose Lademöglichkeit für die Elektrofahräder an. 80 Partnern der Gastronomie und Hotellerie, aber auch Museen und andere Freizeiteinrichtungen sind mit Akkuladegeräten ausgerüstet. Der Radwanderführer verrät auch wo man auf den Rundstrecken das Stadtwerke EnergieRad mieten kann. Die Touren und Verleihstationen finden sich auch im Internet unter: [www.emotion-owl.de](http://www.emotion-owl.de)

### Fahrradhelm Gütersloh

„Gütersloh hat's drauf“ dies ist eine Aktion, mit der die Gütersloher jedes Jahr unter Beweis stellen, dass sie es wirklich drauf haben. Nämlich das Tragen eines Fahrradhelmes.

Im Rahmen dieser Aktion informieren der Fahrradbeauftragte der Stadt, der Fachbereich Jugend und Bildung, die Polizei, die Verkehrswacht und die Feuerwehr rund um das Thema Radfahren. Einen Schwerpunkt bildet das rich-

tige und entspannte Sitzen auf dem Rad. Da viele Radfahrer ihre Sättel und Lenker oft falsch eingestellt haben, wird vor Ort an einem Modell erläutert, wie man richtig und entspannt auf dem Fahrrad sitzt, ohne gleich einschlafende Hände, Handgelenks- und Nackenschmerzen oder Rückenschmerzen zu bekommen. Hinzu kommen Tipps zum richtigen Justieren des Sattels und des Lenkers sowie zum richtigen Sattelabstand, um eine rückschonende Sitzposition zu erlangen. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Helmcheck des vorhandenen Helms sowie die Beratung und die Gelegenheit, während der Aktion preisgünstig einen Fahrradhelm zu kaufen. ■



Die Europaradweg R1 Promotion-Tour quer durch Westfalen – hier vor dem Detmolder Hermannsdenkmal

## Impressum

---

### Autorin & Autoren

**Christine Fuchs**, Vorstand der AGFS | **Franz Linder**, Inhaber der P.3 Agentur für Kommunikation und Mobilität | **Horst-Heinrich Gerbrand**, Beigeordneter für Verkehr beim Städte- und Gemeindebund NRW | **Michael Groschek**, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen | **Ulrich Kalle**, Geschäftsführer des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Landesverband Nordrhein-Westfalen (ADFC NRW) | **Roland Thomas**, Hauptreferent für Verkehr beim Städte- und Gemeindebund NRW

### Bildquellen

ADFC / AGFS / Stadt Detmold / Fotolia.com © bilderstoeckchen, fischers, Kara, Martina Berg, Mikael Damkier, Petair, philipus, Pink Badger, prochkailo, Tom Bayer und weat

### Layout

rangenet designbüro, Düsseldorf

### Druck

Die Qualitaner, Düsseldorf

### Auflage

2.000

© Städte- und Gemeindebund NRW 2014

