

VCD Service

Fahrrad-Masterplan für Deutschland



Inhalt:

Kräfte vereinen – ein Masterplan für den Radverkehr	3
Vorbild Holland – der "Masterplan Fiets"	6
Was zu tun ist – Der Fahrrad-Masterplan für Deutschland	10
Alles auf einen Blick: Handlungsanweisungen für die Akteure.....	21

VCD Service

Fahrradmasterplan für Deutschland

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Bundesverband

Kochstraße 27 10969 Berlin

Fon 030 / 2803 51-0

Fax 030 / 2803 51-10

mail@vcd.org

www.vcd.org

Verantwortlich für die Gesamtherstellung

Dirk Flege

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e. V. 2000

Kräfte vereinen – ein Masterplan für den Radverkehr

2001: Zur Eröffnung der diesjährigen Internationalen Fahrradmesse in Köln überrascht Verkehrsminister Klimmt die Vertreter der Fahrradbranche: "Die Bundesregierung hat beschlossen, dem Radverkehr im Rahmen einer neuen integrierten Verkehrspolitik das gleiche Gewicht beizumessen wie bisher dem Auto und dem öffentlichen Verkehr. Es ist unser Ziel, die Zahl der pro Kopf zurückgelegten Kilometer in zehn Jahren von 300 auf 600 Kilometer zu verdoppeln. Eine Expertenkommission wird geeignete Maßnahmen ausarbeiten und die Umsetzung begleiten."

Radfahren macht Spaß, wenn alles stimmt. Wenn der Radfahrer am Autoverkehr vorbei auf großzügigen Fahrradrouten seinem Ziel entgegen radelt. Wenn ihn am Arbeitsplatz oder am Einkaufszentrum bequeme und diebstahlsichere Abstellanlagen erwarten. Wenn der Arbeitgeber einen Zuschuss zum hochwertigen Cityrad gibt. Wenn das Finanzamt auch Radlern eine angemessene Kilometerpauschale gewährt. Wenn das Tempo der Autos im Stadtgebiet ein entspanntes Miteinander auf der Straße garantiert ...

Viele Voraussetzungen müssen erfüllt sein, wenn das Fahrrad im Alltag zum anerkannten und viel genutzten Verkehrsmittel werden soll. Nur eine auf Bundesebene koordinierte Fahrradförderung – ein umfassender Masterplan für das Fahrrad – kann die vielen unterschiedlichen Einzelkomponenten zu einem Gesamtsystem vereinen, das für den Radfahrer attraktiv, bequem und sicher ist.

Das Fahrrad hat in den vergangenen zwanzig Jahren eine bemerkenswerte Renaissance erlebt, doch in den Köpfen vieler Politiker und Verkehrsplaner wird das Rad als Alltagsverkehrsmittel bis heute nicht richtig ernst genommen. Im Freizeitverkehr hat sich das Rad in den vergangenen Jahren einen festen Platz erobert. Das Fahrrad ist eines der beliebtesten und am weitesten verbreiteten Sportgeräte. Viele überzeugte Autofahrer steigen am Wochenende um auf Tourenrad, Mountain-Bike oder Straßenrennmaschine. Die Qualität der Räder, die ein durchschnittlicher Haushalt besitzt, hat zugenommen. Ebenso der Preis, den die Käufer bereit sind, für ein neues Fahrrad zu bezahlen.

Der Spaß am Radfahren, die konditionellen Voraussetzungen, das qualitativ hochwertige Rad und die nötige Ausrüstung sind bei den meisten Menschen bereits vorhanden. Nun geht es darum, das Fahrrad vom Sport- und Freizeitgerät in ein Alltagsverkehrsmittel zu verwandeln und die vielen vorhandenen Räder, die in Kellern und Abstellräumen bereit stehen, auf die Straße und zum Einsatz zu bringen.

Die Mühe lohnt sich, denn Radfahren hat viele Vorteile.

Radfahren ist gesund

Schon ein Pensum von drei Kilometern täglich kann vielen Erkrankungen aufgrund von Bewegungsmangel (zum Beispiel Herz-Kreislauf-Schwäche, Übergewicht, Arthrose etc.) vorbeugen und das Immunsystem des Körpers stärken. Bei einem norwegischen Industriebetrieb sank die Zahl der Krankheitstage im ersten Jahr um die Hälfte, nachdem dieser den Umstieg auf das Fahrrad bei seinen Beschäftigten finanziell gefördert hatte. Eine umfassende Förderung des Radfahrens wäre vermutlich ein wesentlich wirkungsvollerer Beitrag zur Sanierung der Krankenkassen als manche Kostensenkungsmaßnahme im Rahmen der Gesundheitsreform.

Radfahren ist wirtschaftlich

Jeder größere Betrieb, jedes Einkaufszentrum stellt seinen Arbeitnehmern und Kunden einen (in der Regel kostenfreien) Autoparkplatz zur Verfügung. Wertvolle Flächen gehen dabei verloren. Die Firmenkasse wird mit mehreren tausend Mark (bei Parkhäusern und -garagen mehreren 10000 Mark) durch jeden Stellplatz belastet. Radfahrende Mitarbeiter dagegen sind gesünder und benötigen lediglich günstige und platzsparende Fahrradabstellanlagen. Wenn es gelingt, Kunden und Mitarbeiter, die in der Nähe wohnen, zum Umsteigen aufs Rad zu bewegen, werden teure Stellplätze für Autofahrer reserviert, die aus entlegeneren Gegenden kommen.

Auch für die Kommunen rechnet sich die Fahrradförderung. Selbst wenn das Geld fehlt, um neue Radwege zu bauen, lassen sich auf breiten Fahrbahnen für Radfahrer eigene Spuren abmarkieren. Städte wie Bonn und Heidelberg haben damit positive Erfahrungen gesammelt. Für die Radfahrer, die nun besser gesehen werden und schneller vorankommen, bringen die Radstreifen Komfort und Sicherheit.

Auch der Radfahrer selbst weiß sein Rad als günstiges Verkehrsmittel zu schätzen. Kein anderes Verkehrsmittel bietet ihm ein solches Mobilitätsniveau zu vergleichbaren Preisen.

Radfahren schützt die Umwelt

Das Fahrrad ist platzsparend und dabei vollkommen lärm- und schadstofffrei. Diese Tatsache macht es in dicht besiedelten Gebieten zum optimalen Verkehrsmittel. Viele Menschen ziehen an den Stadtrand, um den Abgasen und dem Verkehrslärm zu entfliehen. Denn die Hauptstraßen, an denen viele Menschen wohnen, verlieren immer mehr an Lebensqualität. Innenstädte haben weder genug Straßen- noch Parkraum, um ihre Aufgaben als Kommunikations- und Versorgungszentren zu bewältigen, wenn der Verkehr weitgehend mit dem Auto abgewickelt wird.

Auch die Bundesregierung muss ein Interesse daran haben, soviel Verkehr wie möglich auf das umweltschonende Verkehrsmittel Rad zu verlagern. Denn noch ist sie weit davon entfernt, ihr selbst gestecktes Klimaschutzziel zu erreichen. Schuld daran ist der ungebremst wachsende motorisierte Verkehr. Mit einem Fahrrad-Masterplan würde die Regierung beweisen, dass sie Umwelt- und Klimaschutz ernst nimmt.

Deutschland braucht einen bundesweiten Fahrrad-Masterplan, der die vielen guten Einzelansätze, die vorhanden sind, bündelt und die Lücken im System schließt. "Holländische Verhältnisse" für den Radverkehr sind das Ziel – eine Fahrradkultur, die alle Städte, alle gesellschaftlichen Schichten und alle Lebensbereiche einbezieht. Die meisten deutschen Städte haben keine größeren Höhenunterschiede. Und selbst wenn: Die Fortschritte in der Fahrradtechnik machen das Radfahren auch in bergigeren Regionen zum Vergnügen.

In Deutschland haben es bisher allerdings nur wenige Städte wie Erlangen, Münster oder Freiburg verstanden, gewachsene Strukturen für das Fahrrad zu erhalten und kontinuierlich weiter zu entwickeln. Die Präsenz der Radfahrer im Stadtbild schafft eine angenehme Atmosphäre quirligen Lebens ohne die negativen Begleiterscheinungen des Autoverkehrs wie Lärm, Abgase, Platzverbrauch und Lebensgefährdung.

Eine wirksame Politik für das Fahrrad darf sich nicht in gutgemeinten Einzelmaßnahmen erschöpfen, sondern muss systematisch alle Akteure und Handlungsebenen einbeziehen und

miteinander vernetzen. Beispielsweise hilft es wenig, eine schöne neue Fahrradspur anzulegen, wenn Falschparker sie als billigen Abstellplatz missbrauchen und keine regelmäßigen Kontrollen stattfinden. Dem Berufspendler nützt die beste Fahrradverbindung nichts, wenn er am Bahnhof keinen diebstahlsicheren, wettergeschützten Abstellplatz für sein gutes Stück vorfindet. Stattdessen wird er eher den kostenfreien Park-und-Ride-Platz mit seinem Auto ansteuern. Viele Details müssen also stimmen, um ein gutes Klima für den Radverkehr zu schaffen.

Ein bundesweiter Fahrrad-Masterplan muss klaren und abgestimmten Zielen folgen, die möglichst präzise formuliert, quantifiziert, überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Ein solches konkretes Ziel wäre zum Beispiel "Steigerung des Radverkehrsanteils im Berufsverkehr um fünfzig Prozent in zehn Jahren". Hierfür müssten alle relevanten Daten zusammengestellt, Potenziale, Hemmnisse und Probleme untersucht werden, um daraus ein Maßnahmenpaket abzuleiten. Arbeitnehmer, Betriebsrat und Firmenleitung müssen bei der Umsetzung des Plans ebenso einbezogen werden wie Verkehrsunternehmen, Verkehrsclubs, Radfahrerverbände, Verwaltung und Kommunalpolitik.

Die Zuständigkeit für den Radverkehr liegt in Deutschland im wesentlichen bei den Kommunen, aber Bund und Länder schaffen durch Gesetze, Verordnungen und Finanzierungsgrundlagen einen wichtigen Rahmen, der Spielräume eröffnet oder begrenzt. Als Stichworte seien hier nur "Tempo 30" oder "Kilometerpauschale" genannt.

Eine nachhaltige und umfassende Radverkehrsförderung kann nur gut funktionieren, wenn alle politischen Ebenen sich aktiv dieser Aufgabe stellen, sich auf gemeinsame Ziele verständigen und eine effiziente Aufgabenverteilung praktizieren. Das beste Bundesgesetz bewirkt wenig, wenn der zuständige Mitarbeiter im Tiefbauamt der Stadt neue Richtlinien nicht kennt bzw. sie nicht anwendet. Umgekehrt kann eine engagierte Gemeinde zwar viel für Radfahrer verbessern, stößt aber an Grenzen, wenn die Zersiedelung durch den gesetzlichen Rahmen stark begünstigt wird und die Entfernungen zwischen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstätten immer größer werden.

Nach mehrjähriger Ausarbeitung und Beratung legte die Bundesregierung Anfang 1999 ihren "Ersten Bericht über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland" vor. In dieser umfangreichen Bestandsaufnahme würdigt sie ausdrücklich die zahlreichen Vorteile und die großen Potenziale des Radverkehrs. Woran es jetzt jedoch mangelt, sind Konsequenzen aus diesen Ergebnissen. Bisher hat die rot-grüne Bundesregierung keine neuen Schwerpunkte im Bereich des Radverkehrs gesetzt. Die Chancen für einen wichtigen Beitrag zur Lösung des Verkehrs-, Klima- und Umweltproblems sowie zu einer Verbesserung der Lebensqualität in den Städten müssen jetzt ergriffen werden.

Das Fahrrad ist eindeutig das effizienteste Verkehrsmittel bei Entfernungen unter fünf Kilometern im städtischen Ballungsraum. Andere Länder wie Holland und Dänemark haben dies längst erkannt, und selbst Großbritannien legte 1996 eine "Nationale Strategie zum Radfahren" vor mit ehrgeizigen Zielen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils (Verdoppelung in sechs Jahren, Vervierfachung bis 2012). Deutschland muss sich an diesen Vorbildern orientieren und selbst den Aufstieg in die "erste Liga der Fahrradländer" schaffen.

Vorbild Holland – der "Masterplan Fiets"

Im März 1992 beschloss das niederländische Parlament den "Masterplan Fiets" (Masterplan Fahrrad). Seine Ziele: Imageverbesserung fürs Fahrrad, Diebstahlprävention, Radroutennetze, Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie die Fahrradnutzung in der Freizeit. Mit dem "Masterplan Fiets" stimmte das Parlament über zahlreiche Projekte ab, die den Radverkehr auf nationaler Ebene voranbringen sollten.

Das Neue am "Masterplan Fiets" war weniger die Vielzahl konkreter Projekte als die Tatsache, dass es zum ersten Mal eine klare Vision zur Radverkehrspolitik auf hoher Ebene gab sowie ein eindeutiges Bekenntnis zu einer kontinuierlichen Förderung des Radfahrens.

Ursprünglich war für das Projekt eine Laufzeit von vier Jahren vorgesehen. Aufgrund der Fülle an Aktivitäten, Forschungs-, Pilot- und Modellprojekten verlängerte das Verkehrsministerium die Laufzeit bis Ende 1997.

Die Projektgruppe "Masterplan Fiets" betrachtete die Radverkehrspolitik von Anfang an als integralen Bestandteil der gesamten Verkehrspolitik. Radfahren und Radverkehrspolitik waren nicht Ziel an sich, sondern ein Mittel zur Lösung der vorhandenen Verkehrsprobleme. Die niederländische Regierung wollte die Effizienz des Verkehrssystems als Ganzes steigern. Die Fahrradförderung sollte insbesondere dort einsetzen, wo das Fahrrad seine Stärken hat und – sofern die Voraussetzungen stimmen – von vielen Verkehrsteilnehmern akzeptiert werden kann. Dies ist vor allem bei Wegelängen unter fünf Kilometern der Fall. Die Holländer nahmen damit bewusst Abschied von dem Anspruch, dass alle Ziele perfekt mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sein müssen, sondern sprachen stattdessen von "selektiver Erreichbarkeit für den Straßenverkehr".

Eine Besonderheit des "Masterplan Fiets" war, dass er sich direkt an Gemeinden und Provinzen wandte, die seit jeher die wichtigsten Akteure bei der Gestaltung, Ausführung und Finanzierung von Radverkehrspolitik und Radverkehrswegen waren. Weitere Adressaten waren öffentliche Verkehrsbetriebe, die Wirtschaft und Interessensverbände.

Die allgemeine Zielsetzung des Masterplans – "Förderung der Fahrradnutzung bei gleichzeitiger Verbesserung ihrer Sicherheit und Attraktivität" – wurde in fünf Schwerpunkte übersetzt und in konkrete Zielvorstellungen für die Jahre 1995 und 2010 gefasst.

Während die auf die Zukunft gerichteten Ziele eine systematische Ausführung langfristiger Maßnahmen erforderten, legte die Masterplan-Arbeitsgruppe Wert darauf, gleichzeitig Sofortmaßnahmen mit direkten Auswirkungen anzustoßen. So wurden beispielsweise akute Problempunkte für Radfahrer schnell beseitigt. Dazu wurde eine Zuschussbestimmung für Straßenverkehrsmaßnahmen so geändert, dass Gemeinden, Provinzen, Wasser- und Deichbaugenossenschaften Zuschüsse für Fahrradverbindungen zwischen Städten und Dörfern beantragen und diese dann auch für Fahrradbrücken und -tunnel sowie Fahrradabstellanlagen verwenden konnten.

Im Rahmen des "Masterplan Fiets" sollte der Staat lediglich für einen begrenzten Zeitraum die Rolle des Beschleunigers und Animateurs übernehmen, um bei den für die Umsetzung verantwortlichen Stellen eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der neuen Radverkehrspolitik zu bewirken. Er initiierte zahlreiche Forschungs-, Pilot- und Modellprojekte, um die für die Akteure in Gemeinden und Provinzen erforderlichen Kenntnisse, Argumente und Instrumente zu entwickeln. Die Kommunikation mit den verschiedenen Zielgruppen erfolgte über

Broschüren, Handbücher, Videofilme, Newsletters, Artikel in Fachzeitschriften, Vorträge, Seminare, Interviews und persönliche Kontakte. Eine Projektgruppe verwaltete zentral das zur Verfügung stehende Budget, damit das Rad nicht mehr als einmal erfunden und das für Innovationen vorgesehene Geld für wirklich bahnbrechende Projekte ausgegeben wurde.

Die direkte Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern hatte in der holländischen Strategie nur geringe Bedeutung. Die Projektgruppe setzte voraus, dass die Niederländer die Vor- und Nachteile des Radverkehrs sehr gut kennen und schnell bereit sind das Fahrrad zu nutzen, sofern gute Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Geld für öffentlichkeitsorientierte PR-Kampagnen gab es nur, um der Bevölkerung Neuerungen und Verbesserungen im Radverkehr nahezubringen.

Ergebnisse und Projekte

Umstieg vom Auto aufs Rad

Die Förderung des Radverkehrs zahlt sich aus: In der Mittelstadt Dordrecht (120000 Einwohner) untersuchten Wissenschaftler die Kosten und Nutzen der Radverkehrsförderung. Selbst die vorsichtigste Variante kam zu dem Ergebnis, dass die Stadt innerhalb von sieben Jahren fünf Millionen Gulden einsparen könnte, wenn durch eine aktive Radverkehrspolitik die erwartete Zunahme des Autoverkehrs um 50 Prozent zu senken ist. Im positivsten Szenario, bei dem alle geeigneten kurzen Wege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt wurden, schienen sogar Einsparungen von 55 Millionen Gulden im selben Zeitraum möglich.

Fahrrad und öffentlicher Verkehr

Ein Schwerpunkt beschäftigte sich mit der Frage, wie die Kombination von Fahrrad und Bahn oder Bus Autofahrten ersetzen können. In verschiedenen Projekten wurde untersucht, wie das Fahrradparken an Bahnhöfen und Bushaltestellen verbessert werden konnte. Das Ergebnis: Der Schutz vor Diebstahl, Vandalismus und Witterungseinflüssen spielt eine besondere Rolle, wenn sich der Verkehrsteilnehmer entscheidet, ob er zur Haltestelle fährt und welches Rad er benutzt. Häufig fällt die Entscheidung zugunsten minderwertiger oder verkehrsuntauglicher Räder. Die TU Delft kam zu dem Ergebnis, dass bei optimaler Fahrradverfügbarkeit im Vor- und Nachtransport die Personenkilometer im überörtlichen öffentlichen Verkehr (größtenteils bei der Bahn) um 14 Prozent gesteigert werden könnten. Den größten Effekt hätte eine bessere Verfügbarkeit des Fahrrads für den Weg von der Haltestelle zum Ziel.

Eine Studie untersuchte Realisierungsmöglichkeiten für kompakte automatische Fahrradparksysteme. Für eine Kapazität von 200 bis 800 Rädern stellte sich das sogenannte "Karussell" als bestes System heraus. Bei größerem Platzbedarf wurde die "Fahrradwache" empfohlen. Die Vermietung von Fahrradboxen erwies sich in einigen Projekten als schwierig, weil die Zahlungsbereitschaft der Kunden zu niedrig und ein rentabler Betrieb nicht möglich war. Ein zusätzlicher Bedarf an Fahrradabstellanlagen wurde an Bushaltestellen in kleineren Orten unter 10000 Einwohnern gesehen. Praxisversuche zur Förderung der Kombination Fahrrad/Bus ergaben, dass trotz umfangreicher Maßnahmen ein Umstieg vom Auto für Wege unter zehn Kilometer offenbar nicht funktioniert.

Mehr Sicherheit für Radfahrer

Die Hälfte aller Radfahrer, die in einen Unfall verwickelt sind, verunglücken an Knotenpunkten. Durch die Einrichtung von Minikreiseln mit Vorfahrt gegenüber dem

einmündenden Verkehr und Fahrgeschwindigkeiten von 30 bis 35 km/h haben die Holländer die Zahl der Unfälle mit Radfahrern an vielen Stellen um mehr als die Hälfte vermindert. Weitere Projekte befassten sich mit dem Aufprallschutz bei der Kollision von Radfahrern mit Autos und dem Unterfahrschutz bei Lastwagen. Der geschlossene seitliche Unterfahrschutz bei Lkw brachte nicht nur einen großen Sicherheitsgewinn, sondern sparte im Durchschnitt auch noch Kraftstoffkosten in Höhe von 685 Gulden pro Jahr ein. Entsprechende Investitionen amortisieren sich demnach schon in drei bis fünf Jahren, ganz abgesehen von den vermiedenen Unfallfolgen.

Gebündeltes Know-how für die Praxis

In zweieinhalb Jahren trug eine Arbeitsgruppe das in den Projekten erworbene Fachwissen zusammen und bündelte es in dem Planungshandbuch "Radverkehrsplanung von A-Z", das auch in einer deutschen und englischen Version erschien, um die Erfahrungen dem interessierten Ausland zugänglich zu machen. Darin finden sich alle Anforderungen an eine fahrradfreundliche Infrastruktur systematisch geordnet.

Auswirkungen des "Masterplan Fiets"

Die Koordinatoren legten großen Wert darauf, die Auswirkungen der Masterplan-Projekte zu untersuchen und zu dokumentieren. Messlatte waren dabei die zu Beginn quantifizierten Zielsetzungen. Es erwies sich jedoch als schwierig, Wirkungen genau konkreten Maßnahmen und Ursachen zuzuordnen. Gerade im Rahmen eines Masterplans beeinflussen viele Entwicklungen gleichzeitig das Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Bei einigen Projekten dauerte es länger als geplant, bis sie erste Wirkungen zeigten.

Eines jedoch ist statistisch erfassbar und im Alltag deutlich zu sehen: Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer sind in Holland zwischen 1986 und 1997 um 13 Prozent gestiegen. Die angestrebte Zunahme um 30 Prozent bis 2010 erscheint realistisch, zumal die Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik mit restriktiven Maßnahmen für den Autoverkehr erst am Anfang steht.

Auch für die Sicherheit von Radfahrern hat der Masterplan einiges gebracht: Sowohl die Zahl der getöteten Radfahrer als auch die der Schwerverletzten ging zurück. Dass gleichzeitig die Zahl der Leichtverletzten anstieg, liegt an dem deutlichen Plus an Radfahrern auf holländischen Straßen. Die für das Jahr 2010 angestrebte Halbierung der getöteten und verletzten Radfahrer ist jedoch nur zu erreichen, wenn die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs deutlich verringert wird.

Erfolge gab es auch bei den Fahrradabstellanlagen. Ihre Qualität nahm seit 1990 spürbar zu. Die Zahl der bewachten Anlagen verdoppelte sich, machte aber 1997 erst zwei Prozent der im öffentlichen Raum geparkten Fahrräder aus. Erfolglos blieb dagegen der Versuch, die Fahrraddiebstähle zu vermindern. Das Niveau von 600.000 bis 700.000 Diebstählen blieb in 15 Jahren konstant hoch. Einen Grund dafür sehen die Holländer in der geringen Aufmerksamkeit der Behörden für dieses Thema.

Die Holländer sind stolz auf das, was sie mit dem "Masterplan Fiets" bisher erreicht haben. Bei den Verantwortlichen in Kommunen und Provinzen gibt es inzwischen eine breite Unterstützung für eine aktive Radverkehrspolitik. Das hat den Stellenwert des Fahrrads in der lokalen Verkehrspolitik deutlich erhöht.

Aber eine Politik, die fast ausschließlich auf Radverkehrsförderung setzt, hat Grenzen. Das Beispiel der Stadt Delft zeigt, dass auf Dauer nur dann mehr Menschen das Fahrrad benutzen, wenn gleichzeitig der Autoverkehr eingeschränkt wird. Auch Entscheidungen aus anderen Politikbereichen wie Wirtschaft oder Raumordnung beeinflussen den Radverkehr stark. Wenn neue Wohngebiete immer weiter vom Arbeitsplatz entfernt liegen oder Einkaufswege länger statt kürzer werden, verliert das Fahrrad an Attraktivität. Ob Fahrradförderung letztendlich erfolgreich sein kann, hängt davon ab, ob die verschiedenen Politikbereiche koordinierte und gemeinsame Ziele verfolgen.

Bis heute hat es Holland geschafft, sein Image als "Heimat der Radfahrer" zu verteidigen und auszubauen. Es ist eine Herausforderung für die Deutschen – die von den Erfahrungen und Untersuchungen der holländischen Nachbarn profitieren können –, den Holländern diesen Titel streitig zu machen.

2002: Bundeskanzler Schröder ließ es sich nicht nehmen, selbst als erster den neu eingerichteten Rikscha-Service für Regierungsmitglieder und Bundestagsabgeordnete zu testen. Stolz zeigte er auf einer Rundfahrt seinem niederländischen Amtskollegen das neue Regierungsviertel und bemerkte selbstbewusst: "Siehst Du, wir können nicht nur gute Autos bauen. Auch beim Radverkehr mischen wir jetzt an der Spitze mit."

Was zu tun ist – Der Fahrrad-Masterplan für Deutschland

Viele müssen mithelfen, um Deutschland zu einer Fahrrad-Nation zu machen. An vielen Stellen fehlt nur ein kleiner Schritt, um dem großen Ziel ein Stück näher zu kommen. Um Geld und Energie möglichst effektiv einsetzen zu können, müssen sich alle Beteiligten auf klar formulierte und kontrollierbare Ziele einigen. Solche Ziele können sein:

- Die Zunahme des Radverkehrsanteils in Deutschland von heute 11 Prozent auf 20 Prozent im Jahr 2010. (Holland hat bereits 27 Prozent.)
- Die Verlagerung von einem Drittel aller Pkw-Fahrten unter 5 Kilometer auf das Fahrrad.
- Die Halbierung der Zahl bei Verkehrsunfällen getöteter und schwerverletzter Radfahrer und Fußgänger bis zum Jahr 2010.
- Die Stabilisierung der gefahrenen Kfz-Kilometer auf dem heutigen Stand.

Eine zentrale Stelle muss Projekte und Maßnahmen koordinieren, den Erfahrungsaustausch fördern und dafür sorgen, dass Geld möglichst gewinnbringend eingesetzt wird.

Deutschland kann von den holländischen Erfahrungen der vergangenen zehn Jahre profitieren und relativ schnell einen Fahrrad-Masterplan verwirklichen. Trotz größerer Fläche und stärkerer föderaler Gliederung kann auch hier der Bund eine zentrale Rolle als Initiator und Motor einer bundesweiten Bewegung für das Fahrrad übernehmen. Um möglichst viele Akteure für das Ziel "Fahrradland Deutschland" zu begeistern, braucht es eine Vision auf hoher Ebene. Auf dieser Grundlage lassen sich vor Ort ohne allzu große Reibungsverluste Maßnahmen durchsetzen, die die Attraktivität des Radverkehrs steigern.

Der Zugewinn an Lebensqualität durch die Umsetzung eines Fahrrad-Masterplans ist unumstritten. Über den geeigneten Weg dorthin gibt es allerdings unterschiedliche Auffassungen. Um so wichtiger ist es im Vorfeld, klare und allgemein akzeptierte Zielvorgaben zu erarbeiten, an denen sich die einzelnen Akteure orientieren können.

Die Ziele des "Masterplan Fiets"
<p>Schwerpunkt 1: Umstieg vom Auto aufs Fahrrad</p> <p><i>Wichtigste Zielvorstellung:</i> Die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Personenkilometer haben bis 2010 gegenüber 1986 um 3,5 Mrd. (30%) zugenommen. Dies entspricht einem Beitrag von 8,75% an der angestrebten Reduzierung der Zunahme der Autonutzung.</p>
<p>Schwerpunkt 2: Umstieg vom Auto auf öffentlichen Verkehr und Fahrrad</p> <p><i>Wichtigste Zielvorstellung:</i> Durch Verbesserung der Transportkette öffentlicher Verkehr und Fahrrad hat der Bahnverkehr im Jahr 2010 gegenüber 1990 um 1,5 Mrd. Personenkilometer (15%) zugenommen.</p>

Schwerpunkt 3: Sicherheit von Radfahrern

Wichtigste Zielvorstellung: Die Zahl der getöteten Radfahrer ist 1995 um 15% niedriger als 1986 und 2010 um 50% niedriger. Die Zahl der verletzten Radfahrer ist 1995 um 10% niedriger als 1986 und 2010 um 40% niedriger.

Schwerpunkt 4: Fahrradparken und Diebstahlprävention

Wichtigste Zielvorstellung: Die Zahl der Fahrraddiebstähle ist im Jahr 2000 gegenüber 1990 signifikant gesunken.

Schwerpunkt 5: Kommunikation

Wichtigste Zielvorstellung: 1995 ist die Radverkehrspolitik integraler Bestandteil aller Verkehrs- und Transportpläne des Staats, der Provinzen, Gemeinden und Verkehrsregionen. 1995 ist die Wissensvermittlung über die Ergebnisse der Pilot- und Modellprojekte abgeschlossen.

Alle können mitmachen

Ein Masterplan kann nur funktionieren, wenn alle Verwaltungsebenen, alle Ressorts und alle politischen Akteure einbezogen sind und an einem Strang ziehen. Daher haben wir im Folgenden Handlungsmöglichkeiten zusammengestellt, mit denen die einzelnen Akteure den Fahrrad-Masterplan vorantreiben können.

Der Bund

Die Bundesregierung kann an vielen Stellschrauben drehen, um die Grundlagen für eine effiziente Radverkehrsförderung auf den nachgelagerten Ebenen zu schaffen.

- Fahrradförderung ist natürlich eine Frage des Geldes. Der Nachholbedarf, den die meisten deutschen Kommunen gegenüber Fahrradstädten wie Münster oder Erlangen haben, ist beträchtlich. Viele Städte gaben 1991 insgesamt weniger als 5 Mark pro Einwohner im Jahr für den Radverkehr aus. Dem standen 110 bis 180 Mark für öffentliche Verkehrsmittel und 60–250 Mark für den motorisierten Straßenverkehr gegenüber. Verkehrsminister Klimmt merkte in seiner Broschüre "FahrRad!" an: "Der zur Radverkehrsförderung benötigte Betrag ist umso höher, je weniger die Verkehrspolitik bereit ist, den Radverkehr zu Lasten des Kfz- Verkehrs auf vorhandenen Flächen zu fördern."

Die finanzielle Radverkehrsförderung des Bundes konzentriert sich bisher auf die Bereitstellung von Haushaltsmitteln im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für Länder und Kommunen sowie auf den Bau von Radwegen an Bundesstraßen. Für den Großteil der Mittel gibt es keine Zweckbindung oder Quoten zugunsten des Radverkehrs. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) fordert 1,5 Milliarden Mark jährlich für ein Förderprogramm über acht Jahre. Dies entspricht rund 3 Prozent des Verkehrshaushaltes des Bundes. Damit soll die Fahrradinfrastruktur bundesweit deutlich ausgebaut werden, insbesondere ein

Fernradwegenetz, Radwege an Bundesstraßen, Fahrradstationen und Abstellanlagen. Aber auch Bahnhöfe und Eisenbahnwaggons sollen fahrradgerecht umgebaut werden.

Es ist notwendig, dass die Kommunen dauerhaft besser mit Mitteln für die kontinuierliche Verbesserung und Unterhaltung von Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Die Größenordnung von 50 Mark pro Einwohner und Jahr erscheint angemessen für Städte, die eine aktive Radverkehrsförderung betreiben wollen. Zweckgebundene Zuschüsse von Bund und Ländern sollten diesbezügliche Aktivitäten von Gemeinden unterstützen. Untersuchungen haben ergeben, dass die Arbeitsplatzeffekte von Radverkehrsinvestitionen höher sind als beim Straßen- oder U-Bahnbau.

- Bisher dient die Straßenverkehrsordnung (StVO) in erster Linie der sicheren und leichten Abwicklung des Autoverkehrs. Fußgänger und Radfahrer sind darin – trotz einiger Verbesserungen von 1997 – immer noch Randfiguren. Die Ausgestaltung und Beschilderung von Radverkehrsanlagen, die Ausweisung von Fahrradstraßen, die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer und viele andere Vorschriften, die für Alltagsradler von Bedeutung sind, sind in der StVO geregelt.
- Mit einer Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 innerorts könnte die Bundesregierung ein deutliches Zeichen für den Radverkehr und für mehr Verkehrssicherheit in den Städten setzen. Bis das erreicht ist, sollte sie die Ausweisung von Tempo 30-Zonen in den Städten deutlich erleichtern. Bei Tempo 30 ist die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Radfahrern und Pkw so gering, dass keine abgetrennten Radwege nötig sind. Autos und Radfahrer teilen sich die Fahrbahn und haben sich gegenseitig im Blick. Das senkt das Unfallrisiko für Radfahrer erheblich. Die Kommunen profitieren außerdem, da sie sich in vielen Fällen die Kosten für eine extra Radfahrerinfrastruktur sparen können.
- Eine wichtige Möglichkeit, den Radverkehr finanziell interessant zu machen, ist eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale für Arbeitnehmer. Die bisher existierende Kilometerpauschale begünstigt den Autofahrer, der 70 Pfennige pro Kilometer Arbeitsweg geltend machen kann, wohingegen der Radfahrer sich mit 14 Pfennigen pro Kilometer begnügen muss. Der Bund kann mit einer Entfernungspauschale den Radverkehr fördern und gleichzeitig mehrere Milliarden Mark pro Jahr einsparen.

Ein weiterer finanzieller Anreiz wäre ein ermäßigter Mehrwertsteuersatz auf alle fahrradbezogenen Leistungen. Damit würde zugleich anerkannt, dass das Fahrrad zum Grundbedarf des täglichen Lebens zählt. Außerdem könnten Betriebe, die ihre Mitarbeiter zum Radfahren motivieren, steuerlich begünstigt werden. Zum Beispiel dadurch, dass Fahrkostenzuschüsse für radfahrende Arbeitnehmer von der Steuer befreit sind.

- Auf europäischer Ebene kann sich der Bund für EU-Normen einsetzen, die radfahrer- und fußgängerfreundlichere Autokarosserien oder einen geschlossenen Unterfahrschutz für Lkw vorschreiben. Es existieren bereits Autokarosserien, die bei der Kollision mit Fußgängern und Radfahrern nachgeben. Fahrzeuge, die mit gefährlichen "Kuhfängern" ausgestattet sind, verschlimmern die Unfallfolgen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer unnötig.
- Es gibt viele Möglichkeiten, die Rechte der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern und das Fehlverhalten von Autofahrern stärker zu sanktionieren. In Holland ist

man so weit gegangen, Autofahrern bei Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern generell eine Mitschuld zu geben.

- Zahlreiche Institutionen und Forschungsinstitute werden mit Geldern der Bundesministerien unterstützt, um im Bereich Verkehr neue Erkenntnisse zu gewinnen. Hier kann der Bund durch klare Themenvorgaben Forschung und Erfahrungsaustausch im Radverkehr schnell vorantreiben.

Die Länder

Auch auf Länderebene gilt es, Hemmnisse für den Radverkehr abzubauen und Anreize für vielfältige Verbesserungen zu geben. Die Länder sind viel näher an den Kommunen als der Bund. Sie können Fördergelder gezielter einsetzen und ihre korrekte Verwendung begleiten. Sie können den Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen ankurbeln und bei der Öffentlichkeitsarbeit auf regionale Besonderheiten abheben. Das Beispiel Nordrhein-Westfalen zeigt, dass ein Land, das konsequent auf den Radverkehr setzt, innerhalb kurzer Zeit viel erreichen kann.

- Über die Landesbauordnungen können die Länder vorschreiben, dass bei Neu- und Umbauten von Wohn- und Geschäftshäusern mehr und nutzerfreundlichere Stellplätze für Fahrräder geschaffen werden. Bisher regeln die Landesbauordnungen minutiös die Anzahl und Beschaffenheit der Autostellplätze, die bei jedem Bauprojekt vorgeschrieben sind. Wo im Wohnungsbestand geeignete Räume und Flächen fehlen, können private Investoren Zuschüsse für Fahrradhäuschen im öffentlichen Raum erhalten – wie es in Hamburg seit Jahren mit Erfolg praktiziert wird.
- Die Länder bauen im Auftrag des Bundes Radverkehrswege an Bundesstraßen sowie an Landstraßen und im Bereich des Fahrradtourismus. Sie haben es damit selbst in der Hand, geschlossene überregionale Wegenetze zu bilden, eine systematische Wegweisung für den überörtlichen Radverkehr einzurichten und den Radverkehr mit dem ÖPNV zu vernetzen.
- Die Länder sind zuständig für den Regionalverkehr mit der Bahn. Sie bestellen bei den Verkehrsunternehmen die Leistungen, die sie im Regionalverkehr haben möchten. Es ist also Sache der Länder, in die Leistungsverträge, die sie mit Bahnbetreibern abschließen, entsprechende Fahrpreise und Qualitätsnormen zur Fahrradbeförderung miteinzuschließen.

Die Kommunen

Der größte Teil des Radverkehrs spielt sich innerorts ab. Deshalb entscheidet sich in den Kommunen, ob es künftig mit dem Fahrrad aufwärts geht oder nicht. Das Kommunalprojekt "Fahrradfreundliche Stadt Troisdorf" zeigt, wie es gehen kann: In nur sieben Jahren – von 1988 bis 1995 – gelang es der 60000-Einwohner-Stadt zwischen Köln und Bonn, den Radverkehrsanteil an allen zurückgelegten Wegen von 16 auf 21 Prozent zu steigern. Besonders erfreulich: Der Pkw-Anteil verringerte sich im selben Maße. Die Entwicklung kommt also direkt den Einwohnern und der Umwelt zugute.

Unerschlossene Potenziale sind in allen Orten vorhanden. Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass Großstädte auf einen Radverkehrsanteil von 20 bis 25 Prozent kommen können, Klein-

und Mittelstädte sogar auf 40 Prozent und mehr, wenn die Politik konsequent und langfristig dieses Ziel verfolgt.

- Wichtigste Voraussetzung ist, dass eine breite Mehrheit in Politik, Verwaltung und Bevölkerung die Radverkehrsförderung mitträgt. Das geht nur, wenn sich die Kommune für eine strategische Radverkehrsplanung einsetzt, ein Ausbauprogramm für ihre Fahrradrouten entwickelt und sie – gemeinsam mit den positiven Folgen für die Bevölkerung – in der Öffentlichkeit vertritt und umsetzt.
- Für die Entwicklung und die Umsetzung des Verkehrskonzeptes sowie für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist qualifiziertes Personal notwendig. Es reicht nicht, Mitarbeiter aus anderen Bereichen mit diesen Aufgaben zu betrauen. Eine gute Radverkehrsplanung erfordert einschlägiges und aktuelles Know-how. Außerdem benötigen Radverkehrsplaner festgeschriebene Beteiligungsrechte auch an Verkehrsprojekten, die oberflächlich betrachtet nichts mit dem Radverkehr zu tun haben.
- Ein Sorgentelefon, bei dem Radfahrer Gefahrenpunkte, Verunreinigungen oder Behinderungen melden können, ermöglicht es der Stadt, schnell Abhilfe für akute Probleme zu schaffen und den Radfahrern zu zeigen, dass sie ihre Anliegen ernst nimmt.
- Kommunen können aber nicht nur selbst gute Voraussetzungen für einen attraktiven Radverkehr schaffen. Sie können außerdem das Engagement von Unternehmen fördern oder ihre Bürger zum Radfahren animieren. So lobte beispielsweise die Stadt Münster einen Wettbewerb für den "Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber" aus. Im österreichischen Vorarlberg veranstalten 40 Gemeinden regelmäßig "Fahr Rad"-Kampagnen mit kreativen Aktionen wie beispielsweise dem "Fahrrad-Lotto". Dabei werden unter den Berufstätigen, die mit dem Rad zur Arbeit kommen, Geldgewinne und Warengutscheine verlost.
- City-Bike-Systeme, wie das im April eingeführte "Call-a-Bike"-System in München, können den öffentlichen Verkehr in den Innenstädten ergänzen. Die auffälligen Räder mit stadttypischem Design stehen im öffentlichen Raum – in München beispielsweise an Telefonzellen – und können per Code oder per Karte entschlüsselt werden. Nach Benutzung stellt sie der Kunde am nächstgelegenen Depot ab.

Firmen und Betriebe

Arbeitgeber profitieren direkt davon, wenn viele ihrer Arbeitnehmer mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Sie sparen viel Geld, weil sie weniger Parkplätze bereithalten müssen und freiwerdende Fläche sinnvoll und gewinnbringend nutzen können. Außerdem sind Radfahrer die gesünderen Mitarbeiter. Sie kommen fitter zur Arbeit und sammeln im Schnitt weniger Krankheitstage an als die nicht-radelnden Kollegen.

Großbetriebe wie BASF und die Deutsche Lufthansa betreiben seit Jahren eine engagierte Fahrradförderung für ihre Belegschaft. So entwickelte die Lufthansa für ihr großes Werftgelände in Hamburg eine Fahrradschleuse, damit ihre Mitarbeiter auch an unbesetzten Eingängen mit Drehkreuzanlagen ohne größere Umwege mit dem Rad zum Arbeitsplatz gelangen konnten. Gerade auf ausgedehnten Betriebsgeländen genießen Radfahrer Vorteile, wenn sie ihr Fahrrad dezentral in der Nähe ihres Arbeitsplatzes abstellen können, während Autofahrer einen längeren Weg vom Großparkplatz zurücklegen müssen.

- Betriebe, die den Radverkehr fördern möchten, müssen in erster Linie wettergeschützte und diebstahlsichere Fahrradabstellplätze zur Verfügung stellen. Nur wenn das gute Rad am Zielort sicher untergebracht ist, wird es auch für den Arbeitsweg benutzt. Und nur mit dem guten Rad macht ein etwas längerer Weg zur Arbeit Spaß.
- Umkleide- und Duschkmöglichkeiten sowie Schließfächer für Helm und Fahrradkleidung ermöglichen es dynamischen Radlern, Arbeitsweg und sportliches Training zu verbinden, ohne verschwitzt am Arbeitsplatz zu erscheinen.
- Weitere Anreize sind Fahrtkostenzuschüsse, Gutscheine für den Fahrrad-Check oder Reparaturmöglichkeiten in eigenen Werkstätten, Werksfahräder, die auch privat genutzt werden können, Rabatte beim Fahrradkauf bzw. bei Ersatzteilen und Zubehör durch Sammelbestellungen oder Absprachen mit Vertragshändlern.
- Mit Dienstfahrrädern und dem Einsatz von Fahrradkurieren demonstriert ein Betrieb, dass er das Fahrrad ernst nimmt und überall dort einsetzt, wo es sinnvoll ist.
- Besonders imagefördernd ist es, wenn Chef und leitende Angestellte mit dem Rad zur Arbeit kommen. Fahren sie weiterhin mit dem Auto, während sie ihre Mitarbeiter zum Radfahren bewegen möchten, wird das Auto als Statussymbol weiter aufgewertet und das Fahrradkonzept des Betriebs verliert an Glaubwürdigkeit.
- Fahrradförderung ist dann besonders erfolgreich, wenn ein Betrieb gleichzeitig Parkgebühren für Pkw auf betriebseigenen Parkplätzen erhebt oder den Zugang zu den Firmenparkplätzen reglementiert.

Verkehrsunternehmen und ÖPNV-Aufgabenträger

Das Fahrrad kommt nicht nur auf kurzen Strecken zum Einsatz. Auch über längere Entfernungen ist es häufig die erste Wahl, wenn es ohne Zeitverlust mit Bus oder Bahn kombiniert werden kann.

- Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für den Weg vom Wohnsitz zur Haltestelle und – am Ende der Bahn- oder Busfahrt – von der Haltestelle zum Fahrtziel. Das funktioniert aber nur, wenn das Rad günstig und problemlos im öffentlichen Verkehrsmittel transportiert werden kann. Ein breiter, ebenerdiger Einstieg, ausreichend Platz, günstige Fahrradtarife, Fahrraddauerkarten oder die Gratisradmitnahme für Dauerkartenbesitzer machen die Kombination von Fahrrad und Bus oder Bahn attraktiv.
- Für manche Fahrgäste reicht es jedoch schon, wenn sie mit dem Rad zwischen Wohnsitz und Haltestelle pendeln können. Hier gilt für die Verkehrsunternehmen, was auch für die Arbeitgeber gilt: Die Verkehrsteilnehmer entscheiden sich nur dann für die Anfahrt mit dem teureren, gut funktionierenden Rad, wenn an Bushaltestelle oder Bahnhof sichere und wettergeschützte Abstellanlagen vorhanden sind.
- Der Fahrradverleih an Bahnhöfen oder Busknotenpunkten ergänzt das System der Fahrradmitnahme. Gute Fahrräder, die an möglichst vielen Punkten günstig und unbürokratisch zu leihen und am Ziel einfach abzugeben sind, können in vielen Fällen eine gute Alternative zur Mitnahme des eigenen Rades sein. Besonders attraktiv sind Fahrradstationen oder bewachte Abstellanlagen mit integriertem Fahrradverleih-, Reparatur und Serviceangebot.

- Im Freizeitverkehr erfreuen sich Busse mit Fahrradanhänger besonderer Beliebtheit. Sie verkehren vor allem am Wochenende zu beliebten Naherholungsgebieten. Zahlreiche Verkehrsunternehmen und -verbände bieten entsprechende Busse an, zum Beispiel der Großraumverkehr Hannover zum Steinhuder Meer oder die Südbaden Bus GmbH von Freiburg aus in den Schwarzwald.

Krankenkassen

Viele Krankenkassen stellen in ihren Zeitschriften bereits heraus, dass Radfahren gesund hält. Dabei handelt es sich jedoch meist um allgemeingehaltene Informationen, die zwar zur Imageverbesserung des Radfahrens beitragen, aber die Mitglieder kaum dazu bringen, ihr Verhalten zu ändern.

- Mit groß angelegten Kampagnen, Gesundheitsprogrammen oder Werbeaktionen können die Krankenkassen ihre Mitglieder motivieren, das Radfahren als gesundheitsförderndes Element in ihren Alltag zu integrieren. Ein Beispiel ist die Aktion "Mit Hochdruck aufs Rad", mit der die Barmer Ersatzkasse Anfang der 90er Jahre Menschen mit Bluthochdruck aufs Fahrrad brachte. Die Aktion wurde sportmedizinisch begleitet. Wer teilnehmen wollte, bekam sein persönliches Trainingsprogramm zusammengestellt. Die Publikationen der Barmer berichteten über Fahrradpolitik, medizinische Vorteile des Radfahrens und die Erfolge der Aktion.

Ein weiteres Beispiel: Die AOK Baden-Württemberg rief einen "Radelsommer" aus und animierte ihre Mitglieder, am "Mobil ohne Auto"-Tag teilzunehmen.

- Krankenkassen sollten systematisch Forschungsergebnisse auswerten und publik machen, die die Zusammenhänge zwischen Radfahren und Krankheitsvorbeugung belegen.
- Denkbar ist auch ein Bonussystem für Krankenkassenmitglieder, die mit dem Rad zur Arbeit fahren.
- Ärzte haben die Möglichkeit, bei der Beratung ihrer Patienten die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens bekannt zu machen oder Radfahren als Therapie anzuregen.

Fahrradindustrie und Fahrradhandel

Die Fahrradindustrie hat in den vergangenen Jahren mit Innovationen wie der Vollfederung, besseren Schaltungen, Bremsen und Beleuchtungsanlagen den Komfort und den Spaß beim Radfahren deutlich erhöht. Allerdings setzen diese Innovationen immer erst bei den Trendgefährten an.

- Wenn sich das Radfahren im Alltag bei einer breiten Masse durchsetzen soll, muss die Fahrradbranche zum Trendsetter werden. Sie hat bereits mit dem Mountain-Bike einen neuen Rädertyp entwickelt, der innerhalb kürzester Zeit den Markt erobert und das Rad im Freizeitsektor etabliert hat. Etwas ähnliches muss nun für den Alltagsverkehr passieren. Neue Räder, die "in" sind und die praktischen Anforderungen des Alltags erfüllen.
- Das kann nur funktionieren, wenn die Fahrradbranche ein intensives Marketing für das Rad als Alltagsverkehrsmittel betreibt.

- Darüber hinaus sollten die Fahrradhersteller noch stärker und offensiver die Interessenvertretungen der Radfahrer unterstützen und verkehrspolitische Forderungen zugunsten des Radverkehrs gegenüber der Politik vertreten. Mit der Auslobung von Wettbewerben und der Vergabe von Innovationspreisen wie dem "Goldenen Ritzel", das der Verband der selbstverwalteten Fahrradbetriebe (vsf) für gelungene Fahrradfördermaßnahmen verleiht, kann die Fahrradindustrie positive Beispiele in der Radverkehrspolitik würdigen und bekannt machen.
- Neue Ideen und Dienstleistungen sind gefragt, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Nutzer zu entsprechen. Zum Beispiel der "Bike-Doctor", der ins Haus kommt, um ein Rad zu reparieren. Auch der Verleih von Rädern, Lastenrädern, Lasten- oder Kinderanhängern hilft Radfahrern dabei, ihre Alltagsprobleme zu bewältigen – und bindet sie als Kunden.

Lehrer, Erzieher und Eltern

Die meisten Kinder in Deutschland lernen früh Radfahren. Wie sicher sie es beherrschen und ob sie sich im Straßenverkehr bewegen können, hängt davon ab, ob die Eltern mit ihnen die Alltagswege trainieren.

- Eltern sind Vorbilder für ihre Kinder. Ihr Verkehrsverhalten ist ausschlaggebend für die Verkehrsmittelwahl der Kinder. Das Fahrrad ist das einzige Verkehrsmittel, mit dem sich die Kinder selbstständig auch über größere Distanzen bewegen können. Daher ist es wichtig, dass die Eltern mit den Kindern gemeinsam ihre Wege üben – zuerst zum Kindergarten, dann in die Schule, zu Freunden, zum Sport ...
- Viele Kinder kommen bereits mit dem Rad zum Kindergarten. Andere lernen während der Zeit im Kindergarten das Radfahren. Daher ist es wichtig, das Thema Radfahren bereits im Kindergarten spielerisch aufzunehmen. Kleine Radausflüge mit den ältesten Kindergartenkindern stärken das Selbstbewusstsein und können die wichtigsten Verkehrsregeln für Radfahrer vermitteln.
- Kinder und Jugendliche achten darauf, welche Verkehrsmittel Erwachsene benutzen. Daher bewirken radfahrende Erzieher oder Lehrer mehr als große Worte.
- Die Schule hat zahlreiche Möglichkeiten, das Radfahren zu thematisieren und interessant zu machen. In Projekten können die Schüler die Radverkehrsanlagen auf dem Weg zur Schule untersuchen, Mängellisten erstellen und Verbesserungsvorschläge bei der Stadt einreichen. In schuleigenen Fahrradwerkstätten können Schülerinnen und Schüler lernen, Reparaturen durchzuführen. Über Wettbewerbe wie "Die fahrradfreundlichste Schule" oder "Wir sammeln Fahrradkilometer" sind auch Eltern und Lehrer für den Radverkehr zu gewinnen.

Einzelhändler und Werbegemeinschaften

Der Groß- und Einzelhandel hat den radfahrenden Kunden noch nicht entdeckt. Radfahrer kaufen nicht soviel auf einmal ein. Dafür kommen sie häufiger wieder und sind meist treue Kunden. Da Radfahrer auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen sind und ihr Stadtteilzentrum oder die Innenstadt der "grünen Wiese" vorziehen, sind sie außerdem die natürlichen Verbündeten der städtischen Werbegemeinschaften.

- Mit sicheren Fahrradabstellplätzen, Lieferservice und Aufbewahrungsmöglichkeiten für sperrige Einkäufe kann der Einzelhandel Radfahrer gewinnen und als Kunden binden.
- Werbegemeinschaften können Radfahrer mit Öffentlichkeitsarbeit gezielt ansprechen. Zum Beispiel können die Kunden, die mit dem Fahrrad kommen, mit einem Getränk belohnt werden oder ein Los erhalten, das später an einer Lotterie teilnimmt.

Architekten und Wohnungsbaugesellschaften

Was nützt das beste Fahrrad, wenn es erst eine steile Kellertreppe hinaufgeschleppt werden muss, bevor es zum Einsatz kommen kann?

- Auch wenn die Landesbauordnung es noch nicht vorschreibt: Wenn der Besitzer sein Fahrrad häufig benutzen soll, muss er es einfach und ebenerdig, aber trotzdem diebstahl und wettergeschützt abstellen können. Hier sind pfiffige und innovative Lösungen fürs Abstellen im Haus gefragt – bei Platzmangel auch externe Fahrradhäuschen vor der Tür.

Fahrradtourismus

Der Fahrrad-Tourismus boomt seit einigen Jahren auch in Deutschland und birgt noch große Wachstumspotenziale, sofern die nötige Serviceinfrastruktur und die Radfernwege nutzergerecht ausgebaut sind und das Marketing verbessert worden ist.

- Im Auslandsmarketing muss der Radtourismus nach Schweizer Vorbild zu einem Schwerpunkt gemacht werden.
- Ähnlich wie unsere Nachbarländer Schweiz, Österreich, Holland und Dänemark sollten Bund und Länder die Schaffung eines flächendeckenden Radfernwegenetzes mit einer verständlichen Wegweisung forcieren.
- Die Anreise mit der Bahn ins Urlaubsgebiet, der Gepäcktransportservice und ein umfangreiches Informationsangebot gehören zu den Serviceleistungen, die Radtouristen erwarten. Die Informationsbroschüren der DB AG haben hier einen beträchtlichen Fortschritt gebracht. Allerdings ist für Familien die Fahrradmitnahme an den Urlaubsort immer noch abenteuerlich.

Medien

Wenn die Regierung einen Fahrrad-Masterplan ins Leben ruft und alle Angesprochenen aktiv werden, berichten Fernsehen, Hörfunk und Presse natürlich über dieses bahnbrechende Ereignis. Es ist Sache der einzelnen Akteure, Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben und ihre Pressekontakte so zu nutzen, dass die Öffentlichkeit von ihren Aktivitäten fürs Rad erfährt.

- Fernseh-, Hörfunk- und Zeitschriftenredaktionen können dem Rad mehr Raum in ihrer Berichterstattung geben. Ihre Aufgabe wäre es, über die Umsetzung des Fahrrad-Masterplans in ihrer Region zu berichten.
- Servicesendungen für Radler, Radreiseberichte, Radtests, positive Beispiele aus der Radverkehrspolitik etc. könnten außerdem zu wöchentlichen Sendungen oder Beilagen zusammengefasst werden, wie das bei Autothemen längst üblich ist.

Fahrradfreundliche Städte NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen betreibt seit gut zehn Jahren eine aktive Fahrradpolitik. Durch ein vorbildliches Bezuschussungssystem erhalten Gemeinden ein eigenes Budget zur Radverkehrsförderung sowie zusätzliche Mittel aus verschiedenen Programmen. Bundesweite Beachtung findet das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden", das 1993 mit 13 Städten startete und sich seitdem zunehmender Beliebtheit erfreut. Die Aufnahmekriterien sind streng. Zahlreiche Bewerber fielen schon durch, weil sie den Mindestanforderungen nicht genügten. Dazu zählen unter anderem ein offensives kommunales Marketing für den Radverkehr, politische Prioritätensetzung mit erkennbarem personellen und finanziellen Engagement, flächendeckende Komplettierung des Radverkehrssystems in überschaubarer Zeit sowie einiges mehr. Viele Innovationen im Radverkehr wurden in Mitgliedsstädten erprobt und fanden später Eingang in die Regelwerke, so zum Beispiel Schutzstreifen für Radfahrer bei geringer Fahrbahnbreite, die erstmals 1992 in Bonn mit großem Erfolg getestet wurden. Mit dem Programm erbrachte Nordrhein-Westfalen den Beweis, dass auch in Zeiten knapper Kassen nachhaltige Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden können. Die gezielte Förderung engagierter Kommunen hat einen offensiven Ideenwettbewerb ausgelöst. Erwähnenswert ist auch das Programm "100 Fahrradstationen in NRW", mit dem die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen mit hohem Pendleraufkommen verbessert und der Komfort des Umweltverbundes von Fahrrad und Bahn gesteigert wird. Beispielhaft sind darüber hinaus die Radverkehrsforschung und die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen. Der systematische und umfassende Ansatz zur Integration des Radverkehrs in den Umweltverbund könnte für die anderen Bundesländer durchaus ein Vorbild sein. Andererseits ist es noch eine große Herausforderung, in den bisher passiven Gemeinden einen Durchbruch zu erzielen und den Radverkehr flächendeckend voran zu bringen.

Der VCD engagiert sich

Der VCD betrachtet das Fahrrad als elementaren Bestandteil im Umweltverbund und als Teil eines Grundverkehrssystems für jedermann. Angesichts der unterschätzten Möglichkeiten und Potenziale des Fahrrads, zur Lösung unserer Verkehrs- und Umweltprobleme beizutragen, wird der VCD das Fahrrad künftig verstärkt in seiner Lobbyarbeit gegenüber Politik, Wirtschaft und Verkehrsunternehmen berücksichtigen.

Der VCD setzt sich ein

- für die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 innerorts (außer auf Hauptverkehrsstraßen)
- für die einheitliche verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale
- für eine Änderung der Finanzierungsprioritäten in Bundes- und Landeshaushalten hin zur Förderung der Nahmobilität (Fahrradrouten, Verkehrsberuhigung)
- für Fahrradstationen an allen größeren Bahnhöfen
- für einfache und preiswerte Fahrradmitnahme in allen öffentlichen Verkehrsmitteln
- für Erhalt und Ausbau eines flächendeckenden InterRegio-Netzes der Bahn mit guten Fahrradmitnahmemöglichkeiten

- für betriebliche Verkehrspläne nach holländischem Vorbild
- für Mobilitätserziehung im Schulunterricht

Auf Bundesebene wird sich der VCD gemeinsam mit Fahrradclubs und anderen Verbänden für einen "Fahrrad-Masterplan" bei der Bundesregierung einsetzen. Darüber hinaus wird er versuchen, verschiedene Akteure zusammenzubringen und neue Koalitionen für das Fahrrad zu schmieden. Der VCD plant, im Internet ein "Forum Fahrrad-Masterplan" einzurichten, um den Ideen- und Gedankenaustausch zwischen Experten und interessierten Laien zu befördern.

Im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit wird der VCD vor allem bei Multiplikatoren das Image des Radfahrens verbessern helfen. Die Verbreitung von "Best Practice"-Beispielen wird der VCD mit seinen Möglichkeiten unterstützen.

Auf der Ebene der Landes- und Kreisverbände wird der VCD eng mit dem ADFC und anderen engagierten Organisationen und Initiativen vor Ort kooperieren, um Verbesserungen für den Radverkehr durchzusetzen. Im Mittelpunkt stehen dabei kostengünstige und wirksame Maßnahmen. Etwa die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, die Ausweisung möglichst vieler Tempo 30-Gebiete, Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sowie hochwertige Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Bushaltestellen.

In Zusammenarbeit mit Partnern wird der VCD daran arbeiten, Service- und Informationsangebote für Radfahrer weiterzuentwickeln.

Alles auf einen Blick: Handlungsanweisungen für die Akteure

Bund

- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Verkehrsetat
- mehr Bundesmittel für den Radverkehr
- Änderungen der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts
- verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale
- radfahrerfreundliche EU-Normen zur Pkw- und Lkw-Produktion
- Änderung des Haftungsrechts bei Unfällen mit Radfahrern
- Forschungsprojekte zum Thema Rad
- Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr
- prominente Politiker nehmen Vorbildfunktion wahr und fahren Rad

Länder

- Förderprogramme für den Radverkehr auflegen
- Netzwerke fahrradfreundlicher Städte unterstützen
- gut erreichbare Fahrradstellplätze in der Landesbauordnung vorschreiben
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum ermöglichen
- überregionale Radwegenetze mit einheitlichen Wegweisungsstandards schaffen
- bei der Bestellung von ÖPNV-Leistungen auf Fahrradabstellmöglichkeiten und Fahrradbeförderung achten
- Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr betreiben
- Politiker nehmen Vorbildfunktion wahr und fahren Rad

Kommunen

- Im Konsensverfahren langfristigen Verkehrsplan erarbeiten, der den Radverkehr begünstigt

- bei der Flächennutzungsplanung und beim Städtebau auf eine "Stadt der kurzen Wege" achten
- kurzfristig Gefahrenstellen entschärfen
- Stellen für qualifizierte Radverkehrsplaner schaffen
- Schaffung eines dichten und sicheren Radverbindungsnetzes
- leicht verständliche Wegweisung
- verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Sorgentelefon für Radfahrer
- Stadtradsystem mit leicht verfügbaren Leihrädern im stadteigenen Design
- Förderung fahrradfreundlicher Unternehmen, Schulen, Behörden etc.
- prominente Stadtbewohner steigen aufs Rad um
- Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr

Betriebe

- sichere, wettergeschützte Abstellanlagen
- Umkleide- und Duscmöglichkeiten
- Schließfächer für Radausrüstung
- Vergünstigungen für Radfahrer
- Diensträder
- Nutzung von Fahrradkurieren
- leitende Angestellte nehmen Vorbildfunktion wahr
- Beschränkung firmeneigener Pkw-Abstellflächen
- Parkgebühren auf Firmenparkplatz

Verkehrsunternehmen

- einfache Radmitnahme in Bussen und Bahnen • sichere und wettergeschützte Abstellplätze für Fahrräder an den Haltestellen
- Fahrradservicestationen an Bahnhöfen
- günstige Tarife für Radmitnahme

- Fahrradverleih
- Freizeitangebote für Radler
- Öffentlichkeitsarbeit für die Verknüpfung von Rad und ÖPNV

Krankenkassen

- Kampagnen und Mitgliederaktionen für Radfahren und Gesundheit
- Information über die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens in den Mitglieder-, bzw. Verbandszeitschriften
- Radfahren als Therapie bei Herz-Kreislauf-Erkrankungen und anderen Krankheiten, die auf Bewegungsmangel beruhen
- Bonussystem für radfahrende Kassenmitglieder

Fahrradbranche

- Marketing für das Rad als Alltagsverkehrsmittel
- neue "In"-Produkte für Alltagsradler
- mit verkehrspolitischen Forderungen aktiv in die Verkehrspolitik eingreifen

Eltern, Kindergärten, Schulen

- Eltern, Erzieher und Lehrer nehmen Vorbildfunktion wahr und üben mit Kindern ihre Alltagswege mit dem Rad
- Radausflüge in Kindergarten und Schule
- Fahrradprojekte in den Schulen
- Alltagswege untersuchen und Verbesserungsvorschläge an die Stadt machen
- "Fahrradfreundliche Schule"

Einzelhändler und Werbegemeinschaften

- Sichere und wetterfeste Fahrradabstellanlagen vor den Geschäften
- Lieferservice
- Aufbewahrungsmöglichkeiten für Einkäufe
- Öffentlichkeitsarbeit
- Werbeaktionen für den Einkauf mit dem Rad

- kleine Präsente für radfahrende Kunden

Architekten und Wohnungswirtschaft

- einfach zugängliche Fahrradräume bei Wohn- und Bürohäusern einplanen
- anspruchsvolles Fahrradparken an den Eingängen zu Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen berücksichtigen

Tourismusbranche

- Lobbyarbeit für ein flächendeckendes Radfernwegenetz in Deutschland
- Radverkehr als ein Schwerpunkt im Auslandsmarketing
- Serviceleistungen wie Bahnreise, Unterkunftsverzeichnisse, Infopakete etc. für radfahrende Touristen

Medien

- Fahrradsendungen in Hörfunk und Fernsehen
- Fahrradbeilagen in Tageszeitungen
- Fahrrad-Specials in Zeitschriften
- begleitende Berichterstattung für den Fahrrad-Masterplan