



# CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



03

POLICY ADVICE NOTES

## Radfahrerfreundliche Städte – wie Städte das Radfahren fördern können



Die europäische CIVITAS Initiative unterstützt Städte bei der Umsetzung einer integrierten Verkehrspolitik, die auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist. Die aus den Planungs- und Umsetzungsphasen gewonnenen Erkenntnisse sind in zwölf Policy Advice Notes zusammengefasst und vermitteln eine Vorstellung davon, wie städtische Nahverkehrsprobleme gelöst werden können, die auf die Städte der Europäischen Union in Zukunft zukommen werden.



# Radfahrerfreundliche Städte – wie Städte das Radfahren fördern können

Förderung von umweltfreundlicher und  
gesunder Mobilität



Im Rahmen von CIVITAS II (2005–2009) wurden verschiedene Maßnahmen mit dem Ziel umgesetzt, das Radfahren in Städten aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit und gesunden Form der Mobilität zu fördern. Die wichtigsten Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen und die in den Städten gewonnenen Erfahrungen sind in dieser Policy Advice Note zusammengefasst. Sie dient der Unterstützung und Information lokaler an diesen Aktivitäten interessierter Politiker.

## Überblick

### MASSNAHMENBESCHREIBUNG

Um den städtischen Verkehrsproblemen entgegenzuwirken, müssen Städte nicht motorisierte Verkehrsmittel wie das Fahrrad fördern. Die folgenden Maßnahmen dienen der Förderung des Radfahrens:

1. Erweiterung und Verbesserung von Radwegenetzen und ihren Verbindungen, um alle Gebiete nicht motorisierten Verkehrsträgern zugänglich zu machen.
2. Erhöhung von Komfort und Sicherheit von Radwegen, Anpassung der Straßeninfrastruktur (z. B. an Einmündungen oder Kreuzungen) und Aufstellung von Straßenschildern, die Radfahrern Vorfahrt einräumen und ihre Sicherheit erhöhen.
3. Angebot zusätzlicher Raddienste, z. B. sichere, komfortable Abstell- und Transfermöglichkeiten, Reparaturwerkstätten, Leihsysteme oder Transportmöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln.
4. Förderung von Elektro-Fahrrädern, z. B. durch Angebot von Informationen, Aufladestellen oder besonderen Anreizen.
5. Informations- und Marketing-Kampagnen, die das Verhalten der Bürger im Verkehr beeinflussen.
6. Angebot von Kursen zum sicheren Radfahren, insbesondere in Ländern mit dynamischem Anstieg des motorisierten Individualverkehrs.



## ZIELGRUPPEN

Die wichtigsten Zielgruppen sind Stadtbewohner sowie Touristen und Besucher. Personen, die regelmäßig kurze Strecken fahren, z. B. zu Institutionen wie Schulen oder Universitäten bilden eine besonders wichtige Zielgruppe. Je nach bereits vorhandenem Nutzungsniveau zielen die Maßnahmen auf Fahrten mit einer Länge von 2 bis 10 km ab. Bei der Förderung des Radfahrens sind Kursangebote wichtig, insbesondere für gefährdete Personengruppen wie Kinder und ältere Menschen. Außerdem sollte Planungsstellen und Entscheidungsträgern in städtischen Gebieten vermittelt werden, dass ganze Städte von der Förderung nicht motorisierter Verkehrsmittel profitieren, um sie für die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zu motivieren. Städtische Verwaltungsstellen, die zuständig sind für Raumplanung, Straßenbau und -wartung sowie für Stadt-Marketing und -förderung, sollten ermutigt werden, das Fahrrad als gleichberechtigten Verkehrsträger neben Autos oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu betrachten.

Es ist ferner wichtig, sich der Unterstützung durch Einrichtungen wie Einkaufszentren, Kinos oder Schienenfahrzeugunternehmen, die möglicherweise an einer besseren Zugänglichkeit für Radfahrer interessiert sind, zu versichern. Ökologisch orientierte Nichtregierungsorganisationen sind ebenfalls eine wertvolle Zielgruppe (und stellen möglicherweise Freiwillige, die für verschiedene Marketing-Veranstaltungen benötigt werden).

## AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE

### Für die Öffentlichkeit

Die Verwendung von privaten Automobilen kann durch die Förderung des Radfahrens reduziert werden. Der Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Fahrten (Modal Split) in CIVITAS II-Beispielstädten stieg innerhalb von vier Jahren um 2 % und 7 %. Dies führt zu einer Reduzierung der Luftverschmutzung und des Parkraumbedarfs sowie zu entsprechenden Möglichkeiten für die Umgestaltung und Neunutzung des gewonnenen Raumes auf eine bürgerfreundliche Weise und dadurch zu einer höheren Attraktivität von Wohngebieten. Die höhere Lebensqualität in Bezug auf die Gesundheit kann zu mehr sozialen und Freizeitaktivitäten führen. Durch Erweiterung der städtischen Infrastruktur für Radfahrer steigt die Anerkennung und Akzeptanz des Radfahrens unter den anderen Verkehrsteilnehmern. Infolgedessen steigt möglicherweise die Zahl der Personen, die das Fahrrad auch für tägliche Fahrten zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkaufen verwenden. Durch diese Verkehrsmittelverlagerung werden die Straßen zu Hauptverkehrszeiten entlastet, ein Aspekt, der zu Zeitersparnissen führt. Wenn beispielsweise in Österreich 50 % der Kurzstrecken (< 3,5 km) mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt würden, würden die jährlichen Kosten infolge der Straßenüberlastung um 300 Mio. Euro und die Umweltkosten um 160 Mio. Euro sinken<sup>1</sup>. Die Städte würden außerdem kinderfreundlicher und auch für ältere Menschen angenehmer, die oftmals nicht die Möglichkeit haben, Auto zu fahren.

<sup>1</sup> VCÖ (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Infoblatt 2002-03, <http://www.vcoe.at>, 4. Februar 2010





### Für Einzelpersonen

Jeder, der häufiger das Fahrrad und folglich seltener das Auto nutzt, vermeidet Ausgaben für Kraftstoff und für Parkgebühren. Außerdem fördert regelmäßiges Radfahren die Gesundheit. Personen, die zuvor gar keinen Sport getrieben haben und anfangen, regelmäßig 30 Minuten am Tag Rad zu fahren, senken ihr Herzinfarktrisiko um bis zu 50 %. Radfahren ist eine unabhängige Art der Fortbewegung für Menschen, die keine Möglichkeit haben, mit dem Auto zu fahren, z. B. für Kinder.

Im Hinblick auf den Sicherheitsaspekt ist festzustellen, dass die Sicherheit für Radfahrer mit der Anzahl der Radfahrer steigt, da Autofahrer sich daran gewöhnen, Radfahrer zu berücksichtigen. Sowohl Auto- als auch Radfahrer lernen, mit Konflikten und Gefahrensituationen im Straßenverkehr umzugehen<sup>2</sup>.

### Für Unternehmen

Unternehmen, die das Radfahren unter ihren Mitarbeitern fördern, können aufgrund der besseren Gesundheit ihrer Mitarbeiter und der geringeren Anzahl an Krankheitstagen Kosten sparen. Ein weiterer Vorteil für Unternehmen besteht im geringeren Bedarf an Parkflächen auf dem Unternehmensgelände. Verbesserungen für Mitarbeiter, die das Rad benutzen, können ein wichtiges Element von Imagekampagnen für Unternehmen sein. Auch innerhalb größerer Kampagnen könnten sie eine Rolle spielen, insbesondere, wenn es um Unternehmen geht, die wie Kinos oder Einkaufszentren stark von hohen Besucherzahlen abhängen. Einzelhandelsgeschäfte können ebenfalls von radfahrerfreundlichen Umgebungen profitieren. Auch wenn Radfahrer im Durchschnitt weniger Geld pro Einkauf ausgeben, sind ihre Ausgaben insgesamt höher, weil sie häufiger einkaufen. In Regensburg beispielsweise geben Radfahrer jährlich 10 % mehr aus als Autofahrer, unternehmen jedoch doppelt so viele Einkaufsfahrten<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> IRTAD 2000 (International Road Traffic and Accident Database), Europäische Kommission 2000, in: VCO (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Infoblatt 2002-03, <http://www.vcoe.at>, 4. Februar 2010

<sup>3</sup> Heller, J. & Monheim, R. (1998): Die Regensburger Altstadt im Spiegel ihrer Besucher und Betriebe, in: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Bd. 176, Bayreuth, Deutschland

## RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ERFOLG

Es sollte Raum für Radwege, Radabstellplätze und potenziell für die Umgestaltung verfügbarer öffentlicher Flächen vorhanden sein. Vorteilhaft sind ferner bequeme, sichere Verbindungen zwischen Vororten bzw. Randbezirken und Stadtzentren. Außerdem tragen ein bereits vorhandenes Bewusstsein der Einwohner einer Stadt für Verkehrsprobleme sowie die Bereitschaft, auf das Fahrrad umzusteigen, die sich anhand eines hohen Anteils an Fahrradbesitzern ablesen lässt, zum Erfolg entsprechender Maßnahmen bei.

## Umsetzungsschritte und zeitlicher Rahmen

**Bei der Umsetzung eines Programms zur Förderung des Radfahrens in der Stadt sollten folgende Aspekte und unterstützenden Maßnahmen sowie eine angemessene Zeitplanung für die Umsetzung berücksichtigt werden.**

### ARBEITSSCHRITTE

#### 1. Einrichtung einer Wissensdatenbank für die Planung

- Analyse der bestehenden Fahrradinfrastruktur einschließlich ihrer Beanspruchung, Sicherheit und Qualität sowie von gefährlichen Stellen und Unfallschwerpunkten im Radwegenetz.
- Studien zur Bewertung der potenziellen Nutzung einer neuen Fahrradinfrastruktur und zur Identifizierung wichtiger fehlender Radwegeabschnitte.
- Definition technischer Anforderungen für verschiedene Aspekte der Infrastruktur für Fahrräder (getrennte Radwege, gemeinsam genutzte Straßen, Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen, Waldstraßen).
- Technische und wirtschaftliche Analysen, z. B. zu unterschiedlichen Radverleihsystemen.



- Eine von einem Koordinator geleitete Arbeitsgruppe bzw. ein runder Tisch, an dem alle wichtigen Gruppen beteiligt sind, sollte zur Einholung von Meinungen und zu Beratungszwecken eingerichtet werden.
- Klärung der administrativen Rahmenbedingungen für Ausschreibungsverfahren im Zusammenhang mit der Förderung des Radfahrens in der Stadt.

## **2. Gemeinsame Entwicklung eines strategischen Maßnahmenplans**

- Einrichtung einer von einem Koordinator geleiteten Arbeitsgruppe zur Besprechung von Zielen und Strategien und zur Vertretung der Ziele gegenüber verschiedenen Abteilungen der öffentlichen Verwaltung und anderen öffentlichen Stellen (z. B. Verkehrsbehörden) und wichtigen Akteuren.
- Einbindung von beteiligten Gruppen in detaillierte Beratungsgespräche.
- Gewährleistung, dass ein strategischer Maßnahmenplan für die Förderung des Radfahrens in die breitere strategische städtische Verkehrsplanung aufgenommen wird und politische Unterstützung erhält.

## **3. Identifizierung und Entwurf der neuen Infrastruktur sowie von Diensten und flankierenden Maßnahmen**

- Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation und der möglichen Nachfrage durch Benutzer.
- Auswahl von Radwegen, die ausgebaut oder erneuert werden sollten, sowie Identifizierung geeigneter Standorte für die Bike&Ride-Infrastruktur (z. B. Stationen zur Förderung der Intermodalität), für Radstellplätze oder andere Dienste.
- Festlegung der allgemeinen Gestaltungsprinzipien für zusätzliche Fahrraddienste (z. B. Kosten für Fahrradverleih, Nutzungsbedingungen).
- Festlegung ergänzender Maßnahmen und Identifizierung möglicher Integrationsprobleme (siehe auch: „Flankierende Maßnahmen zur Verstärkung positiver Effekte“).

## **4. Ernennung einer für das Management und die Pflege der Maßnahme zuständigen Stelle**

### **5. Ausschreibungen für**

- Infrastrukturentwicklung und -betrieb, z. B. für ein Fahrradverleihsystem
- Spezielle Fahrräder und technische Ausrüstung für die Dienste

### **6. Umsetzung der Maßnahme**

- Errichtung neuer Fahrradeinrichtungen
- Informationsveranstaltungen unter Teilnahme lokaler Interessengruppen und eines breiteren Publikums zum Thema zusätzliche Fahrraddienste (z. B. Verleihsysteme).

### **7. Durchsetzung**

- Eine angemessene Durchsetzung der neuen Vorschriften wie Geschwindigkeitsbegrenzungen für Autofahrer, aber auch der durch die Radfahrer einzuhaltenden Regeln (z. B. Benutzung verkehrstauglicher Fahrräder, Fahren am rechten Rand der Fahrbahn, Einhaltung der Verkehrsregeln) ist wichtig.

### **8. Einführung von Informations- und Werbekampagnen**

- Bereitstellung von Informationen über die neuen Einrichtungen und Maßnahmen

### **9. Organisation von Schulungskampagnen, Kampagnen zur Sicherheit beim Radfahren sowie von Schulungs-Workshops**





## **FLANKIERENDE MASSNAHMEN ZUR VERSTÄRKUNG POSITIVER EFFEKTE**

Zur Unterstützung des Erfolgs der Maßnahmen, die das Fahrradfahren in der Stadt fördern, ist die gleichzeitige Umsetzung weiterer ergänzender Maßnahmen sinnvoll. Zum einen könnte die politische Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsträger betont werden. Die Entwicklung eines „Masterplans für das Radfahren“ mit festen Zielen oder die Einrichtung eines Radfahrerbüros, das Bürger informiert, können zum Erfolg beitragen. Zum anderen können Maßnahmen zur Erhöhung des intermodalen Potenzials des Radfahrens umgesetzt werden. Durch Zugangs- und Parkraummanagement kann der Anteil des Fahrrads unter den Verkehrsträgern erhöht und die Fahrgeschwindigkeit der Autos reduziert werden. Der Straßenraum sowie die Straßenkreuzungen sollten neu gestaltet werden. Das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums sollte angepasst werden, z. B. durch Verbesserung der Straßenbeleuchtung und eine radfreundliche städtische Architektur, die die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens erhöht. Auch die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel sollte verbessert und Fahrradtransportmöglichkeiten in Bussen und Straßenbahnen angeboten werden.

## **ZEITLICHER RAHMEN**

Studien zur Fahrradbenutzung in Städten oder die Erstellung eines Berichts zur Bestandsaufnahme zum Thema Radfahren können je nach verfügbaren Ressourcen einige Monate bis zu einem Jahr in Anspruch nehmen. Auf Grundlage einer entsprechenden Studie können die Arbeiten an der Entwicklung eines strategischen Plans für die Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer aufgenommen werden. Diese können weitere 12 bis 18 Monate dauern. Parallel zur Umsetzungsphase des strategischen Plans sollten Informations- und Werbekampagnen stattfinden. Die Dauer dieser Maßnahmen kann je nach Größe der Zielgruppen und den Zielen selbst sehr unterschiedlich sein.

## Wie hoch sind die zu erwartenden Investitionen?

Der Umfang der für den Aufbau der neuen Radinfrastruktur notwendigen Investitionen hängt von den Gegebenheiten des bestehenden Straßennetzes, der Länge der geplanten neuen Radwege, der Flächenverfügbarkeit und den verwendeten Materialien ab. Außerdem sind Fahrbahnbreite und Trennstreifen, Markierungen und Beschilderung ebenso wie Trockenlegung, Begrünung und Neugestaltung von Parkflächen wichtige Themen, die bei der Berechnung des Investitionsumfangs berücksichtigt werden sollten. Im Hinblick auf Unterbrechungen des Radwegenetzes ist der Bau von Brücken, Tunneln oder komplizierten Kreuzungen sehr kostenintensiv.

Zur Referenz: Der vor kurzem in Polen erfolgte Bau eines hochwertigen, von der Fahrbahn getrennten Radwegs kostete pro Kilometer 250.000 Euro. In der CIVITAS II-Stadt La Rochelle, Frankreich, betragen die Kosten für den Bau eines Radwegs pro Kilometer 150.000 Euro. In der gleichen Stadt werden für den Betrieb und die Wartung jährlich ca. 1.360 Euro pro Kilometer Radweg aufgewendet.

Auch die Kosten für Fahrradstellplätze variieren erheblich je nach verwendetem Material, Verankerung, Abstand zwischen Stellplätzen und Bestellmenge. Die Preisspanne für einen überdachten Fahrradstellplatz reicht von 240 Euro bis 500 Euro (Beispiel aus der Schweiz). Ein nicht überdachter Fahrradstellplatz kostet pro Stück zwischen 50 und über 200 Euro (Beispiel aus Deutschland).

Investitionen sind für die Anschaffung von Fahrrädern im städtischen Besitz für Verleihdienste, für die Aufstellung von Fahrradstellplätzen, für die Entwicklung und den Betrieb eines Verleihsdienstes und für Wartungsdienste wie Reparaturen und Ersatz beschädigter oder gestohlener Fahrräder notwendig. Beispielsweise beliefen sich in der CIVITAS II-Stadt Krakau, Polen, die Investitionskosten für zwölf Ausleihstationen mit 100 Fahrrädern auf 165.000 und die laufenden Kosten auf 120.000 Euro jährlich. In der CIVITAS II-Stadt La



Rochelle, Frankreich, werden 120 Fahrräder an ebenfalls zwölf Stationen angeboten. Dort waren Investitionen in Höhe von 150.000 Euro erforderlich. Die laufenden Kosten für diesen Dienst beliefen sich auf 66.000 Euro jährlich.

Allerdings können durch die Verwendung der Fahrräder auch Einnahmen erzielt werden. In Burgos, Spanien, zum Beispiel werden durch acht Ausleihstationen mit 250 verfügbaren Fahrrädern monatlich 1.440 Euro eingenommen. Andere Optionen bestehen in der Organisation einer Ausschreibung für die Lieferung und das Management eines vollständigen integrierten Fahrradverleihsystems oder im Angebot von Werbeflächen an den Fahrrädern oder den Ausleihstationen.

Im Zusammenhang mit Informations- oder Schulungskampagnen müssen Kosten für das Design und den Druck sowie die Verteilung von Informationsmaterialien einkalkuliert werden. Zusätzlicher Mittelbedarf könnte für Informations-Workshops, Schulungen und Weiterbildung entstehen.

## Wichtige begünstigende Faktoren für den Erfolg

**Die unten aufgeführten Faktoren sind für die Einführung und die effiziente und erfolgreiche Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen bedeutsam:**

- Lokalpolitiker, die die Verwendung von Fahrrädern unterstützen.
- Lokale Fahrradvereine, die stark genug sind, um Einfluss auf politische Entscheidungen zu nehmen.
- Eine von einem Koordinator geleitete hoch motivierte Arbeitsgruppe, an der Personen aus verschiedenen Bereichen (z. B. Polizei, Verkehrsplanung, Privatsektor, Universitäten, Raumplanung, Verkehrsbetriebe, NROs) und mit unterschiedlichen Zuständigkeiten teilnehmen.

- Bewusstsein für die Dringlichkeit der verkehrspolitischen Probleme, die durch Verkehrsüberlastung und Parkprobleme in den Stadtzentren verursacht werden, und erhöhtes Bewusstsein für Umwelt- und Gesundheitsfragen.
- Erhöhtes Bewusstsein für Umweltfragen; Einwohner, die an der Verbesserung der Umwelt und der Lebensbedingungen in der Stadt interessiert sind.
- Städtische Behörden, die mit den gemeinschaftlichen Luftqualitäts- und Lärmrichtlinien befasst sind.
- Große Anzahl an Fahrradbesitzern.
- Topografische und klimatische Bedingungen, die das Radfahren begünstigen.
- Ein attraktives Stadtzentrum oder andere mit dem Fahrrad erreichbare ansprechende Plätze.
- Zielgruppen, die die Vorteile des Radfahrens kennen, wie z. B.:
  - Universitäten, die von der besseren Erreichbarkeit und von Werbemaßnahmen profitieren können
  - Autofahrer, die mit dem Problem steigender Fahrkosten konfrontiert sind
  - Unternehmen, die aufgrund ernsthafter Parkraumprobleme auf ihrem Gelände das Radfahren unter ihren Mitarbeitern fördern möchten
  - Schulumgebungen, die Weiterbildungsveranstaltungen für junge Menschen organisieren möchten





## Strategien für eine erfolgreiche Umsetzung

**Um Hindernisse auszuräumen, sollten parallel zum gesamten Umsetzungs- und Planungsprozess Gespräche und Arbeitsgruppentreffen zu bestimmten, im Folgenden beispielhaft aufgeführten Problemstellungen stattfinden.**

### Politische Unterstützung

Die Vorteile und potenziellen Auswirkungen eines höheren Anteils von Radfahrern unter den Verkehrsträgern werden von Politikern oftmals vernachlässigt, insbesondere in Ländern, in denen eine Kultur des Radfahrens noch nicht sehr verbreitet ist. Es sollten Treffen mit wichtigen Gruppen stattfinden, um das Thema sowie kritische Aspekte zu besprechen. Regelmäßige Kontakte zu Politikern sind empfehlenswert, um die Vorteile der geplanten Fördermaßnahmen für das Radfahren und die erforderlichen Änderungen darzulegen. Für die Sensibilisierung der Politiker sind Fallstudien von Städten nützlich, die mit Erfolg Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens umgesetzt haben. Studienfahrten in diese Städte könnten die Unterstützung für radfahrerfreundliche Maßnahmen begünstigen.

### Akzeptanz

Verkehrsteilnehmer, die von den Maßnahmen nicht profitieren oder sogar durch sie eingeschränkt werden – z. B. Autofahrer, denen weniger Parkplätze oder eine schmalere Fahrspur zur Verfügung stehen – könnten gegen Investitionen in Pläne zur weiteren Beschränkung eingestellt sein, die ein Ausbau des Radwegnetzes mit sich bringen würde. Dahinter steckt die Angst vor großen Einschränkungen der individuellen Mobilität. Daher müssen Maßnahmen zur intensiven Information und Partizipation ergriffen werden, die sich speziell an diese Gruppe richten. Radfahren wird oftmals als reine Freizeitaktivität betrachtet. Höhere Investitionen werden entsprechend nicht bereitwillig akzeptiert. Durch Informationskampagnen sollten die Vorteile des Radfahrens

vermittelt und das Fahrrad als ein Verkehrsmittel gefördert werden, das für tägliche Fahrten zur Arbeit oder in die Schule geeignet ist. Die positiven Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit sollten herausgestellt werden.

### Finanzielles Management

Die Kosten gemäß einem auf mehrere Jahre angelegten Investitionsplan zur Erhöhung des Radfahreranteils steigen möglicherweise während der Umsetzungsphase. Zur Vermeidung finanzieller Risiken muss daher ein detaillierter Finanzplan erstellt werden, der auch mögliche Änderungen berücksichtigt. Die Verfügbarkeit finanzieller Mittel muss von Anfang des Projekts an gesichert sein. Die Planungsunterlagen sollten sorgsam erstellt werden, damit sie bei der Beantragung von Fördergeldern wettbewerbsfähig sind. Maßnahmen mit kleinerem Umfang sollten mit anderen Projekten zusammengefasst werden, da dadurch die Kosten reduziert und die Beeinträchtigungen für den Verkehr, für Unternehmen und für die Einwohner begrenzt werden. Parallel zu den Maßnahmen für Straßenerneuerung sollten Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur vorgenommen werden, z. B. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Neugestaltung schmaler Straßen, radfahrerfreundliche Einrichtungen wie Geländer an Stellen, an denen angehalten werden muss, markierte Radwege und/oder Bike&Ride-Lösungen zur Erzielung finanzieller Synergieeffekte.

Die Initiatoren derartiger Maßnahmen können sich um lokale, regionale, Bundes- oder private Mittel bewerben, mit denen beispielsweise Projekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Luftqualität gefördert werden. Auch europäische Mittel sind für die Unterstützung der Maßnahmen verfügbar, darunter:

- Siebtes Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7) (2007–2013, 50- bis 100-prozentige Finanzierung), Link: <http://cordis.europa.eu/>
- LIFE+ (2007–2013, Finanzierung bis zu 50 %, Link: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Struktur- und Kohäsionsfonds im Allgemeinen
- Europäische Gemeinschaftsinitiativen für regionale Entwicklung (vormals INTERREG), eine Initiative zur Förderung der Zusammenarbeit grenzübergreifender (A), transnationaler (B) und interregionaler (C) Zusammenarbeit.





### Technische Aspekte

Die Einführung neuer Technologien für sichere Fahrradstellplätze oder automatisierte Fahrradverleihstationen sollte im Voraus sorgsam analysiert werden, um Verzögerungen bei der Nutzung oder zu geringe Nutzung aufgrund der Komplexität der Systeme zu vermeiden. Zu einem frühen Zeitpunkt in der Planungsphase sollten entsprechende Experten befragt werden.

Wenn Entwürfe für die Fahrradinfrastruktur oder für Fahrradstellplätze nicht den architektonisch-kulturellen Voraussetzungen entsprechen, müssen neue Entwürfe entwickelt oder neue Standorte für die Einrichtungen gefunden werden. Eine Standardisierung von Ausrüstung und Einrichtungen ist zu empfehlen, damit in den Stadtzentren auch künftig für Konsistenz gesorgt ist.

Um Störungen im städtischen architektonischen Erscheinungsbild durch Maßnahmen wie die Aufstellung von Radstellplätzen zu vermeiden, sollte die zuständige Stelle (z. B. die Abteilung für Stadtplanung, Straßen- oder Ingenieurwesen) kurze entsprechende Prüfungen durchführen. Es könnten zum Beispiel im größeren Umfang Vorschläge und Ideen für diese Probleme gesammelt werden, um mögliche technische oder gestalterische Probleme zu vermeiden.

### Rechtliche Rahmenbedingungen

In der Regel lassen sich radfahrerfreundliche Maßnahmen leicht und ohne Probleme im Hinblick auf nationale Gesetze umsetzen. Bei Änderungen der Infrastruktur müssen selbstverständlich nationale Bauvorschriften eingehalten werden.

Den Betreibern von Fahrradverleihdiensten sollten langfristige Verträge angeboten werden, die als Basis für greifbare unternehmerische Perspektiven dienen und für Berechenbarkeit sorgen. Dadurch kann auch die Anzahl der Teilnehmer an Ausschreibungsverfahren steigen. Außerdem sollten den potenziellen Betreibern durch die Stadt geförderte und finanzierte Möglichkeiten zur Erweiterung der Systeme eingeräumt werden.

### Einführung und Organisation

Planung und Umsetzung der radfahrerfreundlichen Maßnahmen erfolgen in der Regel problemlos und ohne größere Widerstände, es sei denn die Maßnahmen bringen Beschränkungen für Autofahrer mit sich. Für einen reibungslosen Umsetzungsprozess sind interne Kommunikation sowie der Austausch unter den Gruppen wichtig, die unterschiedliche Interessen vertreten und unterschiedliche Befugnisse haben. Wenn Schulungen, Workshops oder Weiterbildungsaktivitäten geplant sind, müssen im Voraus alle verantwortlichen Institutionen der Zielgruppen (z. B. Schulen) ihre Zusage für ein starkes Engagement gegeben haben, damit die Umsetzung Rückhalt hat. Dafür sollte ein eigens benannter Koordinator bzw. eine Koordinierungsstelle Sorge tragen.

### WICHTIGE ZU BERÜCKSICHTIGENDE ELEMENTE

- Maßnahmen, die sich auf 2 bis 10 km lange Strecken beziehen, sind äußerst erfolgreich.
- Bei der Förderung und Unterstützung des Radfahrens in der Stadt sollte außerdem die Sicherheit für Radfahrer durch Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Schulungen erhöht werden.
- Die Durchsetzung der Vorschriften ist notwendig, damit Auto- wie Radfahrer die Verkehrsregeln beachten.
- Mit der Förderung des Radfahrens in der Stadt können die Ziele der europäischen Luftqualitäts- und die Lärmrichtlinien erreicht werden.





## Wichtige Personengruppen bzw. Organisationen

### INTERESSEGRUPPEN

Für die Berücksichtigung der Bedürfnisse und Meinungen der Zielgruppen ist die Einbindung von Radfahrergruppen, Pendlern, Einwohnern der Zielgebiete, Studenten und sogar Besuchern der Stadt wichtig. Lokale und regionale Politiker sollten involviert werden, damit sie die Maßnahmenumsetzung und ihre Förderung unterstützen. Sie sollten regelmäßig über die Fortschritte der Planung zur Erhöhung des Anteils der Radfahrer unter den Verkehrsträgern informiert werden. Alle Gruppen sollten an (öffentlichen) Treffen und Anhörungen beteiligt werden. Es können auch Umfragen unter diesen Gruppen durchgeführt werden, um zu erfahren, wie zufrieden sie mit der Planung sind und was sie denken. Die einschlägigen Gruppen sollten mit Hilfe von Postern, Werbeanzeigen, Prospekten, Pressemitteilungen und des Internets informiert werden, um sie für das Thema zu sensibilisieren und um die Verwendung des Fahrrads zu fördern. Außerdem können Workshops und Schulungsaktivitäten für diese Gruppen durchgeführt werden.

### WICHTIGSTE PROJEKTPARTNER

Personengruppen bzw. Organisationen mit den folgenden Kompetenzen sind ausschlaggebend für den Erfolg und müssen in den Umsetzungsprozess der Maßnahmen eingebunden werden:

#### **Entscheidungskompetenz:**

In der Regel übernehmen lokale Behörden wie Stadtrat, Verkehrsabteilung etc. eine führende Rolle bei der Implementierung von Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens. Bei Maßnahmen zur Förderung einer Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Radfahren können öffentliche Nahverkehrsunternehmen die Führung übernehmen. Die Schaffung eines Fahrradwegenetzes als Teil eines integrierten städtischen Verkehrssystems erfordert eine gute Koordination

zwischen unterschiedlichen Behörden und Beteiligten. Entscheidungsträger sollten einen Koordinator benennen oder alle Personen/Stellen in eine organisatorische, mit allen erforderlichen Befugnissen ausgestattete Einheit zusammenführen.

#### **Betrieb:**

Der Betreiber des Radwegenetzes und der Radstellplätze ist in der Regel die Stadt. Zusätzliche Dienste wie Fahrradausleihsysteme oder Reparaturdienste werden normalerweise von Unternehmen oder von öffentlich-privaten Partnerschaften erbracht.

#### **Sonstige:**

Andere lokale Stellen wie Stadtplanung, Abteilungen für Verkehr, Umwelt oder Tourismus sollten in den Umsetzungsprozess eingebunden werden. Auch Schulabteilungen können integriert werden und eine führende Rolle bei Bildungsaktivitäten übernehmen. Außerdem können Forschungsinstitute die Maßnahmen durch Entwicklung innovativer Konzepte oder durch Evaluierungsverfahren unterstützen. Die Zusammenarbeit mit öffentlichen Verkehrsbetrieben ist empfehlenswert, um die Integration aller nachhaltigen Verkehrsmittel in einer Stadt zu verbessern und sie als echte Alternative zu privaten Fahrzeugen zu etablieren. Dafür können z. B. Transportmöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln angeboten werden.





## Auflistung praktischer Beispiele aus CIVITAS II

**Im Rahmen der Initiative CIVITAS II setzten elf Städte Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung um:**

---

**Burgos (Spanien):** Stadtradsystem zur Erhöhung des Anteils der Fahrräder unter den Verkehrsteilnehmern, Sicherheits- und Unfallpräventionsplan

---

**Debrecen (Ungarn):** Integriertes und erweitertes Radwegenetzwerk

---

**Krakau (Polen):** Neue Mobilitätsdienste für die Freizeit, Fahrradverleihsystem

---

**La Rochelle (Frankreich):** Bike-Sharing, Erweiterung des Rad-Bus-Systems, Umsetzung einer neuen Struktur für alternative Verkehrsmittel

---

**Ljubljana (Slowenien):** Partizipatorische Planung und Förderung von nachhaltiger Mobilität

---

**Malmö (Schweden):** Verbindung des Radfahrens mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Internet-Tool für Verkehrsplanung

---

**Odense (Dänemark):** Interaktives Verkehrstraining für Kinder

---

**Ploiesti (Rumänien):** Implementierung einer neuen Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer, Planung für alternative Verkehrsmittel

---

**Preston (Vereinigtes Königreich):** Implementierung einer neuen Infrastruktur für alternative Verkehrsträger, Planung für alternative Verkehrsträger

---

**Toulouse (Frankreich):** Förderung der Radbenutzung und Integration mit Diensten des öffentlichen Verkehrs, Neugestaltung des öffentlichen Raums

---

**Venedig (Italien):** Förderung der Fahrradbenutzung und der Sicherheit des Radfahrens

---

Die CIVITAS-Website bietet **Informationen** zu Neuigkeiten und **Veranstaltungen** im Zusammenhang mit CIVITAS, einen Überblick über alle **CIVITAS-Projekte** und **CIVITAS-Städte** und enthält **Kontaktinformationen** von über 600 Personen, die im Rahmen von CIVITAS tätig sind.

Ferner können Sie sich umfassend über die **mehr als 650 innovativen Vorzeigeprojekte** aus den CIVITAS-Teilnehmerstädten informieren.

Besuchen Sie die CIVITAS-Website. Dort finden Sie **vorbildliche Beispiele** für aktuelle Maßnahmen für nachhaltigen städtischen Verkehr. Wenn eine der Ideen zu Ihrer Stadt passt, oder wenn Sie an weiteren Informationen interessiert sind, können Sie mit der für die Maßnahme zuständigen Person in Kontakt treten.



## Kontakt

CIVITAS Sekretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

E-mail: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Herausgeber:** CIVITAS GUARD – Evaluierung, Überwachung und Informationsverbreitung für CIVITAS II. **Verfasser:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Quellennachweise:** Schiffer (Titelbild). Alle anderen Fotos werden von den CIVITAS-Teilnehmerstädten und dem CIVITAS GUARD-Team bereitgestellt, es sei denn es existiert ein anderslautender Vermerk, und die Reproduktion in dieser Veröffentlichung ist genehmigt. Bereitgestellte Zahlen und Werte basieren hauptsächlich auf den durch die Teilnehmerstädte mitgeteilten Ergebnissen der CIVITAS-Demonstrationsprojekte. An geeigneten Stellen wurden Informationen aus weiterführender Literatur verwendet. **Ausgabe 2010.** Gedruckt in Österreich.

Weder die Europäische Kommission noch jegliche im Auftrag der Kommission handelnde Person ist für jedwede Verwendung von Informationen verantwortlich, die in dieser Publikation enthalten sind. Die in dieser Publikation ausgedrückten Ansichten wurden von der Kommission weder angenommen noch genehmigt und sollten nicht als Erklärung der Ansichten der Kommission betrachtet werden.

**Die CIVITAS Initiative wird vom Bereich Energie und Verkehr des gemeinschaftlichen Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung kofinanziert.**