

Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen D

Nordrhein-Westfalen (NRW) gilt in Deutschland in Sachen Veloförderung als das Vorzeige-Land schlechthin. Radverkehrsförderung wurde bereits Anfang der 80-er als schwerpunktmässiger Förderbereich definiert. Der aktuelle Aktionsplan ist ein Instrument der Landesregierung NRW, alle laufenden Aktivitäten zusammenzuführen, die Bausteine zu koordinieren, die finanziellen Mittel effizient einzusetzen und die Inhalte sowie die Struktur weiterzuentwickeln. Der Plan gibt mit seinen zehn Bausteinen einen Überblick über die Schwerpunkte der Förderung, die weit über infrastrukturelle Verbesserungen hinausgehen, sowie den jeweiligen Stand der Umsetzung.

Weitere Informationen:

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie

und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW

Radstationen in NRW

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub

www.mwmwev.nrw.de

www.fahrradfreundlich.nrw.de

www.radstation.de

www.adfc.de, www.adfc.nrw.de

15. Juli 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW

Inhalt

	Vorbemerkung	3
1.	Ausgangslage und Ziele	4
2.	Chancen und Potenziale der Radverkehrsförderung	5
3.	10 Bausteine der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen	8
3.1	Radwege an Bundes- und Landesstraßen	8
3.2	Radwege in kommunaler Zuständigkeit	8
3.3	Landesweites Radverkehrsnetz.....	9
3.4	Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden"	10
3.5	Das Fahrrad im Umweltverbund	10
3.6	Fahrradstationen	11
3.7	Fahrradabstellanlagen	11
3.8	Fahrradtourismus.....	12
3.9	Verkehrssicherheit, Verkehrsaufklärung und -erziehung.....	13
3.10	Information und Kommunikation.....	13
4.	Radverkehr als System	15

Vorbemerkung

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert bereits seit über 20 Jahren den Radverkehr schwerpunktmäßig. In die einzelnen Bausteine der Radverkehrsförderung sind verschiedene Ressorts der Landesregierung, Institutionen und Verbände einbezogen.

Ziele des vorliegenden Aktionsplanes sind

- die zahlreichen auf Landesebene laufenden Aktivitäten zusammenzuführen und damit die Bandbreite der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen zu verdeutlichen,
- die Bausteine sinnvoll zu koordinieren und programmatisch zu bündeln,
- die finanziellen Mittel dadurch effizienter einzusetzen und
- die Inhalte und die Struktur der Förderung weiterzuentwickeln.

Aufbauend auf einem Leitbild der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen mit Zielen, Chancen und Potenzialen sollen die Bausteine des Aktionsplanes dazu beitragen, dass das Fahrrad noch stärker genutzt wird.

1. Ausgangslage und Ziele

Die Förderung des Radverkehrs hat in Nordrhein-Westfalen eine lange Tradition. NRW ist heute unbestritten das Radfahrland Nr. 1 in Deutschland. In den letzten 20 Jahren wurden fast 2,0 Milliarden DM allein für den Bau von etwa 6.500 km Radwegen bereitgestellt. Damit und mit verschiedenen weiteren Maßnahmen ist es gelungen, den Radverkehrsanteil in Nordrhein-Westfalen kontinuierlich zu erhöhen. Erfreulicherweise nahm demgegenüber die Zahl der Radverkehrsunfälle sogar stärker ab als bei den übrigen am Straßenverkehr Beteiligten.

Gleichwohl sind die möglichen Handlungsspielräume noch nicht ausgeschöpft. Mit dem vorliegenden Aktionsplan sollen deshalb die zahlreichen auf Landesebene laufenden Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zusammengeführt und weiter entwickelt werden. Dabei geht es vor allem darum,

- die durch den motorisierten Verkehr bedingten Umweltbelastungen zu reduzieren,
- die Mobilität für alle auch zukünftig durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu sichern,
- die Innenstädte und Stadtteilzentren vom privaten Autoverkehr zu entlasten und damit die Lebensqualität zu verbessern und gleichzeitig den Wirtschaftsverkehr zu sichern,
- wirtschaftliche Impulse für touristische Regionen durch die Förderung des freizeitorientierten Radverkehrs zu geben,
- die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer weiter zu erhöhen.

Etwa die Hälfte aller Pkw-Fahrten in der Stadt liegt unter 5 km. Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Städten auf durchschnittlich 25 % ist deshalb realistisch. Dabei sind die regionalen, topografisch bedingten Unterschiede und die jeweiligen Ausgangsniveaus in den Städten zu berücksichtigen.

Um dieses Ziel zu erreichen, bedarf es der Zusammenarbeit aller Akteure, der Städte, Kreise, der Polizei, der Verbände aber auch der privaten Unternehmen. Der vorliegende Aktionsplan soll den Handlungsrahmen aufzeigen und Initiativen zu einem gemeinsamen Vorgehen geben.

2. Chancen und Potenziale der Radverkehrsförderung

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität.

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen. Über 75 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad, in jedem vierten Haushalt stehen mindestens drei Fahrräder bereit.
- Viele Menschen haben kein Auto zur Verfügung oder besitzen keinen Führerschein. Sie sind oft auf das Fahrrad angewiesen.
- In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen.

Das Fahrrad bietet die kosteneffizienteste Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs.

- Die Kommunen können durch Radverkehrsförderung die Mobilität vor allem im Kurzstreckenbereich bis etwa 5 km sehr preiswert befriedigen. Die Investitionskosten für Radwege liegen bei weniger als 10 % der Kosten für gleich lange Straßen. Für die übrigen Radverkehrsanlagen ist der Kostenvorteil des Radverkehrs noch günstiger. Gegenüber dem innerstädtischen ÖPNV ist der Radverkehr bei oft vergleichbaren Reisezeiten für die Kommunen in den Investitions- und Betriebskosten wesentlich günstiger.
- Eine Verlagerung von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den knappen Parkraum. Dies verbessert den Ablauf des Wirtschaftsverkehrs und die Erreichbarkeit der Innenstädte für alle die mit dem Auto oder mit Bus und Straßenbahn unterwegs sind.
- In Regionen mit langer Fahrradtradition und konsequenter Förderung, wie etwa in Münster oder in Borken, erreicht der Radverkehr bereits jetzt Anteile von über 30 %. Die Stadt Troisdorf konnte den Radverkehrsanteil von 1988 bis 1996 um fast ein Drittel auf 21 % steigern und den Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege entsprechend verringern. Das bedeutet täglich 8000 weniger Autofahrten im Stadtgebiet. Ähnliche Ergebnisse gibt es auch in anderen Mitgliedsstädten der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“.

Das Fahrrad ist das ideale innerstädtische Verkehrsmittel.

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung.
- Radfahren ist individuell und zeitlich flexibel möglich, es ist eine kostengünstige und umweltfreundliche Mobilitätsform.

- Radfahren spart Zeit und Geld. Im innerstädtischen Verkehr bis 5 km ist das Fahrrad dem Auto zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr kaum ab.

Das Fahrrad ist ein wichtiger Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln.

- Bike & Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Haltestellen von Bussen und Bahnen auf etwa drei Kilometer im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich in der Stadt von 500 m. Dies entspricht dem Einzugsbereich für 30 –50 % der Park & Ride-Nutzer bei 10 – 20 % der Investitionskosten von Park & Ride-Anlagen.
- Mit Fahrradstationen gewinnt der ÖV kostengünstig neue Kunden hinzu. Bisher sind 26 Fahrradstationen an Bahnhöfen mit rund 10.000 bewachten Fahrradabstellplätzen in Betrieb. Sie werden in erster Linie von Pendlern im Berufsverkehr als Dauerkunden genutzt.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor.

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Sein Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Radtouristen sind ausgabefreudiger als viele andere Touristen.
- Über die Hälfte der deutschen Urlauber plant in den nächsten Jahren bestimmt oder wahrscheinlich einen Urlaub mit Fahrradnutzung. Der Radtourismus trägt schon heute in einigen Regionen erheblich zur Wertschöpfung bei. Im Münsterland entfällt auf den Radtourismus ein Drittel der jährlich mehr als 3 Mio. Übernachtungen; die Zahl der Tagesausflügler stieg von 9 auf 20 Millionen.
- Der Radtourismus konzentriert sich bislang auf die ländlichen Kreise. Eine zunehmende Nachfrage für den Emscher Park Radweg oder der neue Erlebnisradweg Rheinschiene zeigen auch Potenziale für den Radtourismus in Stadtregionen auf.
- Die Fahrradbranche kann sich insgesamt durch hochwertige Produkte und Serviceangebote gut positionieren:
 - In der Fahrradbranche engagieren sich in Nordrhein-Westfalen viele innovative kleine und mittelgroße Betriebe. Allein in Bielefeld werden 130.000 Räder pro Jahr hergestellt. Bundesweit beschäftigen die Hersteller von Fahrrädern und Fahrradkomponenten etwa 10.000 Personen.

- Am Fahrradeinzelhandel, der bundesweit etwa 43.000 Personen beschäftigt, hat der Fachhandel wertmäßig mit 55 % im Vergleich zu anderen Einzelhandelsbranchen einen überdurchschnittlichen Anteil. Beratung und guter Service werden honoriert.
- Zunehmende Beschäftigungszahlen zeigen sich auch in anderen Servicebereichen: Fahrradkuriere, Rikscha-Taxiangebote und Schnellreparaturdienste haben sich jetzt schon in mehreren großen Städten Nordrhein-Westfalens etabliert. In den bisher 17 Fahrradstationen, die im Rahmen des Landesprogramms „100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen“ errichtet wurden, gibt es derzeit schon ca. 220 Beschäftigte, die ganz überwiegend vorher arbeitslos gemeldet waren.
- Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. Nach einer Untersuchung in Münster tätigen sie bei den einzelnen Einkäufen zwar niedrigere Umsätze als z. B. Pkw-Kunden, kommen dafür aber häufiger und geben im Monatsverlauf vergleichbar hohe Beträge wie die Pkw-Kunden aus. Die radfahrende Kundschaft bevorzugt die Innenstädte und die Stadtteilzentren zum Einkaufen, dadurch stärken sie die gewachsenen Einzelhandels-Standorte.
- Für umfangreiche Einkäufe stehen Fahrradanhänger zur Verfügung. Abschließbare Boxen an zentralen Standorten dienen der Zwischenlagerung von erworbenen Waren. Viele Geschäfte bieten schon heute einen Lieferservice für größere Warenmengen und sperrige Güter. Dieser Service wird ohnehin als Folge des absehbaren Internethandels zunehmen.

Regelmäßiges Radfahren ist gesund.

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor, trägt zur Vermeidung von Übergewicht und zur Stärkung des Immunsystems bei. Schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, kann den Blutdruck senken und das Risiko von Herz-Kreislauf Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Arbeitgebern zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, um die Hälfte. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten der Betriebe und Krankenkassen.

Unternehmen profitieren von der Fahrradnutzung.

- Wo mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Rad zur Arbeit kommen, können u. U. die Pkw-Parkflächen reduziert und Platz für Betriebserweiterungen gewonnen werden. Auf einem Autoparkplatz können bis zu zehn Fahrräder abgestellt werden.
- Auf dem Gelände großer Betriebe sind Werksfahrräder ein effizientes Transport- und Verkehrsmittel. In den Chemiebetrieben sind traditionell Tausende von Werksfahrrädern im Einsatz. Viele Unternehmen und Behörden stellen der Belegschaft Fahrräder für dienstliche oder auch für private Fahrten zur Verfügung. Die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades im Rahmen der innerbetrieblichen Logistik sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

3. 10 Bausteine der Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen

3.1 Radwege an Bundes- und Landesstraßen

An klassifizierten Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften benötigen Radfahrer aus Gründen der Verkehrssicherheit möglichst von der Fahrbahn **baulich getrennte Radwege**. Das Land hat dieser Aufgabe bereits seit vielen Jahren eine hohe Bedeutung beigemessen und nimmt bzgl. der Ausstattung der klassifizierten Straßen mit Radwegen im Bundesgebiet eine Spitzenposition ein.

Radwege an Bundes- und Landesstraßen werden vor allem dort vorgesehen, wo

- sie aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sind und
- bereits ein regelmäßiger Radverkehr besteht oder zu erwarten ist oder
- sie als Bestandteile überörtlicher Radverkehrsnetze notwendig sind.

3.2 Radwege in kommunaler Zuständigkeit

Grundlage eines kommunalen Radverkehrskonzeptes ist eine verkehrssichere und attraktiv nutzbare Infrastruktur auf der Basis eines **dichten und geschlossenen Radverkehrsnetzes**. Nach § 49 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen sind die Gemeinden und Kreise für die Schaffung derartiger zusammenhängender Netze zuständig.

Das Land fördert die Verbesserung der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur nachhaltig. Insbesondere fördert es:

- Radwegeprojekte an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen sowie an verkehrlichen Konfliktpunkten,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Netzverbindungen abseits verkehrswichtiger Straßen,
- Maßnahmen der Schulwegsicherung,

- Wegweisungssysteme für den Radverkehr.

Daneben unterstützt das Land die Kommunen bei der Umsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. Die Landesregierung tritt für die generelle Absenkung der Höchstgeschwindigkeit in Wohn- und Erschließungsbereichen auf 30 km/h ein. Hierdurch wird den Radfahrern ein sicherer Straßenraum bereitgestellt.

Häufig wird der baulich angelegte Radweg als das zentrale Förderelement des Radverkehrs verstanden. Bauliche Radwege, insbesondere sogenannte "Bordsteinradwege" erfüllen jedoch aufgrund ihrer Dimensionierung und Führung oft nicht die Sicherheits-, Leistungs- und Komfortkriterien, die dem Radverkehr von heute gerecht werden. Bei gemeinsamer Führung mit den Fußgängern entstehen meist Konflikte für beide Nutzergruppen. Mit kostengünstigen Elementen wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Einbahnstraßenöffnungen usw. haben die Städte und Gemeinden nicht nur die Möglichkeit, solche Nutzungskonflikte zu vermeiden, sondern auch eine fahrradfreundliche Infrastruktur bis hin zu einem flächendeckenden Radverkehrsnetz zügig zu realisieren. Die **StVO-Novelle** vom September 1997 bietet den Kommunen einen erweiterten Handlungsspielraum. Das Land unterstützt sie bei einer flexiblen, den örtlichen Rahmenbedingungen angepassten Anwendung der neuen Regelungen.

3.3 Landesweites Radverkehrsnetz

Das Fahrrad wird für Alltag, Freizeit und Urlaub zunehmend über den Nahbereich hinaus, der einem vertraut ist, für größere Entfernungen genutzt. Das Land hat deshalb 1998 ein **landesweites Radverkehrsnetz** konzipiert, das zu 99 % auf bereits vorhandenen Wegen mit definierten Mindeststandards verläuft. Darin einbezogen sind insbesondere auch land- und forstwirtschaftliche Wege, deren Nutzung den Radlern in NRW auf der Grundlage des Landschaftsgesetzes und des Landesforstgesetzes weitestgehend möglich ist.

Ab dem Jahr 2000 wird dieses Netz mit einer landesweit **einheitlichen Radverkehrswegweisung** beschildert werden und damit den Nutzern sowohl für alltags- als auch für freizeitorientierte Fahrten bekannt gemacht. Der Start wird im Münsterland erfolgen. Nordrhein-Westfalen wird dann das erste Bundesland mit einem derartigen flächendeckenden Konzept sein.

Das landesweite Radverkehrsnetz wird digital erfasst und ins Internet eingestellt werden. Die digitale Karte ermöglicht es, dem Nutzer mit Hilfe eines dialogfähigen Informationssystems einzelne Bereiche zu selektieren, Informationen über Entfernungen, Wegecharakteristik und Fotos über die Routeneigenschaften abzurufen. Durch Links u.a. zu Fremdenverkehrsinformationen und Fahrplanauskünften soll ein möglichst weitreichender Service geboten werden.

3.4 **Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden"**

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS) haben sich zum Ziel gesetzt, in Politik und Planung Schwerpunkte für eine systematische Förderung des Radverkehrs zu setzen. Sie verstehen sich als **Modellstädte**, die auf der Grundlage einer generellen Prioritätensetzung zugunsten des Radverkehrs, neben beispielhaften und innovativen Einzelmaßnahmen auf allen Handlungsebenen des Radverkehrs, ein fahrradfreundliches Klima schaffen wollen. Damit soll erreicht werden, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren und insbesondere die Innenstädte vom Autoverkehr entlastet werden. Mittlerweile gehören der Arbeitsgemeinschaft **26 Städte und ein Landkreis** an. Weitere Kommunen wollen Mitglied werden.

Die von den Mitgliedern ergriffenen Initiativen zeigen Erfolge und wirken als Vorbilder für andere Städte. Untersuchungsergebnisse für Städte, die bereits seit über 10 Jahren an dem Vorhaben beteiligt sind, ergeben **Radverkehrszunahmen von 20 – 30 %**, bei entsprechender Abnahme des motorisierten Individualverkehrs. Gleichzeitig hat sich in diesen Städten das **Unfallrisiko** in Relation zur steigenden Fahrradnutzung **verringert**, die Zahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden ist sogar deutlich zurückgegangen. Damit zeigt sich, dass die beiden Hauptziele "Zunahme des Radverkehrs" und "Verbesserung der Verkehrssicherheit" bei konsequenter Radverkehrsförderung miteinander zu verbinden sind.

Das Land unterstützt die AGFS in organisatorischer Hinsicht und gewährt finanzielle Zuwendungen aus den entsprechenden Förderprogrammen. Eine in Arbeit befindliche **Begleitforschung** zur Arbeit der Mitgliedsstädte der AGFS soll weitere Vorschläge für eine wirkungsvolle und effiziente Förderung des Radverkehrs in den Kommunen aufzeigen.

3.5 **Das Fahrrad im Umweltverbund**

Die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine attraktive Alternative zum Auto bei größeren Entfernungen. Die **Stärkung des Umweltverbundes** ist auch Ziel des **Aktionsprogramms "100 Bahnhöfe in NRW"**, mit dem vorrangig kleine und mittlere Bahnhöfe sowie deren Umfeld aufgewertet und städtebaulich besser integriert werden soll. Dazu gehört auch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Fahrrad.

Aufgrund der langen Abstelldauer in **Bike & Ride-Anlagen** an ÖPNV-Haltestellen sind hohe Anforderungen an Witterungsschutz sowie an Schutz vor Diebstahl und möglichst auch vor Vandalismus zu stellen. Standard sind mittlerweile überdachte Anschließbügel und zunehmend abschließbare Fahrradboxen. Bisher konnten über 20.000 solcher Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Der Bau weiterer Anlagen wird auch in Zukunft aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und entsprechend dem Regionalisierungsgesetz des Landes gefördert.

Als fahrradfreundlicher Service bieten die meisten Verkehrsverbünde in NRW inzwischen die **Fahrradmitnahme** in den Bahnen, teilweise auch in den Bussen an. Die Bahn hat mittlerweile

die Mitnahmemöglichkeiten erheblich verbessert, was vor allem für den Urlaubs- und Freizeitverkehr von Interesse ist.

Die verbesserten Angebote des Umweltverbundes sind zukünftig über ein intensives **Marketing** der Öffentlichkeit noch breiter bekannt zu machen. In einigen Städten (z. B. Bonn, Hamm, Münster) gibt es inzwischen Mobilitätszentralen, in denen neben Fahrplanauskünften und Reiseverbindungen auch Informationen über Bike & Ride-Angebote, Fahrradverleih oder Car-Sharing abgefragt werden können.

Das Land wird die Initiativen der ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Kommunen im Hinblick auf eine effiziente **Vernetzung von ÖPNV und Fahrrad** auch weiterhin vorrangig fördern.

3.6 **Fahrradstationen**

Fahrradstationen bündeln Service-Angebote wie bewachtes Parken, Vermietung, Reparatur, Verkauf von Rädern und Zubehör, Fahrradkurierdienste und Informationen rund ums Rad. Sie eignen sich vor allem für Bahnhöfe mit einem hohen Umsteigepotenzial. Mit dem Programm **"100 Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen"** hat das Land zusammen mit dem Landesverband des ADFC und der DB-AG bundesweit richtungsweisend einen maßgeblichen Impuls gegeben. Das Markenkonzept "Radstation" setzt einheitliche Maßstäbe in Bezug auf Qualität der angebotenen Dienstleistungen und des Erscheinungsbildes.

Das Land fördert anteilig den Bau der Fahrradstationen an Bahnhöfen aus dem Stadtverkehrsprogramm bis zu einem Höchstbetrag von 3.000 DM/Stellplatz und hat bis einschließlich 1999 insgesamt etwa 42 Mio. DM an Zuwendungen bereitgestellt. Im Rahmen von Arbeitsbeschaffungs- und Qualifizierungsmaßnahmen erhalten Arbeitslose und Behinderte durch ihre Tätigkeit in den Stationen neue Chancen am Arbeitsmarkt.

Zur Zeit sind bereits **26 Fahrradstationen in Betrieb**. Weitere 37 befinden sich im konkreten Planungsstadium.

3.7 **Fahrradabstellanlagen**

Das Angebot an geeigneten Abstellmöglichkeiten an der Wohnung und den Zielen beeinflusst die Nutzung des Fahrrades in hohem Maße. Die Angst vor Diebstahl und Beschädigung, sowie die Schwierigkeiten der Unterbringung und Zugänglichkeit im Bereich der eigenen Wohnung sind oft wesentliche Hemmschwellen, das Rad für die täglichen Wege zu nutzen.

Die Städte und Gemeinden erweitern ihr Angebot an Fahrradparkanlagen kontinuierlich auch abseits der Verknüpfungsstellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in den Innenstädten und an wichtigen Zielpunkten. Dabei kommen nur noch **funktionsgerechte Fahrradständer** zum Einsatz. Das Land fördert sie aus Mitteln der Stadterneuerung.

Schutz vor Diebstahl und Witterungseinflüssen bieten Geschäfts- und Parkhäuser. Sie können an zentralen Standorten ohne größeren Aufwand attraktive und sichere Stellplätze vorhalten.

Um das Fahrradparken in Wohn- oder Geschäftshäusern zu verbessern, wurde 1992 die **Landesbauordnung** novelliert. Die Gemeinden haben damit die Möglichkeit, durch Satzung beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Gebäuden die Anlage von Abstellmöglichkeiten in ausreichender Größe und Beschaffenheit vorzuschreiben; zur Verkehrssicherung oder zur Beseitigung städtebaulicher Missstände können sie dies auch im Gebäudebestand vorsehen. Mittlerweile haben einige Städte, darunter Münster und Marl, derartige Satzungen erlassen.

Darüber hinaus ermöglicht die Landesbauordnung es den Kommunen, die **Ablösebeträge** für die Nichteinrichtung von Kfz-Stellplätzen zur Einrichtung öffentlicher Fahrradstellplätze zu verwenden.

3.8 Fahrradtourismus

Urlaub und Freizeit mit dem Fahrrad entsprechen dem Ziel eines umweltschonenden, naturnahen Tourismus in optimaler Weise. Seine Bedeutung - auch als Wirtschaftsfaktor für die Urlaubsregionen - ist in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen.

Zahlreiche **touristische Themenrouten** sind inzwischen entstanden und werden zunehmend vermarktet (z. B. 100-Schlösser-Route, Erlebnisradweg Rheinschiene, NiederRheinroute, Rad-Route Dortmund-Ems-Kanal, Emscher Park Radweg, Wellness-Radrouten im Teutoburger Wald, Mountainbike-Arena im Sauerland). Ihr Qualitätsstandard ist durch regelmäßige Wartung zu sichern. Aufgrund des Erfolges sind weitere Themenrouten geplant.

Ein Arbeitskreis des 1997 gegründeten **Tourismusverbandes Nordrhein-Westfalen e.V.** beschäftigt sich ausschließlich mit dem Thema "Fahrradtourismus" und arbeitet an einer weiteren qualitativen Verbesserung der Strukturen. Auch die **Marketingaktivitäten** für den Fahrradtourismus werden weiter verstärkt; so wurde z. B. in Absprache mit den Regionen und der Köln-Messe der Auftritt auf dem Kölner Reisemarkt 1998 erstmalig zu einer thematischen Präsentation radtouristischer Angebote genutzt. In Zusammenarbeit mit dem ADFC, dem Gastgewerbe und Tourismuspartnern will eine **Qualitätsoffensive für den Fahrradtourismus** Verbesserungen bei der Infrastruktur, der Angebotsqualität und der Vermarktung in NRW herbeiführen.

Das Verzeichnis "**Bett & Bike - fahrradfreundliche Gastbetriebe in NRW**" erscheint seit 1997 jährlich und enthält ca. 420 Betriebe aus den Bereichen Gastronomie, Übernachtung, Campingplätze und Jugendherbergen. Die vom Land geförderte Arbeitsgemeinschaft "Komm aufs Land" hat in ihrem Urlaubskatalog für **Ferien auf dem Bauernhof** einen Spezialteil für Radtouristen, in dem besonders fahrradfreundliche Betriebe geführt werden. Weitere Angebote, wie z. B. Bauernhofgastronomie, werden zunehmend ausgebaut.

3.9 Verkehrssicherheit, Verkehrsaufklärung und -erziehung

Die Erhöhung der **Verkehrssicherheit** ist für das Land eine vorrangige und dauerhafte Aufgabe.

Die Zahl der polizeilich registrierten Radverkehrsunfälle ist innerhalb von 10 Jahren (1989 - 1998) um 17 % auf 17.558 zurückgegangen. Die Zahl der dabei getöteten Radfahrer sank im gleichen Zeitraum um 55 % auf 106. Damit verlief die Unfallentwicklung beim Radverkehr besser als bei den anderen am Straßenverkehr Beteiligten. Auch bei den Verletzten weist der Radverkehr günstigere Zahlen auf. Angesichts der gestiegenen Fahrradnutzung darf daraus gefolgert werden, dass die zahlreichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit erfolgreich sind.

Hierzu gehören neben der Verbesserung der Infrastruktur die **Verkehrserziehung und -aufklärung**. Beispiele sind

- die schulische Verkehrserziehung in der Grundschule einschließlich Radfahrtraining bis zur Radfahrausbildung mit abschließender Radfahrprüfung im 4. Grundschuljahr,
- die Weiterführung der Fahrradausbildung im Sekundarbereich I,
- die finanzielle Förderung örtlicher Verkehrssicherheitstage und Fahrradaktionen,
- Broschüren und Videofilme mit Hinweisen über "fahrradtypische" Gefahrensituationen und verkehrsgerechtes Verhalten.

Die schulische Verkehrserziehung umfasst neben der **Sicherheits-** auch die **Sozial- und Umwelterziehung**, durch die die Schüler ein auf Partnerschaft gerichtetes soziales Handeln erlernen und Alternativen zur Autonutzung entwickeln sollen. Sie wird damit zu einer umfassenden Mobilitätserziehung.

Radverkehr führt häufiger zu Konflikten mit motorisierten Verkehrsteilnehmern und mit Fußgängern. Im Rahmen der Verkehrsüberwachung kümmert sich die Polizei insbesondere um unfallträchtiges Risikoverhalten von und gegenüber Radfahrern.

Das Fahrrad wird vermehrt auch als polizeiliches Einsatzmittel genutzt. **Fahrradstreifen** tragen zur Steigerung des Sicherheitsgefühls und zum Abbau von Kriminalitäts- und Verkehrsunfallfurcht bei.

Des Weiteren wirkt die Polizei durch ein selbst entwickeltes Verfahren zur Codierung von Fahrrädern bei der **Verhinderung von Fahrraddiebstählen** mit.

3.10 Information und Kommunikation

20 Jahre Fahrradförderung sowie 25 Jahre Verkehrsberuhigung und ein massiver Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs haben den Umweltverbund in NRW auf einen im Großen und

Ganzen guten Stand gebracht. Damit noch mehr Menschen dieses Angebot nutzen und ihre täglichen Wege mehr mit dem Fahrrad, allein oder in Verbindung mit Bus und Bahnen zurücklegen, muss am eingeschliffenen Mobilitätsverhalten angesetzt werden. Dies ist in starkem Maße von Werten, Einstellungen, Gewohnheiten und Lebensstilen geprägt, und damit wird die Verkehrsmittelwahl weniger objektiv und nach rationalen Kriterien als vielmehr subjektiv getroffen.

Selbst ein qualitativ gutes und flächendeckendes Infrastrukturangebot, das das Rad fahren in Städten und Gemeinden attraktiv und sicher gestaltet, reicht daher allein nicht aus, um eine volle Potenzialausschöpfung für die Fahrradnutzung zu erzielen. Ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel kann nur über informierende, aufklärende, motivierende und verhaltensstabilisierende Informations- und Kommunikationsmaßnahmen im Rahmen eines verkehrsmittelübergreifenden Interventionsansatzes erreicht werden. Es muss ein neuer Handlungsansatz entwickelt werden, weil es sich bei den herkömmlichen Maßnahmen der "Öffentlichkeitsarbeit" zumeist nur um punktuelle Aktionen handelt, die zwar zur Information und Aufklärung beitragen, aber keine entscheidenden Impulse für eine breit angelegte Verhaltensveränderung vermitteln können.

Die zentrale Botschaft lautet, dass in der vermehrten Nutzung des Fahrrades ein Schlüssel zu einer spürbaren und nachhaltigen Lösung der Verkehrsprobleme in Städten und Gemeinden liegt. Das Fahrrad liefert einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung und Sicherung der Gesamtmobilität - also liegt die Fahrradförderung im primären Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Insofern hat die Kommunikation in allen zukünftigen Handlungsansätzen die Funktion eines "**Schlüsselfaktors**" und bildet die wichtigste Ressource in der Verkehrspolitik. Die Förderung einer bewussten, intelligenten und nachhaltigen Mobilität über kommunikative Maßnahmen bietet die Chance, den längst fälligen Innovationsschub in der Verkehrsplanung und in der individuellen Verkehrsmittelwahl einzuleiten.

Das Land will diesen Grundgedanken im Rahmen seiner Möglichkeiten aufgreifen und die Kommunikation als eigenständigen Baustein der Radverkehrsförderung einsetzen. Diesem Ziel dienen:

- **Kongresse und Fachtagungen**

Neben Basisinformationen werden neue Themenfelder angesprochen und Denkanstöße vermittelt. Größere Tagungen, wie die Bonner Fahrradkongresse oder der Velo-Regio-Kongress in Troisdorf, ziehen das Fachpublikum aus ganz Deutschland und teilweise auch aus dem Ausland an.

- **Fortbildungsveranstaltungen für Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden**

Das Land veranstaltet Seminare für die an der Radverkehrsförderung beteiligten örtlichen Behörden, um die weit gespannten Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen und konkrete Umsetzungshindernisse abzubauen.

- **Fahrradaktionstage**

Die Erkenntnis, dass Verhalten stärker vom Gefühl als von der Ratio beeinflusst wird, macht klar, dass "belehrende" Öffentlichkeitsarbeit wenig Wirkung erzielt. Basierend auf dieser Erkenntnis werden Fahrradaktionstage mit unterhaltendem Charakter veranstaltet, die sich beim Publikum großer Beliebtheit erfreuen.

- **Kommunale Öffentlichkeitsarbeit**

Das Land unterstützt die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden bei ihrer Öffentlichkeitsarbeit auf mehreren Ebenen. Die zentrale Entwicklung von Materialien und Medien führt zu einem effizienten Mitteleinsatz. Das Land gibt den Mitgliedern die Gelegenheit, sich mit ihrem örtlichen Radverkehrsangebot im Internet zu präsentieren.

- **Broschüren**

Das Land gibt eine Reihe von Veröffentlichungen heraus, die sich in der Fachöffentlichkeit einer großen Resonanz erfreuen (u.a. Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen, Radfahren, aber sicher!, Zwischenbilanz Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden). Der Information der Radlerinnen und Radler dient die Broschüre "Sicher auf dem Fahrrad"

- **Forschung und Untersuchungen**

Das Land initiiert eine Reihe von Wirkungsuntersuchungen zu fahrradbezogenen Themen (z.B. Radverkehr an Kreisverkehrsplätzen, Begleitforschung AGFS) und gewährt Zuwendungen für Wirkungsuntersuchungen der Kommunen. Hervorzuheben ist auch die auf eine stärkere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausgerichtete Mobilitätsforschung des ILS und anderer Institutionen.

4. Radverkehr als System

Auch Fahrradförderung unterliegt einem Wandel und muss sich veränderten Rahmenbedingungen anpassen.

Aktuelle Forschungsergebnisse zeigen, dass sich eine moderne Radverkehrsförderung nicht mit der Schaffung der Infrastruktur begnügen darf. Das Mobilitätspotenzial des Fahrrads kann nur dann erfolgreich ausgeschöpft werden, wenn der Radverkehr als ein Zusammenspiel vieler Komponenten verstanden wird. Neben der **Infrastruktur** als dem Grundbaustein sind **Service**, **Information** und **Kommunikation** als gleichwertige Bestandteile eines umfassenden Systems zu behandeln. Zum Service zählen Dienstleistungsangebote wie z.B. ein schneller Reparaturservice, bewachtes Parken, Waschanlagen und Möglichkeiten zur Gepäckaufbewahrung im Stadtzentrum. Solche privatwirtschaftlichen Angebote machen das Radfahren attraktiv, schaffen neue Arbeitsplätze und sind ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor.

Wie im Autoverkehr und in der Automobilwirtschaft wird dieser Systemgedanke auch dem Radverkehr neue Impulse geben. Bisher allenfalls punktuell vorhandene Dienstleistungen rund

um das Rad, Public Relations und Werbung sind zentrale Elemente des Systems.

Das Land will die Philosophie der **Förderung des "Radverkehrs als System"** aufgreifen und voranbringen. Künftig werden die Vernetzung vorhandener und die Entwicklung neuer Systemkomponenten bei der Radverkehrsförderung stärker beachtet. Projekte, die diesen Anforderungen entsprechen und damit eine optimale Ausnutzung der eingesetzten Mittel gewährleisten, werden vorrangig gefördert. Nur ein solches Vorgehen bietet in der Summe die Vorteile, die Radfahren auf breiter Basis attraktiv machen.

Die Landesregierung will der Öffentlichkeit mit diesem Aktionsplan zeigen, dass das Fahrrad ein universell einsetzbares, zeitgemäßes Verkehrsmittel für die täglichen Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit ist. Mit den **10 Bausteinen**, die erstmalig in einen **Systemzusammenhang** gestellt werden, legt sie ein zukunftsorientiertes Handlungskonzept vor.

Wie "Radverkehr als System" funktioniert, wird die Landesregierung mit den Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit und im Internet darstellen:

www.fahrradfreundlich.nrw.de