

Thorben Prenzel - Dissertation „Kommunikation im Radverkehr“

# Folgerungen für die Praxis - Radverkehr

Kurzfassung

## Inhaltsverzeichnis

1. Zehn-Punkte-Katalog Radverkehr.....	2
2. Aufgaben des Bundes.....	4
3. Aufgaben der Länder.....	9
4. Aufgaben der Kommunen .....	11
5. Aufgaben von Verbänden, Vereinen und Lobbygruppen .....	14

Zur Verfügung stehende Dokumente (Stand September 2011)

1. Beschreibung der Arbeit
2. Ergebnisse der einzelnen Kapitel
3. Folgerungen für die Praxis – Radverkehr
4. Folgerungen für die Praxis – Kampagnen im Radverkehr

## 1. Zehn-Punkte-Katalog Radverkehr

10-Punkte-Katalog zur Förderung des Radverkehrs				
System Radverkehr verankern	Finanzierung sichern	Kommunikation verändern	Personal aufbauen	Lobbyarbeit stärken
Konsistente Strategie formulieren	Finanzierung transparent gestalten	Organisationstrukturen anpassen	Netzwerke etablieren	Forschung stärken

### 1. System Radverkehr verankern

In der Fachwelt längst akzeptiert, ist der Systemgedanke in der kommunalen Praxis noch nicht ausreichend verankert. Technische Sichtweisen und eine Fixierung auf den Bereich Infrastruktur bestimmen bei vielen Akteuren immer noch das Handeln. Um das System Radverkehr zu verankern, sollte deshalb eine stärkere Förderung von weichen Maßnahmen auf allen Ebenen stattfinden. Ein fester finanzieller Beitrag (bis zu 20 Prozent der Gesamtausgaben) sollte dafür eingestellt werden.

### 2. Konsistente Strategie formulieren

Um das Thema Radverkehr stärker zu verankern, sollten auf allen Ebenen Strategien entwickelt werden, in denen konkrete Ziele, Maßnahmen und Zielwerte innerhalb eines Zeitplanes verankert werden. Vorreiterstädte haben es unter anderem mit engagierten Verkehrsentwicklungsplänen geschafft, den Radverkehr in ihren Kommunen zu verankern und voranzubringen. Wichtig bleibt ein ganzheitlicher Ansatz, der über den Verkehrsträger Fahrrad hinausgeht. Es gilt das Zusammenspiel des Umweltverbundes zu stärken, Konfrontationsstellungen abzubauen und generell die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger zu betonen.

### 3. Finanzierung sichern

Angesichts eines bundesdeutschen Gesamtverkehrsetats von rund 12 Mrd. Euro nimmt sich das Budget des Radverkehrs in Höhe von rund 89 Mio. Euro im Jahre 2011 geradezu verschwindend gering aus. Auf Ebene der Länder und Kommunen dürfte das Verhältnis in der Regel sogar noch stärker zuungunsten des Radverkehrs ausfallen. Angesichts dieser Beiträge wird schon eine relativ geringe Umwidmung der Mittel große Effekte zutage treten lassen.

### 4. Finanzierung transparent gestalten

Insgesamt gesehen lässt sich von einem Finanzierungspuzzle im Radverkehr sprechen. Auf Bundesebene lassen sich erste Ansätze erkennen, die Radförderlandschaft durchschaubarer zu gestalten, Initiativen in den Ländern und Kommunen sind hingegen kaum zu verzeichnen.

### 5. Kommunikation verändern

Die Förderung des Radverkehrs wird vielfach mit umweltpolitischen Argumenten begründet. Auch wenn dieser Ansatz durchaus richtig ist, greift er doch zu kurz. Generell sollten verkehrliche und finanzielle Vorteile des Radverkehrs stärker angesprochen werden, um verschiedene Zielgruppen zu erreichen. In diesem Bereich sollten zusätzliche Studien angestoßen werden.

## **6. Organisationsstrukturen anpassen**

Die Organisation des Radverkehrs ist eine Querschnittsaufgabe. In den Verwaltungen sollte dementsprechend der Radverkehr auch als übergeordnetes Ziel angesiedelt werden. Denkbar ist, eine Ebene einzuführen, in der die Verkehrsträger gleichberechtigt nebeneinander stehen. Auf dieser höheren Ebene, unterhalb des Bürgermeisters, der Staatssekretäre, etc. kann der Radverkehr koordiniert und eine Gesamtstrategie entwickelt werden. Ebenso kann das Zusammenspiel zwischen Bund-Land-Kommunen verbessert werden. Der Bund sollte das Dach bilden und zentral Materialien und Informationen bereitstellen, die Länder dienen dann als Zwischenstation, um die Kommunen zu aktivieren.

## **7. Personal aufbauen**

Ein extremer Personalmangel in den Verwaltungen lässt kaum Raum für eine engagierte Radverkehrspolitik. Bei knapp 10.000 Kommunen in Deutschland gibt es schätzungsweise lediglich 20 Personen, die mit einer 100-Prozent-Stelle den Radverkehr betreuen. Mehr Personal erfordert dabei nicht unbedingt Neueinstellungen. In vielen Fällen kann bestehendes Personal zum Radverkehr verlagert werden. Dieser Befund gilt auch für den Bund und die Länder

## **8. Netzwerke etablieren**

Verschiedenste Akteure müssen miteinander kooperieren, um der Querschnittsaufgabe Radverkehr gerecht zu werden. Nicht nur müssen Akteure aus Verwaltung, Politik und Bevölkerung miteinander zusammenarbeiten, sondern auch zwischen den verschiedenen räumlichen Ebenen Bund, Länder und Kommunen muss stärker als bisher der Vernetzungsgedanke gefördert werden. Durch den NRVP konnten auf Bundesebene verschiedene Arbeitskreise eingeführt werden, für die Länder bietet die AGFS ein gutes Beispiel und auch in den Kommunen zeigen Runde Tische oder verwaltungsinterne Fahrradforen gute Ergebnisse.

## **9. Lobbyarbeit stärken**

Es gilt, das Bewusstsein für den Radverkehr bei politischen Entscheidern zu steigern. Zwar gibt es aus den einschlägigen Lobbykreisen viele gute Ansätze, aber nur wenige Entscheider bekennen sich zum Radverkehr. Hier sind verstärkte Anstrengungen nötig, ein neu zu gründender Dachverband kann neue Impulse schaffen.

## **10. Forschung stärken**

Und nicht zuletzt ist auch die Wissenschaft gefordert. Zum Bereich Infrastruktur wurde schon viel geschrieben, während in den Bereichen Service und Öffentlichkeitsarbeit erhebliche Forschungslücken vorhanden sind.

## 2. Aufgaben des Bundes<sup>1</sup>

Aufgaben des Bundes		
Stärkeres Engagement	Impulse durch Veranstaltungen und Projekte	Einführung einer nationalen Fahrradakademie
Finanzierung	Koordination und Vernetzung	Entwicklung einer Gesamtstrategie für den städtischen Verkehr
Personal und Organisation	Organisation von Länderarbeitsgemeinschaften	Kommunikation und Service

### 2.1 Stärkeres Engagement

Der Bund muss die Bedeutung des Radverkehrs innerhalb des Gesamtsystems Straße betonen und kann sich nicht darauf zurückziehen, dass die Fahrradpolitik Angelegenheit der Länder und Kommunen ist. Diese Haltung bestimmte lange Zeit die bundespolitische Einstellung zum Radverkehr. Der Verweis auf verfassungsrechtliche Gründe diente dabei als Entschuldigung, um die Versäumnisse im Radverkehr anderen Ebenen anlasten zu können. Erst mit der Initiative des NRVPs übernahm der Bund eine stärkere Rolle und dies durchaus mit Erfolg. Eine Weiterführung und Erweiterung des NRVP ist unbedingt nötig und angesichts des Einflusses der bundespolitischen Ebene gilt es, die guten Ansätze zu erhalten und auszubauen.

### 2.2 Finanzierung

Eine ausreichende Finanzierung des Radverkehrs sollte oberste Priorität erlangen. Auch wenn dies angesichts der haushaltstechnischen Rahmenbedingungen im Bund (und den Ländern und Kommunen) schwierig zu sein scheint, muss dieser Aspekt auf der Tagungsordnung bestehen bleiben. Angesichts des derzeitigen Verkehrsetats von ca. 12 Milliarden Euro sollte der Bund Möglichkeiten finden, Gelder umzuschichten – politischer Willen vorausgesetzt. Der Bund besitzt verschiedene Möglichkeiten, den Radverkehr direkt finanziell zu unterstützen. Zuallererst gilt es, die Mittel des Entflechtungsgesetzes und die GA-Mittel in der bisherigen Höhe zu halten, bzw. zu erhöhen. Der Etat für Radwege an Bundesstraßen ist auf sein ursprüngliches Volumen von 100 Mio. Euro zu erhöhen, die Mittel für nichtinvestive Maßnahmen sollten auf 6 Mio. Euro verdoppelt werden. Allgemein sollten weitere Projektmittel zur Verfügung gestellt werden. Mithilfe geeigneter Finanzierungsanreize können von Bundeseite her Projekte in den Kommunen angestoßen werden. Besondere Gewichtung sollte dabei auf der Kofinanzierung von Projekten liegen. Ebenfalls hat sich gezeigt, dass Wettbewerbe und Kommunalvergleiche für viele Kommunen deutliche Anreize darstellen.

Ein weiterer Aspekt im Themenbereich Finanzen betrifft Informationen für die kommunalen Akteure über Finanzierungsmöglichkeiten für Radverkehrsmaßnahmen. Auf dem Internetauftritt des NRVP findet sich im Unterpunkt „Förderfibel Radverkehr“ bereits eine Datenbank, die dazugehörige Broschüre „Wer fördert den Radverkehr?“ (BMVBS 2011) liefert schriftliche Informationen. Diese müssen jetzt an die Akteure vor Ort herangetragen werden. Denkbar sind Seminare der Fahrradakademie oder Veranstaltungen der Länder.

<sup>1</sup> Die Aufgaben der EU werden hier nicht erwähnt, diese finden sich in der Dissertation.

### 2.3 Personal und Organisation

Eng mit der Finanzierung hängt auch die mangelnde Personalausstattung des Radverkehrs im BMVBS zusammen. Stand Mai 2011 arbeiteten gerade mal sechs Personen im Radverkehr. Die neu eingeführte Arbeitsgruppe zur Weiterentwicklung des NRVPs besteht aus ca. 12 Personen. Das heißt insgesamt beschäftigen sich nicht mehr als 20 Personen im BMVBS intensiver mit dem Radverkehr. Angesichts von ca. 1500 Mitarbeitern eine verschwindend geringe Anzahl. Selbst wenn man die externen Projektmitarbeiter, die sich um die Umsetzung der verschiedenen Projekte kümmern (beispielsweise aus dem UBA) einbezieht, erhöht sich die Personalausstattung nur gering. Eine Aufstockung des Personals ist natürlich von den Aufgaben, der Finanzierung und der politischen Führung abhängig. Auch wenn die derzeitigen Aufgaben nach Angaben des Referatsleiters mit dem Personalbestand machbar sind, erfordert ein stärkeres Engagement mehr Fachkräfte.<sup>2</sup>

Dieser Punkt betrifft auch die Organisationsstruktur des Radverkehrs im BMVBS. Die Verlegung des Radverkehrs in die Abteilung UI „Umweltpolitik und Infrastruktur, Grundsatzfragen des Ressorts“ war ein richtiger Schritt, dass dabei jedoch die Eigenständigkeit des Referates verloren ging, schwächt die Stellung des Radverkehrs erheblich. Dieser Schritt sollte rückgängig gemacht werden. Ein neues Referat „Radverkehr“ sollte dabei in der gleichen Abteilung belassen, aber in der Unterabteilung „Klima- und Umweltschutzpolitik“ (UI 4) angesiedelt werden. Die Unterabteilung sollte grundsätzlich die Themen „Radverkehr“, „ÖPNV“, Elektromobilität“, „Stadtforschung und –entwicklung“ zusammenführen, um insbesondere dem Systemgedanken des Verkehrs Rechnung zu tragen. Sie sollte sich verkehrsträgerübergreifend für ein nachhaltiges Verkehrssystem einsetzen und eine Art „Zukunftswerkstatt“ für die urbane Mobilität innerhalb des BMVBS darstellen. Eine Umbenennung in „Umwelt und Mobilität“ würde die Bedeutung innerhalb des BMVBS erhöhen und sollte ebenfalls überlegt werden.<sup>3</sup>

### 2.4 Impulse durch Veranstaltungen und Projekte

Eine weitere wichtige Rolle des Bundes ist die des Impulsgebers. Ein gutes Beispiel hierfür ist der nationale Radverkehrskongress, der einmal jährlich für eine besondere Aufmerksamkeit auf das Thema sorgt, oder die Kommunalkonferenz Radverkehr, die die Entscheider aus Kommunen zusammenbringt. Ähnliche Veranstaltungen für die Zielgruppe Landes- oder Kommunalpolitiker beziehungsweise die höheren Verwaltungsebenen, können für eine stärkere Beachtung des Radverkehrs bei den Entscheidern sorgen.

Impulse können auch einzelne Leuchtturmprojekte liefern. Das Modellvorhaben „öffentliche Fahrradverleihprojekte“ bietet beispielsweise eine Anschubfinanzierung und sorgt für Aufmerksamkeit auf das Thema. Diese Wirkungen dürfen nicht unterschätzt werden. Denkbar wären hier weitere Projekte, wie zum Beispiel die Förderung von Schnellradwegen nach holländischem Beispiel, Fahrradparken an Bahnhöfen oder die übergreifende Förderung von interkommunalen Radverkehrskonzepten. Hier kann der Bund auch unter Berücksichtigung

---

<sup>2</sup> Diese müssen nicht unbedingt neu eingestellt werden, sondern können auch aus anderen Referaten gewonnen werden.

<sup>3</sup> Denkbar ist auch, die Unterabteilung auf städtische Verkehrsthemen zu fokussieren und als UI 4 „Urbane Mobilität“ zu definieren. Aus politischen Gründen wird hier allerdings eine Bezeichnung favorisiert, in der das Wort „Umwelt“ vorkommt.

verfassungsrechtlicher Vorgaben aktiv werden. Wichtig bei diesen Projekten ist, dass möglichst langfristige Wirkungen angestrebt werden. Einzelne Pilotprojekte allein können sich schnell als Strohfeuer erweisen, wenn die Finanzierung wegfällt. Hier sind innovative Ideen gefragt, wie Projekte so gestaltet werden, dass langfristige Effekte erreicht werden können.

## **2.5 Koordination und Vernetzung**

Eine Hauptrolle besitzt der Bund auch bei der Koordination und Vernetzung der verschiedenen räumlichen Ebenen. Der Bund/Länder-Arbeitskreis Radverkehr und der Expertenbeirat Radverkehr sind hierfür gute Beispiele. Eine Stärkung und Weiterentwicklung dieser Gremien ist sinnvoll. Denkbar wäre auch, dass der Bund eine eigene AG fahrradfreundlicher Städte bzw. Metropolregionen aufbaut, um direkt den Austausch zwischen den großen Städten und Metropolregionen zu fördern.

Vernetzung und Koordination ist aber nicht nur zwischen den verschiedenen Ebenen sinnvoll, sondern auch auf Bundesebene innerhalb des BMVBS und zwischen den verschiedenen Ministerien. Die Arbeitsgruppe Radverkehr, die im BMVBS im Zuge der Weiterentwicklung des NRVPs im April 2011 eingeführt wurde, ist ein gutes Beispiel für eine innerverwaltliche Zusammenarbeit. Die Gruppe gilt es zu institutionalisieren, um so langfristig den Radverkehr in anderen Referaten zu verankern. Denkbar ist auch, eine solche Arbeitsgruppe für andere Ministerien zu öffnen. So können zu verschiedenen Themen Vertreter des BMU, des BMWi, des BMFSFJ oder anderer Ministerien eingeladen werden. Möglich sind auch eigene regelmäßige Treffen mit anderen Ministerien. Ziel ist, das Zusammenspiel der Ministerien untereinander zu verbessern, ein Netzwerk engagierte „Radfahrer“ aufzubauen und gemeinsame Strategien zu entwickeln, wie der Radverkehr stärker gefördert werden kann. Generell sollte das langfristige Ziel sein, den Radverkehr auch zu einem Thema anderer Verwaltungseinheiten zu machen.

## **2.6 Organisation von Länderarbeitsgemeinschaften**

Länderarbeitsgemeinschaften gibt es in verschiedenen Bundesländern. Das bekannteste Beispiel, die AGFS, steht für eine kontinuierliche erfolgreiche Arbeit. Dieses Beispiel gilt es in weitere Länder zu tragen (siehe hierzu den Abschnitt „Aufgaben der Länder“). Der Bund sollte hierbei durch Information und Kommunikation mit den Ländern dafür Sorge tragen, dass in allen Bundesländern ähnliche Ansätze eingeführt werden. Auch kann der Bund Anschubfinanzierungen oder Zuwendungen für solche Arbeitsgemeinschaften leisten, um die erfolgreichen Ansätze zu unterstützen. Denkbar wäre auch ein Wettbewerb der Länder untereinander, welcher vom BMVBS unterstützt werden kann.

## **2.7 Einführung einer nationalen Fahrradakademie**

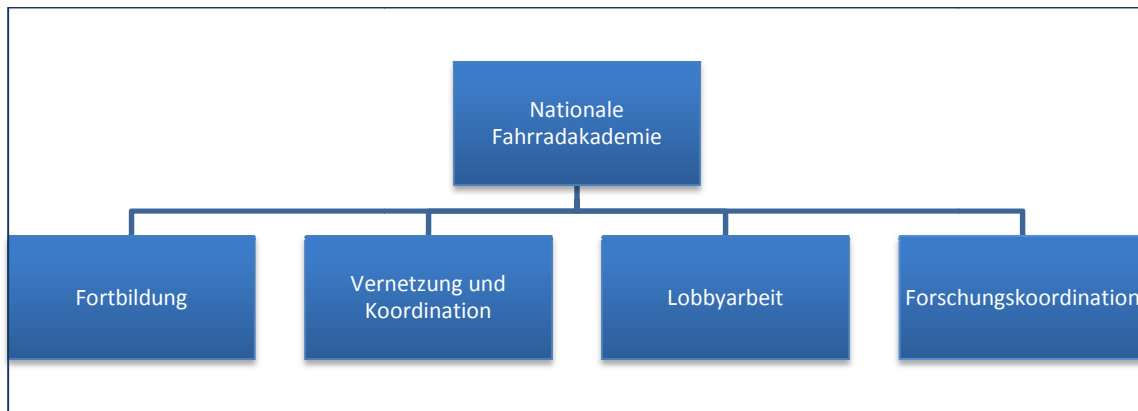
Als Fortbildungsinstitution hat sich die Fahrradakademie bewährt. Aus diesem Grund soll hier eine Weiterentwicklung der Fahrradakademie vorgeschlagen werden, hin zu einer übergreifenden Institution „Nationale Fahrradakademie“. Die Organisationsform dieser Institution sollte praktischen Erwägungen entsprechen, eine eingetragener Verein „e.V.“, getragen von Bund und Ländern, Industrie und Verbänden könnte die Akademie übergreifend öffnen. Die Finanzierung läge bei den Mitgliedern, insbesondere aber beim BMVBS und der Industrie.

Die Aufgaben der Akademie reichen dabei von der Fortbildung kommunaler Akteure, über Vernetzung und Koordination, der zentralen Lobbyarbeit bis hin zur Forschungsförderung:

- **Fortbildung:** Mit den Seminaren der Fahrradakademie können sich kommunale Akteure fortbilden. Allerdings zeigt das Vorgehen, von einer zentralen Stelle aus die Seminare an verschiedenen Orten anzubieten, auch Schwächen. Zum einen ist dieses Vorgehen sehr aufwändig, zum anderen erreicht man damit nur den aktiven Teil der Akteure, d.h. diejenigen, die schon intensiv an Thema arbeiten. Es gilt, diese Schwächen abzustellen und die Stärken der Akademie zu betonen. Als zentrale Stelle soll die Akademie weiterhin die Organisation der Fortbildung kommunaler Akteure sicherstellen. Neu eingeführt werden soll eine stärkere Zusammenarbeit mit den Ländern. Die Akademie übernimmt die Konzeption der Inhalte und Module, während die Länder die Organisation vor Ort übernehmen. Die fachliche Fortbildung der kommunalen Akteure kann dabei in standardisierten Modulen durchgeführt werden. Die Organisation der Veranstaltungen soll von den Arbeitsgemeinschaften der Länder übernommen werden, auch da diese einen direkteren Zugang zu den kommunalen Akteuren besitzen. Die Präsentation der Module soll wie bisher von kommunalen Akteuren mit praktischer Erfahrung durchgeführt werden. Dabei sollten zusätzliche Schwerpunkte gesetzt werden: Neben der fachlichen Förderung von kommunalen Akteuren muss auch deren Stärkung in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Service etabliert werden.
- **Vernetzung und Koordination:** Die Institution soll dabei gleichzeitig die Vernetzung der verschiedenen Ebenen sicherstellen. Sie kann die Organisation des Bund/Länder-Arbeitskreises und des Expertenbeirates Radverkehr übernehmen. Ebenfalls kann sie nationale Veranstaltungen organisieren, sowie Fachtagungen und Expertenworkshops, um die verschiedenen Aktivitäten zu bündeln.
- **Lobbyarbeit:** Die Institution sollte langfristig als zentrale Anlaufstelle für alle Themen rund um den Radverkehr dienen. Lobbyarbeit in Richtung Bundespolitik sollte einen wichtigen Baustein der Aufgaben der Akademie darstellen. Dabei natürlich nicht in Konkurrenz zu den Verbänden, sondern als fachliche Ergänzung. Und auch in Richtung Bundesländer und Kommunen sollte sie wirken. So kann die Akademie beispielsweise auch Kommunalpolitiker in ihre Fortbildungen einbeziehen und so die Motivation von Kommunen stärken, das Fahrradthema aufzunehmen. Die Organisation eines Netzwerkes „Landesarbeitsgemeinschaften“ kann für den Austausch auf dieser Ebene sorgen.
- **Forschung:** Und nicht zuletzt sollte die Akademie auch die Forschungsarbeiten im Radverkehr koordinieren. Derzeit finden verschiedene Forschungsaktivitäten im UBA, im BMVBS, in der BaSt, in den Ländern und in weiteren Institutionen statt. Die Bündelung dieser Ansätze in einer Institution, wobei die Durchführung weiterhin bei den erwähnten Institutionen bleibt, würde Synergien schaffen und insgesamt die Forschungslandschaft übersichtlicher gestalten.



Eine enge Anbindung an das BMVBS ist dabei unerlässlich, um den Austausch sicherzustellen. Die oben genannten Themen könnten die Arbeitskreise darstellen, die innerhalb des Daches organisiert werden können.



## 2.8 Entwicklung einer Gesamtstrategie für den städtischen Verkehr

Insgesamt wurde in dieser Arbeit deutlich, dass eine bundespolitische Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs in Rahmen eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes immer noch fehlt. Dieses sollte ein vernetztes System von Verkehrsträgern entwickeln, mit denen die Probleme des urbanen Verkehrs angegangen werden können. Im Fokus sollte dabei auch stehen, die bisherige Konfrontationsstellung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander aufzuheben. „Wichtig bleibt ein ganzheitlicher Ansatz, der auch über den Verkehrsträger das Verkehrsmittel Fahrrad hinausgeht. Es gilt das Zusammenspiel des Umweltverbundes zu stärken, Konfrontationsstellungen abzubauen und generell die spezifischen Stärken der verschiedenen Verkehrsträger zu betonen.“ (Niels Hartwig, BMVBS). Diese Aufgabe sollte im BMVBS innerhalb eines eigenen Arbeitskreises angegangen werden, sofern eine Unterabteilung „Umwelt und Mobilität“ (siehe Punkt Personal und Organisation) noch nicht eingeführt wurde.

## 2.9 Kommunikation und Service

Eine effektive Förderung des Radverkehrs besteht aus den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation. Die Zurückhaltung des Bundes im Radverkehr zeigt sich auch in der Nichtberücksichtigung des Kommunikationsbereiches. Die Initiative des BMU, die „Kopf an“-Kampagne, war hierbei eine Ausnahme und auch nur möglich, da zusätzliche Gelder aus den Mitteln der Klimaschutzinitiative zur Verfügung standen. Angesichts der zahlreichen Verkehrssicherheitskampagnen des BMVBS in den vergangenen Jahren wird noch mal deutlich, dass es nicht nur am mangelnden Wissen (oder Dürfen) des Bundes liegt, sondern vor allem an der Stellung des Radverkehrs in der bundesdeutschen Verkehrspolitik. Hier sind zusätzliche Aktivitäten nötig, insbesondere die Schaffung und Finanzierung einer bundesweiten Dachkampagne (dieser Punkt wird im Dokument 4 beschrieben).



### 3. Aufgaben der Länder

Aufgaben der Länder		
Organisation	Aufbau von Landesarbeitsgemeinschaften	Rechtsetzung
Finanzierung	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	

In vielen Ländern sind, insbesondere in den letzten Jahren, gute Ansätze zur Stärkung des Radverkehrs entwickelt worden. Trotzdem liest sich die Gesamtbilanz der Aktivitäten der Länder im Radverkehr ernüchternd. Die meisten Länder sind mehr als zurückhaltend, wenn es um die Belange des Radverkehrs geht. Gerade von dieser Seite aus sind aber starke Impulse nötig, um die Bedeutung des Radverkehrs stärker in den Kommunen zu verankern. Die wichtigste Rolle der Länder besteht darin, die Kommunen zu aktivieren und unterstützen, damit diese das Fahrrad als Teil einer modernen Verkehrspolitik annehmen.

#### 3.1 Organisation

Wie auf Ebene des Bundes sollte auch in den Landesverwaltungen der Radverkehr stärker besetzt werden. Auch hier sollte eine zentrale Koordinationsstelle innerhalb der Landesverkehrsverwaltung eingesetzt werden, die dafür sorgt, dass der Radverkehr als Querschnittsthema in den Verwaltungen verankert wird. Wo diese Stelle angesiedelt werden sollte, hängt dabei von den jeweiligen Landesverfassungen ab. Wichtig ist, dass sie die Unterstützung der Leitungsebene besitzt und über ausreichende Kompetenzen verfügt, um die verschiedenen Verwaltungseinheiten zusammenzubringen. Ein eigenes Radverkehrsreferat, zum Beispiel innerhalb einer (Unter-)Abteilung „Urbane Mobilität“, dient als fachlicher Unterbau. Sinnvoll ist, dass der Koordinator gleichzeitig den Vorsitz einer Landesarbeitsgemeinschaft Radverkehr innehat (s.u.).

#### 3.2 Aufbau von Landesarbeitsgemeinschaften

Kommunale Arbeitsgemeinschaften auf Landesebene haben sich als erfolgreiches Mittel zur Förderung des Radverkehrs erwiesen. Das Beispiel AGFS in Niedersachsen wurde von einigen Ländern übernommen, zum Zeitpunkt dieser Arbeit waren in Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Mecklenburg-Vorpommern ähnliche Institutionen verankert. Es gilt, diese Arbeitsgemeinschaften auch in allen anderen Ländern aufzubauen. Stadtstaaten wie Bremen, Berlin und Hamburg sind davon natürlich ausgenommen, die bestehenden Arbeitskreise sind in diesen Fällen ausreichend, sollten aber punktuell gestärkt bzw. institutionalisiert werden. Denkbar ist auch, eigene Gremien für Metropolregionen oder größere Landkreise einzuführen.

Wie gezeigt, kann der Bund dabei Aufbauhilfen bieten, die Impulse müssen aber von den Kommunen und den Ländern ausgehen. Über die beste Organisationsform können an dieser Stelle keine Aussagen getroffen werden, hier sind noch weitere Forschungsarbeiten nötig. Wichtig ist, dass ein solches Gremium nicht nur genutzt wird, um die Kommunen miteinander zu vernetzen, sondern auch, um gezielt Lobbyarbeit auf Landesebene zu betreiben. Eine enge Anbindung an die Landesverkehrsministerien ist deshalb nötig und auch die Verbände sollten eine Rolle in den Arbeitsgemeinschaften erhalten. Eine weitere Aufgabe liegt in der fach-

lichen Qualifikation kommunaler Akteure. Diese kann über diese Arbeitsgemeinschaften in Zusammenarbeit mit dem Bund erfolgen (s.o.).<sup>4</sup> Die Weiterbildungsangebote für die Radverkehrsverantwortlichen, fachlicher Art, aber insbesondere auch wieder in den Bereichen Service und Öffentlichkeitsarbeit, dienen nicht nur der Informationsweitergabe, sondern auch der Vernetzung der Aktiven. Angebote, speziell für kommunale Politiker, können auch die wichtige politische Ebene erreichen.

### **3.3 Finanzierung**

Eine weitere wichtige Aufgabe der Länder liegt in der Kofinanzierung des kommunalen Radverkehrs. Förderprogramme oder Zuschüsse seitens der Landesregierungen sind für viele Kommunen wesentlich für die Umsetzung kommunaler Radverkehrsprojekte. In vielen Ländern gibt es gute Beispiele, wie mittels innovativer Lösungen neue Finanzierungswege gefunden wurden. Und nicht zuletzt sollten die Länder die finanziellen Vorteile, die mit einer starken Förderung des Radverkehrs einhergehen, an die Kommunen vermitteln. Es gilt, die erheblichen Einsparpotenziale, die der Radverkehr für eine Kommune bietet, stärker in das Bewusstsein der Entscheider zu rücken.

### **3.4 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

Aufgabe der Länder ist es ebenfalls, die Bedeutung von Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr in die Kommunen zu vermitteln. Fortbildungen in den Bereichen Service und Öffentlichkeitsarbeit können über die Landesarbeitsgemeinschaften angeboten werden. Dazu muss zuerst in den Ländern selber das Bewusstsein für die Bedeutung dieser Instrumente geweckt werden. Hier ist auch die Bundespolitik gefordert, aber Initiativen zu Radverkehrskampagnen müssen von den Kommunen oder den Ländern ausgehen. Eine zentrale Dachkampagne der bundespolitischen Ebene (siehe Dokument 4) kann über die Länder in den Kommunen verankert werden. Denkbar ist auch, eigene Kampagnen der Länder mit den Materialien des Bundes zu entwickeln.

Weitere Maßnahmen auf Landesebene im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sind Wettbewerbe und Veranstaltungen, die das Thema Radverkehr stärker bei den Entscheidern in den Kommunen verankern können. Aktionen wie „Stadtradeln“ können auch von den Ländern organisiert werden. Veranstaltungen und Kongresse können die politischen Akteure in den Kommunen erreichen.

### **3.5 Rechtsetzung**

Und nicht zuletzt müssen die Länder die rechtlichen Rahmenbedingungen zugunsten des Radverkehrs mitgestalten. Zum einen durch ihren Einfluss auf den Bund, zum anderen im Rahmen ihrer eigenen Möglichkeiten. Die Rechtsrahmen für Abstellanlagen (LBO), Wegweisung und Infosysteme sind so zu gestalten, dass sie den Radverkehr fördern und nicht behindern. Auch die Länder haben vielfältige Möglichkeiten, durch innovative Regelungen (zum Beispiel bei der Auslegung von Vorschriften des Baugesetzbuches) den Radverkehr zu fördern.

---

<sup>4</sup> Diese sollten natürlich allen Kommunen zur Verfügung stehen und nicht nur den Mitgliedern.

## 4. Aufgaben der Kommunen

Aufgaben der Kommunen		
Innovativen Akteur stärken	Finanzierung sichern	Bürger einbeziehen
Personal zur Verfügung stellen	Politik motivieren	Qualität sicherstellen
Verwaltungen organisieren	Umsetzung von Maßnahmen	Kommunikation
Verwaltungen stärken	Konkrete Ziele definieren	

Bei ausreichend politischem Willen, das zeigen Beispiel wie Kiel, Karlsruhe oder Tübingen, kann auch angesichts leerer Kassen eine erhebliche Steigerung der Radnutzungszahlen erreicht werden. Im vierten Kapitel der Dissertation wurde eine Reihe von Erfolgsfaktoren herausgearbeitet, die den Radverkehr auf kommunaler Ebene befördern und von den Kommunen direkt beeinflussbar sind. Die Konsequenzen für die radverkehrspolitische Arbeit in den Kommunen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### 4.1 Innovativen Akteur stärken

Als wesentlicher Erfolgsfaktor zeigte sich die Bedeutung einzelner engagierte Personen für den Radverkehr. In Kommunen mit hohen Radverkehrsanteilen fungiert meist ein „starker“ Fahrradbeauftragter als Kristallisationspunkt. Aus den Ergebnissen der Analyse im vierten Kapitel lässt sich schlussfolgern, dass diese Promotoren im Radverkehr verschiedene Voraussetzungen mitbringen müssen. Eine breit angelegte Qualifikation der Akteure mit kommunikativen, organisatorischen, politischen und fachlichen Kompetenzen ist notwendig, um die verschiedenen Aspekte der Radverkehrsarbeit abzudecken. Dementsprechend gilt es, für die kommunalen Radverkehrsexperten Angebote zu entwickeln, mit denen diese Kompetenzen aufgebaut werden können (siehe auch Bund und Länder).

### 4.2 Personal zur Verfügung stellen

Wie weiter oben beschrieben, besitzen nur wenige Kommunen eigene Fahrradbeauftragte und noch weniger Kommunen besetzen eine solche Stelle in Vollzeit. Im Straßenbereich existiert hingegen meist eine breite, differenzierte Personalzuweisung (Tiefbau-, Planungs-, Ordnungsamt...). Um die Radverkehrsverwaltungen zu stärken müsste deshalb neues Personal nicht unbedingt eingestellt werden, in vielen Fällen würde eine Umwidmung von Personalstellen (verbunden mit Fortbildungsangeboten) ausreichen, um den Radverkehr effizient zu bearbeiten.

### 4.3 Verwaltungen organisieren

Der Radverkehr erfordert in hohem Maße intensive Koordination zwischen den verschiedenen Abteilungen. Die Aufgabe des kommunalen Radverkehrsexperten sollte deshalb eher als Querschnittsaufgabe begriffen werden. Die Ansiedlung der Stelle in der Verwaltungshierarchie sollte auf einer höheren Ebene ansetzen, um die verschiedenen Bereiche effektiv koordinieren zu können. Eine Stellung unterhalb der Spitze des Verkehrsressorts ist dementsprechend sinnvoll und kann die Bedeutung des Radverkehrs auch innerhalb der Verwaltung sichtbar machen. Technische Aspekte und Detailplanung können dann innerhalb des Verkehrsbereiches angesiedelt werden und auch von Mitarbeitern der Straßenbauabteilungen übernommen werden (siehe nächster Punkt). Ziel dieses Vorgehens ist

auch, den Radverkehr zu einem Thema anderer Verwaltungseinheiten zu machen, um die bisherige Konkurrenzstellung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern aufzuheben. Innerhalb größerer Verwaltungen ist die Einführung eines verwaltungsinternen Arbeitskreises Radverkehr sinnvoll, um die verschiedenen Abteilungen miteinander zu koordinieren. Die Lenkung dieses Arbeitskreises liegt beim Radverkehrskordinator.

#### **4.4 Verwaltungen für den Radverkehr stärken**

Eine gute Zusammenarbeit mit der Politik, inklusive frühzeitigen Abstimmungen und Informationsaustausch, hat sich als relevanter Erfolgsfaktor erwiesen. Die einzelnen Akteure in der Kommune sind hierbei gefragt, die Zusammenarbeit soweit wie möglich zu institutionalisieren. Ein in vielen Städten erfolgreiches Mittel sind Fahrradforen oder runde Tische zum Radverkehr, die regelmäßig Akteure aus Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit zusammenbringen. Ein zusätzlicher Erfolgsfaktor ist ein gutes Zusammenspiel der verschiedenen Ämter innerhalb der Kommune sowie mit Regional- und Landesbehörden. Dieser Erfolgsfaktor spricht wieder für eine stärkere Unterstützung der kommunalen Akteure in der Gremienorganisation und internen Lobbyarbeit. Diese eher weichen Kompetenzen sind, wie gezeigt, in vielen Bereichen notwendig für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik. Als weiterer Erfolgsfaktor bei den Verwaltungen wurde noch ein professionelles Projektmanagement erkannt. Auch hier wären Fort- und Weiterbildungsangebote sinnvoll.

#### **4.5 Finanzierung sichern**

Als genereller Erfolgsfaktor wurden, nicht überraschend, gute finanzielle Rahmenbedingungen innerhalb eines langfristigen Horizonts erkannt. Landes- und bundespolitische Programme sind, wie gezeigt, in diesem Bereich höchst relevant und angesichts der haushaltspolitischen Situation vieler Kommunen unabdingbar. Generell müssen positive finanzielle Rahmenbedingungen auf kommunaler Ebene von der Politik befördert werden. Häufig wird in diesem Zusammenhang auf die angespannte finanzielle Situation der Kommunen verwiesen. Außer Acht gelassen wird dabei, dass die Förderung des Radverkehrs Einsparpotenziale bietet und insgesamt (wenn teilweise auch erst langfristig) den Haushalt entlastet. Die Sparpotenziale des Radverkehrs für kommunale Haushalte sollten deshalb noch stärker bei den Entscheidern kommuniziert werden.

#### **4.6 Politik motivieren**

Als weiteren Bereich wurden „gute politische Rahmenbedingungen“ herausgearbeitet. Dass diese dem Radverkehr förderlich sind, steht für sich selbst. Auf kommunaler Ebene müssen deshalb alle politischen Akteure frühzeitig und umfangreich in die Radverkehrsarbeit eingebunden werden. Auch hier haben sich Fahrradforen oder runde Tische bewährt. Diese sollten in allen Kommunen eingeführt werden. Ziel aller kommunalen politischen Lobbyarbeit muss sein, ein fahrradfreundliches Klima zu erzeugen, in dem das Fahrrad von möglichst vielen Beteiligten aus Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit unterstützt wird.

#### **4.7 Umsetzung von Maßnahmen**

Im Bereich „strategische Umsetzung von Maßnahmen“ wurde eine Reihe von verschiedenen Erfolgsfaktoren definiert. Dazu gehören die konkreten Darstellungen und Beschreibungen der

Maßnahmen von Beginn an, die Analyse der Akteursinteressen, die möglichst frühzeitige Suche nach Finanzierungslösungen und Fördermöglichkeiten, die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen, Abstimmung mit anderen Planungen, die Definition konkreter Ziele und nicht zuletzt die positive Vermittlung von Maßnahmen, sowohl innerhalb der Verwaltungen, aber auch nach außen in die Bevölkerung. Bei der Umsetzung von Maßnahmen sind dementsprechend wieder die einzelnen Akteure gefragt, aber auch hier können Fort- und Weiterbildungsangebote (z.B. Einsatz von Projektmanagementtechniken) dafür sorgen, dass die Akteure ihren vielfältigen Anforderungen gerecht werden.

#### **4.8 Konkrete Ziele definieren**

In fahrradpolitischen Vorreiterstädten sind engagierte Verkehrsentwicklungspläne mit konkreten Zielwerten entwickelt worden, die wesentlich den Erfolg befördert haben. Ziele und darauf aufbauende Maßnahmenplänen sollten von der Politik innerhalb eines langfristigen Rahmens verabschiedet werden, auch um bei einem Regierungswechsel die Erfolge nicht zu gefährden. Die Höhe und Ausgestaltung der Ziele und Maßnahmen hängt von den jeweiligen Voraussetzungen in der Kommune ab, es hat sich aber gezeigt, dass selbst stark ambitionierte Ziele vor der Zeit übertroffen wurden, d.h. diese hoch gesteckt werden sollten.

#### **4.9 Bürger einbeziehen**

In vielen Fällen hat sich die Beteiligung von Externen an der radpolitischen Arbeit als erfolgreich erwiesen. Die frühzeitige Einbeziehung gesellschaftlicher Kräfte (als Nutzer und Multiplikatoren), sowie fachlicher und wissenschaftlicher Expertisen (zur Begründung der Arbeiten) sollte, sowohl im Einzelfall als auch auf institutioneller Ebene, gefördert werden. In vielen Kommunen wurden auch kleinere Elemente mit großem Erfolg umgesetzt: Bürgertelefone, Scherbenhotline, Vorschlagslisten für Infrastrukturmaßnahmen etc. sind nur einige Beispiele. Bei einzelnen Maßnahmen größeren Ausmaßes ist der Einsatz partizipativer Beteiligungsmöglichkeiten wie Mediationsverfahren zu empfehlen.

#### **4.10 Qualität sicherstellen**

Ein weiterer wichtiger Bereich für eine erfolgreiche Fahrradpolitik hat sich im Einsatz eines Qualitätsmanagements gezeigt. Angesichts der geringen Finanzmittel, die für den Radverkehr zur Verfügung stehen, ist ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem aber nur schwer zu erreichen. Trotzdem zeigt auch der Einsatz einzelner Elemente schon deutliche Wirkungen.

#### **4.11 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit**

Und nicht zuletzt hat sich bei der Analyse der Hemmnisse und Erfolgsfaktoren gezeigt, dass der ganze Bereich der Öffentlichkeitsarbeit einen wesentlichen Faktor erfolgreicher radpolitischer Arbeit darstellt. Aus diesem Grunde sollte in jeder Kommune eine eigene Kommunikationsstrategie zur Förderung des Radverkehrs existieren. Das Thema Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr wird im Dokument 4 beschrieben.

## 5. Aufgaben von Verbänden, Vereinen und Lobbygruppen

Aufgaben von Verbänden, Vereinen und Lobbygruppen		
Mitwirkung an einer bundesweite Dachorganisation	Stärkere Zusammenarbeit mit Industrie und Verbänden	Positives Bild verankern

Generell hat die Fahrradlobby gegenüber der Autolobby einen schweren Stand. Nicht nur verfügen letztere über erhebliche finanzielle Kapazitäten, sondern sind auch in Politik und Wirtschaft bestens vernetzt. So kann selbst der ADFC die Rolle eines starken Lobbyverbandes nur bedingt erfüllen. Trotz seines Bekanntheitsgrades wird er immer noch als Akteur einer kleinen Gruppe von Radfahrexperthen wahrgenommen und schafft es nicht, ähnlich wie der ADAC, als Sprecher einer großen gesellschaftlich relevanten Gruppe in Deutschland wahrgenommen zu werden. Insgesamt muss der Radverkehr und vor allem der Alltagsradler stärker in der Politik verankert werden. Eine effektive Lobbyarbeit sollte deshalb folgende Punkte umfassen:

### 5.1 Bundesweite Dachorganisation

Es gilt den Radverkehr stärker in der bundesdeutschen Politik zu verankern. Deshalb sollte ein Lobbyverband seinen Sitz in Berlin haben, um mittels der Nähe zum BMVBS und zum Bundestag enge Kontakte zur Politik und zur Verwaltung aufzubauen. Denkbar wäre der Aufbau eines zentralen Dachverbandes als eingetragener Verein unter dem Dach der Nationalen Fahrradakademie, welcher mit Hauptsitz in Berlin als Lobbyverband für den Alltagsradverkehr wirkt.

### 5.2 Stärkere Zusammenarbeit zwischen Industrie und Verbänden

Eine starke Verbindung zwischen Industrie- und Aktivenverbänden könnte ein Gegengewicht zum ADAC bilden. Hemmnisse auf dem Weg dorthin sind die eher kritische Einstellung vieler Aktiver sowie die zersplitterte kleinteilige Struktur auf der Wirtschaftsseite. Eine Dachorganisation könnte diese Spaltung überwinden und für Industrie und Verbände gemeinsam sprechen.

### 5.3 Positives Bild verankern

Wie gezeigt, besitzt das Fahrrad in Umfragen ein hohes Maß an Zustimmung. Zu Verhaltensänderungen in der Alltagsmobilität reicht dies bei großen Gruppen in der Bevölkerung aber nicht aus. Lobbyorganisationen auf allen Ebenen müssen deshalb weiter daran arbeiten, ein positives Image des Fahrrades zu verankern. Radfahren muss fortlaufend mittels positiver Bilder und Botschaften als vollwertige alternative Mobilitätsform für den Alltag vermarktet werden. Kommunikations- und Informationsmaßnahmen dürfen nicht gegen Infrastrukturmaßnahmen ausgespielt werden. Eine allgemeine Imagekampagne, initiiert vom BMVBS (siehe oben), sollte deshalb gleichzeitig Anleitungen enthalten, wie das Fahrrad verschiedenen Bevölkerungsschichten nahegebracht werden kann.