

AGFK BAYERN

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.

DESTINATION DIE SYSTEMISCHE RELEVANZ NATION DES RADVERKEHRS FÜR DIE INNEN VERKEHRS- & STADTPLANUNG STADT



IF *you plan for cars
and traffic, you get cars
and traffic. If you plan for
people and places, you
get people and places.*

US-american sociologist & urban researcher

Fred Kent

US-amerikanischer Soziologe & Städteforscher

WENN *man Städte
für Autos und Verkehr
plant, bekommt man Autos
und Verkehr. Wenn man
für Menschen und Orte
plant, bekommt man
Menschen und Orte.*



Before and After – New Road, Brighton UK © Gehl Urban Design





Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Publikation ist noch nicht abzusehen, wie die Pandemie-bedingten Einschränkungen die „Landschaft“ des stationären Einzelhandels verändern wird. Was sich jedoch deutlich zeigt: Die wirtschaftlichen Corona-Auswirkungen sind ein Strukturwandel im Zeitraffer. Die aktive Rolle der Kommune als Gestalter einer nachhaltigen Transformation muss stärker als zuvor an Fahrt gewinnen. Das veränderte Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung, die Rückkehr zum Fuß- und Radverkehr, kann Kommunen schneller als angenommen in eine Mobilitätsmoderne führen.

INHALT

I Anliegen	06
II Die innerstädtische Mobilitätswende kann beginnen	08
II 1 Verhaltensänderung muss gepusht werden	09
II 2 Die Auto-Erreichbarkeit auf dem Prüfstand	11
II 3 Die ‚erlebenswerte Innenstadt‘ wird zur neuen ‚Lauf- und Radlage‘	15
III Echter Mobilitätswandel braucht Push & Pull	18
III 1 Verkehrsberuhigung pro Rad – schnell, kostengünstig, großflächig	20
III 2 Das Verlagerungspotenzial von Rad und Pedelec: Zahlen und Fakten	29
III 3 Park+Bike: Wenn Rad und Auto zusammen gedacht werden	36
IV Das strategische Planungsmarketing innerhalb der Kommune	40
IV 1 Verwaltungshandeln braucht ein klares politisches Mandat	42
IV 2 Verwaltungskooperationen und ‚intrakommunale‘ Prozessteilhabe	44
IV 3 Aktive Bürgerbeteiligung und Medien als Multiplikatoren	46
V Ausblick	48
VI Quellen- und Abbildungsverzeichnis	50
Ziele der AGFK Bayern	52



Dortmund-Ems-Kanalbrücke, Münster NRW © Aurel Zimmermann

ANLIEGEN

Das Umdenken und Umsteigen hat begonnen: Immer mehr Kommunen in Deutschland arbeiten daran, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) in ihren Innenstädten zu verringern. Auch immer mehr Bürger tragen ihren Teil dazu bei, steigen aufs Rad, auf Pedelecs, auf Lastenräder oder nutzen Sharing-Angebote. Und auch in der kommunalen Politik und Verwaltung sind die konzeptionellen Grundlagen einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik für verdichtete Innenstadträume auf dem richtigen Weg:

Mit Radverkehrs- und Klimaschutzteilkonzepten, Green City- und Luftreinhalteplänen soll der Autoverkehr reduziert und auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert werden. Die Vorzeichen für eine zukunftsweisende Fuß- und Radverkehrsförderung scheinen gut zu stehen.

Trotz dieser positiven Entwicklung stellen die meisten Kommunen fest, dass die Wirkungskraft der ergriffenen Maßnahmen hinter den Erwartungen zurückbleibt. Das Mobilitätsverhalten ändert sich nicht: Die MIV-Belastung bleibt zu hoch, vielerorts nimmt sie sogar zu oder das Erreichte wird durch Rebound-Effekte aufgehoben. In diesem Diskussionspapier widmet sich die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) daher der Frage, woher diese Diskrepanz rührt und welche Handlungsperspektiven sich für die kommunale Politik und Verwaltung daraus ableiten lassen.

Im Austausch mit ihren Mitgliedskommunen zeigt sich der AGFK Bayern, dass die Radverkehrsförderung in der konkreten Umsetzung auf starken Gegenwind stößt, der das Vorwärtstkommen erschwert. Die Problemstellungen sind übergreifend ähnlich gelagert: Die vielfältigen und teils konträren Nutzungsansprüche stellen eine große Herausforderung für die Kommunen in ihrem Anliegen dar, möglichst vielen Interessensgruppen und Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden.

Denn die innerstädtischen Flächen mit ihren vorhandenen Straßen-Querschnitten sind begrenzt und können kaum noch vermehrt werden. Wird eine Fläche beispielsweise für parkende Autos genutzt, steht sie allen anderen schlicht nicht mehr zur Verfügung. Um dem Fuß- und Radverkehr mehr Platz einzuräumen, gewinnt das Planungs-Paradigma an Bedeutung, Straßen „von außen nach innen“ zu planen.

Insbesondere der stationäre Handel und eine nachhaltige Verkehrspolitik geraten im Hinblick auf die Innenstadt als Handelsstandort in Konflikt. Handelsverbände sehen die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gefährdet, wenn Maßnahmen – wie der Wegfall von Parkplätzen am Fahrbahnrand oder auf Parkflächen – ergriffen werden sollen, die den privaten Autoverkehr einschränken. Die innere und äußere Erreichbarkeit der Innenstadt sei dann nicht mehr gegeben.

Diese Grundannahme ist angesichts des Drucks vieler Kommunen, die innerstädtische Verkehrsbelastung zu verringern, in Frage zu stellen: Best-Practice-Städte der Radverkehrsförderung machen vor, dass es möglich ist, den Autoverkehr zu großen Anteilen auf einen Mobilitätsverbund – der über den Umweltverbund hinaus auch Sharing- und Verleih-Angebote erfasst – zu verlagern. Ihnen gemeinsam ist, dass sie ein deutlich größeres Potenzial des Radverkehrs ausschöpfen können, indem sie die Innenstadt-Mobilität mit einer integrierten Verkehrs- und Stadtpolitik systemisch neu gedacht haben. Denn der MIV verursacht Probleme in den bebauten Gebieten, die 70 Jahre autogerechte Verkehrsplanung nicht mehr lösen können.

Es ist das Anliegen der AGFK Bayern, Städte und Gemeinden des Freistaats Bayern darin zu bekräftigen, ihre Verkehrsplanung aus den Zielen der Stadtplanung abzuleiten und mit klug gewählten Leitbildern Akzeptanz für die Radverkehrsförderung als zentralem Baustein eines weitreichenden Mobilitätskonzepts zu schaffen. Werden Auto und Rad nicht gegeneinander, sondern miteinander gedacht, wird der Radverkehr zum Drehmoment einer zukunftsfähigen Innenstadtmobilität, der eine neue Erreichbarkeit und Innenstadträume von hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität schafft. Kommunen weltweit und unterschiedlicher Größenordnung zeigen, dass dies keine Vision ist, sondern – als Destination gedacht – auch von Städten in Deutschland erreicht werden kann.



Kreuzung in München-Sendling, Bayern © Aurel Zimmermann

II DIE INNERSTÄDTISCHE MOBILITÄTSWENDE KANN BEGINNEN

Die negativen Folgen des MIV, mit denen sich Kommunen heute auseinandersetzen müssen, sind auch die große Chance, ihre Innenstädte als Lebens- und Wirtschaftsraum neu zu erfinden. Was sie hinter sich lassen können – außer dem Flächenverbrauch für den ruhenden und fließenden Verkehr und Instandhaltungskosten – sind Abgas- und Lärmbelastungen sowie die Unfallgefahr für Fußgänger und Radfahrer. Besonders auch im Hinblick auf Kinder und Senioren.

Gerade in verdichteten urbanen Räumen stehen multimodale Mobilitätsangebote zur Verfügung, die es leicht machen, auch ohne Privatauto mobil zu sein. Das Auto steht heute in vielen Innenstädten nicht mehr für eine bequeme und schnelle Distanzüberwindung und ist somit nicht zwingend das Fortbewegungsmittel der ersten Wahl.

Das gilt auch für Elektro-Autos – auch mit ihnen steht man im Stau oder sucht einen Parkplatz. Es ist der MIV, der im Zielkonflikt mit der Lebens- und Aufenthaltsqualität der Innenstädte steht. Wollen Kommunen das Mobilitätsverhalten im erforderlichen Ausmaß und zeitnah verändern, kommen sie daher nicht umhin, ordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen vor allem zugunsten des Fuß- und Radverkehrs zu ergreifen.

II

1) VERHALTENS- ÄNDERUNG MUSS GEPUSHT WERDEN

Obwohl etliche deutsche Städte und Gemeinden engagierte verkehrspolitische Ziele und Konzepte erarbeiten, ist bisher nur ansatzweise in einigen Städten eine deutliche Verlagerung der Verkehrsmittelwahl hin zum Mobilitätsverbund zu beobachten.

Vielerorts nimmt der Stadtverkehr sogar zu – teils durch Rebound-Effekte des Pendlerverkehrs.

Das ist eines der ernüchternden Ergebnisse der groß angelegten Studie „Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft“² des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu deutschen Kommunen von 2019.

Für Kommunen unter Handlungsdruck bedeutet dies, dass das Erreichen von Luftreinhaltungs- und Klimaschutzzielen in weite Ferne rückt und einklagbare Fahrverbote näher. Die deutsche Bevölkerung greift weiterhin zum Autoschlüssel statt nachhaltige Mobilitätsangebote in Anspruch zu nehmen.

Dabei steht dieses wechselträge Mobilitätsverhalten im Widerspruch zu dem veränderten Wert- und Umweltbewusstsein in der Bevölkerung: Gemäß Umweltbundesamt³ glauben 91 Prozent der Deutschen, dass eine nachhaltige Stadtentwicklung zu mehr Lebensqualität beiträgt. Und 79 Prozent fänden es wünschenswert, wenn auch ihre eigene Stadt oder Gemeinde so umgestaltet würde, dass die Menschen kaum noch auf ein Auto angewiesen sind und ihre Wege zu Fuß, mit dem Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen könnten.

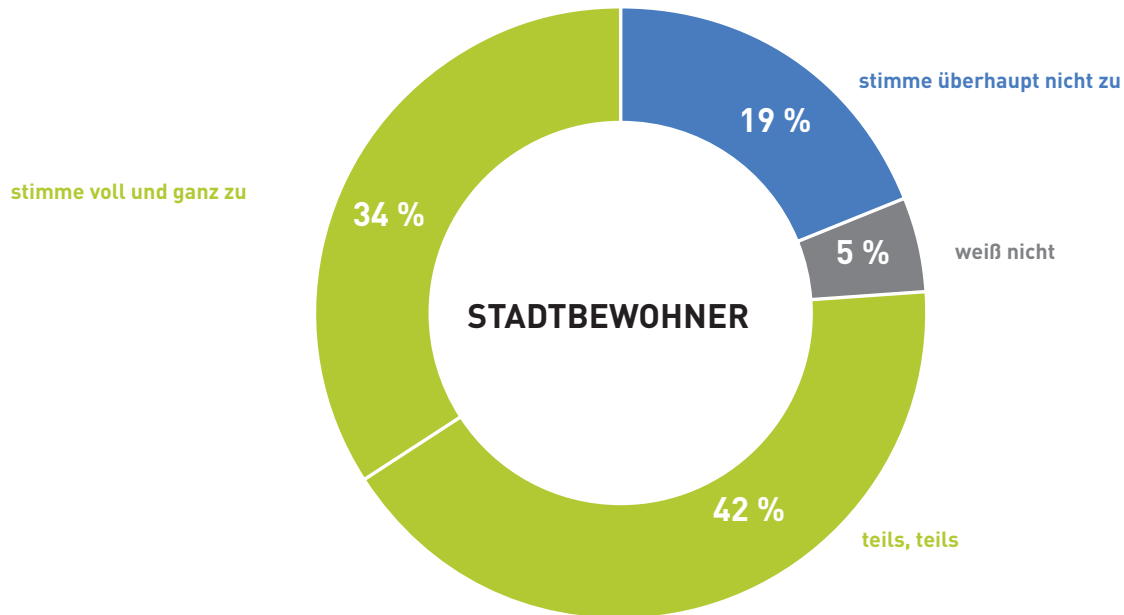
Auch die Erfahrungswerte von Best Practice-Städten der Radverkehrsförderung stützen die sozialpsychologische Erkenntnis, dass durch die einfache Verfügbarkeit und bevorzugte Behandlung des Autos nicht nur die nötigen, sondern auch die möglichen Wege mit ihm zurückgelegt werden. Diese Städte haben den Fokus auf den Fuß- und Radverkehr gerichtet und das Rad mit einer entsprechenden Infrastruktur zum komfortablen, schnellen und sicheren Fortbewegungsmittel qualifiziert. Auch in den Best-Practice-Städten verlief dies nicht konfliktfrei. Mit mutigen Entscheidungen haben sie es erreicht, den MIV in ihren Zentren und umliegenden Stadtteilen auf das gewünschte Maß zu reduzieren oder gleich autofreie Gebiete mit hohem Erlebniswert zu schaffen.

Was lässt sich aus diesen Erfolgen für die verkehrsplanerische Praxis der Kommunen hierzulande übertragen? Die Best Practice-Städte eint, dass sie Verkehrs- und Stadtpolitik systemisch zusammen denken. Zwar verfolgen zunehmend viele Kommunen in Deutschland gleichfalls eine integrierte Verkehrs- und Stadtplanung, bei der die Verkehrspolitik aus den Zielen der Stadtplanung abgeleitet wird.

Doch was dabei noch weitestgehend vermieden wird sind Mobilitätskonzepte, die eine breit angelegte Umsetzung sogenannter Push-Maßnahmen vorsehen: Während Pull-Maßnahmen das Angebot des Mobilitätsverbund verbessern, sind Push-Maßnahmen aktive Beschränkungen des fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehrs. Und damit ein sensibles und konfliktgeladenes Thema. Sollen Straßen- und Parkraum nach und nach zugunsten des Fuß- und Radverkehrs umgewandelt oder große Innenstadt-Areale autoarm gestaltet werden, sind die Widerstände bei Anwohnern und Interessensverbänden schnell groß.

SOLLEN DIE VERKEHRSFLÄCHEN IN DER STADT NEU VERTEILT WERDEN?

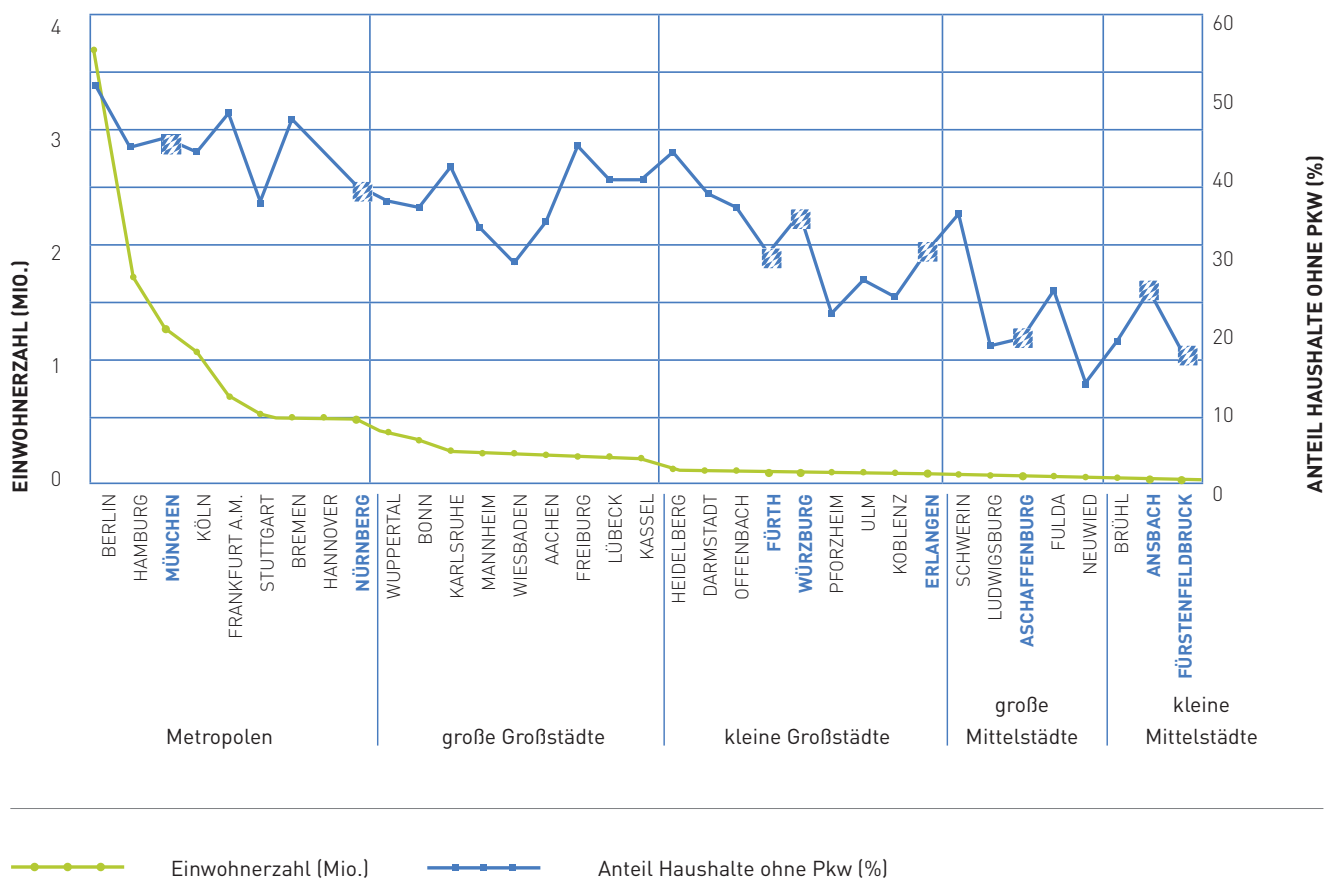
Basis: Einwohner ab 16 Jahren in Großstädten (mind. 100.000 Einwohner), n = 2.011



Quelle: Eigene Darstellung nach ADAC e.V., Februar 2020

AUTOFREIE HAUSHALTE IN AUSGEWÄHLTEN DEUTSCHEN STÄDTEN

10



Quelle: Eigene Darstellung nach Agora Verkehrswende 2020 (auf Basis MiD 2017 und Deutscher Städtetag 2020)

>> PULL MASSNAHMEN

**Angebotsverbesserung
des Mobilitätsverbunds**

→ Nutzung nachhaltiger
Mobilitätsangebote stimulieren

<< PUSH MASSNAHMEN

**Deattraktivierung und
Reduktion des fließenden
und ruhenden Kfz-Verkehrs**

→ Private Kfz-Nutzung
strukturell beschränken

II 2) DIE AUTO- ERREICHBARKEIT AUF DEM PRÜFSTAND

Insbesondere die Handelsverbände sperren sich mitunter gegen ein rein verkehrsplanerisch motiviertes Vorgehen. Würde die Erreichbarkeit mit dem Auto aufgehoben, bedeute dies den Niedergang vieler Innenstadt-Einzelhändler. Die Lösung des Handels ist bekannt: ‚Stirbt der Handel, stirbt die Innenstadt‘ – und dementsprechend laut wird die Stimme der Handelsverbände in der Verkehrs- und Stadtplanung gehört.

Der stationäre Handel gelte als Leitfunktion der Innenstadt, der für ihre Vitalität Sorge: Die Kraft des Handels ziehe die Menschen in die Stadtzentren und stelle ihre Versorgung sicher. Doch dieser gesellschaftlich und wirtschaftlich bedeutsame Wert für das

Gemeinwesen befindet sich in einer Krise, die sich beschleunigt und in der viele Geschäfte, allen voran der inhabergeführte Einzelhandel, um ihre Existenz fürchten müssen. In vielen strukturschwachen Kommunen sind die Innenstädte bereits von Leerstand und Verödung sichtbar gezeichnet. Oder das Gegenteil ist der Fall – die kommunale Attraktivität als Handelsstandort zieht nicht nur die Menschen in Massen an, sondern auch entsprechenden Kfz-Verkehr.

Starke Konkurrenz-Standorte für die einst naheliegende ‚Laufzone‘ haben zu einem Strukturwandel der Branche geführt, der immer mehr Innenstadt-Einzelhandelsbetriebe in Nebenlagen oder zum Aufgeben zwingt. Eine Ursache für die Abwanderung von Kunden ist die ‚Fahrlage‘ – großflächige Einzelhandelsstandorte am Stadtrand auf der ‚grünen Wiese‘. Der größte Konkurrenz-Standort ist kein Real-Standort mehr, sondern der schier übermächtige Online-Handel – die ‚Surfzone‘. Und

selbst am Innenstadt-Standort muss sich der inhabergeführte Einzelhandel gegenüber Filialisten und Franchise-Unternehmen behaupten.

Vor diesem Hintergrund appellieren Handels- und Wirtschaftsverbände an die Politik, die Rahmenbedingungen für den Handel zu verbessern. In vielen Kommunen geraten dabei die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in einen vermeintlichen Konflikt mit einer der zentralen Forderungen des Handels: Die Auto-Erreichbarkeit des Handelsstandorts Innenstadt sei sicherzustellen. Der wirtschaftliche Erfolg der Einzelhandelsgeschäfte hänge von der Autoerreichbarkeit ab. Folglich führten kommunale Push-Maßnahmen – die das Parkplatzangebot zurückfahren, Parkgebühren erhöhen, Flächen für die Radfahrer abtrennen oder autofreie Zonen errichten – zu Einbußen des ohnehin bedrohten Einzelhandels.

Die Interessensverbände zeigen sich dabei in der medialen Öffentlichkeit scheinbar nicht verschlossen gegenüber der Radverkehrsförderung. Der Autoverkehr solle nur erst dann beschränkt werden, wenn die Angebotsqualität des Mobilitätsverbunds ausreichend verbessert sei. Ein umfassendes Mobilitätskonzept sei unerlässlich. Das klingt zunächst nachvollziehbar. Bei genauerer Betrachtung muss jedoch festgestellt werden, dass sich die Handelsverbände dabei häufig klar gegen Push-Maßnahmen positionieren.

Erreichbarkeit gleich Auto-Erreichbarkeit – es ist diese Grundannahme, die hinterfragt werden muss: Hält der Einzelhandel an ihr fest, lässt er sich weiterhin auf einen Erreichbarkeitswettbewerb ein, den er nur mit großen Verlusten überstehen kann. Der Autoverkehr hat die Krise des stationären Innenstadthandels bis dato nicht aufhalten können und er birgt nicht das Potenzial, das Mehr an Kundschaft zuzuführen,

das die Einzelhandelsgeschäfte zum Überleben bräuchten. Es kann sogar die Frage aufgeworfen werden, ob der zunehmende MIV der Zugänglichkeit der stationären Geschäftslage langfristig nicht mehr Schaden als Nutzen bringen könnte.

Gent in Belgien, Pontevedra und Vitoria-Gasteiz in Spanien, Houten und Utrecht in den Niederlanden haben es geschafft, mit weitsichtigen Stadtentwicklungsmaßnahmen und einem klugen Planungsmarketing Akzeptanz für autoreduzierte Stadtzentren zu schaffen. Anfänglicher Protest von Händlern, Interessensverbänden und Unternehmen schlug dort in Zuspruch um, die befürchteten Umsatzeinbußen blieben aus.

Die Innenstadt als zukunftsfester Handelsstandort benötigt auch in deutschen Städten und Gemeinden einen neuen Standortvorteil und eine qualitativere Erreichbarkeit mit nachhaltigen Verkehrsmitteln. Dabei gilt: Ohne

Push funktioniert Pull schlicht und einfach nicht. Es kann und sollte auch hier in Deutschland die Perspektive der Kommunalpolitik sein, auf weitreichende Synergieeffekte von Push & Pull-Maßnahmen zu setzen. Mit dem Radverkehr als zentralem Baustein einer funktionsfähigen – inneren und äußeren – Erreichbarkeit können Kommunen Verkehrsräume wieder zu Stadträumen und die Innenstadt zum Erlebnisraum machen: der die Menschen und Unternehmen anzieht, bindet und als Kaufumfeld eine neue ‚Lauf- und Radlage‘ für den Handel schafft.

Stirbt der Handel, stirbt die Innenstadt? Lebt die Innenstadt, lebt der Handel!

BEST PRACTICE KOPENHAGEN, DK

Lieblingsorte in der Stadt – jeder hat sie. Für den einen ist es das nette Hinterhof-Café oder der idyllische Park, für den anderen der einladende Stadtplatz. Solche Aufenthaltsorte werden von einigen Stadtplanern mit dem Bild eines ‚öffentlichen Wohnzimmers‘ beschrieben: Orte, die Stadtbewohner und -besucher gerne und häufig aufsuchen. Die Stadt Kopenhagen hat das bewusst zum Prinzip ihrer Stadtplanung erhoben: Bereits Anfang der 1960er Jahre wurde die erste Fußgängerzone Strøget eingerichtet, heute besitzt die Kopenhagener Innenstadt eine hohe Dichte an verkehrsfarmen Plätzen, die netzartig miteinander verbunden sind.

Kopenhagen hat sich gleichsam zur weltweit beachteten Fahrradstadt entwickelt, der es progressive kommunale Entscheidungen möglich gemacht haben, das öffentliche Leben neu zu denken und zu gestalten: Mit dem Ergebnis einer Stadt mit Strahlkraft und einem lebendigem Stadttreiben und Miteinander, das viele Menschen an die Piazza-Kultur südlicher Länder und ihren Flair erinnern mag. Anwohner und Besucher genießen die öffentlichen Plätze, die vom Autoverkehrslärm befreit wurden. Ein beeindruckendes Beispiel ist der Israel-Platz: Bis in die späten 1990er Jahre war das 12.500m² große Areal am Rande des historischen

Stadtkerns Kopenhagens ein Autoparkplatz. Wie eine solch zentrale Kfz-Fläche umgenutzt werden kann, lässt sich seit der Fertigstellung des Umbaus 2014 erleben. Auch die Teilnehmer der AGFK Bayern-Fachexkursion nach Kopenhagen 2019 konnten sich ein Bild von der hohen Platzqualität und dem attraktiven Aktivitätsangebot machen: Auf dem Israel-Platz gibt es ein Doppelfeld für Ballsport, eine Skate-Anlage, ein Wasserspiel, Tribünen und Sitzgelegenheiten unter Bäumen. Schulen in der Umgebung nutzen den Israel-Platz für Besuche mit ihren Schulklassen. Während der vormalige Parkplatz ein unbelebter Raum für den ruhenden Kfz-Verkehr war, profitiert heute das Stadtleben von der zentralen Lage, von der Nähe zum meistfrequentierten ÖPNV-Umsteigepunkt Nørrebro und zu den beliebten Markthallen Torvehallerne. Dennoch wurde auch hier nicht gegen das Auto gedacht: Auto-Abstellplätze finden sich nun in einer Tiefgarage unterhalb des Platzes. Eine geschickte bauliche Lösung ermöglicht die Zufahrt zur Tiefgarage ohne Beeinträchtigung des Platzlebens.



13

Mit dem Umbau schuf sich die Stadt Kopenhagen auch die Möglichkeit, Maßnahmen zur Klimaanpassung zu ergreifen: Bei den vermehrt auftretenden Starkregen kann das Regenwasser nun in den angrenzenden Park abgeführt werden.

Das rege öffentliche Leben auf dem Israel-Platz kann als Paradebeispiel dafür gelten, dass weniger Autoverkehr mitnichten zu weniger Publikumsverkehr in der Innenstadt führt: In einer Langzeitbeobachtung⁴ der dänischen Hauptstadt zwischen 1968 und 2006 – durchgeführt von Jan Gehl, der sich als Architekt und Stadtplaner Kopenhagens weltweit einen Ruf gemacht hat – zeigte sich: Je mehr verkehrsarmer öffentlicher Raum von hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität zur Verfügung gestellt wird, desto mehr wird dieser von den Menschen als Aufenthaltsort in Anspruch genommen.



II

3) DIE ‚ERLEBENS- WERTE INNENSTADT‘ WIRD ZUR NEUEN ‚LAUF- UND RADLAGE‘

Mit der autozentrierten Verkehrs- und Stadtplanung der letzten Jahrzehnte wurde der Stadtraum auf eine Verkehrsinfrastruktur für den Pkw-Verkehr hin optimiert. In vielen Innenstädten und angrenzenden Quartieren sind soziale und räumliche Zusammenhänge daher noch heute von monofunktionalen verkehrlichen Durchgangskorridoren zerschnitten. Das mindert die Qualität des öffentlichen Raums und ihr Verlust wird nicht nur von Bürgerinnen und Bürgern beklagt. Seit Jahren stellen sich nicht mehr nur Stadtplaner die Frage, welche konkreten Funktionen und normative Bedeutung der öffentliche Raum für die Stadt und ihre Menschen haben soll. Weltweit findet eine kollektive Wiederaaneignung urbaner Plätze statt.

Die ‚erlebenswerte Innenstadt‘ kann somit als Leitmotiv für eine autoarme Innenstadt gelten, bei der die aktive Mobilität, also vor allem das Unterwegssein zu Fuß oder mit dem Fahrrad, eine ganz andere Wahrnehmung der Umgebung ermöglicht und damit ein ganz anderes Verhältnis zu ihr schafft. Die ‚erlebenswerte Innenstadt‘ bezieht sich auf die Vision der ‚lebenswerten Stadt‘, legt aber den Fokus auf die Quartiersdimension der Innenstadt. Diese gilt es als Destination zu begreifen, zu planen und nicht nur der ortsansässigen Bevölkerung, sondern auch in das Umland und die Region hinein zu vermarkten – ergänzend zu touristischen und wirtschaftlichen Merkmalen.

Steht der menschliche Maßstab anstelle autozentrierter Erreichbarkeiten und Verkehrsflüsse im Mittelpunkt planerischer Überlegungen, werden aus Stadt- und Transiträumen Orte: ‚Places not Spaces‘ lautet daher die Losung von Placemaking- und Urban Design-Ansätzen. Anders als der Autoverkehr haben Fuß- und Radverkehr kaum eine Trennwirkung: Die aktive Mobilität verbindet die einzelnen Orte, die in Summe die Innenstadt bilden.

Der öffentliche Raum wird nicht mehr als gebaute, sondern als gelebte Umwelt betrachtet. Als die Idee einer urbanen Örtlichkeit, die den menschlichen Bedürfnissen Rechnung trägt: Durch positive Sinneswahrnehmungen, aktive Bewegungs- und Erlebnissräume sowie durch Kommunikations- und Begegnungsorte. Mit der Aufwertung der Innenstadt-Qualität wird es möglich, einen ‚sense of place‘ zu schaffen, der zu einer emotionalen Bindung mit der Innenstadt führt. Die Interaktion mit anderen Menschen macht aus bloßen Räumen einen attraktiven

Ort. Denn der öffentliche Raum braucht die Öffentlichkeit – ‚der Raum‘ an sich hat keine Identität, es sind die Menschen, die sie ihm verleihen.

Eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität zu schaffen, bedeutet für Städte und Gemeinden nichts anderes, als Abstand vom Paradigma der autogerechten Stadt zu nehmen. Die kommunale Fuß- und Radverkehrsförderung folgt der zentralen Erkenntnis, dass der öffentliche Raum wertbringender verteilt werden kann, dass Platz für das soziale Miteinander geschaffen werden soll und die Mobilitätswende und die Flächennutzung dafür gezielt gesteuert werden muss.

Mit Blick auf die Aufenthaltsqualität von Innenstädten belegen die Erfahrungswerte von Best-Practice-Städten der Radverkehrsförderung eindrucksvoll, dass eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit Push- und Pull-Maßnahmen das scheinbar Unmögliche bewirkt: Einen Mehrwert, der Stadt-Bewohner und -Besucher dazu bewegt, auf Abstand zur Autonutzung zu gehen und das Rad als gleichwertiges – wenn nicht höherwertiges – Fortbewegungsmittel anzunehmen und die Innenstadt zu einem zukunftsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraum macht.

Man sollte sich keine Illusion machen – alles was rationalisiert werden kann, wird rationalisiert. Und alles was digitalisiert werden kann, wird digitalisiert. Und das betrifft auch und vor allem den Einzelhandel. Deshalb sollte sich die Entwicklung der Innenstadt auf das konzentrieren, was sich nicht rationalisieren und digitalisieren lässt.

Die zentrale Herausforderung wird sein, ein öffentliches Raumangebot zu schaffen, das aus sich heraus schon (fast) so attraktiv und ästhetisch einladend ist, dass sich Menschen dort hingezogen fühlen und bzw. um andere Menschen zu treffen. „Place-making“ nennt das der Amerikaner...⁵

Prof. Wolfgang Christ
Stadtplaner und Gründer des Urban INDEX Instituts

Der rationale Versorgungseinkauf dominiert nicht im Zentrum, stattdessen stehen Shoppingbummel und Erlebniseinkauf mit sozialem und emotionalem Wert für viele Konsumenten im Vordergrund. Eine Reihe von Städten hat das erkannt, was Auswirkungen auf die Stadtplanung und das urbane Ambiente hat – nicht mehr das modernistische „form follows function“, sondern ein „form follows emotion“ scheint sich durchzusetzen.⁶

Prof. Cordula Neiberger und Prof. Peter Pez
Experten für Einzelhandel und Stadtverkehr



Wochenmarkt Domplatz, Münster NRW © Aurel Zimmermann

17



Prinzipalmarkt, Münster NRW
© Aurel Zimmermann

DIE NEUE ,LAUF- UND RADLAGE‘

Wie die aktive Mobilität eine neue Beziehung zum stationären Handel schafft

Mit dem Fuß- und Radverkehr bekommt die Begrifflichkeit ‚Stop-and-go‘ eine ganz andere Bedeutung: Radfahrer können ihrem Stimulus der Spontaneität nachgehen – Stichwort Impulskäufe, Flanieren – und sie pflegen eine engere Bindung zu den örtlichen Geschäften. Dies entspricht der Erfahrung, die viele Menschen während des Corona-Lockdowns gemacht haben: Der eigene Nahbereich, das lokale Umfeld, rückte verstärkt ins Bewusstsein. Viele waren zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs – mit dementsprechend viel zwischenmenschlichen Begegnungen, wenn auch mit gebotem Abstand. Viele Anwohner sind sich über die wirtschaftliche Situation für die Geschäfte und Gastronomie in nächster Nähe bewusst geworden. In jeglicher Hinsicht hat das dazu geführt, dass das lokale Umfeld verstärkt wahrgenommen, unterstützt und gezielt wieder aufgesucht wurde.



Amsterdam Centraal, NL © UNSPLASH Jorik Kleen

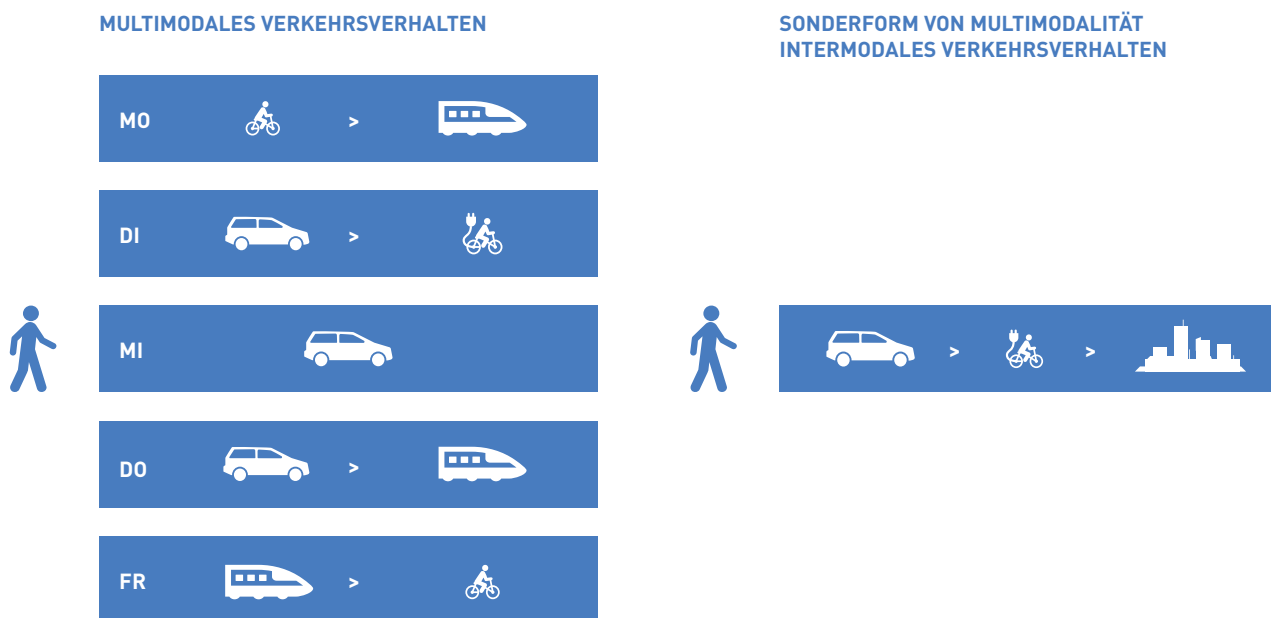
III ECHTER MOBILITÄTSWANDEL BRAUCHT PUSH & PULL

Wie die Herausforderungen deutscher Kommunen offenbaren, reicht es für eine merkliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens nicht aus, lediglich die alternativen Mobilitätsangebote zum Auto zu verbessern. Denn derartige Pull-Maßnahmen können ihre Wirkung nicht in vollem Umfang entfalten. Soll der MIV in hohem Maße auf ein innenstadtverträgliches Niveau verringert und auf den Mobilitätsverbund verlagert werden, geht kein Weg an Mobilitätskonzepten mit umfangreichen Push-Maßnahmen vorbei: Wie die großflächige Einführung von maximal Tempo 30, die Erhöhung von Parkgebühren und der Abbau straßenbegleitenden Parkraums. Erst damit sorgen Kommunen dafür, dass in ihrer Innenstadt nichts praktischer ist, als Rad zu fahren.

Denn es ist der Radverkehr, der das Drehmoment für einen zukunftsfähigen Innenstadtverkehr und eine neue – innere und äußere – Erreichbarkeit ist. Ein Kapazitätsausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), so dringend dieser auch weiterhin angegangen werden muss, bringt lange und mitunter kostenintensive Umsetzungszeiten mit sich. Car- und Ride-Sharing ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, kann aber ohne Integration in ein übergeordnetes Gesamtkonzept zu zusätzlichen Verkehren führen. Nichtsdestotrotz sollen Auto und Rad – als zentraler Baustein im Mobilitätsverbund – nicht gegeneinander gedacht, sondern als multi- und intermodale Wegeketten zusammen gedacht werden. Vor allem die äußere Erreichbarkeit der Innenstadt für Umlandbesucher kann durch die intelligente Verknüpfung von Auto und Rad in Park+Bike-Parkierungsanlagen gewährleistet sein.

MULTIMODALE UND INTERMODALE WEGE

19



Quelle: Eigene Darstellung



1) VERKEHRS- BERUHINGUNG PRO RAD – SCHNELL, KOSTENGÜNSTIG, GROSSFLÄCHIG

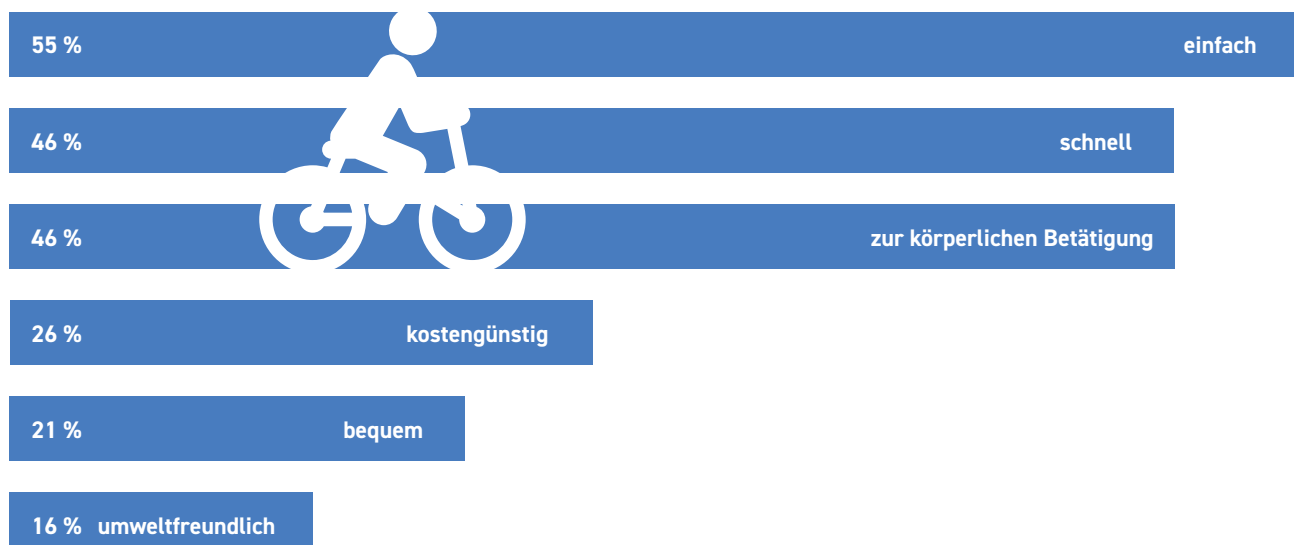
Wirksame Push-Maßnahmen für verdichtete Innenstadtbereiche, die zeitnah und kostengünstig umsetzbar sind, sind Geschwindigkeitsreduktionen und Zirkulationspläne. Sie verringern nicht nur effektiv die Verkehrsmengen des MIV, sie steigern auch die Verkehrssicherheit. Mit Tempolimits oder einer sektoralen Verkehrsführung, die dafür sorgt, dass Radfahren schneller als Autofahren ist, werden dem Radverkehr gezielt Attribute verschafft, die entscheidend für die Verkehrsmittelwahl der Bürger sind.

Denn die Motive, das Rad als Fortbewegungsmittel zu wählen, sind nicht primär Gesundheits- und Umweltaspekte. Diese können als positive Nebeneffekte verstanden werden. Ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels ist, ob sein Gebrauch einfach, schnell und bequem ist. Folglich bedeutet Radverkehrsförderung, dass eine komfortable Zugänglichkeit, schnelle und direkte Verbindungen und ein hohes subjektives Sicherheitsempfinden gegeben sein müssen. Nur damit werden die Voraussetzungen dafür geschaffen,

dass sich das Mobilitätsverhalten der Bürger ändert und sich Anteile des Autoverkehrs auf den Radverkehr verlagern.

20

GRÜNDE FÜRS RADFAHREN IN KOPENHAGEN



Quelle: Eigene Darstellung nach Radverkehrsbericht der Stadt Kopenhagen 2019

Wenn das Rad den Takt vorgibt: Entschleunigung mit Tempo 30

Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 oder gar 20 km/h tut Fußgängern und Radfahrern gut – und dem Autofahrer nicht weh. Sie werden von Kommunen in Deutschland teils schon in umfänglichem Rahmen umgesetzt. Doch der kommunale Ermessensspielraum ist begrenzt: Selbst wenn der Wille da ist, Tempolimits flächendeckend auch auf Hauptverkehrsstraßen anzuordnen, ist dies nur innerhalb der Rahmengesetzgebung der übergeordneten Behörden möglich.

Dennoch könnten vielerorts noch mehr Tempolimits im bestehenden Anordnungsrahmen eingeführt werden. Starke Hebel zur Konsensfindung zwischen Bürgern, kommunaler Politik und Verwaltung und zur Entwicklung verkehrsplanerischer Leitideen stellen dabei die Themen Verkehrssicherheit, Lärminderung und Luftreinhaltung dar.

In puncto Verkehrssicherheit kann argumentiert werden, dass Tempolimits dabei helfen, sich der ‚Vision Zero‘ anzunähern. Null Verkehrstote sind inzwischen das erklärte Ziel in der Verkehrsplanung vieler Kommunen in Deutschland. Und die Zahlen sprechen für sich: Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h liegt die Überlebenswahrscheinlichkeit eines Erwachsenen bei einem Zusammenstoß mit einem Auto noch bei 70 Prozent, bei 50 km/h bei nur 20 Prozent – Kinder und ältere Menschen noch nicht berücksichtigt.⁷

In der Studie zur Auswirkung von Geschwindigkeitsreduktionen auf den Umgebungslärm kommt das Umweltbundesamt⁸ zu dem Ergebnis, dass die Mittelungspegel nach Anordnung von Tempo 30 um 1,2 bis 3,6 dB(A) sinken. Eine Absenkung von nur 3 dB(A) verringert den wahrgenommenen Lärm bereits um die Hälfte und wird somit vom menschlichen Gehör deutlich als Lärminderung wahrgenommen. Auch Pegelschwankungen und Spitzenpegel gingen auf den untersuchten Strecken zurück.

Eine Reihe ergänzender baulicher Maßnahmen helfen dabei, dass tatsächlich eine Verkehrsberuhigung eintritt, die Höchstgeschwindigkeit in Tempo 30-Zonen eingehalten und gefährdende Überholmanöver von Autofahrern ausgebremst werden. Sie kommen in den meisten Kommunen in Deutschland noch nicht zum Einsatz, obwohl sie einfach anzubringen und kostengünstig sind: Beispielsweise Bodenwellen und Fahrbahnverengungen durch Markierungen oder bewegliches Stadtmobiliar.

SHARED SPACE

Verkehrsberuhigung durch eine neue Art der Straßenraumgestaltung

Für innerstädtische Straßen und Plätze, die durch einen hohen Besatz an Gastronomie, Handel und Dienstleistungen gekennzeichnet sind, kann auch die Planungsphilosophie des ‚Gemeinsamen Raums‘ zum Einsatz kommen: Anders als konventionelle Ansätze zur Verkehrsberuhigung sieht die Idee des ‚Shared Space‘ eine städtebaulich-soziologische Verkehrsraumgestaltung vor. Sie beruht auf der Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer und auf gegenseitiger Rücksichtnahme bzw. sozialer Interaktion, und zielt auf eine freiwillige Verhaltensänderung. Auf Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen und Fahrbahnmarkierungen wird weitgehend verzichtet, das Trennungsprinzip der Verkehrsarten aufgehoben. Stattdessen wird eine niveaugleiche Gestaltung der Verkehrsflächen vorgenommen, die Fußgängern und Radfahrern eine flächenhafte Querung ermöglicht und die optische Dominanz der Fahrbahn aufhebt. Die Gleichstellung der Verkehrsteilnehmer soll ‚menschlichere‘ Hauptverkehrsstraßen herausbilden, automatisch niedrigere Geschwindigkeiten bewirken und die Kommunikation der Verkehrsteilnehmer untereinander begünstigen.^{9,10}

22



BEST PRACTICE PONTEVEDRA, ES

Moderate maximum speeds must be established in all urban areas where other existing uses may cause accidents and, most of all, these limits must be enforced with the necessary physical measures.¹¹

So klar wie dieses Bekenntnis aus der offiziellen Stadt-Broschüre Pontevedras zu einem Tempolimit von 30 km/h ist, so klar hat es die 83.000 Einwohner Gemeinde im Nordwesten Spaniens umgesetzt: Die Höchstgeschwindigkeit wurde im gesamten Stadtgebiet eingeführt und seit 2011 gab es Stand 2018 keinen einzigen Verkehrstoten mehr. Zahlreiche weitere Maßnahmen haben dazu beigetragen, dass heute knapp 75 Prozent der Wegstrecken, die früher mit dem Auto zurückgelegt wurden, zu Fuß oder mit dem Rad erfolgen. Deren Anteil am Modal Split liegt bei beachtlichen 70 Prozent. Auch weitere Zahlen belegen eindrücklich, wie viel mit einer entschlossenen Verkehrs- und Stadtpolitik erreicht werden kann – Pontevedra wurde dafür 2013 mit dem EU-Preis INTERMODES ausgezeichnet: Der Einzelhandel floriert krisensicher, 80 Prozent der Kinder gehen zu Fuß zur Schule und die CO₂-Belastungen sind um 69 Prozent zurückgegangen.¹²

23

metrominuto Pontevedra



Distancias e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrelo.



Zeit-Entfernungs-Stadtplan „Metrominuto“ für den Fußverkehr
Guia cidadán de Pontevedra © Galicia capital de provincia

ZENTRALE MASSNAHMEN IM ÜBERBLICK



Rua Gutierrez Mellado © Galicia CdP



Praza da Leña © Galicia CdP

Umwandlung der gesamten historischen Altstadt zur Fußgängerzone innerhalb nur eines Monats: Mittel zum Zweck war der Abbau von fünfhundert Auto-Stellplätzen

Einführung von Tempo 30 im restlichen Stadtgebiet mit wenigen Ausnahmen

Einsatz von mehreren hundert Bodenwellen

Reduktion des straßenbegleitenden Parkens auch im restlichen Stadtgebiet

Schaffung von kostenpflichtigen Tiefgaragen am Rande des Altstadtkerns als Ersatz

Einrichtung kostenfreier Parkplätze in fußläufiger Entfernung oder mit Busanbindung an den Einfallstraßen

Zur Förderung des Innenstadt-handels wurden kaum mehr Genehmigungen für große Einkaufszentren oder Fachmärkte in Stadtrandlage erteilt

Erstellung eines Gestaltungsleitfadens für unterschiedlich breite Straßenquerschnitte

Umfangreiches Planungsmarketing mit dem Highlight des Zeit-Entfernungs-Stadtplans Metrominuto für den Fußverkehr

Allen Eingriffen lag das Verständnis zugrunde, den öffentlichen Raum als Fortführung der Privatsphäre zu betrachten: freundlich, sicher und konfliktfrei



Praza de Ferraria © Galicia capital de provincia

Zirkulationspläne: Kurze Wege fürs Rad und längere für das Auto

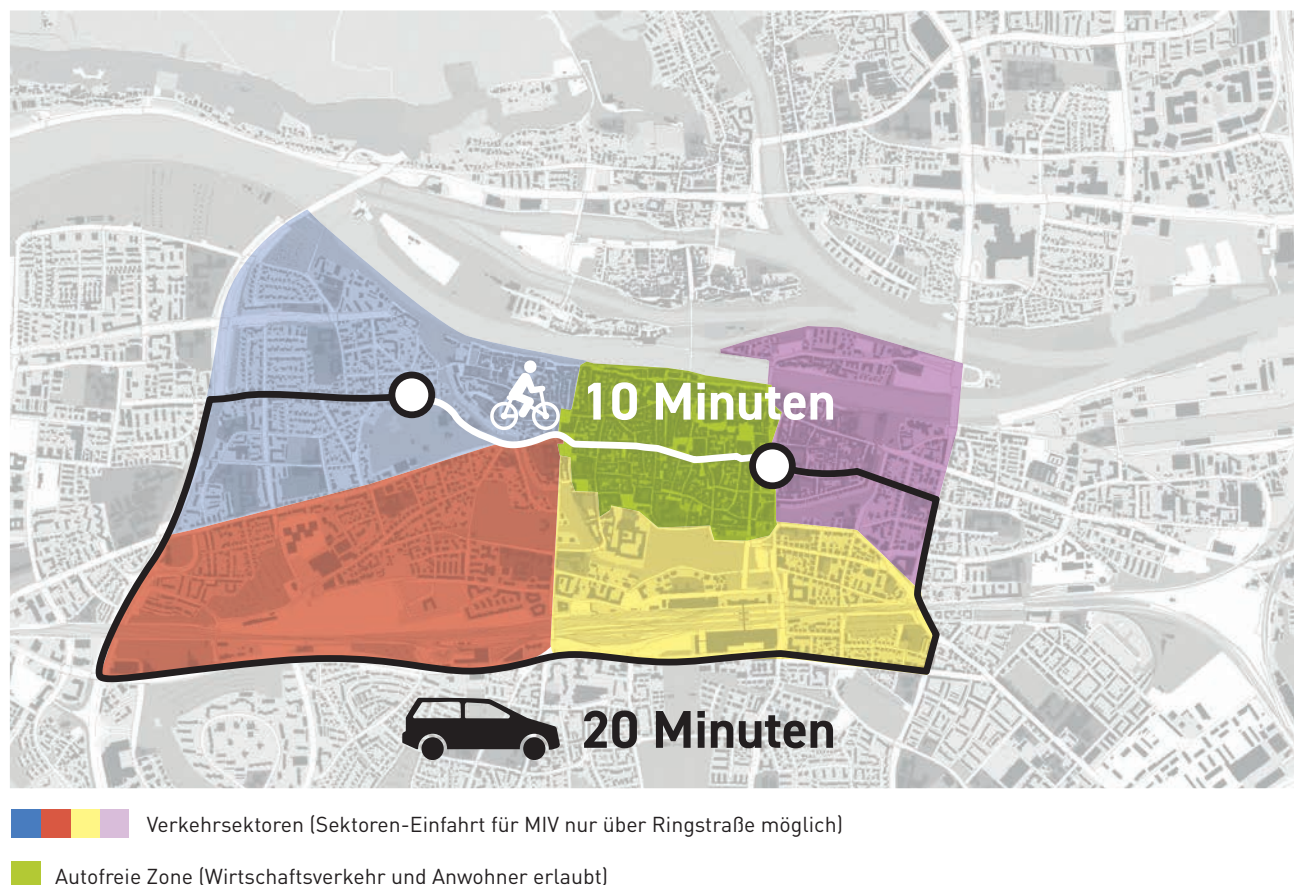
Das Rad als schnellstes und komfortabelstes Verkehrsmittel – das ist das einfache Prinzip einer sektoralen Verkehrsführung. Sie ist eine Push-Maßnahme, die innerstädtische Autofahrten unattraktiver macht, dem Umweltverbund hingegen deutliche Zeitvorteile im Binnenverkehr verschafft. Fußgänger, Radfahrer und der ÖPNV profitieren von direkten Verbindungen durch die Innenstadt. Um dies zu erreichen, wird der Innenstadtbereich in Sektoren gegliedert.

Innerhalb einer Zone dürfen Autos zwar fahren, will der Autofahrer aber in eine andere Zone gelangen, wird er durch die Ver-

kehrsführung auf eine Ringstraße geleitet, die die Innenstadt-Sektoren umgibt. Nur über diese Ringstraße kann im Anschluss in eine andere Zonen hineingefahren werden. Durchgangsverkehre werden so effektiv vermieden und der Umweltverbund erhält einen Zeitvorteil, weil für ihn die Durchlässigkeit zwischen den Zonen gegeben ist.

Die Zirkulationspläne von Amsterdam, Groningen oder Houten in den Niederlanden, von Gent und Leuven in Belgien oder autoreduzierte Quartiere – sogenannte Superblocks – wie in Vitoria-Gasteiz und Barcelona in Spanien können dabei als Vorbild dienen.

ZIRKULATIONSPLÄNE – VORTEILE FÜR DEN RADVERKEHR



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Geodaten der Stadtverwaltung Regensburg, Amt für Stadtentwicklung
Fiktiver Zirkulationsplan auf beliebigem Quartier, Kartengrundlage der Stadt Regensburg

BEST PRACTICE

GENT, BE

Die belgische Universitätsstadt Gent hat für ihren ambitionierten ‚Circulatieplan‘ 2017 international große Aufmerksamkeit erfahren. Um die Innenstadt und das historische Stadtzentrum von belastendem Stau zu befreien, wurden sechs Zonen geschaffen, in die mit dem Auto ausschließlich über den Stadtring R40 eingefahren werden kann. Dabei stand eine zeitnahe und kostengünstige Umsetzungsstrategie im Fokus: Mit einer Hands-on-Mentalität, mit einfachen Markierungen und beweglichem Stadtmobiliar.

Zusätzlich gibt es fünf Gebiete, in die die Einfahrt mit dem Auto nur mit einer Genehmigung erlaubt ist. Die Kfz-Kennzeichen von Anwohnern und dem Wirtschaftsverkehr werden bei Einfahrt in diese digital erfasst und ihre Berechtigungen geprüft. Während der historische Stadtkern als Fußgängerzone auch Straßen beinhaltet, die völlig für den Fahrzeugverkehr gesperrt sind, dürfen sich in den autofreien Gebieten neben Fußgängern und Radfahrenden auch kommunale Dienstfahrzeuge, der öffentliche Verkehr und Taxen bewegen und Zonengrenzen überqueren.

Schon nach einem Jahr ließen sich in Gent signifikante Verbesserungen feststellen: Der Autoverkehr ging während der Rushhour um 13 Prozent zurück, der innerstädtische Radverkehr nahm um 25 Prozent zu.¹³ Das Ziel, bis 2030 einen Radverkehrsanteil von 35 Prozent zu erreichen, wurde damit um ganze 13 Jahre früher erreicht.¹⁴ Auch in der belgischen Stadt Leuven nahm der Radverkehrsanteil nach Einführung eines Zirkulationsplans im Jahr 2016 um 32 Prozent zu und bewegt sich seither auf hohem Niveau.¹⁵



Gent, Post Circulatie Plan©Jerroen Willems

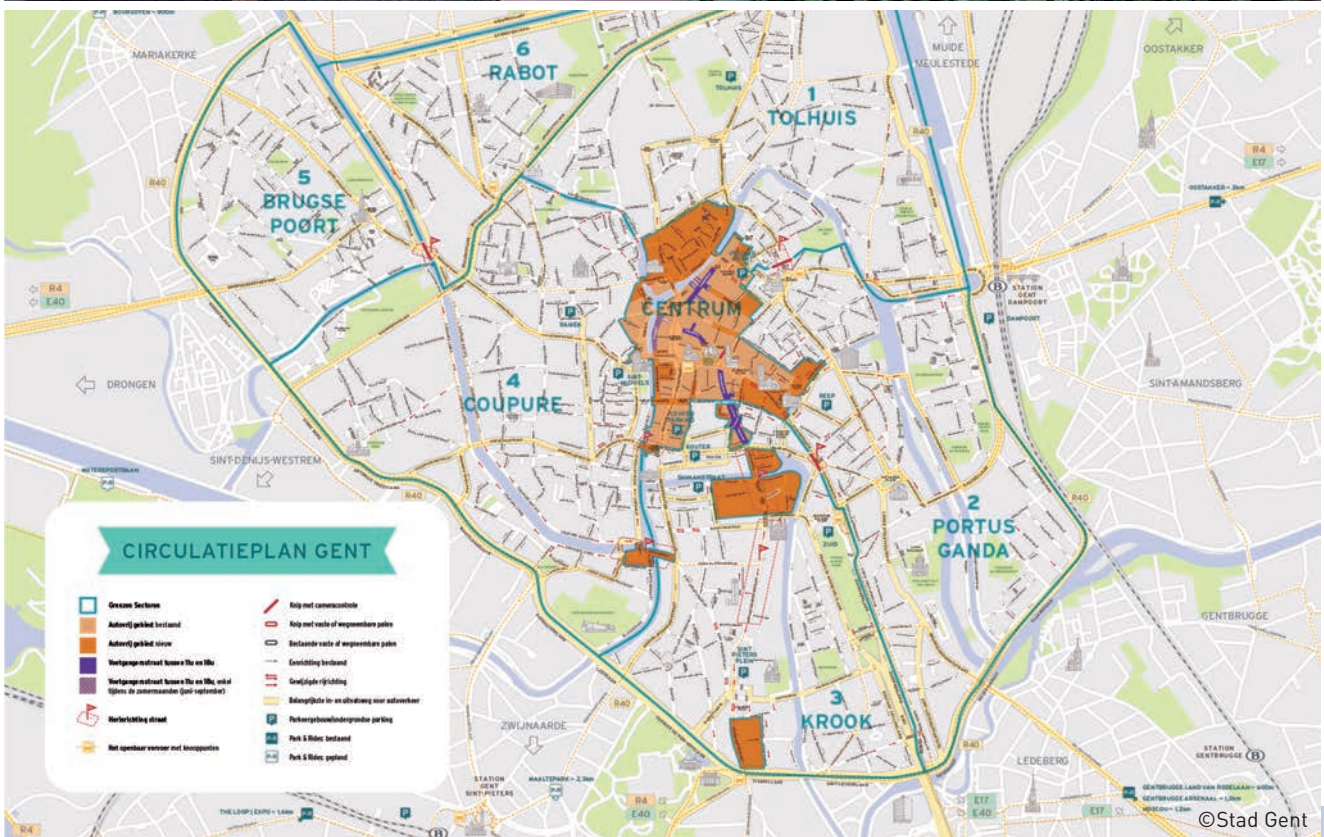


Gent, Post Circulatie Plan©Jerroen Willems



Gent, Post Circulatie Plan ©Jeroen Willems

27



©Stad Gent

KLEINE ZWEIRAD-ÜBERSICHT



FAHRRAD

Evergreen seit über 200 Jahren

ohne elektrische Antriebsunterstützung

In zahlreichen Kategorien und Varianten erhältlich

Nahezu jeder Bundesbürger verfügt über ein Rad



CARGOBIKE (LASTENRAD BZW. TRANSPORTRAD)

zum Transport z.B. von Kindern oder Einkäufen

meist mit elektrischer Unterstützung

einspurige oder zweispurige Varianten erhältlich

Ladefläche vorne oder hinten möglich

für privaten und oder gewerblichen Einsatz

GUT ZU WISSEN Im allgemeinen Sprachgebrauch wird für Räder mit elektrischer Unterstützung beim Pedalieren fast immer ‚E-Bike‘ als Überbegriff verwendet. Gemeint ist damit aber in den meisten Fällen das ‚Pedelec‘, denn das E-Bike im eigentlichen Sinne ist ein Leicht-Mofa.

28



PEDELEC (PEDal ELEctric Cycle)

elektrische Unterstützung nur beim Pedalieren

verschiedene Unterstützungsmodi möglich

Leistungsdaten E-Motor: max. 250 Watt

Unterstützung nur bis 25 km/h

über 25 km/h nur mit eigener Pedalkraft

Nutzung auf allen Radwegen erlaubt



E-BIKE

e-Unterstützung ohne Pedalieren mittels Gasgriff

Leistungsdaten E-Motor: max. 500 Watt

Unterstützung bis 20 km/h > Leicht-Mofa

bis 25 km/h > Mofa (Helmpflicht)

bis 45 km/h > Kleinkraftrad (Helmpflicht)

Versicherungspflicht und Fahrerlaubnis nötig



SCHNELLES (S-) PEDELEC

Funktionsprinzip wie Pedelec

Leistungsdaten höher als Pedelec: max. 500 Watt

Unterstützung bis 45 km/h

Helmpflicht

Versicherungspflicht und Nummernschild nötig

Nutzung von Radwegen innerorts nicht erlaubt

III

2) DAS VERLAGERUNGSPOTENZIAL VON RAD UND PEDELEC: ZAHLEN UND FAKTEN

Kein anderes Fortbewegungsmittel ist so weit verbreitet in Deutschland wie das Fahrrad und hat gleichzeitig das Potenzial, die Autonutzung stark zu reduzieren: Nahezu jeder Bundesbürger verfügt über mindestens ein Rad, in Summe standen 2017 insgesamt 76 Millionen¹⁶ Räder bereit. Darunter bemerkenswerte 5,4 Millionen¹⁵ Pedelecs. Was aus der Sinus-Studie „Fahrradmonitor 2019“¹⁷ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geschlussfolgert werden kann, ist Wasser auf die Mühlen der Radverkehrsförderung: Das Fahrrad wer-

de als alltägliches Verkehrsmittel genutzt und habe sich in der Bevölkerung als reguläres Verkehrsmittel etabliert. Es werde also nicht nur als eine Verkehrsmittel-Option unter vielen erwogen. Das BMVI¹⁸ kommt im Vergleich von vier Bundesländern zu dem weiteren Ergebnis, dass das Fahrrad in Berlin und Bayern bereits das am häufigsten regelmäßig genutzte Verkehrsmittel ist.

Gemäß Sinus-Studie¹⁹ des BMVI nutzen 78 Prozent der Befragten das Rad für Einkauf und Erledigungen bis zu einer Entfernung von fünf Kilometern pro Strecke. Für diese Distanz steigen wiederum immer noch viele Bürger ins Auto statt aufs Rad: Untersuchungen des Umweltbundesamts²⁰ in deutschen Großstädten kommen zu dem Ergebnis, dass 40 bis 50 Prozent der Auto-

fahrten auf Wegstrecken von weniger als fünf Kilometern erfolgen.

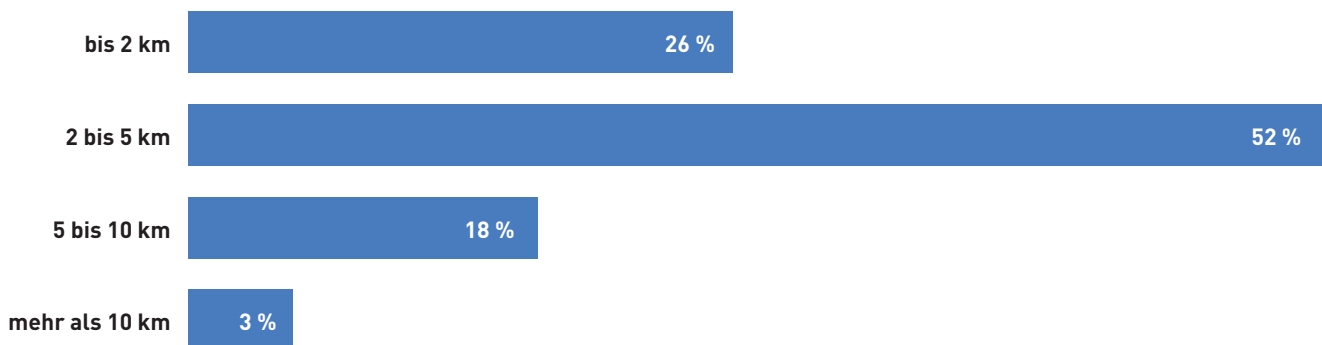
In diesem Zusammenhang interessant ist die Diskrepanz zwischen dem tatsächlichem Zeitaufwand für Wegstrecken und der subjektiven Wahrnehmung von Verkehrsteilnehmern: Autofahrer unterschätzen ihren Zeitaufwand um 40 Prozent, Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln dagegen überschätzen ihren Zeitaufwand um 40 Prozent und Fußgänger um 50 bis 115 Prozent.²¹

Der Wegevergleich des Umweltbundesamts²² zeigt zudem auf, dass das Auto für einen Entfernungsbereich genutzt wird, in dem man mit dem Rad schneller unterwegs ist: Bis 5 km ist das Rad das schnellere Verkehrsmittel, das Pedelec sogar bis 9 km.

ANLASS DER FAHRRADNUTZUNG – KURZE ERLEDIGUNGEN

Maximal zurückgelegte Entfernungen

„Bis zu welcher Entfernung nutzen Sie das Fahrrad beim Einkauf bzw. kurzen Erledigungen (einfacher Weg)?“

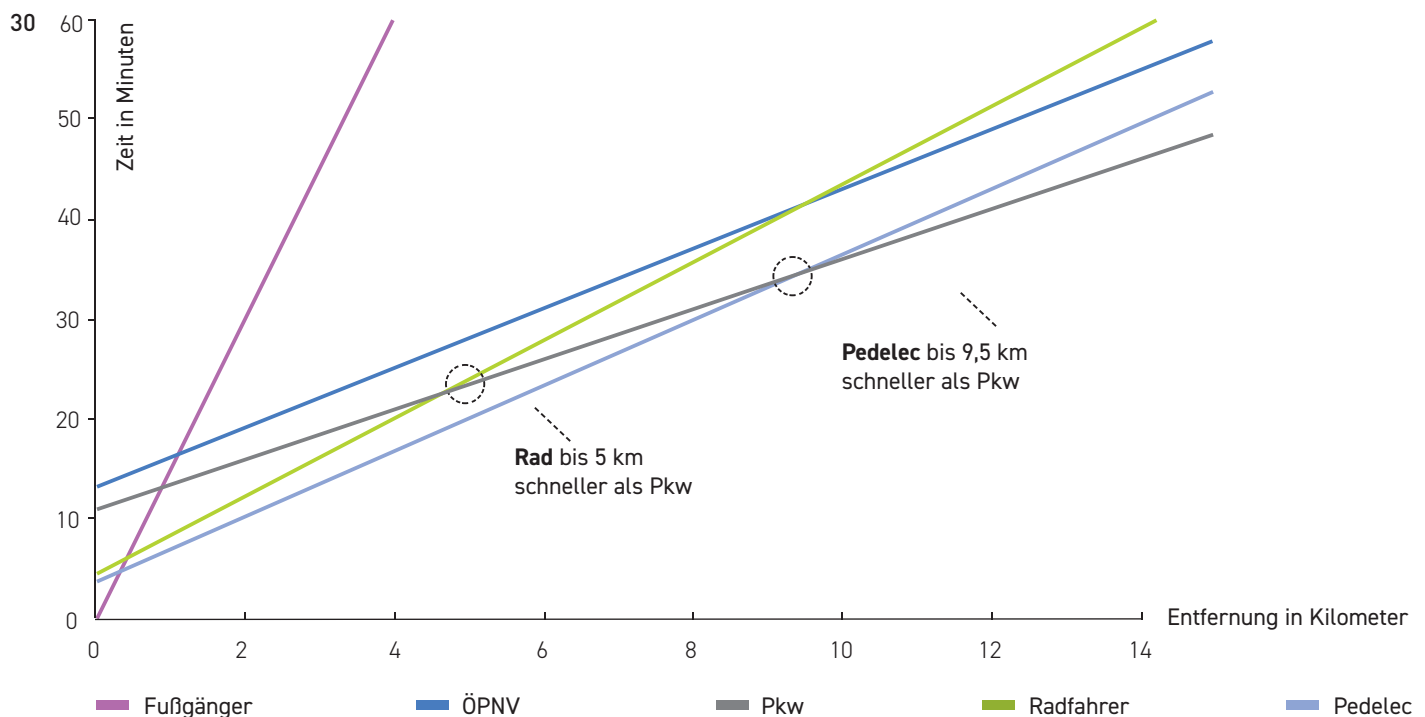


N = 1.825; Personen, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen

Quelle: Eigene Darstellung nach Sinus Markt- und Sozialforschungs GmbH, Fahrradmonitor Deutschland 2017



WEGEVERGLEICH: VON TÜR ZU TÜR IM STRASSENVERKEHR*



* Jedem Verkehrsmittel wurden Durchschnittsgeschwindigkeiten zugrunde gelegt:
zu Fuß $\bar{v} = 4 \text{ km/h}$, mit dem Fahrrad $\bar{v} = 15,3 \text{ km/h}$, Pedelec $\bar{v} = 18,5 \text{ km/h}$, Bus/Bahn $\bar{v} = 20 \text{ km/h}$
und Pkw $\bar{v} = 24,1 \text{ km/h}$. Zusätzlich wurden Zu- und Abgangszeiten zum jeweiligen Verkehrsmittel definiert =
Schnittpunkt mit der y-Achse

Boom Pedelec: Wenn ein Rad die Alternative zum Privatauto wird

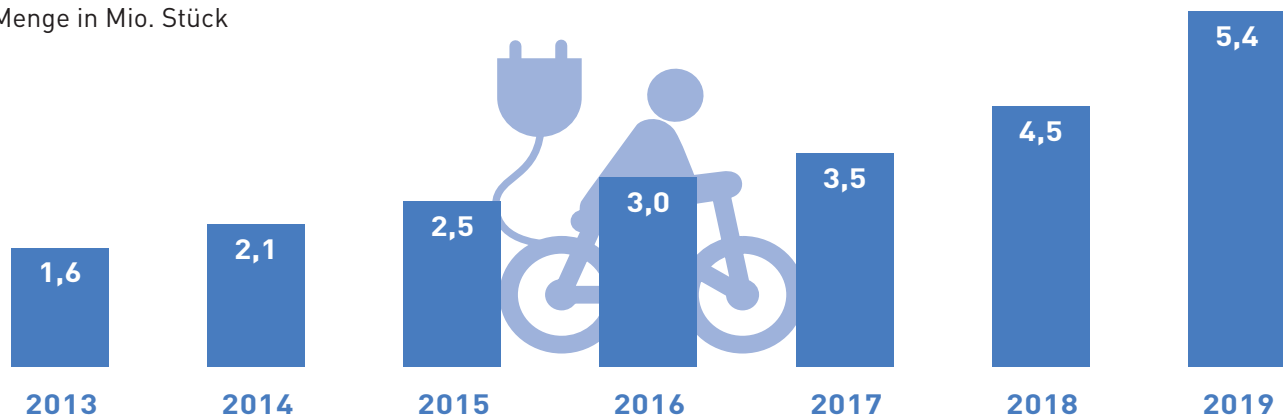
Diese Zahlen überraschen sogar Radverbände, es ist eine Entwicklung, mit der man nicht gerechnet hat: Von 2018 auf 2019 stieg die Zahl verkaufter E-Bikes um 39 Prozent²³. Damit hat sich der Gesamtbestand verkaufter E-Bikes in Deutschland auf circa 5,4 Millionen²³ erhöht.

In 14 Prozent²⁴ der Haushalte gibt es bereits ein Pedelec. Laut Umfrage von Deutschlands größtem Fahrrad-Onlinehändler sind über 50 Prozent²⁵ der Befragten der Meinung, dass das E-Bike das Auto teilweise ersetzen kann.

Rund 28 Prozent²⁵ gehen sogar davon aus, dass es das Auto im Stadtverkehr weitestgehend ersetzen kann. Ebenso gewinnen Lasten- und Transportfahrräder weiter an Bedeutung: 2019 wurden rund 54.400 Cargobikes²³ verkauft. Somit wurden rund 40 Prozent²³ mehr abgesetzt als noch 2018. Auch das Thema Dienstfahrrad-leasing gewinnt immer mehr an Bedeutung: Durch die steuerliche Attraktivität werden diese Angebote zunehmend von Unternehmen genutzt und den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt.²³

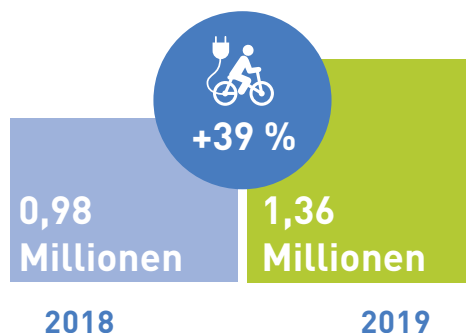
BESTAND E-BIKES DEUTSCHLAND

Menge in Mio. Stück



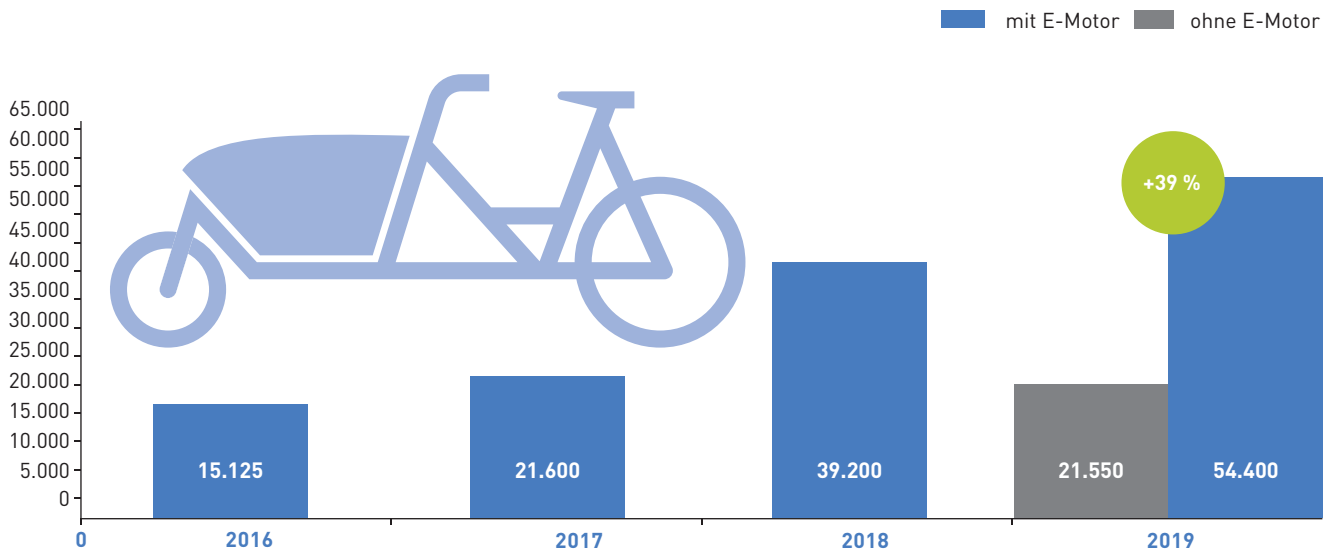
Quelle: Eigene Darstellung nach Zweirad-Industrie-Verband, Wirtschaftspressekonferenz am 11. März 2020 in Berlin

VERKAUFTE E-BIKES 2019



Quelle: Eigene Darstellung nach Zweirad-Industrie-Verband, Wirtschaftspressekonferenz am 11. März 2020 in Berlin

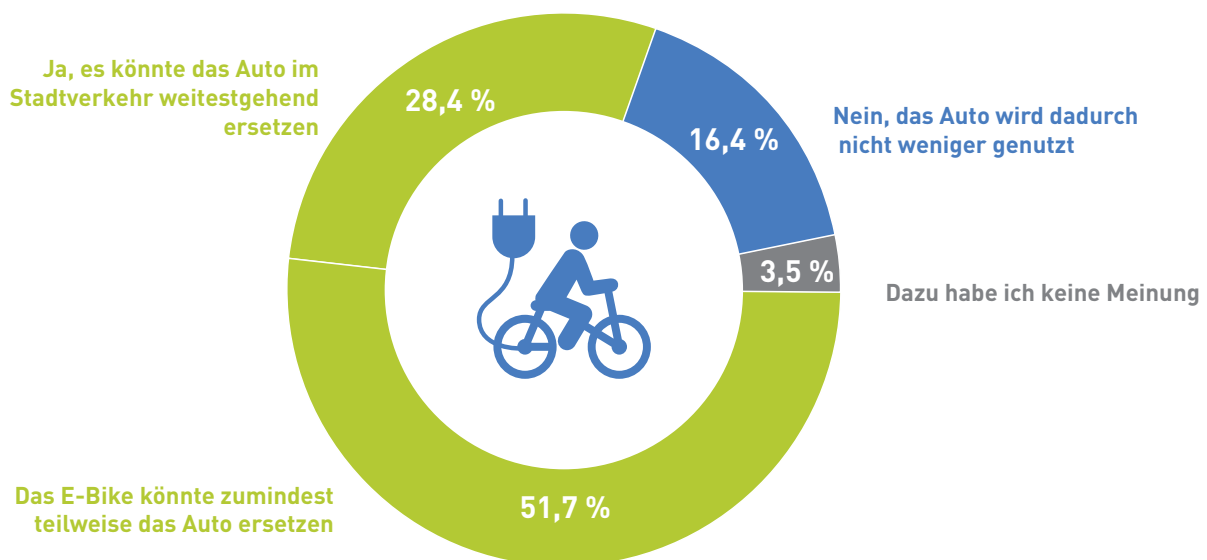
CARGOBIKE-VERKÄUFE IN DEUTSCHLAND



Quelle: Eigene Darstellung nach cargobike.jetzt auf Basis von Zweirad-Industrie-Verband-Marktdaten

WÜRDEST DU DAS E-BIKE ALS ALTERNATIVE ZUM AUTO SEHEN?

32



Quelle: Eigene Darstellung nach fahrrad.de, Studie zum Thema E-Bikes & Pedelecs

Das Verlagerungspotenzial ist da – nicht aber die Rahmenbedingungen

Gemäß Fahrrad-Monitor 2019²⁴ ist die Beliebtheit des Rads von 2015 bis 2019 um 10 Prozentpunkte gestiegen. 65 Prozent der Befragten gaben an, das Rad als Verkehrsmittel gern oder sehr gern zu nutzen. Das Auto verliert dagegen an Popularität (-8 Prozentpunkte). Hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit der Kommunalpolitik tritt Verbesserungspotenzial zutage: Der Wert verringerte sich von 2017 bis 2019 um 11 Prozentpunkte.²⁴

Aus den Angaben, was die persönlichen Motive für die Verkehrsmittel-Präferenz sind, können Kommunen indirekt Handlungsschlüsse ableiten: Das Rad ist das bevorzugte Fortbewegungsmittel im Hinblick auf Gesundheit, Umwelt und Kosten. Nicht aber bei Sicherheit und Komfort. Darauf kann und sollte eine entschiedene Radverkehrsförderung abzielen.

BELIEBTHEIT DER VERKEHRSMITTEL UNTER DEN NUTZERN

33

ZEITVERGLEICH STUDIE: 2019 – 2017 – 2015

„Wie gerne nutzen Sie...?“

FAHRRAD ALS VERKEHRSMITTEL

1 = sehr gerne

50%

6 = überhaupt nicht gerne

Angaben in Prozent

2019



2017



2015



AUTO ALS VERKEHRSMITTEL

2019



2017



2015



FAHRRADFREUNDLICHKEIT DER POLITIK

KOMMUNALPOLITIK - ZEITVERGLEICH STUDIE 2019 - 2017

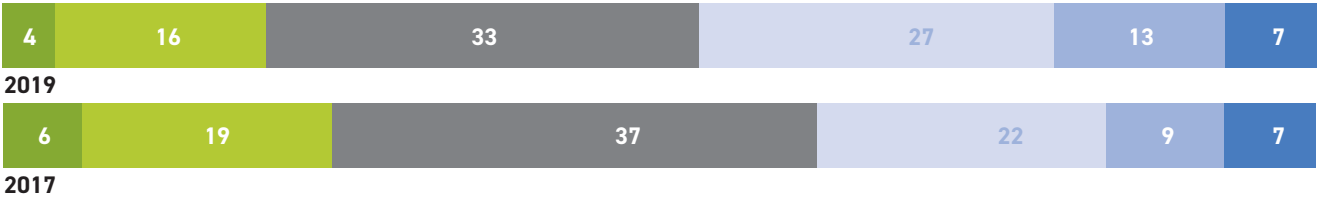
„Würden Sie ihre Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“

1 = sehr fahrradfreundlich

50%

6 = überhaupt nicht fahrradfreundlich

Angaben in Prozent



Quelle: Eigene Darstellung nach Sinus Markt- und Sozialforschungs GmbH, Fahrradmonitor Deutschland 2019

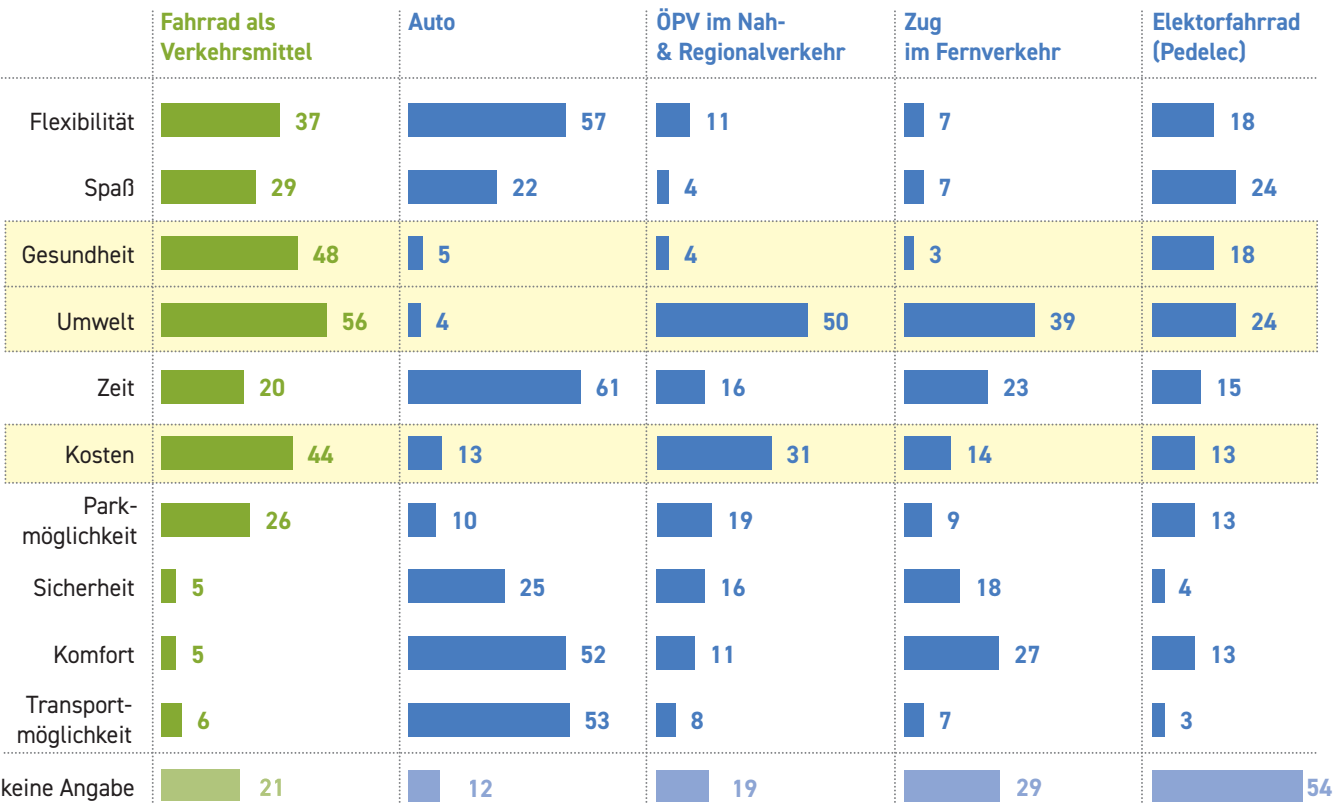
GRÜNDE FÜR VERKEHRSMITTEL-PRÄFERENZ

FAHRRAD IM VERGLEICH MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

„Was sind die Gründe, die für das jeweilige Verkehrsmittel bzw. die Fortbewegungsart sprechen?“
(Mehrfachnennung möglich)

Angaben in Prozent

34



Quelle: Eigene Darstellung nach Sinus Markt- und Sozialforschungs GmbH, Fahrradmonitor Deutschland 2019



III

3) PARK+BIKE:

WENN RAD UND AUTO ZUSAMMEN GEDACHT

WERDEN

Rad und Auto sind durch gemeinsame Qualitäten verbunden, die den Wechsel vom Auto aufs Rad im Hinblick auf das Nutzungsverhalten erleichtern und für die Verkehrsmittelwahl vieler Menschen von Bedeutung sind: Die individuelle Freiheit – die selbstbestimmte Wahl über den Zeitpunkt des Fahrtantritts und des gewünschten Zielorts. Sowohl beim Auto als auch beim Rad kann über Begleitpersonen frei entschieden werden. Autofahrer schätzen zudem die Potenzierung der eigenen Körperkraft, die jedoch bei der Autonutzung leicht zu einem Bewegungsmangel führen kann. Mit dem Pedelec gewinnt ein Fortbewegungsmittel an Bedeutung, das zur veritablen Alternative

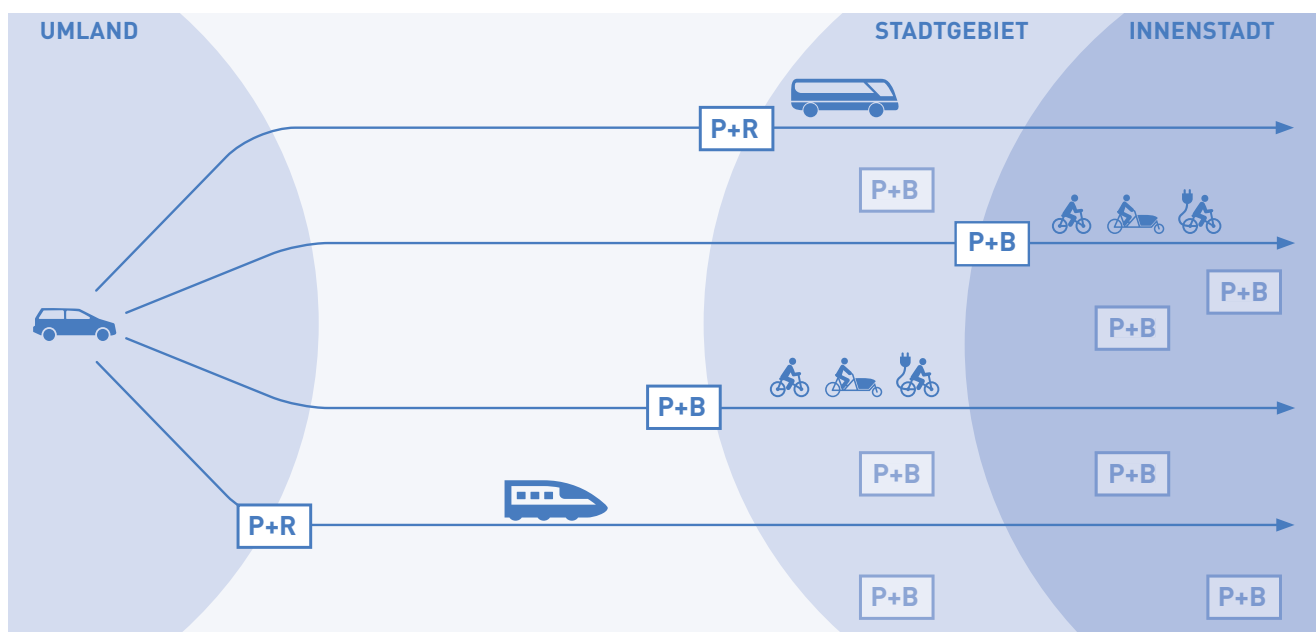
zum Auto wird: Auch das Pedelec potenziert die Körperkraft – ein nicht zu unterschätzendes Momentum für eine häufigere Fahrradnutzung – und die regelmäßige körperliche Aktivität wirkt darüber hinaus gesundheitsfördernd.

Auch wenn sich Kommunen darin bestärkt sehen sollen, den Radverkehr aufgrund seiner systemischen Relevanz als Baustein des innerstädtischen Mobilitätsverbunds ebenso wie den ÖPNV stark auszubauen, können Rad und Auto in ihren Qualitäten konzeptionell verknüpft werden: Die AGFK Bayern sieht einen zielführenden Ansatz darin, bestehende sowie neue Parkierungsanlagen zu neuartigen Park+Bike-Parkständen auszugestalten. Denn eine verknüpfte Angebotsplanung speziell von Auto und Rad gibt es bis dato in Deutschland Stand 2020 noch nicht, erste Versuche werden jedoch bereits unternommen. So verbinden Park+Ride-Stationen Auto und SPNV. Bike+Ride-Angebote wiederum ermöglichen den Umstieg vom Rad auf den

SPNV oder ÖPNV. Dabei erstaunt, dass bestehende öffentliche Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Parkdecks, Parktiefgaragen) und Park+Ride-Angebote noch nicht zu Park+Bike-Stationen qualifiziert werden. Diese können unabhängig vom SPNV und theoretisch auch unabhängig vom ÖPNV gedacht werden und sich an der Infrastruktur des Autoverkehrs orientieren.

Dass Park+Bike-Stationen noch nicht Verbreitung finden, erstaunt umso mehr, als sie die äußere Erreichbarkeit der Innenstadt für Umlandbesucher gewährleisten können. Das Potenzial von Rad, Pedelecs und Cargobikes im Zusammenspiel mit Fahrradleihsystemen ist enorm. Darüber hinaus ist die kombinierte Nutzung von Auto und Rad für viele Menschen in Deutschland in der Freizeitgestaltung bereits gang und gäbe. Mit einer attraktiven Radverkehrsverbindung kann dieses gewohnte Nutzungsverhalten auch für den Zielort Innenstadt stimuliert werden.

PARK+BIKE - WEGBEREITER STRASSENBEGLEITENDEN PARKPLATZ-ABBAUS



PARK+BIKE-STATIONEN, GUTE GRÜNDE – GUTE ARGUMENTE



Autofahrer sind mit den Angeboten von Parkierungsanlagen vertraut.



Es bestehen freie Kapazitäten im gesamtstädtischen beschränkten Parkraumangebot: Die Auslastung bestehender Parkierungsanlagen ist an nur wenigen Tagen im Jahr voll gegeben.



Bestehende Parkleitsysteme lenken in zahlreichen Kommunen bereits heute Besucher zu den städtischen Parkständen, ihre Lenkungswirkung kommt bislang jedoch nur begrenzt zum Tragen.



Bestehende Park+Ride-Stationen in Stadtrandlage können zu Park+Ride-Anlagen nachgerüstet und an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden.

Eine stärkere Frequentierung von Besuchern und Dauerparkplatz-Mietern (Anwohner und Berufstätige) führt zu einer Belebung des Umfeld der Parkierungsanlagen.

Neuartige Geschäftsmodelle für eine zeitnahe Umsetzung: Unternehmen – darunter vor allem auch Einzelhandelsunternehmen – mit großem Auto-Parkplatzangebot könnten als Partner an einer zusätzlichen Bewirtschaftung ihres Parkraumangebots Interesse haben.

Das Parkplatzangebot verlagern – so geht die Verlagerung auf den Radverkehr

Wie Push & Pull-Maßnahmen zusammenwirken, zeigt sich an Park+Ride-Parkständen deutlich: Mit Park+Ride-Angeboten können Kommunen Widerständen entgegentreten, wenn im selben Zuge ein sukzessiver Abbau des straßenbegleitenden Parkraums erfolgen soll.

Wird diese Push-Maßnahme nicht ergriffen, führt das Versprechen auf einen Zielort-nahen straßenbegleitenden Parkplatz weiterhin dazu, dass auch die konzeptionelle Verknüpfung von Auto und Rad in einer Park & Ride-Station nur verhalten angenommen wird.

Und damit wie andere gute Mobilitätsangebote keine nachhaltige Veränderung im Mobilitätsverhalten nach sich zieht. Die städtische Mobilitätswende und die damit einhergehende Chance, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Innenstadt zu einem multifunktionalen Erlebnisraum und Handelsstandort umzugestalten, wird ohne den sukzessiven Abbau von öffentlichem Parkraum kaum gelingen.

Die AGFK Bayern möchte den Blick dafür schärfen, dass dies nicht mit einem Verbot der Autonutzung gleichgesetzt werden darf, der Aufwand für die private Autonutzung im Innenstadtbereich jedoch erhöht wird.

Das Angebot an Parkmöglichkeiten in der Innenstadt wird nicht abgeschafft, das straßenraumbegleitende Parken lediglich auf ein gebündeltes Angebot in Parkierungsanlagen verlagert.

WICHTIGE ANFORDERUNGEN AN PARK+BIKE-STATIONEN



Qualität der Radabstell- anlagen und Quantität der Stellplätze

Das Stellplatz-Angebot für Fahrräder ist hinreichend differenziert auszugestalten – entsprechend den Ansprüchen und dem antizipierten Nutzerverhalten: von abschließbaren Einzelboxen (gegebenenfalls von Bedeutung für Besitzer eines hochpreisigen Rads oder Pedelecs), über einfache Bügel bis hin zu Doppelstock-Anlagen mit Überdachung.

Ausstattung mit Stromanschlüssen für Pedelecs.

(Video-) Überwachung für einen besseren Diebstahlschutz.

Enge räumliche Kopplung der Fahrrad- und Auto-Stellplätze.

Die vorgehaltene Stellplatzanzahl soll den sukzessiven straßenraumbegleitenden Stellplatzabbau berücksichtigen und entsprechend aufstocken.

Es sind ausreichend Kontingente für Anwohner (Dauerparker), Arbeitnehmer bzw. Unternehmen sowie Besucher (Kurzzeitparker) vorzuhalten.

Attraktive und sichere Radverkehrsanbindung

In den Innenstadtbereichen ist eine verkehrliche Anbindung der Bike+Park-Anlagen meist ausreichend gegeben. Unerlässlich ist hierbei eine qualifizierte Radverkehrsanbindung, um Akzeptanz zu schaffen. Anwohner und Besucher sollen für die Umstellung – den neuen Aufwand, das Auto zu parken und aufs Rad umzusteigen bzw. umgekehrt – entsprechend ‚belohnt‘ werden. Ansonsten können interessierte Nutzer aufgrund negativer Erfahrungswerte zu Kritikern werden.

An den Standorten am Stadtrand ist eine derart qualifizierte Radverkehrsanbindung mindestens genauso wichtig – wenn nicht sogar wichtiger. Umlandbesucher, die Stadtverkehre weniger gewohnt sind, benötigen komfortable Radwege in die Stadt. Auch für Berufspendler, die ihr Fahrzeug gezielt am Stadtrand abstellen, sind attraktive und relativ direkte Verbindungen wichtig.

Im Idealfall sind große Park+Bike-Standorte mit Radschnellwegen verbunden. Vergleichbar sind die bereits heute bestehenden Kfz-Pendler-Parkplätze, die sich an zahlreichen Autobahn-Auffahrten in Deutschland befinden.

Öffentliches Fahrradverleih-System

Nicht alle Bewohner und Besucher der Innenstadt haben zu jeder Gelegenheit ein privates Rad griffbereit. Um auch kurzentschlossen vom Auto auf ein Rad wechseln können, braucht es an Park+Bike-Stationen ein öffentliches Fahrrad-Verleihsystem.

Ausstattung mit Pedelecs.

Integration von (E-)Lastenrädern, damit auch größere Einkäufe oder sonstige Lasten adäquat transportiert werden können und dies keinen Hinderungsgrund für eine Radnutzung darstellt.



Gestaltung der Parkgebühren

Differenzierung nach räumlichen und zeitlichen Kriterien:
Die Nutzungsgebühren sollen in einer zeitlich angemessenen und klar kommunizierten Übergangsphase noch keine große Hürde darstellen – bis zu einem Stichtag, ab dem die finale Gebührenhöhe eine Lenkungswirkung entfaltet.

Höhe der Gebühren: Je zentrumsnäher Besucher und Pendler bzw. je näher zum Wohnort Anwohner ihr Fahrzeug abstellen, desto kostenintensiver soll die Gebühr sein. Nur auf diese Weise kann die innerstädtische Verkehrsbelastung durch den MIV reduziert werden. Eine effektive Lenkungswirkung ist nur dann zu erwarten, wenn der weiter entfernte Stellplatz deutlich günstiger ist als ein dem Zentrum nähergelegener.

Anwohner, die ihr Fahrzeug auf einem innerstädtischen Park+Bike-Stellplatz dauerparken (Bewohnerparken), könnten dafür eine Jahresgebühr entrichten, die sich in ihrer Höhe an den Zeitfahrkarten des ÖPNVs bemessen könnte. Das Parken am Stadtrand hingegen könnte über eine entsprechende Gebührenreduzierung bzw. -freiheit erwirkt werden und das Rad somit seine Rolle als Zubringer erfüllen.

Die Parkgebührengestaltung kann zur Förderung des innerstädtischen Handels genutzt werden: Zum Beispiel indem die höher veranschlagten Parkgebühren in Zentrumsnähe durch einen Einkauf reduziert werden können.

Die skizzierte Gebührenstaffelung ist am leichtesten umzusetzen, wenn Park+Bike-Parkierungsstände von privaten Betreibern geführt werden. Sie sind nicht an die Gebührenvorgaben auf Landesebene (in Bayern Zuständigkeitsverordnung Teil 2 §10 Parkgebühren) bzw. Bundesebene (Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr – Gebührennummer 265) gebunden. Zudem lassen sich gegebenenfalls notwendige private Investitionen in den Ausbau von beschränkten Stellplatzangeboten leichter auslösen, wenn die Absicht einer Stellplatzreduktion im öffentlichen Raum feststeht.

Ergänzende Dienstleistungen

Flankierende Dienstleistungen in Verbindung mit der Park+Bike-Station tragen zur Akzeptanzsteigerung bei. Das Angebot sollte für die Bewohner und Besucher der Innenstadt eine Alltagserleichterung darstellen, sodass die Attraktivität als Umsteigepunkt unterstrichen wird, zum Beispiel klassische Kiosk-Sortimente sowie Dienstleistungen rund um die Wartung und Pflege wie Fahrradwerkstatt, Autoreifen-Wechsel oder Wasch-Service.

Eine hohe Kunden-Frequentierung der Park+Bike-Station sowie auf den Zubringer-Achsen sind für den innerstädtischen Einzelhandel wie Supermärkte als Standort von Interesse. Dies kann Kunden dazu bringen, ihren Einkauf in der Innenstadt statt ‚auf der grünen Wiese‘ zu tätigen.



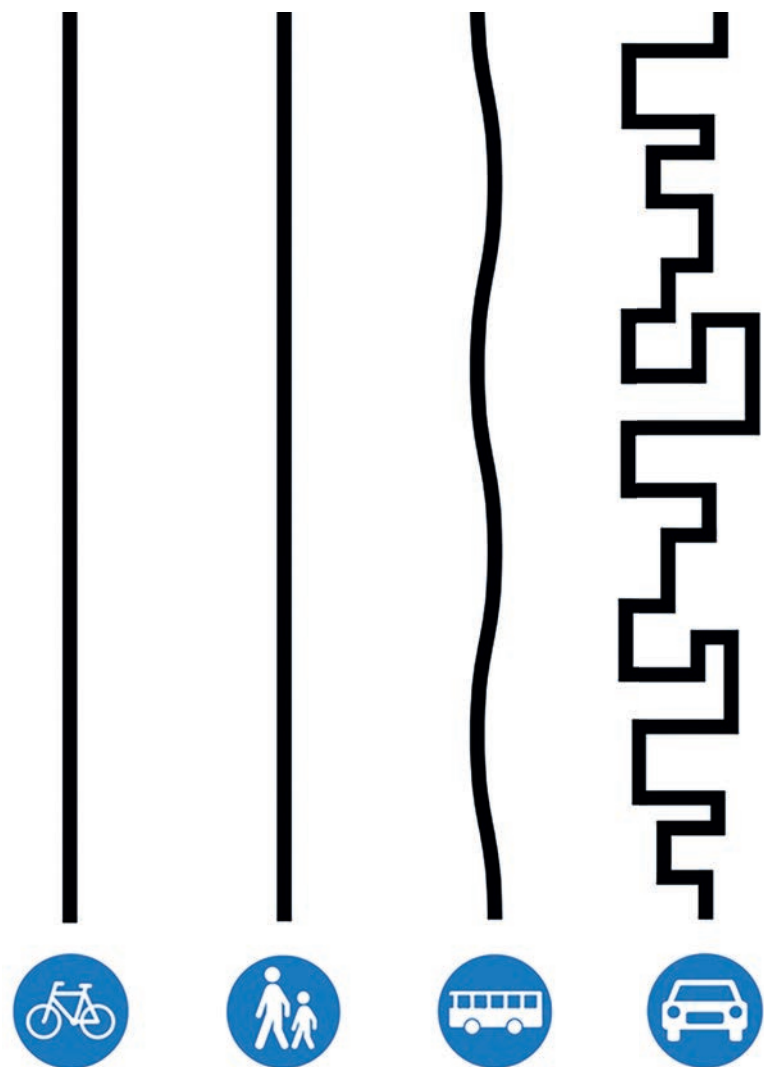
IV DAS STRATEGISCHE PLANUNGSMARKETING INNERHALB DER KOMMUNE

Die AGFK Bayern möchte die kommunale Politik dazu ermutigen, sich hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung ihrer Stadt die richtigen übergeordneten Fragen zu stellen. Mit einem politischen Mandat im Rücken können die kommunalen Fachplanungen mit der Erarbeitung eines integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklungskonzepts wesentlich zur fundierten Beantwortung dieser Fragen beitragen. Dieser Auftrag sollte ergebnisoffen gestaltet werden und bisherige Prämissen und Entwicklungspfade infrage stellen dürfen.

Das Gebot der Stunde für deutsche Städte und Gemeinden ist es, sich von dem impliziten Versprechen zu lösen, den MIV weiterhin gleichermaßen wie seine nachhaltigen Alternativen fördern zu können. Restriktive Maßnahmen dürfen kein Tabuthema mehr sein. Eine solche Enttabuisierung reicht aber über eine effizienz- und technikgetriebene

Verkehrspolitik hinaus: Denn die Mobilitätswende ist ein Bewusstseinswandel, der in den Köpfen beginnt, das Umdenken ist die Prämisse für das Umsteigen. Eine gezielte und umfassende Kommunikation im Rahmen eines strategischen Planungsmarketings kann dabei Akzeptanz für Push-Maßnahmen schaffen. Und mehr noch: Das Erkennen eines gemeinsamen Mehrwerts jenseits politischer Lager sowie jenseits gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Partikularinteressen.

In der Radverkehrsförderung wird der Fokus dabei bislang stark auf die Kommunikation ‚nach außen‘, auf die Öffentlichkeitswirksamkeit, gerichtet. Die AGFK Bayern sieht jedoch weiteren Handlungsbedarf darin, eine ebenso starke Kommunikation innerhalb der kommunalen Politik und Verwaltung zu betreiben – sowie gegenüber Trägern öffentlicher Belange. Der Stellenwert einer guten ‚intrakommunalen‘ Kommunikation ist daher nicht zu unterschätzen. Sie ermöglicht es, mit klug gewählten Leitbildern die Unterstützung der beteiligten Stakeholder zu gewinnen. Das BBSR sieht in der strategischen Kommunikation ebenfalls den Hebel für breit angelegte Transformationsprozesse: „Diese „weichen“ Maßnahmen entscheiden darüber, ob Push- und Pull-Maßnahmen Akzeptanz finden und Debatten über den Stadtverkehr der Zukunft ausgewogen stattfinden können.“²



IV

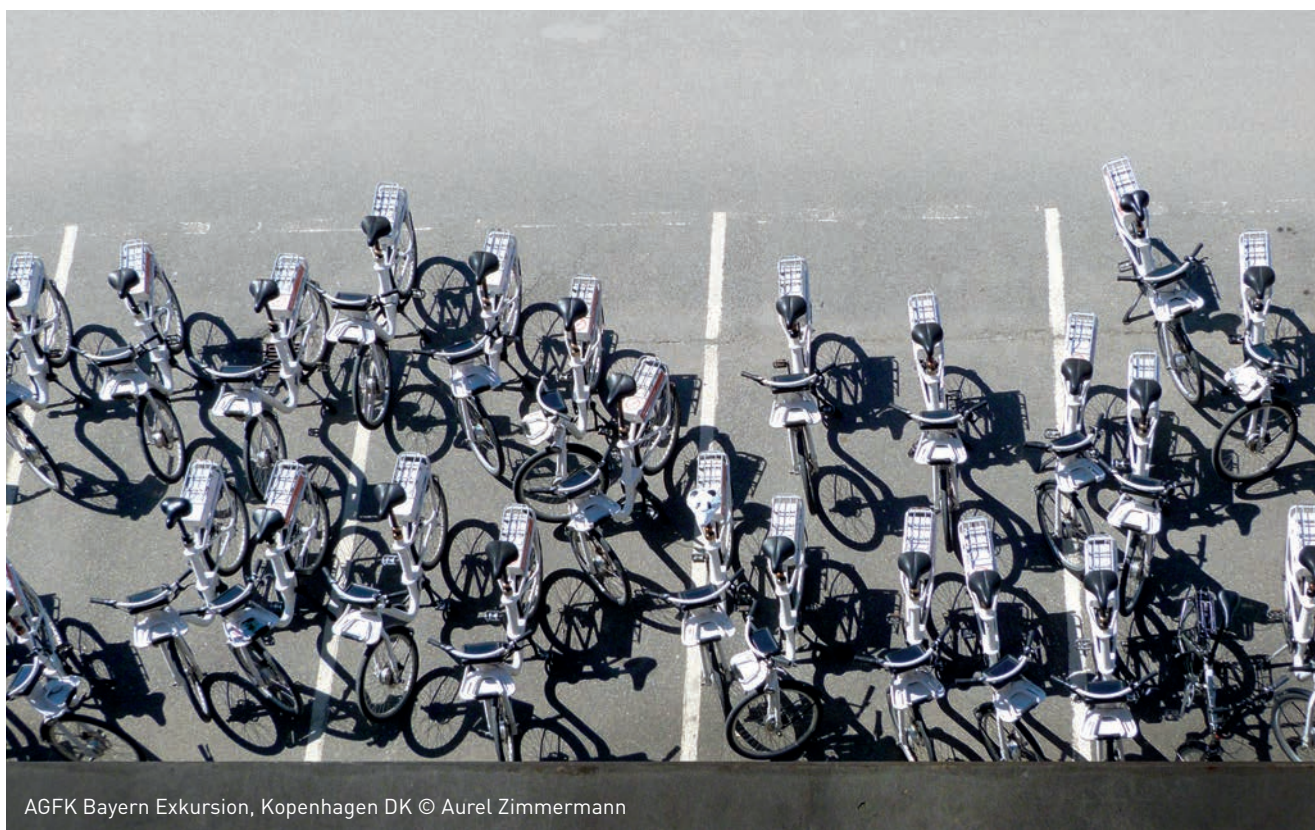
1) VERWALTUNGS- HANDELN BRAUCHT EIN KLARES POLITISCHES MANDAT

Die Tragweite der möglichen Transformation reicht über klassische Belange der Radverkehrsförderung hinaus: Um die Argumentationsbasis für nötige Push-Maßnahmen zu erweitern und dem Potenzial des Radverkehrs zur vollen Entfaltung zu verhelfen, ist eine Verschränkung mit weiteren kommunalen Aufgabenstellungen und ihren entsprechenden Planwerken essentiell. Selbstverständlich erachtet die AGFK Bayern die Erarbeitung von Radverkehrskonzepten als Planungsinstrument weiterhin als grundlegend. Der Verein möchte jedoch dafür sensibilisieren, dass es der Verknüpfung mit Leitthemen wie Klimaschutz, Gesundheitsförderung oder Lebens- und Aufenthaltsqualität bedarf – und zwar auf konzeptioneller und strategischer Ebene.

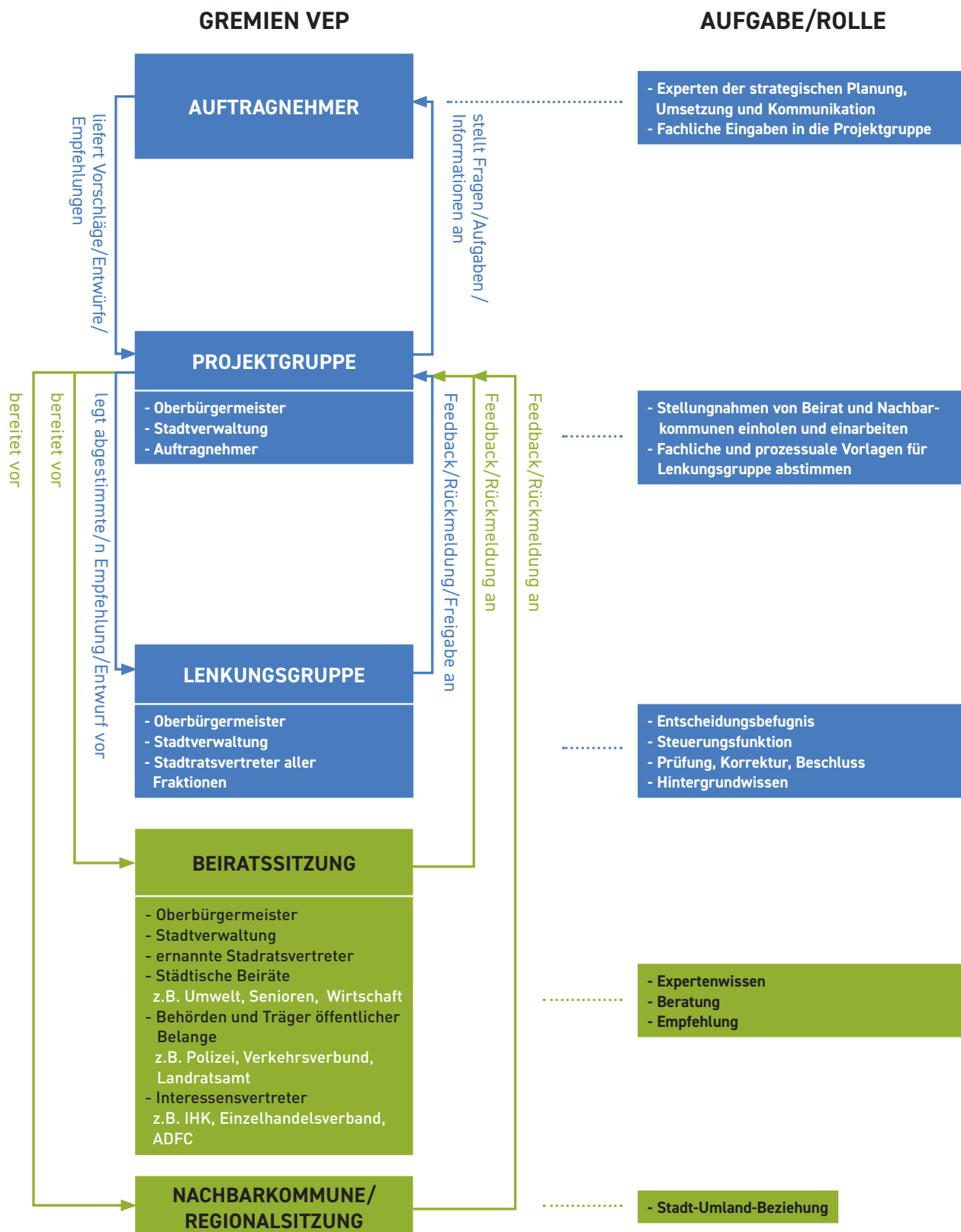
Eine wichtige Voraussetzung für die verwaltungsinterne Kooperation und die Ausarbeitung von Konzepten ist ein klares politisches Mandat. Jedoch sind die Entscheidungsträger nicht immer einer Meinung, sodass sich Entscheidungsprozesse als langwierig und schwierig erweisen können.

Dennoch, ein ergebnisoffener politischer Auftrag ist auch im Hinblick auf die fachliche Fundierung durch die kommunalen Fachdisziplinen der Stadt- und Verkehrsentwicklung von Bedeutung. Grundsätzlich bietet es sich bereits während der Konzepterarbeitung an, relevante Akteure in den Prozess miteinzubeziehen. Empfehlenswert ist die Bildung verschiedener Gremien: Besetzt mit Vertretern aus Politik und

Verwaltung sowie weiteren Interessensvertretern – gegebenenfalls ergänzt durch Vertreter der Bürgerschaft. Wichtig ist es dabei, die Rolle des jeweiligen Gremiums vorab genau zu definieren. Ein derart strukturierter und angeleiteter Austausch bringt alle relevanten Akteure an einen Tisch zur Konsensfindung zusammen. Erst auf dieser transparenten Basis steigen die Chancen einer zuvorderst sachlichen und dem gesellschaftlichen Gemeinwohl dienenden Entscheidungsfindung – jenseits vermeintlich unvereinbarer Partikularinteressen.



BEGLEITUNG & ENTSCHEIDUNG - BEISPIEL FÜR GREMIEN EINES VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANS (VEP)



IV

2) VERWALTUNGS- KOOPERATIONEN UND ,INTRAKOMMUNALE' PROZESSTEILHABE

Nur über eine integrierte Stadt- und Verkehrspolitik kann die Radverkehrsförderung strategisch und systemisch ihr Potenzial für die innerstädtische Mobilitätswende entfalten. Indem die kommunalen Fachdisziplinen Stadt- und Verkehrsentwicklung verschränkt werden, wird zudem die Bedeutung eines konsensorientierten und gemeinsamen Erarbeitungsprozesses hervorgehoben.

Dafür förderlich ist ein rahmengebendes Planwerk – wie zum Beispiel ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) oder ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) – oder auch ein gemeinsames Leitbild der kooperierenden Verwaltungseinheiten. Unter einem solchen Dach können auch untergeordnete

Fachplanungen gebündelt und gemeinsam gedacht werden: Wie Luftreinhalte- oder Lärmminde-rungsplanung, Parkraumkonzepte, Einzelhandels- oder Wirtschafts-verkehrskonzepte, Nahver-kehrsplanung, Klimaschutz(teil)konzepte, Quartierskonzepte oder Bauleitplanungen.

Die aktive Teilhabe dieser Fachplanungen hat mehrere Vorteile: Durch die gemeinsame Mitwirkung am Prozessgeschehen können etwaige Widerstände bei kommunalen Verwaltungseinheiten entkräftet werden. In gleichem Maße erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass die konkrete Umsetzung geplanter Maßnahmen auf Zustimmung stößt. Daher sind im erweiterten Adressatenkreis des

strategischen Planungsmarketings u.a. auch die Straßenverkehrs-behörde, der Hoch- und Tiefbau sowie die Wirtschaftsförderung zu berücksichtigen. Zudem kann sich die Einbindung externer Interessenvertreter – beispielsweise der Polizeibehörden, der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer und der Einzelhandelsverbände als lohnenswert erweisen.

44



AGFK Bayern Exkursion, Kopenhagen DK © Aurel Zimmermann

Interessante Ansätze für die ,intrakommunale Kommunikation' sind:

... mit einer Leitidee Verbündete zu gewinnen (z.B. die Straßenverkehrsbehörde in puncto Verkehrssicherheit).

... Vorbehalten mit sachlichen Argumenten zu begegnen (z.B. bei den Anforderungen der Wirtschaftsförderung an Funktionalität und Verlässlichkeit des Verkehrssystems).

... Unterstützung bei der Detailplanung und Maßnahmenumsetzung (z.B. für das Tiefbauamt bei Vor-Ort-Terminen mit der Bürgerschaft).

... Visualisierungen, um verschiedenen Zielgruppen das konkrete Erscheinungsbild zukünftiger Straßen und Plätze begreifbar zu machen.

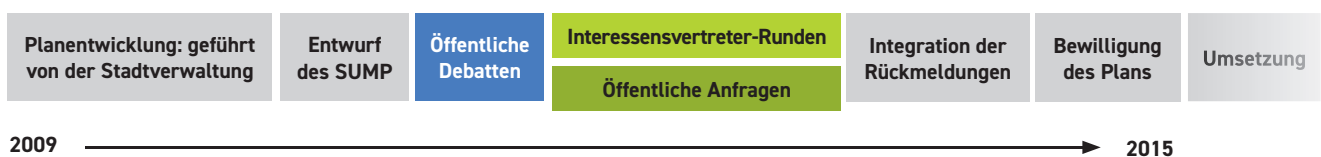


Praza de España, Pontevedra © Galicia capital de provincia

SUMP: ANSÄTZE ZUR INTEGRATION VON BETEILIGUNG

45

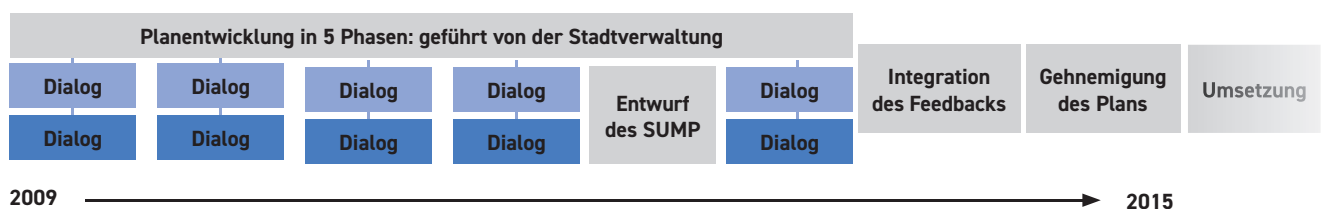
GENT „MOBILITÄTSPLAN“



DRESDEN „VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2025PLUS“



BREMEN „VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN 2025“



Beteiligung: ■ Bürger ■ Interessensvertreter ■ Bürger und Interessensvertreter

IV

3) AKTIVE BÜRGER- BETEILIGUNG UND MEDIEN ALS MULTIPLIKATOREN

Mobilität gehört zur Identität des Menschen und verkehrliche Eingriffe werden schnell als Bevormundung wahrgenommen. Beteiligungsformaten kommt deshalb große Bedeutung zu: Sie sind ein Instrument aktiver kommunalpolitischer Teilhabe, bei der das ‚lokale Expertenwissen‘ der Bürger zum Tragen kommt. Der Bürgerschaft wiederum werden übergeordnete Zusammenhänge der kommunalen Anforderungen nahegebracht. Beteiligungsformate schaffen eine Transparenz, die es auch dem fachlichen Laien ermöglicht, sich eine fundierte und differenzierte Meinung zu bilden. In der Regel sind dabei konkrete Maßnahmen leichter zu vermitteln als strategische Ziele. Dennoch sollte die Öffentlichkeit auch bei komplexen, abstrakten Fragestellungen hinzugezogen werden.

Interessant ist die Frage, zu welchem Zeitpunkt im Entscheidungsprozess die Bürgerpartizipation strategisch den größten Nutzen bringt. Das BBSR stellt dazu fest, dass „eine frühzeitige Beteiligung bei der Konzepterstellung (...) zwar gewinnbringend [ist]; diese erspart in vielen Fällen jedoch nicht unbedingt – gegebenenfalls konfliktträchtige – Diskussionen bei der Umsetzung der Konzepte bzw. der in diesen

enthaltenen Maßnahmen.

In der Folge müssen Aushandlungsprozesse in Bezug auf bereits abgestimmte Konzeptinhalte und daraus abgeleitete Maßnahmen vielfach neu geführt werden. Um diesem Umstand zu begegnen, kann ein Konzeptentwurf zunächst innerhalb der Verwaltung erstellt werden, bevor dieser je nach Konkretisierungsstufe einem größer werdenden Personen- und (politischen) Entscheiderkreis vorgestellt wird.“²

Die AGFK stimmt dieser Aussage zu, möchte jedoch unterstreichen, dass eine prozessbegleitende Beteiligung stets zielführend ist. Bereits zu einem frühen Zeitpunkt können so erste Widerstände abgebaut werden, sodass sich die Chancen auf eine konkrete und erfolgreiche Maßnahmen-Konzeptionierung und -Realisierung erhöhen. Es empfiehlt sich daher, Bürgerbeteiligung ergebnisoffen und zu mehreren Zeitpunkten im Prozessgeschehen vorzusehen, und dafür ein zeitlich und finanziell hinreichendes Budget einzuplanen. Berücksichtigt werden sollte auch, dass öffentlich laut und kritisch geäußerte Meinungen nicht zwangsläufig ein repräsentatives Stimmungsbild abgeben. So läge es ebenfalls beim Planungsmarketing, die Bürger aktiv auf

ihre Beteiligungsmöglichkeiten aufmerksam zu machen und diese so zu gestalten, dass auch sonst zurückhaltende Menschen oder unterrepräsentierte Bevölkerungsgruppen Zugang und Eingang in die Diskussionsrunden finden.

Des Weiteren ist für das Planungsmarketing proaktive Pressearbeit von Bedeutung. Um geplante Vorhaben und ihren Mehrwert für die Stadtgesellschaft vorzustellen und auch kritische Themen von kommunaler Seite aus zu erläutern, bedarf es einer gezielten Ansprache von Redaktionen. Auch persönliche Termine können angefragt werden, bei denen die teils komplexen fachlichen Inhalte oder visualisierte Pläne im direkten Austausch dargelegt werden können. Auch fachfremde Redakteure, gerade kleinerer lokaler Medien, werden somit befähigt, sich eine fachliche Meinung zu bilden und zentrale Inhalte aufzugreifen. Im für die Kommune besten Fall können die Medien dazu beitragen, die Akzeptanz – auch für umstrittene – Maßnahmen zu steigern und den großen Kontext kommunaler Fuß- und Radverkehrsförderung zu vermitteln: Die Weichenstellung für ein verändertes Mobilitätsverhalten, das zukünftig und für die kommenden Generationen tragbar ist.





Before and After, Times Square NYC, USA © DOT



V AUSBLICK

Die Fuß- und Radverkehrsförderung zeichnet sich durch ihre Finanzierbarkeit und oftmals deutlich positiven Kosten-Nutzen-Verhältnissen baulicher Infrastrukturen aus. Zudem ist deren Umsetzung im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in den meisten Fällen schnell realisierbar. Wird dazu noch in Betracht gezogen, welche Möglichkeiten eine großflächige Umstrukturierung bestehender Kfz-Verkehrs- und Parkflächen hätte, wird die Dimension klar, mit der die innerstädtische Mobilitätswende Fahrt aufnehmen könnte.

VEP oder SUMP stellen wichtige Hilfsmittel dar, um dem umfangreichen Planungsprozess einen integrativen und strukturierten Rahmen zu geben. Diese Planwerke, wenn auch bisher nicht verbindlich vorgeschrieben, unterstützen Kommunen dabei, ihre Fuß- und Radverkehrsförderung leichter in einen größeren Kontext stellen zu können.

Wird dabei noch die Integration von Stadt- und Verkehrsplanung berücksichtigt, ist auch eine erweiterte Finanzierung der anstehenden Transformation beispielsweise aus Mitteln des Städtebaus möglich. Dies können kommunale Haushaltsmittel sowie Gelder aus Förderprogrammen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene sein.

Übersichten aktueller Förderprogramme zum Städtebau sowie Radverkehr finden sich auf www.stmb.bayern.de, der Webseite des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Auf den teils begrenzten kommunalen Handlungs- und Ermessensspielraum aufgrund der Rahmengesetzgebung von Land und Bund wird an dieser Stelle erneut hingewiesen. „Viele Kommunen konstatieren [...] dringenden Änderungsbedarf im Bereich des Straßenverkehrs- und Straßenrechts. Sie sind der Auffassung, dass der geltende Rechtsrahmen erhebliche Hemmnisse für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung – einschließlich eines sicheren und komfortablen Radverkehrs – enthält.“²⁶

Die AGFK Bayern greift diesen Aspekt in Ansätzen auch in ihrem Forderungskatalog zur Umsetzung des Radverkehrsprogramms Bayern 2025 auf. Es bedarf allerdings noch weiterer großer Anstrengungen, um das Straßenverkehrs-

sowie Straßenrecht so umzugestalten, dass „Kommunen [...] die Möglichkeit erhalten, sowohl den ruhenden als auch den fließenden Kfz-Verkehr so zu lenken und gegebenenfalls einzuschränken, dass mehr Platz und Rechte für den Umweltverbund geschaffen werden.“²⁶

Die AGFK Bayern wird daher auch zukünftig auf politischer Ebene darauf hinwirken, die kommunalen Rahmenbedingungen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs zu erleichtern. Mit dem Ziel, den Schritt von einem kosmetischen hin zu einem transformativen Wandel anzustoßen.

Die jeweiligen Leitideen werden dabei kommunal zugeschnitten sein – allen gemeinsam sollte der unbedingte Wille sein, glaubwürdig und entschieden ein Bewusstsein für die anstehenden Veränderungen zu schaffen. Dann kann gelingen, die Innenstadt als Destination zu begreifen – als einen Raum hoher städte-

baulicher (Aufenthalts-)Qualität, dessen ungestörtes Erleben durch eine den Mobilitätsverbund priorisierende Verkehrsplanung ermöglicht wird. Und mit einem klugen Planungsmarketing – interner und externer Kommunikation und Partizipation – Akzeptanz geschaffen wird. Mehr noch: Den Willen mitzugestalten.

Auch deutsche Städte und Gemeinden können zu Best-Practice-Städten der Fuß- und Radverkehrsförderung werden.

VI

QUELLEN- UND ABBILDUNGS- VERZEICHNIS

GRUNDLEGENDE INHALTE

Agora Verkehrswende (2018)
Öffentlicher Raum ist mehr wert
Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen.

Agora Verkehrswende (2019)
Parkraummanagement lohnt sich!
Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis.

Agora Verkehrswende & Ellery Studio (2020)
Abgefahren!
Eine infografische Novelle zur Verkehrswende.

Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Forschungsbericht 14, 2020)
Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels

Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Positionspapier 116/2020)
Zukunft der (Stadt-)Zentren ohne Handel?
Neue Impulse und Nutzungen für Zentren mit Zukunft.

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise (AGFS) (2015)
Parken ohne Ende?
Eine AGFS-Broschüre zum Thema Nahmobilität und Autoparken.

Bayrische Staatsministerium für Wirtschaft, Energie und Technologie (2011)
Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten

Bubenhofer, Jonas (2015)
Identität und Raum

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015)
Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015)
Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Nr. 08/2017)
Online-Handel
Mögliche räumliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil und Ortszentren.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Nr. 8/2019)
Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Ergebnisbericht, 2019)
Mobilität in Deutschland – MiD

Christ, Wolfgang (Heft 1/2014)
Konsumkultur und Raumstruktur
Aktuelle Entwicklungen in den USA und Großbritannien (S. 67-80).

Christ, Wolfgang und Loose, Willi (Forschungsbericht, 2001)
Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2014)
Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Deutscher Städtetag (Positionspapier 2018)
Nachhaltige städtische Mobilität für alle
Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht.

Deutsches Institut für Urbanistik (Bericht 1, 2017)
Die Innenstadt ist mehr als die Summe ihrer Nutzungen

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2013)
Guidelines for Developing and implementing a Sustainable urban mobility plan

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2016)
Beteiligungsprozesse in der nachhaltigen Stadtverkehrsplanung

Monheim, Rolf (Nr. 45/2019)
Vitale Innenstadt Bayreuth 2018

Passantenbefragung im Haupteinkaufsbereich und integriertem Einkaufszentrum (S. 27-34).

Neiberger, Cordula und Pez, Peter (Hrsg.) (2019)
Einzelhandel und Stadtverkehr
Neue Entwicklungstendenzen durch Digitalisierung und Stadtgestaltung (S. 5ff).

Push & Pull (2017)
Parking management and incentives as successful strategies for energy-efficient urban transport

Quantum Immobilien AG (2013)
Das Parkhaus als Investitionsobjekt

Stepper, Martina (Dissertation, 2015)
Einkaufsstandort Innenstadt
Qualifizierung innerstädtischer Einzelhandelslagen vor dem Hintergrund des zunehmenden Online-Shopping.

Stiftung Mercator (Ergebnisbericht, 2013)
Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft

Sustrans (2006)
Shoppers and how they travel

Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) (2020)
Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa

Transport for London (TfL) (o.J.)
Walking & cycling - the economic benefits

Umweltbundesamt (2017)
Straßen und Plätze neu denken

QUELLENVERZEICHNIS

¹ Kent, Fred (2005)
Streets are people places

² Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Nr. 8/2019)
Konzepte für den Stadtverkehr der Zukunft

³ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2017)
Repräsentative Umfrage 2016 Umweltbewusstsein in Deutschland

⁴ Gehl, Jan und Svarre, Brigitte (2013)
How to study public life
ISBN-13: 978-1610914239

⁵Christ, Wolfgang (2017)
In: buchreport.magazin 9/2017
Wer in die Stadt geht, will Urbanität erleben

⁶Neiberger, Cordula
und Pez, Peter (Hrsg.) (2019)
Einzelhandel und Stadtverkehr
Neue Entwicklungstendenzen durch
Digitalisierung und Stadtgestaltung

⁷Limbourg, Maria (1994)
Kinder im Straßenverkehr
GUVV Westfalen-Lippe und
Rheinischer GUVV

⁸Umweltbundesamt (Texte 33, 2015)
Technisch wissenschaftliche
Unterstützung bei der Novellierung
der EU-Umgebungslärmrichtlinien

⁹Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Shared Space-Straßenraum-
gestaltung mal anders

¹⁰ADAC (2009)
Shared Space. Mehr Sicherheit durch
weniger Regeln im Verkehr?

¹¹Stadt Pontevedra (2013)
Better on foot

¹²Council of Pontevedra (2017)
Pontevedra. Fewer cars more city
S. 2.

¹³City of Ghent (o.J.)
A circulation plan as a step to the
cycling heaven?
S. 19

¹⁴Reid, Carlton (2020)
In: The Guardian
How a Belgian port city inspired
Birmingham's car-free ambitions

¹⁵European Cyclists' Federation
(ECF, 2019)
32% more Cycling in one Year after
Eliminating through Car Traffic from
the Centre of Leuven.

¹⁶Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
(Ergebnisbericht, 2019)
Mobilität in Deutschland – MiD

¹⁷SINUS Markt- und Sozial-
forschung (2019)
Fahrrad-Monitor Deutschland 2019
Repräsentative Online-Umfrage

¹⁸SINUS Markt- und Sozial-
forschung (2020)
Fahrrad-Monitor 2019
Repräsentative Online-Umfrage

¹⁹SINUS Markt- und Sozial-
forschung (2017)
Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

²⁰Umwelt Bundesamt (2019)
Radverkehr

²¹Seebauer, Sebastian
(Dissertation, 2011)
Individuelles Mobilitätsverhalten in
Großstädten
Erklärungsmodell und Veränderungs-
möglichkeiten für die Nutzung öffentli-
cher Verkehrsmittel.

²²Umwelt Bundesamt (2014)
Wegevergleich: von Tür zu Tür im
Stadtverkehr

²³Zweirad-Industrie-Verband (2020)
Zahlen-Daten-Fakten zum Fahrrad-
markt in Deutschland 2019

²⁴SINUS Markt- und Sozial-
forschung (2019)
Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

²⁵Internetstores (o. J.)
Studie zum Thema E-Bikes & Pedelecs

²⁶Sachverständigenrat für
Umweltfragen (SRU, 2020)
Für eine entschlossene Umweltpolitik
in Deutschland und Europa
(Kapitel 6), S. 366 ff

ABBILDUNGS- VERZEICHNIS

Abb. 1: Sollen die Verkehrsflächen in
der Stadt neu verteilt werden?
Quelle: ADAC (2020) Umfrage zum Ver-
kehr Reicht der Platz für alle?

Abb. 2: Autofreie Haushalte in ausge-
wählten deutschen Städten
Quelle: Agora Verkehrswende (2020)
Städte in Bewegung. Zahlen, Daten,
Fakten zur Mobilität in 35 deutschen
Städten

Abb. 3: Multimodale und intermodale
Wege Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 4: Gründe fürs Radfahren in
Kopenhagen
Quelle: Stadt Kopenhagen (2019)
The Bicycle Account 2018
Copenhagen City of Cyclists

Abb. 5: Zirkulationspläne – Vorteile für
den Radverkehr
Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 6: Anlass der Fahrradnutzung –
kurze Erledigungen
Quelle: SINUS Markt- und
Sozialforschung (2017):
Fahrrad-Monitor Deutschland 2017

Abb. 7: Wegevergleich:
Von Tür zu Tür im Straßenverkehr
Quelle: Umwelt Bundesamt (2014)
Wegevergleich: von Tür zu Tür im
Stadtverkehr

Abb. 8: Bestand E-Bikes Deutschland
Quelle: Zweirad-Industrie-Verband
(2020) _
Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrrad-
markt in Deutschland 2019

Abb. 9: Verkaufte E-Bikes 2019
Quelle: Zweirad-Industrie-Verband
(2020)
Zahlen – Daten – Fakten zum Fahrrad-
markt in Deutschland 2019

Abb. 10: Lastenrad-Verkäufe in
Deutschland
Quelle:
cargobike.jetzt

Abb. 11: Würdest du das E-Bike als
Alternative zum Auto sehen?
Quelle: Internetstores (o. J.)
Studie zum Thema E-Bikes & Pedelecs

Abb. 12: Beliebtheit der Verkehrsmittel
unter den Nutzern
Quelle: SINUS Markt- und Sozialfor-
schung
Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

Abb. 13: Fahrradfreundlichkeit der
Politik
Quelle: SINUS Markt- und Sozialfor-
schung
Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

Abb. 14: Gründe für Verkehrsmittel-
Präferenz
Quelle: SINUS Markt- und Sozialfor-
schung
Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

Abb. 15: Park + Bike – Auto und Rad
miteinander gedacht
Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 16: Begleitung & Entscheidung –
Beispiel für Gremien eines VEP
Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 17: Integration von Beteiligung
im SUMP-Prozess
Quelle:
Rupprecht Consult

UNSERE ZIELE



AGFK

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.

MEHR INFRASTRUKTUR

Wenn Radfahren Spaß machen soll, müssen Radfahrerinnen und Radfahrer den nötigen Platz im öffentlichen Raum bekommen – auf der Fahrbahn, auf Radwegen, in Bussen und Bahnen sowie bei den Abstellflächen.

MEHR RADKULTUR

Die Verkehrsmittelwahl ist immer auch eine Imagefrage. Ziel der AGFK Bayern ist es zu zeigen, dass das Rad positiver und gern gesehener Teil der Stadt- bzw. Kreiskultur ist.

MEHR VERKEHRSSICHERHEIT

Nur wenn das Rad als sicheres Verkehrsmittel wahrgenommen wird, steigen mehr Menschen aufs Fahrrad um. Daher gehört Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer zu den zentralen Zielen der AGFK Bayern.

MEHR UMWELTSCHUTZ

Eine umweltfreundliche Nahmobilität trägt wesentlich zum Umwelt- und Klimaschutz bei. Daher gehört es zu den zentralen Zielen der AGFK Bayern, den Anteil des Rad- und Fußverkehrs im Modal Split zu erhöhen und die Vernetzung im Umweltverbund zu fördern.

**Die AGFK Bayern e.V. freut sich deshalb über weitere
Mitgliedskommunen, die diese Ziele unterstützen wollen!**



AGFK

Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.

**Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.**

Geschäftsstelle AGFK Bayern
Karl-Zucker-Straße 2
91052 Erlangen
Telefon +49 (0)9131 / 616 0190
info@agfk-bayern.de

**Koordinationsbüro
der AGFK Bayern**

Green City Experience GmbH
Albert-Roßhaupter-Straße 32
81369 München
Telefon +49 (0)89 / 890 668 637
koordinationsbuero@agfk-bayern.de

Gefördert durch
Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

