



Gesamtkonzept Radverkehr

für die Landeshauptstadt
Dresden

- Zwischenbericht 5 -

Auftraggeber

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt,
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
PF 120 020
01001 Dresden

Datum

10. März 2015

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH

Leipziger Straße 120
D-01127 Dresden

Tel. (03 51) 8 51 07 -11
Fax (03 51) 8 48 90 60

E-Mail isup@isup.de
www.isup.de

Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz

Adelheidstraße 9b
D-30171 Hannover

Tel. (05 11) 220 601 -80
Fax (05 11) 220 601 -990

E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

INHALT

1	ANLASS UND AUFGABE	4
2	ANFORDERUNGEN AN DIE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR DURCH ZUNEHMENDE NUTZUNG VON PEDELECS	5
2.1	Anforderungen an die Wegeinfrastruktur	5
2.2	Servicekomponenten für Pedelecs	6
2.3	Anforderungen durch Pedelecs - Fazit	8
3	UNTERSUCHUNG VON RADSCHNELLVERBINDUNGEN	9
3.1	Vorbemerkung	9
3.2	Grundanforderungen	10
3.3	Führungsformen und Standards	10
3.4	Radschnellwege in der Praxis	13
3.4.1	Standards für Radschnellwege in NRW	13
3.4.2	eRadschnellweg in Göttingen	14
3.4.3	Kiel	14
3.4.4	Radvorrangrouten in Freiburg (Breisgau)	15
3.4.5	Geplante Radschnellwege in Frankfurt	16
3.5	Radschnellverbindungen in Dresden - Ergebnisse einer Studienarbeit an der Technischen Universität Dresden	16
3.6	Empfehlungen für Dresden	17
4	VERKEHRSMANAGEMENT, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	19
4.1	Grundsätzliche Überlegungen	19
4.2	Bisherige Aktivitäten in Dresden	19
4.3	Zusammenfassung und Bewertung der Öffentlichkeitsarbeit in Dresden	22
4.4	Empfehlungen für Dresden	23
5	VERZEICHNISSE UND QUELLEN	24
5.1	Abbildungsverzeichnis	24
5.2	Abkürzungsverzeichnis	24
5.3	Quellenverzeichnis	24
5.4	Impressum	25

ANLAGEN

Anlage 1 Auflistung guter Beispiele zur Radverkehrsförderung

1 ANLASS UND AUFGABE

Zur Umsetzung des Stadtratsbeschlusses A 0049/05 lässt die Landeshauptstadt Dresden ein Gesamtkonzept für den Radverkehr in Dresden erarbeiten.

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, einen Rahmen für die Förderung des Alltags- und des touristischen Radverkehrs zu entwickeln und damit die finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen. Die positive Entwicklung des Modal split bezüglich des Radverkehrs (Steigerung von 6 % im Jahr 1991 auf 16 % im Jahr 2008)¹ soll sich weiter fortsetzen.

Im Herbst 2013 hat die Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung die beiden Büros

- ISUP GmbH Dresden (Federführung) und
- Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz Hannover

mit der Erarbeitung des Gesamtkonzeptes Radverkehr beauftragt. Die Konzepterarbeitung erfolgt in insgesamt 4 Stufen und soll, nach Bestätigung durch den Stadtrat, als Grundlage für weitere Planungen und Investitionen im Rahmen der Radverkehrsförderung dienen.

Der vorliegende Zwischenbericht bezieht sich auf folgende Themenbereiche, die im Rahmen der Stufe 3 betrachtet wurden.

- **Aufzeigen von Anforderungen an die Radinfrastruktur durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs**
Aufbauend auf den aktuellen Erkenntnissen zur Nutzung von Pedelecs werden die Anforderungen an die Wegeinfrastruktur sowie weitere Infrastrukturangebote aufgezeigt (Fahrradparken, Serviceangebote für Pedelecs).
- **Untersuchung von Radschnellverbindungen**
Dargestellt wird der aktuelle Stand der fachlichen Diskussion bezüglich Standards und Anforderungen an Radschnellverbindungen. Daraus werden erste Überlegungen zum Einsatz dieser Radverkehrsverbindungen in Dresden abgeleitet und die weitere Arbeitsschritte empfohlen.
- **Verkehrsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit**
Aufbauend auf den bestehenden Aktivitäten in der Öffentlichkeitsarbeit in Dresden werden am Beispiel von Best-practice-Maßnahmen anderer Kommunen die für Dresden potentiell geeigneten Maßnahmen bezüglich der Verbesserung des Fahrradklimas, zur Information der Bevölkerung und zur Verkehrssicherheitsarbeit zusammengestellt.

Die Ergebnisse der dargestellten Themenfelder fließen abschließend in die weitere Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes für Dresden ein.

¹ Mobilität in Dresden und Umland, SrV 2008 für die Region Dresden, Dresden 2008

2 ANFORDERUNGEN AN DIE RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR DURCH ZUNEHMENDE NUTZUNG VON PEDELECS

Die zunehmende Verfügbarkeit von Pedelecs und sonstigen elektromotorisch unterstützten Fahrrädern kann den Radverkehr als umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilitätsform fördern. Im Jahr 2009 wurden in Deutschland etwa 150.000, im Jahr 2014 bereits etwa 450.000 dieser Fahrräder verkauft.² Im Jahr 2014 gibt es damit ca. 1,5 Mio. Pedelecs bei ca. 70 Mio. Rädern insgesamt in Deutschland.

Nach Kenntnis von Herstellern und Fahrradhändlern sind derzeit vorrangig über 50-Jährige und insbesondere Senioren Käufer von Pedelecs. Die meisten Nutzer sind auch vorher regelmäßig Rad gefahren, bei einigen Nutzern handelt es sich aber auch um „Wiedereinsteiger“ oder „Neueinsteiger“.

Bisher werden Pedelecs überwiegend im freizeitorientierten und radtouristischen Bereich genutzt. Aus Erfahrungen der Niederlande kann jedoch von einer zunehmenden Nutzung auch im Alltagsradverkehr ausgegangen werden.

Aufgrund der potentiell höheren Fahrgeschwindigkeiten können sich zusätzliche Sicherheitsrisiken im Straßenverkehr ergeben, die Auswirkungen an die Anforderungen an eine auch bei höheren Geschwindigkeiten sicher nutzbare Infrastruktur haben. Durch eine absehbar verstärkte Nutzung als Lastenräder (Cargo Bikes) oder Räder mit Anhängern ergibt sich zudem ein höherer Breitenbedarf im Bereich der Wegeinfrastruktur.

2.1 Anforderungen an die Wegeinfrastruktur

Die Nutzung der Radverkehrsanlagen ist mit der Flächennutzung konventioneller Radfahrender vergleichbar (auch nicht benutzungspflichtige Radwege). Beobachtungen im Rahmen des Forschungsvorhabens haben gezeigt, dass sich Pedelec-Nutzende überwiegend defensiv auch gegenüber Zu Fuß Gehenden verhalten.

Die Häufigkeit und der Ablauf kritischer Situationen auf Pedelec-Fahrten sind mit denen konventioneller Radfahrender vergleichbar. Kritische Situationen ereigneten sich überwiegend im Längsverkehr unter Beteiligung anderer Radfahrender oder von Zu Fuß Gehenden. Daneben treten noch vergleichsweise häufig kritische Situationen mit querenden Zu Fuß Gehenden auf. Auch die Unterschätzung der Geschwindigkeiten von Pedelecs durch andere Verkehrsteilnehmende kann zu kritischen Situationen führen.

Da die Pedelec-Nutzung sich in dem Verhaltensspektrum bewegt, wie es auch im konventionellen Radverkehr auftritt und planerisch zu berücksichtigen ist, ergeben sich aus der Zunahme der Geschwindigkeit keine besonderen über die technischen Regelwerke (insbesondere der aktuellen ERA) hinausgehenden Anforderungen. Die in den ERA empfohlenen Breiten und Kurvenradien sind für Radverkehr mit Fahrtgeschwindigkeiten von 20 - 30 km/h ausgelegt.

Allerdings sollten sich in der Praxis der kommunalen Verkehrsplanung durch das Geschwindigkeitsniveau des konventionellen Radverkehrs und durch die zunehmende Pedelec-Nutzung die Einsatzgrenzen der Radverkehrsführungen stärker zugunsten der fahrbahnorientierten Führungen verschieben (Radfahrstreifen, Schutzstreifen). Gemeinsame Führungen mit dem Fußgängerverkehr sind bei straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen

² Aus den Ergebnissen des Forschungsberichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen (FE 82.0533 - Potentielle Einflüsse von Pedelecs und anderen motorunterstützten Fahrrädern auf die Verkehrssicherheit unter besonderer Berücksichtigung älterer Radfahrer) geht hervor, dass derzeit weitaus überwiegend Pedelecs 25 genutzt werden. Schnelle Pedelecs mit einer Motorunterstützung bis 45 km/h (Pedelecs 45) haben derzeit einen sehr geringen Anteil an den in Gebrauch befindlichen Pedelecs.

restriktiver zu bewerten. Attraktive Radverkehrsachsen abseits stark belasteter Hauptverkehrsstraßen können die Sicherheit und zügigere Fahrmöglichkeiten bei entsprechender Ausbildung gut verbinden.

Auch die Radwegebenutzungspflicht und diesbezüglich vor allem die lichten Mindestbreiten der VwV zu § 2 Abs. 4 StVO zur Anordnung der Benutzungspflicht sind im Hinblick auf die heutigen Geschwindigkeiten konventioneller Fahrräder und Pedelecs 25 kritisch zu hinterfragen, da durch fehlende Überhol- und Ausweichmöglichkeiten auch Gefährdungen von Radfahrende oder Zu Fuß Gehende (beim Überholen über den Gehweg) entstehen können.

2.2 Servicekomponenten für Pedelecs

Zur verstärkten Förderung der Elektromobilität im Bereich des Radfahrens können für die Nutzerinnen und Nutzer geeignete Servicekomponenten angeboten werden. Dazu zählen zum Beispiel der Verleih von Pedelecs oder öffentliche Ladestationen.

Der Verleih von Pedelecs wird bereits in verschiedenen Städten bzw. Verleihstationen angeboten. Zum Beispiel entstand in Oberursel 2011 das deutschlandweit erste vollautomatische E-Rad-Verleihsystem. An zwei Dockingstationen werden jeweils 5 Pedelecs verliehen. Die Fahrräder werden beim Abstellen an die Stationen automatisch aufgeladen und sicher verriegelt.

Um die Überwindung der Steigungen für Radfahrer leichter zu gestalten hat die Stadt Stuttgart und der Energieanbieter EnBW zusammen mit der Deutschen Bahn das örtliche Leihrradsystem elektrifiziert. An 44 Stationen stehen insgesamt 100 Pedelecs bereit, jede Leihstation ist gleichzeitig Ladepunkt. Entstanden ist das System aus dem Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ des Bundesverkehrsministeriums.

Auch in Aachen ist ein vollautomatisches Verleihsystem mit 15 Pedelecs in das örtliche Fahrradverleihsystem integriert. Mit Fördermitteln des Bundes im Rahmen der Modellregion Elektromobilität wurden drei Stationen aufgebaut (Hauptbahnhof, Elisenbrunnen und AUDIMAX). Die Stationen haben je ein Terminal und 10 Abstellplätze, an denen die Pedelecs abgegeben werden können.

Viele Verleihsysteme für Pedelecs sind touristisch geprägt. Beispielsweise stellt die Firma movelo an zahlreichen Stationen in beliebten Urlaubsregionen Pedelecs bereit. Auf der Insel Usedom steht den Besuchern mit dem UsedomRad ein Netz aus Stationen zur Verfügung, an denen sie sich verschiedene Fahrräder und Pedelecs ausleihen können.

In Karlsruhe werden Pedelecs durch den örtlichen Verkehrsbetrieb KVV verliehen. Das KVV.bike soll das Angebot im öffentlichen Verkehr ergänzen für Ziele, die am besten mit dem Pedelec zu erreichen sind oder für Kunden, die mit der neuesten Technik längere Freizeit-Touren unternehmen möchten.

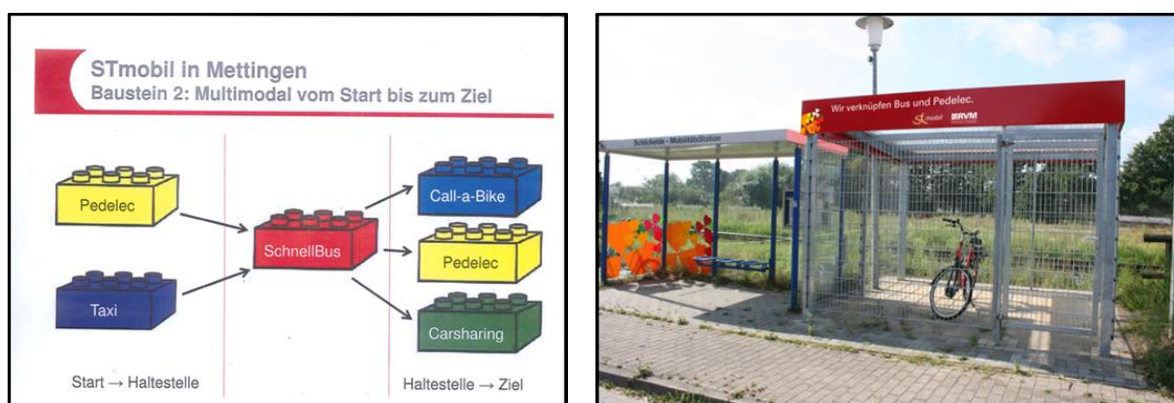


Abbildung 2.1 Verknüpfung ÖPNV und Pedelec (Beispiel STmobil - Regionalverkehr Münsterland)

Öffentliche Ladestationen für Pedelecs werden bereits in vielen Städten und Gemeinden angeboten. Meist handelt es sich dabei um abschließbare Fächer, in der der eigene Akku kostenfrei geladen werden kann, häufig mithilfe von Solaranlagen. Ihren Platz finden Sie häufig in Verbindung mit dem ÖPNV (z. B. an Bushaltestellen in Offenburg) oder in Verbindung mit weiteren Informations- bzw. Serviceelementen (z. B. mit einem Infopoint in Bad Zwischenahn). Auch die städtischen Energielieferanten sind häufige Kooperationspartner und beteiligen sich an den Ladestationen.



Abbildung 2.2 Ladestationen für Pedelecs (Beispiele aus Offenburg, Frankfurt, Bad Zwischenahn, Sehnde und Münster)

Darüber hinaus ist im Bereich der Abstellmöglichkeiten zu bedenken, dass Pedelecs schwerer sind als „normale“ Fahrräder und in der Regel auch teurer. Ungünstige Abstellbedingungen an der Wohnung stellen daher einen erheblichen Kauf- und Reiseantrittswi-

derstand dar. Vor allem bei anspruchsvollen Wohnkonzepten bietet es sich an, auch Abstellplätze für Pedelec-Nutzer bereitzustellen.

Diese Abstellplätze stellen folgende Anforderungen:

- Sie sollten in abgeschlossenen Räumen liegen.
- Die Abstellanlagen müssen ebenerdig oder über Rampen, flach geneigte Treppentritten oder Aufzüge erschlossen sein.
- Für die Akkus steht eine Lademöglichkeit zur Verfügung. Die Anzahl der Steckdosen wird danach bemessen, dass ein vollständiges Laden, abhängig vom Batterietyp, etwa 3 bis 6 Stunden dauert. Ein Abrechnungssystem ist installiert, falls der Strom nicht entgeltfrei zu beziehen ist (z. B. Münzautomat, Chipkarte).

2.3 Anforderungen durch Pedelecs - Fazit

Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs entstehen keine grundsätzlich neuen Anforderungen an die Infrastruktur für den Radverkehr (über die ERA hinaus), da sich das Verhalten der Pedelec-Nutzer in dem Verhaltensspektrum des „normalen“ Radverkehrs bewegt. Es wird jedoch die Notwendigkeit, den Stand der Technik entsprechend den aktuellen Regelwerken konsequenter umzusetzen, gestärkt.

Im Einzelnen gilt es folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist kritischer zu hinterfragen und innerorts nur noch die Ausnahme.
- Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr sind innerorts nur noch schwer verträglich.
- Die Einsatzgrenzen der Radverkehrsführungen werden sich mit schnellerem und zunehmendem Radverkehr zugunsten fahrbahnorientierter Führungen des Radverkehrs verschieben.
- Durch attraktive Führungen über Nebenstraßen kann Sicherheit und hoher Fahrkomfort gewährleistet werden.

Zur Realisierung einer Radverkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau sind mehr finanzielle Mittel und entsprechend angepasste Bestimmungen zur Förderung des kommunalen Radverkehrs erforderlich. Höhere Anforderungen bestehen auch an Fahrradabstellanlagen zu Hause sowie an den wichtigen Zielen des Radverkehrs.

3 UNTERSUCHUNG VON RADSCHNELLEVERBINDUNGEN

3.1 Vorbemerkung

Radschnellverbindungen sind ein neues Instrument in der Radverkehrsplanung in Deutschland. Nachdem sie bereits in den Niederlanden als Planungsinstrument etabliert sind, finden sie nun zunehmend auch in Deutschland – in der Regel unter der Bezeichnung „Radschnellweg“ – in den Planungsprozessen Eingang.

In vielen deutschen Kommunen werden derzeit Umsetzungsmöglichkeiten für Radschnellwege untersucht und erprobt. Sie sind insgesamt geeignet, neue Potenziale des Radverkehrs im größerem Entfernungsbereich zu erschließen und deshalb in hohem Maße auch „Pedelec-tauglich“.

- Die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Hannover führte 2012 im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans die erste deutsche Machbarkeitsstudie für fünf ausgewählte Radwegschnellwegtrassen durch. Die Ergebnisse wurden auf einer bundesweiten Tagung sowie in einer Broschüre dargelegt.



Abbildung 3.1 Broschüre Radschnellwege

- In Land Nordrhein-Westfalen unterstützt das Land nach einem Planungswettbewerb die fünf Gewinner-Routen bei den Planungskosten und voraussichtlich auch bei der Umsetzung.
- In Göttingen und Kiel wurden Teilabschnitte von Radschnellwegen bereits realisiert. Auch in Freiburg (Breisgau) sind einige Teile der geplanten Radvorrangrouten bereits in Betrieb.
- Für den Radschnellweg Ruhr, die mit rund 100 km Länge vermutlich längste europäische Radschnellverbindung, wurde im September 2014 eine im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses geförderte umfassende Machbarkeitsstudie vorgelegt.

Die Diskussion über die sinnvollen Anwendungsfälle und Ausbildungsstandards ist bisher in Deutschland noch im Fluss. Mit dem kürzlich erschienenen FGSV-Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“, liegt nun eine erste auf Basis des derzeitigen Erkenntnisstandes hergeleitete Arbeitsgrundlage für die Kommunen vor. Die nachfolgenden Aussagen orientieren sich an diesem Papier.

Die Einsatzbereiche, Anforderungen und Standards an diese besonderen Radverbindungen unterscheiden sich regional mindestens ebenso sehr voneinander wie ihre jeweiligen

Bezeichnungen. Anschließend werden beispielhaft einige der derzeit regional unterschiedlichen angewendeten und diskutierten Standards aufgezeigt.

3.2 Grundanforderungen

Radschnellverbindungen dienen der hochwertigen Verknüpfung größerer Quell-Ziel-Potenziale des Radverkehrs über längere Distanzen bis zu etwa 15 bis 20 km. Sie dienen primär dem Alltagsradverkehr (vor allem Berufs- und Ausbildungsverkehr) und können hier – entsprechende Standards vorausgesetzt – Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr unterstützen.

Die Verbindungen sollen weitgehend durchgängig ein sicheres und attraktives Fahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen und müssen deshalb besonderen Qualitätsansprüchen gerecht werden. Dazu gehören:

- Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten von mindestens 20 km/h, wobei die Trassierung Geschwindigkeiten von 30 km/h zulassen soll.
- Die Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen je Kilometer 15 s außerorts und 30 s innerorts nicht überschreiten.
- Die Breiten sollen gewährleisten, dass zwei Fahrräder nebeneinander verkehren und ohne Störung durch ein drittes Fahrrad überholt werden können.
- Zweirichtungsführungen müssen den Begegnungsfall von zwei jeweils nebeneinander Radfahrenden berücksichtigen.

Entsprechend dieser Maßgaben sind folgende generellen Anforderungen an den Entwurf von Radschnellverbindungen zu berücksichtigen:

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten bei direkter, weitgehend umwegfreier Linienführung.
- Möglichst wenig Beeinträchtigung durch Schnittstellen mit Kfz-Verkehr sowie Separation vom Fußverkehr.
- Trassierung mit hoher Belagsqualität in ausreichender Breite, ohne Einbauten und nur mit geringen Steigungen (max. 6 %).
- Städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.

3.3 Führungsformen und Standards

Zur Ausgestaltung der Radschnellverbindungen kommen insbesondere folgende Führungsformen in Betracht:

- Selbstständige Radverkehrsanlagen (Verlauf unabhängig von Straßen)
- Fahrbahnbegleitende Radwege oder Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen in Straßen mit geringer Verkehrsbelastung durch Kfz.

Nicht in Betracht kommen:

- Gemeinsame Geh- und Radwege (Ausnahmen möglich)
- Gehwege oder Bereiche für zu Fuß Gehende mit zugelassenem Radverkehr oder Verkehrsberuhigte Bereiche (jeweils Schrittgeschwindigkeit für Radverkehr)
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (in der Regel Tempo 20).

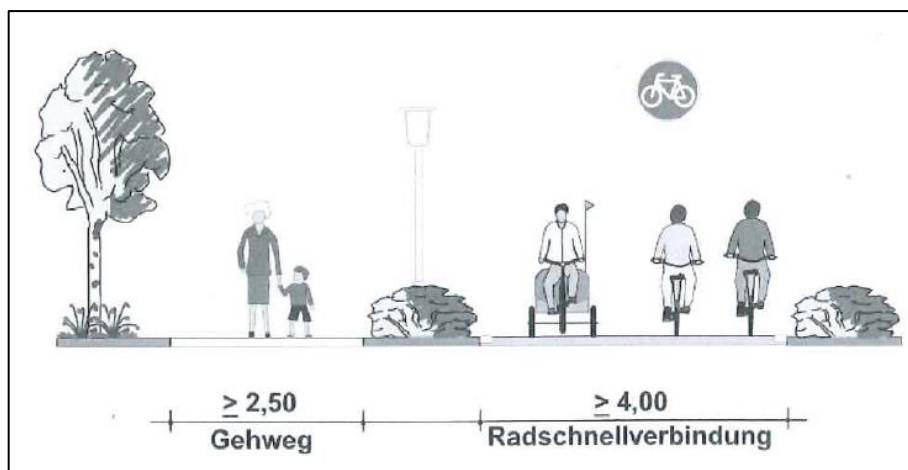


Abbildung 3.2 Radschnellverbindungen auf selbständig geführtem Zweirichtungsradweg mit deutlicher Trennung der Radschnellverbindung von den Flächen für den Fußverkehr (Quelle: Arbeitspapier Radschnellwege, Bild 3)

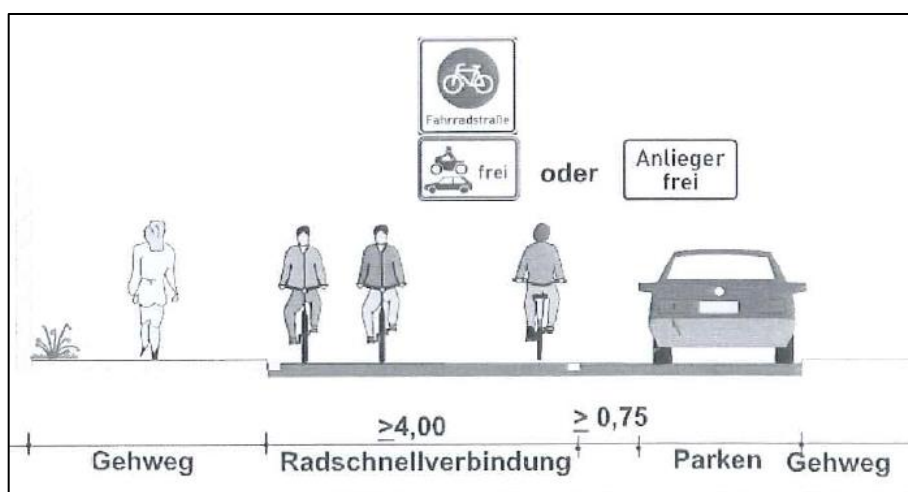


Abbildung 3.3 Selbständig geführte Radschnellverbindung an Engstellen (Standardunterschreitung als Ausnahme für kurze Strecken) (Quelle: Arbeitspapier Radschnellwege, Bild 9)

Der Ausgestaltung von Knotenpunkten und Querungsstellen im Verlauf von Radschnellwegen kommt eine besondere Bedeutung zu, schließlich beeinflusst diese wesentlich über die Wartezeiten und Anhaltevorgänge die wahrnehmbare Qualität der Radschnellverbindung. Folgende Möglichkeiten zur Führung an Knotenpunkten kommen in Betracht:

- Vorrang für Radverkehr durch Verkehrszeichen
- Unterführung / Überführung
- Kreisverkehr zur Verknüpfung mit anderen stark befahrenen, selbständig geführten Radverbindungen oder im Zuge von Fahrradstraßen bei der Kreuzung von Sammelstraßen
- Überquerungsstelle mit Wartepflicht und Mittelinsel sind bei ausreichend großen Lücken im Verkehrsstrom möglich.
- Lichtsignalgeregelte Überquerungsstelle oder Knotenpunkt mit kurzen Wartezeiten und geeigneten Anforderungsmöglichkeiten für den Radverkehr. Grüne Welle bei geeigneter Knotenpunktfolge.

Ein mögliches Zusammenspiel der verschiedenen Führungsformen und Knotenpunktgestaltungen ist in Abbildung 3.4 dargestellt.

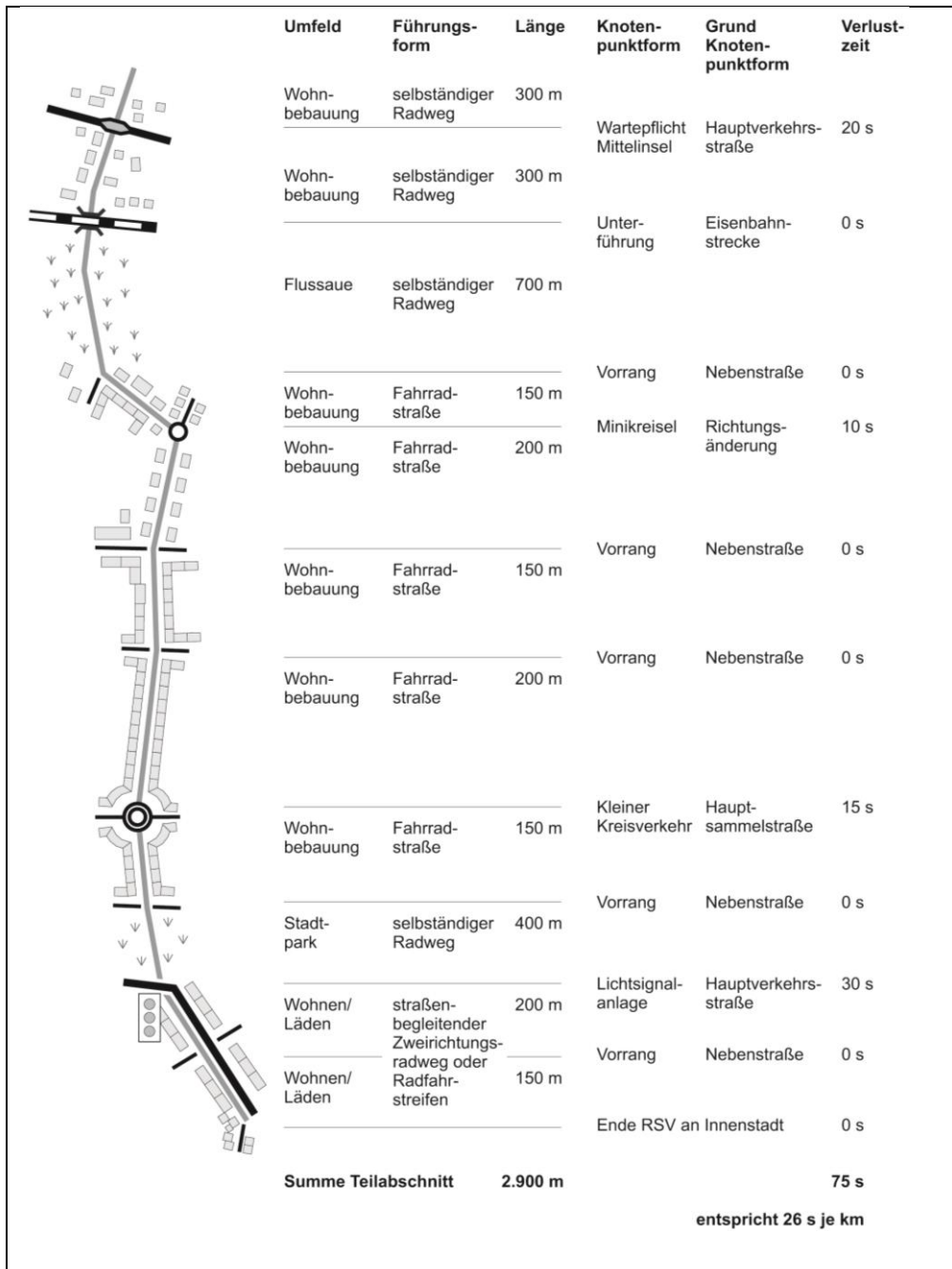


Abbildung 3.4 Beispiel für Entwurfs-elemente im Zuge einer Radschnellverbindung in unterschiedlichen städtebaulichen Situationen (Quelle: FGSV 2014)

Die hohen Anforderungen an Radschnellverbindungen sollen soweit möglich im gesamten Verlauf eingehalten werden. Für den Fall, dass die Standards nicht im gesamten Verlauf der Strecke einzuhalten sind wurden in dem Arbeitspapier Mindestanforderungen zur Einhaltung der Standards formuliert. Die Streckenlänge, auf der mindestens ein Unterkriterium nicht eingehalten wird, soll im Zuge von Radschnellverbindungen bei nicht mehr als 10 % der Gesamtlänge liegen. Weiterhin soll die Summe der mittleren Verlustzeiten aus Anhalten und Warten nicht höher als außerorts 15 s und innerorts 30 s je Kilometer liegen.

3.4 Radschnellwege in der Praxis

3.4.1 Standards für Radschnellwege in NRW

Das Land Nordrhein Westfalen fördert die Prüfung der Machbarkeit und die Umsetzung von fünf Radschnellwegen, die bei einem Planungswettbewerb (2013) als Sieger hervorgingen. Um die Radschnellwege landeseinheitlich zu gestalten wurden im Vorfeld durch ein Expertengremium unter Leitung des Verkehrsministeriums NRW die Qualitätskriterien für die zu entwickelnden Radschnellwege definiert. Die dabei formulierten grundsätzlichen Anforderungen und Qualitätsstandards entsprechen weitgehend denen des FGSV-Arbeitspapiers.

Die derzeitigen Planungen zu Radschnellwegen in NRW berücksichtigen diese Anforderungen. Längerfristig besteht die Absicht der Landesregierung, analog zu Landesstraßen, überörtliche Radschnellwege als Landesradwege in die Zuständigkeit des Landes NRW zu stellen.

Bereits abgeschlossen wurde eine Machbarkeitsstudie für den rund 100 Kilometer langen Radschnellweg Ruhr, der von Duisburg bis Hamm quer durch das Ruhrgebiet verläuft. Der Radschnellweg ist wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsstrategie der Metropolregion Ruhr

Die Ergebnisse der im Herbst 2014 abgeschlossenen Machbarkeitsstudie, zu der auch eine Kosten-Nutzen-Analyse und ein Kommunikationskonzept gehören, sind in einem ausführlichem Planungs- und Gestaltungshandbuch dargestellt, dessen Empfehlungen auch auf weitere Radschnellwegprojekte in Deutschland übertragbar sein sollen.



Abbildung 3.5 Prinzipskizze „Bevorrechtigte Querung“ (Quelle: Gestaltungshandbuch Radschnellwege, S. 211)



Abbildung 3.6 Logo Radschnellweg
(Quelle: Gestaltungshandbuch Radschnellwege, S. 254)

3.4.2 eRadschnellweg in Göttingen

Mit Unterstützung durch den Bund (im Rahmen des Projektes „Schaufenster Elektromobilität“) wird derzeit in Göttingen eine Radschnellverbindung quer durch die gesamte Stadt eingerichtet (e-Radschnellweg Göttingen). Sie verbindet einwohnerstarke Wohngebiete mit der Innenstadt und wichtigen Universitätsstandorten und ist durch ein hohes Nutzerpotenzial gekennzeichnet. Die Grundlagen für die Umsetzung wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg geschaffen.

Die Radschnellverbindung verläuft im Zuge der bisher realisierten ca. 4 km langen Strecke vorrangig auf einem 4 m breiten straßenbegleitenden Zweirichtungsradweg und auf Fahrradstraßen (zum Teil mit Linienbusverkehr). Ferner wurden automatische Dauerzählgeräte aufgestellt. Die Gesamtkosten für das erste Teilstück betragen 1,8 Mio. €.



Abbildung 3.7 e-Radschnellweg in Göttingen

3.4.3 Kiel

Der Masterplan Mobilität der Landeshauptstadt Kiel sieht die Entwicklung eines Regionalen Radverkehrsnetzes vor. Derzeit wird die Veloroute 10 als Radschnellweg ausgebaut. Neben der technischen Gestaltung der Abschnitte spielt die Verknüpfung mit weiteren Verkehrsmitteln (u.a. ÖV, Fähren) und die Ausstattung der Strecke mit Serviceeinrichtungen (u.a. Luftstation) eine Rolle.

Die Eröffnung des ersten Teilabschnittes, der die Universität mit einem ÖV-Haltepunkt verbindet, erfolgte bereits 2013. Auf einer aufgelassenen Bahntrasse können 4 Meter und mehr im Querschnitt angeboten werden und der Radschnellweg ist durchgehend beleuchtet.



Abbildung 3.8 Radschnellweg Kiel
(Quelle: http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekt/veloroute_10/index.php)

3.4.4 Radvorrangrouten in Freiburg (Breisgau)

Im Radverkehrskonzept 2020 der Stadt Freiburg, welches im Juli 2012 erstellt wurde, ist ein Netz von 13 miteinander verbundenen Radvorrangrouten beschrieben. Bewusst wird der Begriff Radschnellweg nicht verwendet, da zum einen die damit verbundenen Standards nicht erreicht werden und zum anderen durch den Begriff verdeutlicht werden soll, dass nicht die Fahrgeschwindigkeit der Radfahrer für einzelne Streckenabschnitte sondern die Reisegeschwindigkeit im Vordergrund steht. Die Radvorrangrouten entsprechen der Netzkategorie IR II nach der ERA 2010³. Die angestrebte Reisegeschwindigkeit beträgt mindestens 15 km/h, Zeitverluste sollen maximal 25-30 Sekunden je Kilometer betragen.

Die Routen sollen Radfahrenden ein durchgängig attraktives und möglichst störungsfreies Radfahren ermöglichen. Dem Radverkehr auf diesen Routen soll möglichst durchgängig „Vorrang“ gegenüber querenden Verkehren ermöglicht werden, was durch kreuzungsfreie Führung, Vorfahrt oder auf den Radverkehr abgestimmte Schaltungen der Lichtsignalanlagen umgesetzt werden soll.

Elemente, die zur Führung des Radverkehrs auf Radvorrangrouten eingesetzt werden sind separate Radwege, Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen sowie die Führung im Mischverkehr auf Nebenstraßen. Folgende Standards werden angelegt:

Separate Radwege

- An Querungsstellen Vorrang zur Vermeidung von Wartezeiten. Die Querungsstellen sollen kreuzungsfrei sein oder die Radvorrangroute ist gegenüber querenden Verkehren zu berücksichtigen (auch gegenüber kreuzenden Fuß- und Radwegen).
- Führung möglichst getrennt vom Fußverkehr.
- Hohe Wegebreiten sind zu realisieren (nur Rad: ≥ 3 m, Fuß/Rad: 4-5 m).
- Die Wegeführung sollte möglichst direkt sein.
- Innerorts sollten die Wege beleuchtet werden.

Radverkehrsanlage an Hauptverkehrsstraßen

- Soweit möglich sollte die Radvorrangroute mit einer auf den Radverkehr abgestimmten grünen Welle ausgestattet sein. Dieser Anspruch ist besonders mit den Ansprüchen anderer Verkehrsträger abzustimmen, die ÖPNV-Bevorrechtigung soll dadurch keine Einschränkungen erfahren.
- Radfahrstreifen und Radwege sind für eine Richtung mindestens in einer Breite von 2 m anzulegen.

³ Kategorien IR II oder AR III (bei überregionaler Funktion AR II) nach ERA 2010

Mischverkehr auf Nebenstraßen

- Auf Radvorrangrouten wird der Radverkehr auf Nebenstraßen i.d.R. auf Fahrradstraßen geführt.

Auf allen Radvorrangrouten ist ein verstärkter Winterdienst sowie häufigere Kontrollen bezüglich der Unterhaltung durchzuführen. Die Maßnahmen im Zuge der Vorrangrouten werden sukzessive umgesetzt. Mit dem Dreisamuferweg ist bereits ein relevantes Teilstück realisiert.

3.4.5 Geplante Radschnellwege in Frankfurt

Ein regionales Radschnellwege-Konzept des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain weist im Frankfurter Raum insgesamt sechs Radschnellwegkorridore mit hohem Potenzial aus. Im Rahmen von Planungsworkshops mit Beteiligung der Städte und Gemeinden der Region wurden zunächst 3 Vorzugskorridore und schließlich der Korridor Frankfurt-Darmstadt für ein entsprechendes Pilotprojekt ausgewählt.

Im Rahmen einer Vorstudie durch die Hochschule Darmstadt wurden für den ausgewählten Korridor verschiedene Trassenvarianten untersucht und hinsichtlich ihrer Eignung als Radschnellweg bewertet. Neben Erhebungen zum Bestand auf den Streckenabschnitten flossen auch Überlegungen zum Potenzial ein, mittels einer Zählvorrichtung wurden dabei die derzeitigen Nutzerzahlen auf bestimmten Relationen ermittelt. Die Vorstudie wurde von einem Arbeitskreis, in dem auch die Anrainerkommunen beteiligt sind, begleitet.

Derzeit wird eine auf dieser Grundlage basierende Machbarkeitsstudie erstellt.

3.5 Radschnellverbindungen in Dresden - Ergebnisse einer Studienarbeit an der Technischen Universität Dresden

In einer aktuellen Studienarbeit (Fertigstellung 2014) an der Technischen Universität Dresden wurden mögliche Korridore für Radschnellverbindungen in der Stadt Dresden herausgearbeitet. Mittels einer umfangreichen Quell-Ziel-Analyse im Stadtgebiet sowie in Verbindung mit den Umlandgemeinden wurden Potenziale für mehrere Verbindungen ermittelt und über die Erstellung eines darauf aufbauenden Luftliniennetzes und einer Nutzen-Kosten-Analyse konkrete Routen abgeleitet, die für eine Anlage von Radschnellverbindungen in Frage kommen.

Die abgeleiteten Maßnahmenvorschläge orientieren sich überwiegend an dem FGSV-Arbeitspapier. Dabei wurden des finanziellen Aufwandes folgende Aspekte beachtet.

- Innerorts bevorzugt Fahrradstraßen
- Bei fahrbahnbegleitender richtungstreuer Führung Bevorzugung des Radfahrstreifens gegenüber dem Radweg. Nur in Einzelfällen sollen Radwege angelegt werden.
- Kein Versetzen der Straßenbahngleise
- Keine Erweiterung der lichten Breite bei Unterführungen oder
- Verbreiterung von Brückenquerschnitten
- Begrenzung der Grundstückseingriffe und kein Eingriff in vorhandene Gebäudesubstanz.

Beispielhaft wurden die zu erwartenden anfallenden Kosten für eine der Routen ermittelt und daraus ein Durchschnittswert von 210.000 € pro km Radschnellweg errechnet. Umgelegt auf alle in der Studienarbeit aufgezeigten 14 Korridore (ca. 180 km) ergibt sich ein Gesamtkostenansatz von ca. 38. Mio €.

Insgesamt zeigt diese Studienarbeit interessante Aspekte bezüglich Radschnellverbindungen für Dresden auf, die in den weiteren Überlegungen entsprechend diskutiert werden sollten.

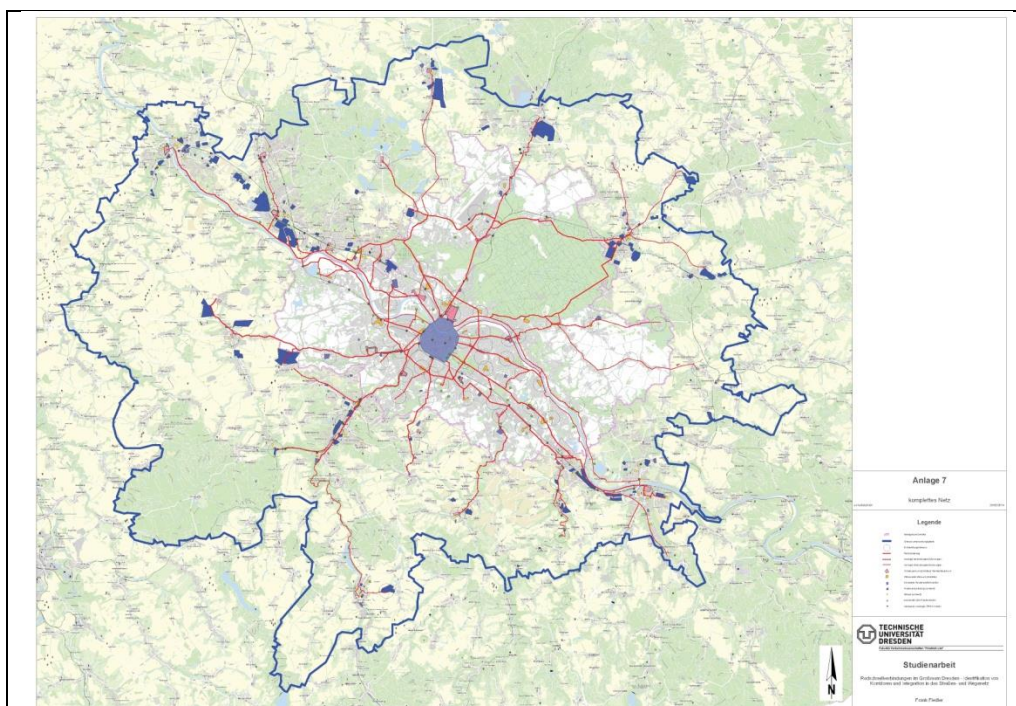


Abbildung 3.9 Möglicher Verlauf von Radschnellverbindungen in Dresden - Auszug aus der Studienarbeit Frank Fiedler zu Radschnellwegen in Dresden (2014)

3.6 Empfehlungen für Dresden

Auf Grundlage der aufgezeigten Standards für Radschnellverbindungen sollte die weitere Diskussion über ihre Einsatzmöglichkeiten für Dresden auf der Netzplanung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes aufbauen. Die beschriebene Studienarbeit kann hierbei zusätzliche Informationen liefern.

Insgesamt ist zu erkennen, dass Dresden aufgrund der Stadtstruktur durchaus Potenzial für den Einsatz von Radschnellverbindungen besitzt. Um weitere Verlagerungseffekte vom MIV auf das Fahrrad insbesondere bei den Arbeits- und Ausbildungswegen auszuschöpfen, sollten sie deshalb als integrierte Bestandteile des Dresdner Radverkehrsnetzes angesehen werden. Auch die Topografie ist bei der Bewertung potenziell geeigneter Routen zumindest längerfristig wegen der zunehmenden Bedeutung der Pedelecs kein Hemmnis. Dabei sind geeignete Übergabepunkte von den Radschnellverbindungen in das städtische Radverkehrsnetz zu definieren, um über die Radschnellverbindungen eine durchgängige Radverkehrsführung bis zur Innenstadt zu gewährleisten.

Folgende Arbeitsschritte sind in Hinblick auf das weitere Vorgehen zu empfehlen:

- Auswahl von grundsätzlich vom Potenzial her möglichen Trassen auf Grundlage des Radverkehrsnetzes
- Auswahl von 2-4 Achsen für eine nähere Betrachtung
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie für zunächst eine prioritär zu verfolgende Achse. Nach Möglichkeit sollte diese neben einem hohen Potenzial auch vergleichsweise geringe Realisierungswiderstände aufweisen.
- auf Basis der Machbarkeitsstudie Aufstellung eines Stufenplanes für eine schrittweise Umsetzung
- positiver Grundsatzbeschluss durch die Politik
- Sicherung der Haushaltsmittel und Beantragung von Fördermitteln
- Weiterentwicklung der Planung (Vorplanung)
- Kontinuierliche Sicherstellung des erforderlichen Konsenses in Politik und Öffentlichkeitsarbeit durch eine projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit (spätestens beginnend mit der Machbarkeitsstudie)
- Anzustreben ist eine Evaluation der Maßnahme. Entsprechende Untersuchungen der Vorher-Situation sind daher schon in der Planungsphase durchzuführen.

In Dresden bieten sich generell Radschnellverbindungen zwischen den einwohnerstarken Stadtteilen und der Innenstadt an. Auch Stadtteile, die derzeit noch nicht an das innerstädtische S-Bahn-Netz angebunden sind, könnten durch Radschnellverbindungen besser an die Innenstadt angebunden werden.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes können damit die folgenden möglichen Korridore für Radschnellverbindungen in Dresden definiert werden:

- Radebeul - Dresden Innenstadt
- Pirna - Dresden Innenstadt
- Freital - Dresden Innenstadt
- Radeberg - Dresden Innenstadt

Sinnvoll wäre in diesem Zusammenhang auch die Anbindung der dichtbesiedelten Stadtteile Striesen bzw. Blasewitz an die Innenstadt.

4 VERKEHRSMANAGEMENT, ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

4.1 Grundsätzliche Überlegungen

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit eines Radverkehrskonzeptes im Sinne von „Radverkehr als System“ ist die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen "rund um's Rad". Insgesamt besitzt die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert bei der Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten:

- Möglichkeit für Außenstehende (Bürger) sich einzubringen,
- Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen,
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Betonung der positiven Attribute des Fahrrades,
- Motivation für die Nutzung des Rades.

Indem über die Öffentlichkeitsarbeit auch weitere Handlungsträger einbezogen oder angesprochen werden, steht das Thema in direkter Wechselwirkung zum Handlungsfeld "Service rund um's Rad" und wird von daher hier gemeinsam betrachtet.

Neben der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit mit periodischen und aperiodischen Informationen, Aktionen und Veranstaltungen, sollte die Ansprache der Bevölkerung zielgruppenorientiert erfolgen. Wichtig sind in diesem Zusammenhang ebenso Informationen über neue Maßnahmen und Angebote im infrastrukturellen Bereich, wie z. B. auch öffentlichkeitswirksame Aktionen, die auf die Alltagswege der Menschen (z. B. Einkauf, Beruf, Freizeit) Bezug nehmen und dabei die persönlichen Vorteile einer Fahrradnutzung mit einem positiven Image für das Radfahren verbinden. Für die Zielgruppe Schülerinnen, Schüler und Heranwachsende ist es wichtig, dass sie die Fahrradnutzung auch als perspektivische Handlungsoption entdecken und der Spaßfaktor deutlich herausgearbeitet wird. Um eine „Radorientierung“ der Jugendlichen zu entwickeln, muss Radfahren „in“ sein. Hier kommt der „Imagebildung“, aber auch der Verkehrspädagogik in den Schulen eine besondere Bedeutung zu. Für andere Verkehrsteilnehmergruppen ist die Wissensvermittlung zu den Besonderheiten im Verkehrsverhalten der Radfahrer von Bedeutung.

Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung macht Beteiligungs- und Mitarbeiterangebote ebenso notwendig wie kontinuierliche Kommunikationsprozesse. Sie unterstützt bürgerschaftliche Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs. Eine wichtige Rolle kommt dabei den öffentlichen Meinungsträgern und Interessenverbänden zu (Politiker, Verwaltung, Verbände etc.). Deren positive Einstellung zum Rad fahren wirkt zurück in die Öffentlichkeit und kann dort wiederum Bewusstseins- und Verhaltensänderungen bewirken (Multiplikator-Funktion).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass die vorgesehenen Maßnahmen mit einem positiven Image verbunden werden. So wird beispielsweise angeregt, den Nutzen (z. B. in Bezug auf die Verkehrssicherheit) eines korrekten Verhaltens anzusprechen, als nur ein regelwidriges Verhalten zu kritisieren.

4.2 Bisherige Aktivitäten in Dresden

In den letzten Jahren wurden zahlreiche Aktivitäten im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit in Dresden initiiert. Neben den jährlichen Plakataktionen zum Auftakt der Fahrradsaison und einer Postkartenkampagne mit den Themen „Dresden radelt sicher“ (Kinder und Helm) bzw. „Dresden radelt nüchtern“ (Radfahren und Alkohol) ist vor allem auch das Fahrrad-

fest der SZ-Zeitung sowie die regelmäßige Teilnahme zahlreicher Teams aus Dresden an der Aktion Stadtradeln⁴ zu erwähnen. Auch einzelne weitere Printmedien (v.a. im Bereich der Verkehrserziehung) informieren über verschiedene Themen rund um's Radfahren in Dresden.

Die einzelnen größeren und kleineren Aktionen sind zum Teil aus größeren Projekten, wie dem UrBike oder dem Central MeetBike hervorgegangen und haben sich mittlerweile etabliert.



Abbildung 4.1 Image-Plakate für das Fahrradfahren „Winter adé, Fahrrad olé“ im Dresdner Straßenraum

Das **Projekt UrBike** fand mit zahlreichen Aktionen rund ums Radfahren zwischen Mai 2004 und Dezember 2006, im Rahmen des internationalen Projektes INTERREG III zur Verbesserung der städtischen Integration des Fahrrades, statt. In Dresden wurden dabei die drei Schwerpunkte „Radfahren zur Schule, zur Arbeit und zum Einkaufen“ gesetzt.

Folgenden Einzelaktionen sind dabei im Rahmen des Projektes entstanden:

- Gründung einer Lenkungsgruppe „Runder Tisch Radverkehr“ und Bildung einer Koordinierungsgruppe Radverkehr
- Neuauflage des Dresdner Fahrrad-Stadtplans 2005
- Anschaffung Dienstfahrrad: Seit Sommer 2004 wird den Mitarbeitern der Hauptabteilung Mobilität ein Fahrrad für dienstliche Wege zur Verfügung gestellt, seit 2014 sind zusätzlich zwei Pedelecs angeschafft worden.
- Plakataktionen wie „Fahrradfrühling – Dein Rad will raus“ oder „Abstand“, Amtsblattbeilagen und Ausstellungen rund um's Radfahren in Dresden
- Seit 2005 Radverkehrsverantwortliche in der Landeshauptstadt
- Gelbe Rucksäcke für Rad fahrende Schülerinnen und Schüler. Dabei stellte die Stadt aus den Projektgeldern 1.000 Starterpakete (Inhalt: Trinkflasche, Hosenband, Reflektor, Fahrradkarten) für Schülerinnen und Schüler in der Radfahrausbildung zusammen.
- Schwerpunkt Radfahren zur Schule, z. B.
 - Verbesserung der Fahrraderreichbarkeit weiterführender Schulen
 - Erarbeitung eines Leitfadens zur Erstellung von Rad-Schulwegplänen durch Schülerinnen und Schüler
- Schwerpunkt Radfahren zur Arbeit
 - Radverkehrsförderung im Betrieblichen Mobilitätsmanagement
 - In der Arbeitsgruppe wurden Dresdner Unternehmen „best practices“ von Radverkehrsangeboten in bzw. von Unternehmen vorgestellt und die Aktivitäten eines in der Radverkehrsförderung bereits sehr aktiven Unternehmens wurden kommuniziert.

⁴ www.stadtradeln.de - Dresden wurde in 2014 „Fahrradaktivste Kommune mit den meisten Radkilometern“

- Ergebnisse wurden in zwei Faltblättern zum Mobilitätsmanagement für Unternehmen veröffentlicht
- einige Unternehmen führten online-Mitarbeiterbefragungen durch
- Schwerpunkt Radfahren zum Einkauf und zur Erholung
 - Die Arbeitsgruppe wurde von der TU Dresden, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung fachlich geleitet und bestand aus zahlreichen Betrieben sowie Verbänden.
 - Analysen zum Thema Radfahren und Einkauf wurden in studentischen Arbeiten durchgeführt.
 - Schaffung neuer Fahrrad-Abstellanlagen in der Innenstadt.
 - Veröffentlichung der Ergebnisse im Faltblatt „Kunde Radfahrer. Marketinghinweise für Einzelhändler in Dresden“.

Das **EU-Förderprojekt „Central MeetBike“** zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung in europäischen Städten durch Förderung des Radverkehrs wurde gemeinsam mit Leipzig und weiteren Städten benachbarter EU-Länder durchgeführt. Das Projekt startete im Juni 2011, der Projektverlauf ist in der gemeinsamen Internetpräsenz www.centralmeetbike.eu dokumentiert. Projektinhalte waren vor allem

- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zu den Themen Radverkehr und Verkehrssicherheit mit der Bevölkerung, mit Entscheidungsträgern und Planungsbeteiligten.
- Umsetzung von Kleinmaßnahmen im Sinne integrierter Verkehrsplanung
- Internationale Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch im Rahmen des Projekt-Konsortiums.

Im Rahmen des Projektes wurden in Dresden die Neuauflage des Fahrradstadtplans, verschiedene Exkursionen, die Erstellung von Bannern und Postern sowie Ausstellungen, Ausflüge und Mobilitätstage initiiert und gefördert.

Das **Fahrradfest der Sächsischen Zeitung** findet jedes Jahr in Dresden statt. Auf verschiedenen Strecken unterschiedlicher Längen und Schwierigkeiten treffen sich regelmäßig zahlreiche Radbegeisterte zu einem „wunderbaren Tag auf zwei Rädern“. Flankiert wird das Fest durch zahlreiche Stände und Aktionen rund um's Radfahren auf dem Theaterplatz.

Die Landeshauptstadt Dresden ist regelmäßig mit einem eigenen Stand auf dem Fahrradfest der Sächsischen Zeitung vertreten und damit für die radinteressierte Bevölkerung oder Touristen zum Meinungsaustausch präsent. Zusätzlich werden auch Informations- und Kartenmaterial verkauft.

Auf dem Sz-Fahrradfest wurde auch für das jährlich deutschlandweit stattfindende **Stadt-radeln** geworben. Die Aktion findet seit 2008 statt und erfährt stetig zunehmende Beteiligung im ganzen Bundesgebiet. Die Landeshauptstadt Dresden konnte sich nach 2013 auch 2014 in der Kategorie „Fahrradaktivste Kommune“ den ersten Platz erzielen. Das seit 2014 erhobene Startgeld für die Teilnahme am Stadtradeln wird aus dem Budget für Öffentlichkeitsarbeit der Radverkehrsverantwortlichen bereit gestellt.

Das bereits seit vielen Jahren in Dresden etablierte Jedermann-Rennen, der „RaceDay Dresden“ oder „Dresden Race“ erfuhr 2013 durch einen neuen Sponsor und Namensgeber ein „come back“ als „**Skoda-Velo-Race**“. Zahlreiche Aktionen und Angebote rund um's Radfahren sowie zahlreiche Touren und Rennen für verschiedene Zielgruppen fanden in diesem Zusammenhang auch 2014 statt.

Auch das karikative Projekt „**Tour der Hoffnung**“ führte die Radler 2014 nach Dresden, die dort ein Tagesetappenziel erreichten. Bei dieser Radtour, bei der seit über 30 Jahren Prominente aus Politik und Wirtschaft, Kultur und Sport in die Pedale treten, werden Spenden für leukämie- und krebskranke Kinder gesammelt.

Die Europäische **Mobilitätswoche**, eine Aktion der Europäischen Kommission, findet jedes Jahr im Herbst in verschiedenen Kommunen statt. Ziel der Aktion ist die Information der Öffentlichkeit zur Nutzung des ÖPNV sowie „klimaneutraler Verkehrsmittel“. In Dresden wurde dabei anlässlich des Mobilitätstages 2014 ein Stand der Stadtverwaltung realisiert, an dem Interessierte u.a. die städtischen Pedelecs der Verwaltung ausprobieren konnte.

Auf der **Internetpräsenz** der Landeshauptstadt Dresden finden sich zahlreiche Informationen zum Radfahren im Alltag und in der Freizeit über den Themenbereich „Radfahrer und Fußgänger“. Auch Infos zur Verkehrssicherheit oder aktuelle Planungen, wie das „Radverkehrskonzept Innenstadt“ sind hier für interessierte Radler zu finden.

Der **Fahrrad-Stadtplan** wurde 2011 aktualisiert und gibt Auskunft über das aktuelle Radverkehrsnetz der Stadt und die Qualität der einzelnen Strecken. Ein Begleitheft gibt Tipps und Informationen rund ums Radfahren in Dresden.

Im Stadtgebiet Dresden sind mehrere **automatische Fahrraddauerzählstellen** installiert. Die Anzahl der passierten Räder kann im Internet abgelesen werden. Aus den Zählraten werden Aussagen zur Radverkehrsentwicklung und Maßnahmen zur Optimierung des Radverkehrsnetzes abgeleitet.

Ein jährliches Budget für Öffentlichkeitsarbeit stand in Dresden erstmals für das Jahr 2014 zur Verfügung und kann jährlich neu beantragt werden.

4.3 Zusammenfassung und Bewertung der Öffentlichkeitsarbeit in Dresden

Das Thema Öffentlichkeitsarbeit in Dresden bewerteten die Teilnehmenden des BYPAD-Audits 2011/12 insgesamt als eher unterdurchschnittlich bzw. kritisch. Nach Einschätzung der BYPAD-Gruppe ist dies vor allem auf ein fehlendes Budget für Öffentlichkeitsarbeit zurückzuführen. Positiv wird jedoch die Förderung des Radfahrens zur Arbeit bewertet, die nach der BYPAD-Gruppe ein wesentlicher Bestandteil der integrierten Radverkehrspolitik der Landeshauptstadt darstellt.

Im Rahmen des BYPAD-Audits wurden einzelne Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs durch intensive Öffentlichkeitsarbeit abgeleitet. Hierunter zählten u. a.

- Ausbau der guten Zusammenarbeit mit der Pressestelle
- Teilnahmen an Veranstaltungen (z. B. SZ-Fahrradfest)
- Budget für Öffentlichkeitsarbeit bzw. stetige finanzielle Ausstattung
- stadtweites Wegweisungssystem

Auch in den Fahrradclimatests des ADFC 2005 und 2012 schnitt Dresden eher im unteren Bewertungsbereich ab. Allerdings wurde hier die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr deutlich positiver bewertet. Der Themenbereich „Werbung für das Radfahren“ wurde im Test 2012 eher als schlecht (Note 4,76) eingeschätzt. Eine leichte Verbesserung der Bewertung in diesem Themenbereich ist in 2014 mit der Note 4,5 festzustellen. Insgesamt konnte sich Dresden beim Fahrradclimatest unter den Städten mit mehr als 200.000 Einwohnern von Platz 21 in 2012 auf Platz 20 in 2014 verbessern.

Insgesamt positiv bewertet werden die Einrichtung des Dresdner Klimaschutzbüros Ende 2010, Fahrrad-Events wie das Fahrradfest der Sächsischen Zeitung, die Teilnahme am bundesweite Wettbewerb „Stadtradeln“ sowie viele weitere Veranstaltungen und Aktivitäten an denen vor allem auch die Fahrradverantwortliche der Stadt Dresden präsent ist.

4.4 Empfehlungen für Dresden

Die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit zur Fahrradförderung in Dresden sollte schwerpunktmäßig den Informationsstand zum Radverkehr weiter verbessern sowie Politik, Verwaltung und weitere Interessensgruppen öffentlichkeitswirksam auf die Relevanz des Themas aufmerksam machen und auch einen Beitrag zum Ausbau weiterer Serviceangebote liefern. Ziel sollte es dabei sein, ein positives Fahrradklima zu schaffen, die Akzeptanz der Verkehrsregelungen zu fördern und so einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Steigerung der Radnutzung zu leisten.

Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit ist ein wesentlicher Aspekt zur Etablierung des Radverkehrs und zur Schaffung eines positiven Fahrradklimas in einer Stadt. Zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit sollten sowohl personelle als auch finanzielle Ressourcen in ausreichendem Umfang bereitgehalten werden.

Ein Beispiel, dass sich eine intensive Öffentlichkeitsarbeit positiv auf das örtliche Fahrradklima auswirkt, zeigt die Stadt Offenburg in Baden-Württemberg. Mit knapp 60.000 Einwohnern investiert die Stadt ca. 1,5 Euro pro Einwohner und Jahr zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit und zur Etablierung von Serviceleistungen (Neubürgerinfo, kostenlose Leihräder, Scherbentelefon, etc.). Mehrere Umfragen in der Bevölkerung (z. B. Fahrradklimatests, Wirkungskontrolle Baden-Württemberg) machen die positive Einstellung der Bevölkerung zum Radverkehr in Offenburg sehr deutlich. Im Vergleich zu anderen Kommunen wurde dabei festgestellt, dass durch die positive Grundeinstellung auch vorhandene Defizite auf einzelnen Handlungsfeldern eher wohlwollend beurteilt werden.

Die Angebotspalette möglicher Bausteine im Bereich Service und Öffentlichkeitsarbeit ist vielfältig und wird stark durch das Engagement, die Kreativität und Möglichkeiten der potentiell Beteiligten einer Stadt geprägt. Von daher findet sich im Anhang zu diesem Bericht eine Kurzdokumentation guter Beispiele zur Fahrradförderung, in der denkbare Maßnahmen für Dresden zusammengestellt wurden.

Diese Dokumentation ist als Anregung zu verstehen, ohne den Anspruch zu haben, vollständig umgesetzt zu werden.

Auch der Radtourismus sollte mit geeigneten Maßnahmen stärker gefördert werden. Dazu kann z. B. die Errichtung eines „Info-Point“ für Radtouristen im Zuge des Elbe-Radweges⁵ dienen. Hierzu sollten neben einer ausreichenden Anzahl anforderungsgerechter Fahrradbügel auch verschließbare Fahrradboxen zum Selbstverschließen mit eigenem Schloss und Gepäckschließfächer aufgestellt werden. Auch eine Info-Tafel mit Stadtplan und weiterführenden Informationen für Radtouristen sollte Radtouristen einladen, die Dresdener Innenstadt zu besuchen.

Öffentlichkeitsarbeit ist keine „Eintagsfliege“, sondern benötigt Kontinuität, um die gewünschten Veränderungen „im Kopf“ zu bewirken. Deshalb wird empfohlen, ein jährliches Budget zur Realisierung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit im Haushalt bereitzustellen. Nach Aussagen zum Finanzbedarf der Kommunen im aktuellen NRVP⁶ wird für die nicht investiven Maßnahmen (z. B. Kommunikation, Serviceleistungen und Öffentlichkeitsarbeit) von einem Mittelbedarf in Höhe von ca. 0,5 bis 1 Euro pro Einwohner und Jahr ausgegangen. Für Dresden wären das ca. 250.000 Euro pro Jahr. Neben konkret maßnahmenbezogenen Mittelsätzen sollte dabei auch eine Pauschale die Durchführung von Kleinmaßnahmen oder kurzfristigen Aktivitäten erleichtern.

⁵ Bei der Standortwahl ist zu beachten, dass Einbauten im Überflutungsbereich der Elbe nur schwer umzusetzen sind. Ein geeigneter Standort wäre daher ggf. im nahen Umfeld des touristischen Radweges und in der Nähe der Dresdner Innenstadt zu suchen.

⁶ Nationaler Radverkehrsplan 2010

5 VERZEICHNISSE UND QUELLEN

5.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1	Verknüpfung ÖPNV und Pedelec (Beispiel STmobil - Regionalverkehr Münsterland)	6
Abbildung 2.2	Ladestationen für Pedelecs (Beispiele aus Offenburg, Frankfurt, Bad Zwischenahn, Sehnde und Münster)	7
Abbildung 3.1	Broschüre Radschnellwege	9
Abbildung 3.2	Radschnellverbindungen auf selbständig geführtem Zweirichtungsradweg mit deutlicher Trennung der Radschnellverbindung von den Flächen für den Fußverkehr (Quelle: Arbeitspapier Radschnellwege, Bild 3)	11
Abbildung 3.3	Selbständig geführte Radschnellverbindung an Engstellen (Standardunterschreitung als Ausnahme für kurze Strecken) (Quelle: Arbeitspapier Radschnellwege, Bild 9)	11
Abbildung 3.4	Beispiel für Entwurfs Elemente im Zuge einer Radschnellverbindung in unterschiedlichen städtebaulichen Situationen (Quelle: FGSV 2014)	12
Abbildung 3.5	Prinzipskizze „Bevorrechtigte Querung“ (Quelle: Gestaltungshandbuch Radschnellwege, S. 211)	13
Abbildung 3.6	Logo Radschnellweg (Quelle: Gestaltungshandbuch Radschnellwege, S. 254)	14
Abbildung 3.7	e-Radschnellweg in Göttingen	14
Abbildung 3.8	Radschnellweg Kiel (Quelle: http://www.kiel.de/leben/verkehr/projekt/veloroute_10/index.php)	15
Abbildung 3.9	Möglicher Verlauf von Radschnellverbindungen in Dresden - Auszug aus der Studienarbeit Frank Fiedler zu Radschnellwegen in Dresden (2014)	17
Abbildung 4.1	Image-Plakate für das Fahrradfahren „Winter adé, Fahrrad olé“ im Dresdener Straßenraum	20

5.2 Abkürzungsverzeichnis

ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
LSA	Lichtsignalanlage
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

5.3 Quellenverzeichnis

1. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
2. Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2013 (Entwurf August 2013)
3. Nationaler Radverkehrsplan 2020, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin 2012.

5.4 Impressum

Zwischenbericht erstellt durch:

Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail pgv@pgv-hannover.de
www.pgv-hannover.de

Geschäftsführer: Dipl. Ing. Dankmar Alrutz

Bearbeitung: Dipl. Ing. Dankmar Alrutz
Dipl. Ing. Heike Prahlow



6 ANLAGEN

Anlage 1: Auflistung guter Beispiele zur Radverkehrsförderung

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
1.	Mannheim	Öffentlichkeitsarbeit/ Kommunikation	<p>„Rad im Quadrat“</p> <p>Netzwerk zum Radverkehr in Mannheim Internetseite mit aktuellen Aktivitäten zum Radverkehr in Mannheim, Radverkehrsnetz, Terminen, Adressen etc.</p> <p>Regelmäßige Netzwerktreffen verschiedener Akteure</p>		<p>http://www.rad-im-quadrat.de/</p>
2.	Emden	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Imagekampagne „Emders up Rad“</p> <p>2004-2008: Agenda 21 Projekt zur Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit Diverse Publikationen (Flyer, Broschüren, etc.) wurden im Laufe der Projektlaufzeit erstellt</p> <p>2008 lief das Projekt offiziell aus → alle aufgebauten Kommunikationsstrukturen werden weiterhin gepflegt → alle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung laufen jetzt unter der Dachmarke „Emders up Rad“ →Es wurde ein ausführlicher Fahrradplan für die Satd Emden erstellt.</p>		<p>Copyright: Stadt Emden Weitere Informationen: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2063</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
3.	Tübingen	Förderung E-Mobilität	<p>Maßnahmenpaket zur Etablierung von Pedelecs</p> <p>Ziel: 1.000 Pedelecs sollen im Rahmen der Klimaschutzkampagne „Tübingen macht blau“ verkauft werden</p> <p>Aktion baut auf 4 Modulen auf:</p> <p>Anschaffung von drei Pedelecs als Dienstfahräder in der Verwaltung</p> <p>Service:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Testfahrten (Organisiert mit Partnern wie Fahrradgeschäften, Lokale Agenda-Gruppe), • 100 € Prämie von den Stadtwerken bei Kauf eines Pedelec und gleichzeitigem Wechsel zu Ökostromtarif der Stadtwerke, • extra Pedelec-Kredit bei Sparkasse <p>Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Testfahrt mit Bürgermeister)</p> <p>Evaluation: Erhebung und Kommunikation von Daten zum Erfolg der Kampagne</p>		<p>Copyright Foto: Universitätsstadt Tübingen</p> <p>Weitere Informationen:</p> <p>http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2141#4</p> <p>http://www.tuebingen-machtblau.de/280.html</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
4.	Nürnberg	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Kommunale Radverkehrs-kampagne mit eigenem Logo</p> <p>Aktuelle Kampagne über Internet, Plakat- und Postkartenaktionen und eigenes Logo</p> <p>Dargestellt werden die Vorteile des Radfahrens und Infos zu Maßnahmen bzw. Serviceleistungen der Stadt</p>		<p>http://nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/</p>
5.	Offenburg	Förderung E-Mobilität	<p>Kostenlose Solar-Akku-Ladestation für Pedelecs</p> <p>Ladestation an zentral gelegener Bushaltestelle</p> <p>Den Nutzern stehen Schließfächer mit handelsüblichen Anschlüssen für das Aufladen der Akkus zur Verfügung. Der Strom wird durch Solar-Pannels auf dem Dach der Bushaltestelle erzeugt.</p> <p>Gemeinschaftsprojekt der Hochschule Offenburg, des E-Werkes Mittelbaden sowie der Stadt Offenburg.</p>	 <p>Foto: Stadt Offenburg (www.offenburg.de)</p>	<p>http://www.offenburg.de/html/kostenlose_ladestation_fuer_pedelecs.html</p>

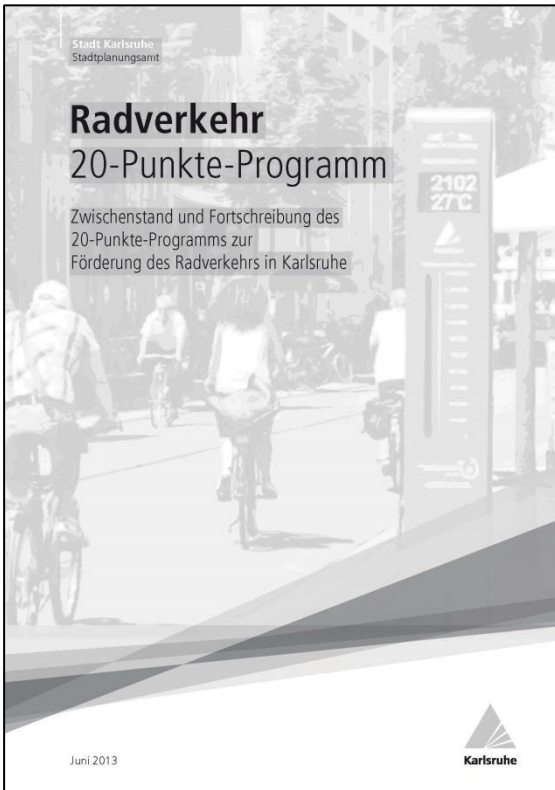
Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
6.	München	Mobilitätsförderung, Öffentlichkeitsarbeit	<p>Verschiedene Aktionen zum Thema Radeln wie: Radflomarkt, Radlwoche, Radnacht, Radl&Fashion Show, Radltouren für Neubürger, „Schultournee-Check Dein Rad!“, Individuelle Fahrradkurse für ältere Menschen (Angeboten durch den Verein Green City)</p> <p>Stadtradeln: 2013 findet die 6. Kampagne des Klima-Bündnis statt. PolitikerInnen und BürgerInnen radeln vom 01.5. 30.9.13 um die Wette und sammeln Radkilometer für den Klimaschutz.</p> <p>Stadtviertelkonzept Nahmobilität: Quartierbezogene Fuß-und Radverkehrsförderung unter aktiver Bürgerbeteiligung. Um unnötiges Verkehrsaufkommen zu minimieren, wurden Maßnahmen entwickelt, die den Rad-, Fuß-, Inlineskate- und Busverkehr stärken. Besonderes Augenmerk galt dabei der Bürgerbeteiligung.</p> <p>Radelhauptstadt München Verschiedene öffentlichkeitswirksame Aktivitäten der Stadt laufen unter der Dachmarke „Radelhauptstadt München“ und werden auf der Projekthomepage laufend dokumentiert und beworben</p>	 	<p>Bilder: http://www.flickr.com/photos/49743195@N03/sets/72157629650889500/</p> <p>Weitere Informationen: http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/highlights-2012/</p> <p>http://www.greencity.de/themen/mobilitaet/radeln-im-alter-aber-sicher/</p> <p>http://www.stadtradeln.de/</p> <p>http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2202</p> <p>http://www.radlhauptstadt.muenchen.de/</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
7.	Baden-Württemberg	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Jeder Radler zählt</p> <p>Fahradzähler gibt es in Freiburg, Offenburg und Karlsruhe.</p> <p>Die Kommunen wollen zeigen, dass jeder Radfahrer wichtig ist.</p> <p>Initiative RadKULTUR</p> <p>Eine Initiative des MVI BW, durch die die Freude am alltäglichen Fahren mit dem Rad gefördert werden soll um dadurch den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern.</p> <p>Teilnehmende Kommunen: Ludwigsburg, Schwäbisch Gmünd, Mannheim, Lörrach, Tübingen, Heidelberg und Filderstadt.</p> <p>Zum Konzept der Initiative gehören neben einem Programm für BürgerInnen (Gratis RadCHECK, Schultournee) die Radverkehrsförderung für Kommunen und Unternehmen und Einrichtungen sowie Wettbewerbe rund um das Radfahren und Radwerbung.</p>		<p>http://www.fahrradland-bw.de/presse/presse/minister-weiht-fahrradzaehler-ein/</p> <p>http://www.karlsruhe.de/news.de/region/karlsruhe/fahradfahren-karlsruhe./Karlsruher-Fahrradzaehler-Ueber-1-56-Millionen-Radler-in-2013;art6066,1296707</p> <p>http://www.cycling-embassy.dk/2012/06/06/fahrradstadte-werden-mit-fahrradzählern-belohnt/</p> <p>http://radkultur-bw.de/</p> <p>http://www.loerrach.de/umwelt/klimaschutz/Mobilit%C3%A4t-/Fahrradfreundliches-L%C3%B6rrach-/RadKULTUR-</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
8.	Deutschland	Öffentlichkeitsarbeit Mobilitätsförderung	<p>„Besser Rad fahren“-Kurs</p> <p>Ein Kursangebot des ADFC zur Schulung eines sicheren, korrekten und entspannten Radfahrens im Stadtverkehr.</p> <p>Der Kurs gliedert sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil.</p> <p>Im theoretischen Teil werden Vorschriften, Verkehrsregeln und technischen Hinweise vermittelt. Im praktischen Teil lernen Sie durch Übungsfahrten sich souverän und selbstbewusst im Straßenverkehr zurecht zu finden.</p>		<p>http://www.adfc-bw.de/kurse/besser-radfahren/</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
9.	Aachen	Mobilitätsförderung	<p>Radfahrersicherheitstraining 60plus</p> <p>Die Stadt Aachen startet 2011 zum ersten Mal die Kampagne „FahrRad in Aachen“.</p> <p>Die Aktionen waren hauptsächlich für ältere Mitbürger gedacht.</p> <p>Die Teilnehmer bekamen einen Einblick in die Neuerungen des Radverkehrs der Stadt und Fahrräder konnten auf die Verkehrssicherheit geprüft werden lassen.</p> <p>FahrRad in Aachen/ Brand 60plus</p> <p>Ziel des Projektes ist es, die Fahrgewohnheiten, Einstellungen, Bedürfnisse, Schwierigkeiten und Wünsche der älteren Radfahrer zu ermitteln.</p> <p>Auftaktveranstaltung war im September 2012.</p>		<p>http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/clev_ermobil/fahrrad_in_aachen/07_radfahren_60plus/03_sicherheitstraining/index.html</p> <p>http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/clev_ermobil/fahrrad_in_aachen/07_radfahren_60plus/02_60plus_in_brand/index.html</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
10.	Fellbach, Karlsruhe, u.v.m.	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Runder Tisch Radverkehr Förderung der Nutzung des Fahrrades durch die Arbeitsgruppe „Runder Tisch Fahrrad“. Fachleute von innerhalb und außerhalb der Verwaltung diskutieren und setzen Maßnahmen zu den Themen wie Radwegplanung, Entschärfung von Gefahrenstellen und Öffentlichkeitsarbeit um.</p> <p>Etablierung eines Logos mit Bezug zur Stadt und zum Radverkehr</p>		<p>http://www.fellbach.de/text/290/de/radverkehr.html www.karlsruhe.de</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
11.	Karlsruhe	Konzeptionelle Rahmenbedingungen	<p>Programm zur intensiven Radverkehrsförderung in mehreren Schritten:</p> <p>Erstellung eines Radverkehrskonzeptes inkl. Radroutennetz und Handlungsempfehlungen zur verstärkten Öffentlichkeitsarbeit.</p> <p>Durchführung des BYPAD-Verfahrens (Bicycle Policy Audit) mit Beteiligung von Vertretern der Kommunalpolitik, der Stadtverwaltung und von Verbänden.</p> <p>Daraus wurde das 20-Punkte-Programm abgeleitet. Es enthält die Handlungsempfehlungen für die zukünftige Radverkehrsförderung in Karlsruhe und wurde als kommunalpolitische Handlungsrichtschnur bis zum Jahr 2015 von den politischen Gremien der Stadt beschlossen.</p> <p>Die Umsetzung des 20-Punkte-Programms wird vom sogenannten Radlerforum begleitet. In diesem Expertengremium kommen Vertreter der im Gemeinderat vertretenen Parteien, Mitglieder verschiedener Interessenverbände (u. a. ADFC, ADAC, VCD, Seniorenrat Karlsruhe, Studentenvertretung der Universität Karlsruhe und Mitarbeiter der Stadtverwaltung zusammen.</p>		<p>http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/massnahmen.de</p> <p>http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/massnahmen/HF_sections/content/ZZkRU2CZAstvPA/ZZkRU0dwNksQa1/radverkehr.pdf</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
12.	Stuttgart	Kommunikation	<p>Radforum</p> <p>Arbeitsgruppe zur interaktiven Gestaltung der Radverkehrsförderung, u. a. Entwicklung eines Logos</p> <p>Das Radforum wird vom Bürgermeister geleitet, es trifft sich ca. 2-3 mal pro Jahr.</p> <p>Darüber hinaus wurden weitere Arbeitskreise gegründet</p>	 <p>Logo zur Fahrradförderung in Stuttgart – im Zuge der Forumsgründung entstanden</p>	<p>Internetpräsenz der Landeshauptstadt Stuttgart</p> <p>http://www.stuttgart.de/item/show/270441</p>
13.	Potsdam	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Wettbewerb Fahrradfreundliches Geschäft</p> <p>Bei dem von der Stadt seit 2010 jährlich ausgelobten Wettbewerb können sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können.</p> <p>Ziele:</p> <p>Für das Einkaufen mit dem Fahrrad werben.</p> <p>Fahrradfreundliches Klima schaffen.</p> <p>Förderung von Standorten, die gut mit dem Fahrrad zu erreichen sind.</p>		<p>Quellen Bilder und weitere Informationen:</p> <p>http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=200</p> <p>http://www.potsdam.de/cms/ziel/1002179/DE/</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
14.	Offenburg	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Scherbentelefon</p> <p>Ein Anrufbeantworter bei den Technischen Betrieben Offenburg nimmt die Meldungen von Scherben oder nötigem Grünschnitt an Radwegen auf.</p> <p>Die Bearbeitung bzw. Reinigung erfolgt sehr zeitnah, nach Möglichkeit noch am gleichen Tag.</p>		<p>www.offenburg.de</p> <p>http://www.offenburg.de/html/radverkehr.html</p>
15.	Oldenburg, Rostock, ADFC, u.v.m.	Öffentlichkeitsarbeit	<p>Info-Broschüren, Flyer, etc.</p> <p>Übermitteln von Informationen rund um's Radfahren (z. B. Verkehrsregeln, Aktionen, neue Führungsformen, erklärende Infos) anhand von Flyern, Broschüren, Postkarten, etc.</p> <p>Beispiele: Aktion „Hier wohne ich“ oder „Rostock steigt auf“ vom BUND Rostock Aktion „Fahr mir nicht in die Hacken!“ vom ADFC Weyhe</p>		<p>www.oldenburg.de</p> <p>http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2182</p> <p>http://www.adfc-weyhe.de/file/FahrMirNichtInDieHacken.pdf</p> <p>http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2183</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
16.	Eschwege, Kitzingen, u.v.m.	Service	<p>Gepäckaufbewahrung</p> <p>Schließfächer in der Innenstadt Größe auch ausreichend für Fahrradgepäcktaschen Bedienung z. B. durch Pfandmünzen</p>	  <p>Beispiel Eschwege</p>  <p>Beispiel Kitzingen</p>	PGV

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
17.	Frankfurt am Main	Service	<p>Service-Offensive 2011</p> <p>Mehrere Service-Angebote wurden vom städtischen Fahrradbüro eingerichtet: Fest Installierte Luftpumpstation, weitere sollen folgen</p> <p>Ausbau eines Fahrrad-Service-Netzwerkes: Das Radfahrbüro stellt gemeinsam mit Handel, Gastronomie und Institutionen aus Frankfurt Service-Materialien (wie Luftpumpe, Werkzeug, Flicker) zur Verfügung (direkt bei den Service-Partnern ausleihbar).</p>		<p>Quelle Foto: https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2855&_ffmpar[_id_inhalt]=7907236</p> <p>Weitere Informationen: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3223</p> <p>http://www.radfahren-ffm.de/196-0-Service-Netzwerk.html?s=</p>
18.	Göttingen	Service	<p>Fahrradwaschanlage am Bahnhof</p> <p>Die Waschanlage wird von einem Fahrradhändler betrieben und ist in die Fahrradstation am Göttinger Bahnhof integriert.</p> <p>Das Fahrrad wird automatisch gewaschen und die Kette gefettet</p>		<p>Copyright: Voss Fahrräder GmbH</p> <p>Weitere Infos: http://www.goettingerland.de/kgoe/dynamic/show_poi.php?id=1267</p> <p>http://www.goettingen.de/statisticsite/staticsite.php?menuid=747</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
19.	Stuttgart	Service	<p>Fahrradverleih mit Pedelecs</p> <p>Elektrifizierung des örtlichen Leihradsystems durch die Stadt Stuttgart und der Energieriesen EnBW zusammen mit der Deutschen Bahn. An 44 Stationen stehen insgesamt 100 Pedelecs bereit. Jede Leihstation ist gleichzeitig Ladepunkt. Entstanden ist das System aus dem Wettbewerb „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ des Bundesverkehrsministeriums</p>		<p>Copyright Foto: Marcus Gloger</p> <p>http://www.stuttgart.de/item/show/210230</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
20.	Aachen	Service	<p>Fahrradverleih mit Pedelecs</p> <p>Mit Fördermitteln des Bundes im Rahmen der Modellregion Elektromobilität wurden drei Stationen aufgebaut (Hauptbahnhof, Elisenbrunnen und AUDIMAX). Die Stationen haben je ein Terminal und 10 Abstellplätze, an denen die insgesamt 15 Pedelecs abgegeben werden können.</p>		<p>http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/elektromobilitaet/e-bike/e-Call_a_Bike_Aachen.html</p>
21.	Offenburg	Service	<p>Begrüßungspaket für Neubürger</p> <p>Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen. Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv.</p> <p>Die Stadt Offenburg schickt allen Neubürgern innerhalb von 2 Monaten nach der Ummeldung ein Begrüßungspaket, welches auf die günstigen Bedingungen zum Radfahren in Offenburg hinweisen und die Neubürger zum Fahrradfahren motivieren soll. Zusätzlich sind zahlreiche Infos und Gutscheine rund um's Radfahren im Paket enthalten.</p>		<p>http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2155#0</p> <p>Internetseite der Stadt Offenburg: http://www.offenburg.de/html/begruessungspaket_fuer_neubuerger.html</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
22.	Mehrere Kommunen, u. a. Karlsruhe, Offenburg	Service	<p>Mängelmeldebögen Im Internet auch direkt online ausfüllbar.</p>	 <p>www.karlsruhe.de</p>	<p>www.karlsruhe.de www.offenburg.de</p>
23.	Münster, Kiel, Lehrte	Service	<p>Öffentliche Fahrradpumpen-privat finanziert</p> <p>Schwierige Konstellationen in den Haushalten der Städte und Gemeinden machen es häufig unmöglich über die infrastrukturelle Grundversorgung hinaus Projekte zu realisieren.</p> <p>Einen Ausweg aus der finanziellen Notlage kann die Involvierung lokaler Wirtschaftsunternehmen sein.</p> <p>In Lehrte hat z. B. eine Apotheke 2 Pumpstationen angeschafft und der Stadt zur Verfügung gestellt.</p>	 <p>VEKSÖ-Pumpstation</p>	<p>pgv (älteres Beispiel)</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
24.	Kreis Lippe	Service	<p>Lippe RadService-Stationen an touristischen Zielen</p> <p>15 RadService-Stationen dienen dazu, dem Radtouristen Umwege zu ersparen und ihm bei allen Fragen und Bedürfnissen möglichst in Zielnähe zu helfen.</p> <p>An der RadService-Station erhält man nicht nur Radwanderkarten, örtliche Tourenvorschläge und anderes Informationsmaterial, sondern auch Flickzeug und Fahrradschläuche.</p>	<p>EINRICHTUNG VON LIPPE RADSERVICE-STATIONEN</p>  <p>Die RadService-Stationen an touristischen Zielen</p> <p>Die RadService-Stationen sind kleine, gut erreichbare Stationen, die für den Radfahrer ein perfektes Ziel sind. Sie sind in der Nähe von touristischen Zielen und bieten eine Vielzahl von Services an. Die Stationen sind in der Regel an strategischen Stellen platziert, um den Radfahrern die Fahrt zu erleichtern. Die Stationen sind in der Regel an strategischen Stellen platziert, um den Radfahrern die Fahrt zu erleichtern.</p> <p>Was ist eine Lippe RadService-Station?</p> <p>Die Lippe RadService-Stationen sind kleine, gut erreichbare Stationen, die für den Radfahrer ein perfektes Ziel sind. Sie sind in der Nähe von touristischen Zielen und bieten eine Vielzahl von Services an. Die Stationen sind in der Regel an strategischen Stellen platziert, um den Radfahrern die Fahrt zu erleichtern.</p>	<p>http://www.havergoh.de/cms/fi/leadadmin/download/2012_lippe_radservice_station.pdf</p> <p>http://www.kreis-lippe.de/index.php?La=1&NavID=2001.417&object=tx 2001.758.1&kat=&kuo=2&sub=0</p>
25.	Freiburg	Fahrradparken	<p>Abstellplätze für Fahrräder mit Anhänger und für Tandems</p> <p>extra viel Platz an Ständern Hinweisschilder auf Anhänger-Stellplatz</p>		<p>Foto: Stadt Freiburg http://www.city-marketing-fahrrad.de/index.php?id=184</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
26.	Kiel	Fahrradparken	<p>Zusammenarbeit mit Privaten bei Aufstellen von „Kieler Bügeln“</p> <p>Ziel: Verbesserung der Fahrradabstellangebote in verdichteten Stadtvierteln (Gebäudebestand)</p> <p>Private beantragen und bezahlen Bügel, die Stadt übernimmt die Beschaffung und die Installation.</p> <p>Nach Aufstellen gehen die Bügel in den Besitz der Stadt über und stehen der Allgemeinheit zur Verfügung.</p> <p>An Gebäuden mit kommerzieller Nutzung: Beratung durch Stadtverwaltung.</p>	 <p>Landes- hauptstadt Kiel </p> <p>Fahrradparken</p>  	<p>Weitere Informationen: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2024</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
27.	Kiel	Fahrradparken	<p>Fahrradparken im Umsteiger am Hbf</p> <p>Zur Verfügung stehen 622 bewachte und überdachte Fahrradabstellplätze.</p> <p>Fahrradboxen</p> <p>Am Blücherplatz stehen achte Boxen für insgesamt 16 Räder oder Pedelecs. Die Vermietung erfolgt durch die Radstation im Umsteiger.</p>	 	<p>http://www.kiel.de/leben/verkehr/clever_mobil/umsteiger/radstation/fahrradparkpaetze.php</p> <p>https://www.kiel.de/leben/verkehr/radverkehr/fahrradparken/index.php</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
28.	Lemgo	Fahrradparken	<p>Einheitliche Fahrradständer für den Einzelhandel</p> <p>Die Stadt Lemgo setzt in der historischen Innenstadt zwei Typen von Fahrradständern (Rahmenhalter bzw. ein platzsparendes Modell) ein, die auch vom Einzelhandel genutzt werden sollen. Die Stadt beschafft die Abstellanlagen zentral und gibt sie an interessierte Händler ab. Diese zahlen nur die Installation. Sukzessive konnte die Stadt so die Qualität der Abstellanlagen in der Innenstadt verbessern.</p>		<p>Fotos PGV http://www.lemgo.net/fileadmin/image/redakteure/planungsamt/Verkehrsplanung/_aktuelle_Strassenplanungen/Radverkehr/Radverkehrskonzept/07_Baustein_Fahrradparken.pdf</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
29.	Friedrichshafen	Fahrradparken	<p>Fahrradparken</p> <p>Im gesamten Stadtgebiet Friedrichshafen stehen 82 Fahrradboxen. Neben dem Stadtbahnhof Friedrichshafen verfügen die Haltepunkte Kluftern, Löwental und seit Oktober 2009 auch Meckenbeuren über Fahrradboxen in Gleisnähe.</p> <p>Die Boxen werden im Auftrag der Stadt Friedrichshafen durch den ADFC vermietet. Zusätzlich gibt es im Bodenseekreis weitere Fahrradboxen an Bushaltestellen, z.B. in Meersburg</p>		<p>http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis/service/fahrradboxen/</p>

Nr.	Stadt / Kreis	Themengebiet	Projekt	Fotos /Abbildungen	Quellen / weiterführende Informationen
30.	Villingen – Schwenningen	Fahrradparken	<p>Bike+Ride</p> <p>Überdachte Fahrradboxen (-käfige) und Anlehnbügel an ÖPNV-Haltestellen und am Bahnhof</p>	 <p>Fahrradbügel und –käfige am Bahnhof Villingen (Foto: Stadt Villingen-Schwenningen)</p>	<p>http://www.villingen-schwenningen.de/verkehr/mobilitaet-und-verkehr/radverkehr/bike-and-ride.html</p>