

**DIE GRÜNE
BILDUNGSWERKSTATT
OBERÖSTERREICH**

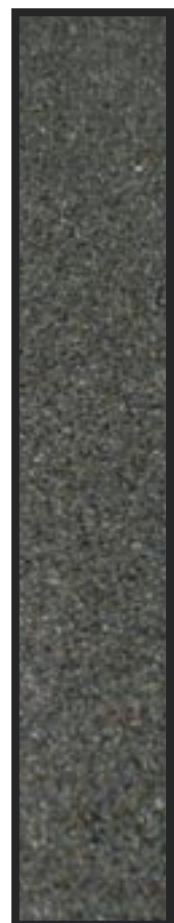


Grüne Kommunalpolitik

Andrew Kilpatrick

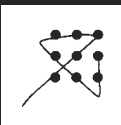
Mehr Rad in den Gemeinden

**Ein Leitfaden für eine radfahrfreundliche
Verkehrspolitik in den Kommunen**



edition zuDritt





Alle Rechte vorbehalten
© Edition zuDritt
Verlag der Grünen Bildungswerkstatt OÖ
Römerstraße 48, A-4800 Attnang-Puchheim

Deutsche Bibliothek - CIP Einheitsaufnahme
Kilpatrick, Andrew
Mehr Rad in den Gemeinden
1. Auflage 2005
ISBN: 3-902009-23-3

Bildmaterial: bilderbox.at, Autor
Satz & Gestaltung: cxgratzer
Printed in Austria

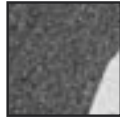


Andrew Kilpatrick
Mehr Rad
in den Gemeinden

**Ein Leitfaden für eine radfahrfreundliche
Verkehrspolitik in den Kommunen**

Inhaltsverzeichnis

<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> V	Vorwort	5
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> A	Einstieg in das Thema	7
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> B	Wie uns das Radfahren nutzen kann – und warum das bisher so selten geschah	11
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> C	Radfahren wirksam fördern: Das Programm	21
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> D	Und die Umsetzung?	35
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> E	Über die einzelne Kommune hinaus	43
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> F	Anhang	47



Vorwort

Besonders in der Verkehrspolitik ist die Kluft zwischen Wirklichkeit und Einschätzung nicht zu übersehen – und sie ist nirgendwo größer als beim Radfahren. Auch in Oberösterreich ist das Fahrrad allen Vorurteilen zum Trotz mehr Verkehrsmittel als Sportgerät. Überall, wo kürzere Wege anfallen, kann Radfahren VerkehrsteilnehmerInnen und Kommunen nutzen. Doch in nur wenigen oberösterreichischen Gemeinden wurde dem bisher Rechnung getragen.

Das soll sich ändern – und hier eröffnet sich ein wichtiges Betätigungsfeld für Grüne GemeinderätInnen, von denen viele zwar dem Radfahren gegenüber positiv eingestellt sind, aber noch über kein Konzept verfügen, um auf kommunaler Ebene eine stimmige Radverkehrspolitik zustandezubringen.

Deshalb dieser Leitfaden.

Und der Verfasser? Er wollte seinerzeit seine Alltagswege einfach billig und flexibel zurücklegen – und entdeckte, dass Radfahren erstens im Großen und Ganzen Spaß macht (wobei das Umfeld einen ziemlichen Unterschied machen kann) und zweitens als Verkehrsart im Hinblick auf Umweltverträglichkeit unschlagbar ist. Dann fragte er sich „Wie könnte das hierzulande unterbelichtete Radfahren mit seinen vielen Vorteilen Schule machen?“ So wurde es ihm ein Anliegen, etwa mittels Vorträgen, einer Broschüre bzw. eines Internetauftritts die wesentlichen Botschaften zu verbreiten – womit die Einladung, diesen Leitfaden zu verfassen, sehr willkommen war.

Ausgangspunkt dieses an Grüne GemeinderätInnen gerichteten Leitfadens ist die Frage „Was kann das Radfahren prinzipiell zur Lösung unserer vielschichtigen Verkehrsprobleme beitragen?“ LeserInnen erfahren hier, welche Lösungspotenziale wirklich vorhanden sind. Die nächste Frage lautet „Wie lassen sich diese Möglichkeiten vor Ort ausschöpfen?“ Dazu werden Bausteine eines entsprechenden Förderprogramms vorgestellt und erläutert. Aber auch die Schnittstellen zu den übrigen Akteuren in der Kommune müssen bedacht und betreut werden, damit die Umsetzung des Programms klappt.

Es gibt zwar Hindernisse zum Überwinden – aber Hoffnung besteht, dass mit Hilfe dieses Leitfadens in vielen oberösterreichischen Gemeinden das Radfahren zum Aufblühen gebracht werden kann.

Andrew Kilpatrick



A **Einstieg in das Thema**

☐☐A Einstieg in das Thema



Verkehr ist die Summe aller Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Daten, umfasst also je nach Zeit und Ort alle möglichen Dinge: Gehen, Radfahren, Segeln, Reiten, E-mail-Verkehr ... In einer sachlich fundierten Verkehrspolitik ist jede dieser Verkehrsarten auf ihr Problemlösungs- bzw. -verschärfungspotenzial zu prüfen und entsprechend dem Befund zu behandeln. Das passiert heutzutage in vielen Kommunen nicht: Stattdessen begünstigen die Zuständigen meist einseitig den Kfz-Verkehr – und machen sich selber und ihren BürgerInnen das Leben schwer damit, ohne den Zusammenhang zu merken.

2001 legten die OberösterreicherInnen im Mittel mehr als drei von fünf Wegen im Pkw zurück, Tendenz steigend. Viele dieser Pkw-Wege sind kurz – fünf, drei, eineinhalb Kilometer lang. Viele Pkw-Insassen leiden (bewusst oder unbewusst) an Bewegungsmangel, erkranken öfters, kämpfen mit Schläffheit oder Übergewicht. Eltern schätzen ihr Wohnumfeld als zu gefährlich ein, als dass ihre Kinder auf der Straße spielen dürften – die Kinder verbringen daher viel Zeit in der Wohnung und werden in eine rein autoorientierte Mobilität hineingezogen (ihr Bewegungsdrang wird dabei unterdrückt). In verschiedenen Rückkopplungen führen Zunahmen des Kfz-Verkehrs zu weiteren Zunahmen, andere Verkehrsarten verkümmern.

Zur Lösung dieser und weiterer Probleme kann Radfahren im Alltag einen Schlüsselbeitrag leisten, wenn es als Verkehrsart ernst genommen und zweckmäßig gefördert wird. Dazu braucht die jeweilige Kommune

- eine Vision dessen, was für ein Potenzial im Fahrrad steckt
- den Willen, unbefristet ihre Handlungen auf das Ausschöpfen des erahnten Potenzials auszurichten
- Kenntnisse davon, woraus wirksame Förderprogramme zugunsten des Radfahrens bestehen

Warum gerade Radfahren?

Radfahren punktet fünffach:

- Förderprogramme für den Radverkehr können mit sehr bescheidenen Mitteln bewerkstelligt werden (verglichen mit Maßnahmen des Straßenbaus oder der Verdichtung bzw. Beschleunigung des ÖPNV).
- Wenn VerkehrsteilnehmerInnen Wege vom Pkw aufs Fahrrad verlagern, entspannt sich die Verkehrslage örtlich – und damit lässt der finanzielle Druck auf die öffentliche Hand nach. Nebenbei verringern sich die verkehrsbedingten Selbstkosten der UmsteigerInnen.
- Wer Rad fährt, bewegt sich mit eigener Muskelkraft, fühlt sich daher wohler, ist für Krankheiten wie Dickdarmkrebs, Herzinfarkt und Schlaganfall weniger anfällig und lebt tendenziell länger
- Wer Rad fährt, kann Fahrtstrecken nicht beliebig verlängern, wie es beim Pkw passiert. Das heißt, das Nahe wird durchs Fahrrad aufgewertet.
- Im Gegensatz zum Pkw-Verkehr wirkt sich Radfahren kaum negativ auf Dritte aus.

Darüber hinaus hat das Fahrrad (wie der Pkw) Symbolcharakter: Es steht für eine Grundhaltung, bei der wir die eigene Endlichkeit (begrenzte Muskelkraft und Ausdauer) annehmen und unsere Mobilität elegant gestalten, statt unseren verkehrlichen Ressourcenverbrauch und die mit großen Massen und Geschwindigkeiten einhergehenden Risiken ins Uferlose zu steigern. Die unter MeinungsmacherInnen nicht selten anzutreffende Verachtung fürs Radfahren rührt vom unterschweligen Verdacht her, das Fahrrad diene als trojanisches Pferd, um die ach so erstrebenswerte Auto-Mobilität zu hinterfragen. Und sie haben Recht.

Wo liegt der Schwerpunkt?

Wer sich mit dem Thema „Radfahren im Alltag fördern“ beschäftigt, merkt sehr bald, dass die einschlägige Literatur überwiegend auf Ballungsräume ausgerichtet ist – die Lage von Kommunen mit weniger als 30.000 EinwohnerInnen wird kaum besprochen. Doch dreiviertel der OberösterreicherInnen leben außerhalb von Ballungsräumen. Der Schwerpunkt dieses Leitfadens liegt daher bei Kommunen mit weniger als 20.000 EinwohnerInnen.



B **Wie uns das Radfahren nutzen kann
– und warum das bisher so
selten geschah**

B Wie uns das Radfahren nutzen kann – und warum das bisher so selten geschah



B 1 Das Alltagspotenzial des Radfahrens

B 1 1 Was leistet das Fahrrad in Wirklichkeit?

Am Anfang war der bzw. die FußgängerIn. Die Entwicklung des heute gebräuchlichen Fahrrads seit etwa 1890 versetzte VerkehrsteilnehmerInnen in die Lage, ohne Mehrverbrauch an Körperenergie dreimal so weit zu fahren wie sonst zu gehen, weil das Fahrrad Muskelenergie so wirksam umsetzt. Zu Fuß zurückgelegte Wege liegen meist in der Größenordnung von 1 km – beim Fahrrad beträgt die durchschnittliche Weglänge mehr als 3 km. Das Fahrrad bietet also die Möglichkeit, mit einem Aktionsradius von einigen Kilometern Wege auf für die Allgemeinheit ausgesprochen günstige Art zurückzulegen: Der Flächenbedarf, das Unfallrisiko für andere VerkehrsteilnehmerInnen, die CO₂-Emissionen, der Bedarf an Primärenergie und die verursachte Luftverschmutzung sind alle gering. Darüber hinaus haben Benutzer eines Fahrrads selber Vorteile davon. Mehr darüber im Abschnitt B 3.2.

Höchste Zeit, diesen Vorzügen in der Verkehrs-, Umwelt-, Gesundheits- und Wirtschaftspolitik Geltung zu verschaffen. Mehr Rad fahren im Alltag ist wünschenswert und machbar: Wünschenswert, weil Radfahren viele Vorteile bietet, und machbar, weil inzwischen bekannt ist, wie Kommunen Radfahren populär machen können – und zwar ohne Mehrausgaben.

Doch das Radfahren gilt je nach Region (und je nach Zeitalter) viel oder wenig. Vor fünfzig Jahren war in Großbritannien Radfahren eine Hauptverkehrsart und mengenmäßig viel wichtiger als Autofahren – doch in Großbritannien heute entfallen aufs Radfahren gerade noch 2 % der Wege. Anders in Dänemark und den Niederlanden, anders in Ferrara, anders in Vorarlberg, anders in Nordrhein-Westfalen: In all diesen Fällen haben Verwaltungen und EntscheidungsträgerInnen erkannt, dass es Sinn macht, das Radfahren im Alltag zu fördern, herausgefunden, wie es wirksam gefördert werden kann, und die erforderlichen Maßnahmen über Jahre konsequent gesetzt. Mehr darüber im Kapitel D 1.

B 1 2 Das Zielpublikum

Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens schöpfen die Umsteigepotenziale für den Fahrradverkehr umso besser aus, je mehr sie die Bedürfnisse und Gewohnheiten verschiedener Zielgruppen berücksichtigen, und zwar:

- Geübte AlltagsradlerInnen
- GelegenheitsradfahrerInnen (die meistens auf einen Pkw zurückgreifen können)
- Verunsicherte RadfahrerInnen, die sich im Mischverkehr unwohl fühlen
- Potenzielle UmsteigerInnen – Menschen, die Rad fahren könnten, wenn

Es gilt, diese vier Zielgruppen sowohl in der Verkehrsplanung als auch in der Öffentlichkeitsarbeit im Auge zu behalten.

□ □ **B 1 3** Die Situation in Oberösterreich

Glücklicherweise verfügt Oberösterreich über einen sehr dichten Datenbestand, was das tatsächliche Verkehrsverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen betrifft. 1992 sowie 2001 erhob das Land in aufwändigen Haushaltsbefragungen genaue Daten zum Personenverkehr an Werktagen. (Die nächste Erhebung dieser Art ist 2011 zu erwarten.) Die Ergebnisse sind als pdf-Dateien im Internet gemeinde- sowie bezirkswise herunterladbar (siehe Anhang, Internetauftritte).

Diese Daten haben mit Annahmen und Vermutungen (wie sie in der Verkehrspolitik häufig anzutreffen sind) nichts zu tun. Sie sind daher in zweierlei Hinsicht wertvoll:

- Sie zeigen, wie die Verkehrsmittelwahl in der Gemeinde X wirklich ausfällt (Istzustand 2001, Tendenz 1992-2001). Wir ersehen daraus unter anderem,
 - > welcher Anteil der Wege der GemeindegängerInnen aufs Radfahren entfällt,
 - > wie viele Fahrräder in der Gemeinde vorhanden sind,
 - > welchen Anteil an allen Wegen der GemeindegängerInnen die Binnenwege (innerhalb der Wohngemeinde) haben,
 - > welche Zielgemeinden die GemeindegängerInnen am häufigsten besuchen.
- Sie dienen als Argumentationshilfe im Umgang mit jenen, die das Radfahren als grundsätzlich vernachlässigbare Größe abtun wollen.

Im oberösterreichischen Personenverkehr wird derzeit jeder 16. Weg mit einem Fahrrad zurückgelegt (das sind rund 200.000 Wege pro Tag), landesweite (uneinheitliche) Tendenz leicht abnehmend. Im Jahr 2003 brachten es die OberösterreicherInnen auf 186 Millionen Rad-Kilometer. Gegenüber Autofahren im selben Umfang bedeutet das ein Ersparnis von rund

- 13 Millionen Euro Spritkosten im Jahr
- 16,2 Millionen Liter Sprit im Jahr
- 26.000 Tonnen CO₂-Ausstoß im Jahr

Hier eine Übersicht der Situation in den einzelnen Bezirken:

Wegeanteile des Radfahrens in oberösterreichischen Bezirken

Quellen: Verkehrserhebungen des Landes OÖ. 1992 - 2001

Bezirk	Wegeanteil des Radfahrens (%)		Verhältnis 2001/1992	
	1992	2001		
Braunau am Inn	13,4	11,9	0,888	Bezirke mit deutlich überdurchschnittlichem Wegeanteil des Radfahrens (Tendenz sinkend)
Wels Stadt	12,9	10,6	0,822	
Gmunden	8,5	8,1	0,953	
Ried im Innkreis	8,8	8,0	0,909	
Eferding	7,9	7,4	0,937	
Kirchdorf an der Krems	7,4	6,5	0,878	
Oberösterreich	6,9	6,5	0,942	
Vöcklabruck	7,6	6,4	0,842	
Grieskirchen	7,4	6,3	0,851	
Wels Land	7,9	6,2	0,785	
Perg	7,9	6,1	0,772	Bezirke, bei denen der Wegeanteil des Radfahrens von 1992 bis 2001 anstieg
Schärding	7,3	5,9	0,808	
Linz Land	6,9	5,9	0,855	
Linz Stadt	4,0	5,2	1,300	
Steyr Stadt	3,3	4,7	1,424	
Urfahr Umgebung	4,0	4,7	1,175	
Freistadt	3,7	4,3	1,162	
Steyr Land	4,6	4,2	0,913	
Rohrbach	2,9	3,2	1,103	
		detto		

Bezirke mit sehr starken Abnahmen

Bezirke mit Zunahmen bzw. unterdurchschnittlicher Abnahme

In den meisten oberösterreichischen Bezirken wurde 2001 weniger geradelt als 1992, doch nahm der Wegeanteil des Radfahrens in den Bezirken Linz Stadt, Steyr Stadt, Urfahr Umgebung, Freistadt und Rohrbach zu. Nach Zwecken gegliedert streuen sich die Wegeanteile des Radfahrens zwischen 5,47 % (Arbeit) und 8,68 % (Einkauf). Nach Kommunen gegliedert bestehen große Unterschiede bei der Fahrradbenutzung (Streuung beim Wegeanteil des Radfahrens derzeit 0,3 bis 29 %). Hier die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2001 des Landes OÖ. für fünf Gemeinden:

Anteil des Radfahrens an den Wegen der Wohnbevölkerung (%)

Königswiesen	1,40
Asten	4,23
Freistadt	9,89
Bad Goisern	12,28
Braunau am Inn	20,17

Warum wird in Königswiesen viel weniger geradelt als in Bad Goisern? Warum wird in Asten viel weniger geradelt als in Braunau? An der Topografie kann es nicht liegen, am Wetter vermutlich auch nicht.

Wenn Pkw-Insassen im Kurzstreckenverkehr gefragt werden „Warum legen Sie die Strecke nicht mit dem Fahrrad zurück?“, lautet die häufigste Antwort „Das kommunale Verkehrsklima ist nicht danach.“ Braunau hat offensichtlich ein Verkehrsklima, das viele BraunerInnen als fürs Radfahren günstig empfinden. Wenn wir herausfinden, welche Faktoren dafür ausschlaggebend sind, können wir diese auf Asten übertragen und das Radfahren dort zum Aufblühen bringen.

Im Jahr 2001 verfügte nicht ganz die Hälfte der OberösterreicherInnen über sechs Jahre über einen Pkw. Über ein Fahrrad verfügten jedoch zwei Drittel. Zwar werden sehr viele Fahrräder kaum benutzt, doch ihr Vorhandensein ist ein Beleg dafür, dass eine gewisse Beziehung zum Radfahren noch immer besteht – obwohl die meisten Botschaften, welche VerkehrsteilnehmerInnen etwa von der Politik erreichen, alles andere als eine Bewerbung des Radfahrens darstellen.

Tatsache ist, dass in den meisten der rund achtzig oberösterreichischen Gemeinden, in denen 7 bis 11 % der Wege der EinwohnerInnen aufs Radfahren entfallen, die öffentliche Hand in den letzten Jahrzehnten nichts Zielführendes unternommen hat, um dort das Radfahren im Alltag zu fördern – im Gegenteil, es wurden meist nur Maßnahmen gesetzt, die das Radfahren punktuell erschweren. Wenn nun ein durchdachtes Förderprogramm umgesetzt werden kann, kann das verborgene Potenzial nach und nach ausgeschöpft und aus beispielsweise 9 % können 17 % werden: Jeder sechste Weg mit dem Fahrrad!

Es muss uns allerdings klar sein, dass größere Verlagerungen von Wegeanteilen hin zum Radfahren mehrere Jahre der gezielten, konsequenten Förderung voraussetzen.

□□ B 2 Was dem Fördern des Radfahrens im Wege steht

□□ B 2 1 Verkehrsmoden

Anfang der 60er Jahre war das Fahrrad als praktisches, alltagtaugliches Verkehrsmittel in vielen oberösterreichischen Kommunen häufig im Einsatz. Heute fahren hierzulande nur etwa 5 % aller Erwerbstätigen mit dem Fahrrad zur Arbeit. Radfahren im Alltag ist vielerorts aus der Mode gekommen. Das erweckt bei EntscheidungsträgerInnen den Eindruck, Radverkehr sei eine Randerscheinung ohne nennenswertes Potenzial. Meist liegen ihre letzten eigenen Erfahrungen mit Fahrrädern Jahrzehnte zurück. Dazwischen haben sie sich Vorurteile angeeignet, die den Blick für das Potenzial des Radfahrens verstellen.

Doch zahlreiche Beispiele im In- und Ausland zeigen, was wirklich möglich ist: Angesichts der Steigerungen des Wegeanteils des Radfahrens (im Laufe der letzten zwanzig Jahre) von 23 auf 35 % in Münster oder von 13 auf 22 % in Salzburg wird es klar, dass Radfahren dort absolut keine Randerscheinung ist.

□ □ **B 2 2** Droge Pkw

Im Pkw herumkutschieren verbraucht einen Bruchteil der Körperenergie, die fürs Radfahren oder gar fürs Gehen benötigt wird. Das spricht unsere Neigung an, mit Körperenergie sparsam umzugehen. Und mit meinem Pkw kann ich auch nichtverkehrliche Zwecke erfüllen, beispielsweise mich als wohlhabenden Menschen darstellen. Diese beiden Faktoren bewirken, dass für viele Menschen ein Pkw zwar nicht objektiv, aber subjektiv unverzichtbar geworden ist – egal, wie nachteilig Autoverkehr für sie und andere ist.

Diese Autoabhängigkeit ist in der Bevölkerung nicht gleichmäßig verteilt. Am stärksten befallen davon ist die Gruppe der Männer zwischen dreißig und sechzig – deutlich mehr als Junge, Frauen oder SeniorInnen. Das Problematische daran: Die meisten Entscheidungsträger, Verwalter und Planer sind ebenfalls Männer zwischen dreißig und sechzig. Und die wenigsten von ihnen kennen das Radfahren im Alltag aus eigener, jüngerer Erfahrung (allenfalls aus der Schulzeit). Was sie seither wahrgenommen haben, ist der Freizeit-Fahrradboom: Sie sehen Wachstumspotenziale viel eher dort als im Alltagsverkehr. So entsteht eine Radverkehrsplanung für Pkw-Insassen, die mit teuren Sportfahrrädern am Dach in eine schöne, ruhige Gegend fahren, um dort ihre Runden zu drehen. Eine solche Planung wird dem Entlastungspotenzial des Radfahrens in keiner Weise gerecht.

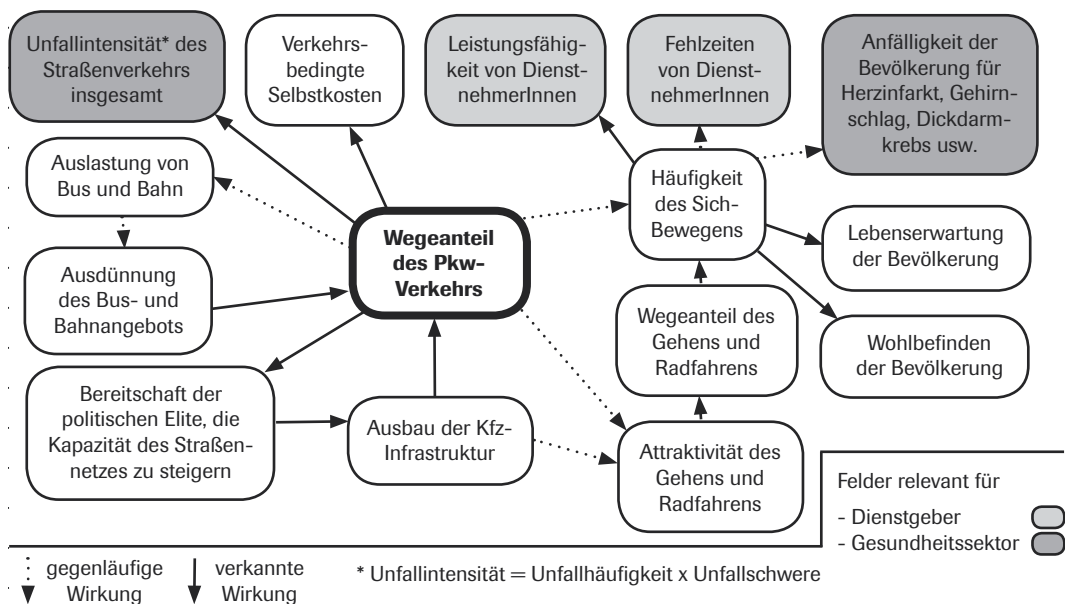
Laut Verkehrserhebung 2001 des Landes OÖ. lag der Wegeanteil des Radfahrens im Alltag (umfasst die Zwecke Arbeit, dienstlich-geschäftlich, Ausbildung und Einkauf) bei 6,13 %, d.h. die OberösterreicherInnen legten jeden 16. Alltags-Weg mit dem Fahrrad zurück. Ein statistisch relevanter Unterschied zum Wegeanteil im Freizeitverkehr ist nicht erkennbar.

□ □ **B 2 3** Fehlender Gestaltungswille

Man stelle einem beliebigen Bürgermeister die Frage „Welche Aufteilung der Wege Ihrer BürgerInnen zwischen Gehen, Radfahren, dem Öffentlichen Verkehr und dem Motorisierten Individualverkehr streben Sie an?“ Gute Chancen, dass ihn die Frage verblüfft: Sie rüttelt an seiner Gewissheit, die Verkehrsmittelwahl geschehe unabhängig von seinen Aktivitäten.

EntscheidungsträgerInnen, welche Zunahmen des Kfz-Verkehrs als Schicksal betrachten, können sich selber und anderen vormachen, solche Zunahmen hätten mit ihrer Politik (durch welche der Kfz-Verkehr eigentlich gefördert wird) nichts zu tun. Die wahren Zusammenhänge sind (etwas vereinfacht) in folgender Grafik erkennbar:

Wachstum des Pkw-Verkehrs: Wirkungsgefüge



□ □ B 2 4 Das Märchen der Gefährlichkeit des Radfahrens

Insbesondere viele Nicht-RadfahrerInnen glauben, Radfahren auf der Fahrbahn sei grundsätzlich gefährlich, weil das Nebeneinander von RadfahrerInnen und Kraftfahrzeugen unbeherrschbare Risiken mit sich bringe – wenn ein Attraktivierungsprogramm dazu führt, dass doppelt so viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, werde es automatisch doppelt so viele tote und verletzte RadfahrerInnen geben. Diese Annahme ist nachweislich falsch:

- Europaweite Vergleiche zeigen, dass sich das Risiko, beim Radfahren tödlich zu verunglücken, im Mittel so verhält:

Zunahme der geradelten km pro Kopf der Bevölkerung	Änderung der Anzahl der tödlich verunglückten RadfahrerInnen	Änderung des Todesrisikos je geradelten km
zweifach	+ 25 %	- 37 %
vierfach	+ 60 %	- 60 %
achtfach	+ 100 %	- 78 %

- Das aus diesen Daten hervorgehende „rohe“ Todesrisiko ist nicht Schicksal, sondern durch Maßnahmen beeinflussbar, etwa:
 - durchdachte infrastrukturelle Vorkehrungen für den Radverkehr, insbesondere an Kreuzungen
 - Stimmungsmache zugunsten des Radfahrens (wie im Kapitel C 3 beschrieben)
- Zunahmen des Radverkehrs sind Verlagerungen von anderen Verkehrsarten. Wenn Wege vom Pkw hin zum Fahrrad verlagert werden, verringern sich die im Verkehr gefahrenen Geschwindigkeiten und bewegten Massen tendenziell. Dadurch verringert sich die Unfallintensität (Produkt aus Unfallhäufigkeit und Unfallschwere) insgesamt.
- Wenn mehr geradelt wird, nimmt die Zahl der tödlich verunglückten RadfahrerInnen (wenn auch unterproportional) und damit die Zahl der „verlorenen Lebensjahre“ zu. Gleichzeitig steigt die Lebenserwartung jener Menschen, die aufs Fahrrad umsteigen. Eine 1992 im Auftrag der British Medical Association unternommene Untersuchung wies ein Verhältnis der so gewonnenen zu den so verlorenen Lebensjahren von mindestens 20 : 1 aus.

□ □ B 2 5 Sieben Todsünden in der Radverkehrsplanung

Eine unter Verkehrsplanern keineswegs seltene Grundhaltung führt zu konkreten Planungen, die dem Potenzial des Radfahrens keine Chance geben. Sie ist durch sieben Todsünden gekennzeichnet.

Alle sieben passieren im Kopf, bevor infrastrukturelle Maßnahmen gesetzt werden, die zu einem Einfrieren des Wegeanteils des Radfahrens auf niedrigem Niveau (oder gar zu einem Rückgang) führen:

- 1) „Radfahren fördern“ erschöpft sich in „Radverkehrsinfrastruktur beistellen“.
- 2) RadfahrerInnen sind als FußgängerInnen auf Rädern zu behandeln (zeigt sich etwa bei Kurvenradien und Ampelphasen).
- 3) Als für die Planung maßgebliche RadfahrerInnen gelten SchülerInnen und führerscheinlose Erwachsene (Senioren, Hausfrauen), denen das Radfahren nur auf baulich getrennten Radwegen sowie auf Kfz-verkehrersarmen Fahrbahnen zumutbar ist.

- 4) Der Leitsatz „RadfahrerInnen sind FahrzeuglenkerInnen – Radfahren ist Autofahren gleichwertig“ hat in der Verkehrsplanung nichts verloren.
- 5) Wie sich Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer-Kategorien beeinflussen lassen, ist kein zentrales Thema der Radverkehrsplanung.
- 6) Die „einzig wahre“ Form von Radverkehrsinfrastruktur ist der straßenbegleitende Radweg, und sei es als Zweirichtungsradweg oder kombinierter Geh- und Radweg.
- 7) Dort, wo der verfügbare Raum für einen Radweg nicht ausreicht, gilt „Keine Maßnahme möglich“ – statt durchgängige Radrouten zwischen (wichtigen) Verkehrsquellen und -zielen zu konzipieren, genügt es, abschnittsweise Radwege zu errichten bzw. Lücken zu lassen.

Eine besonders ungünstige Auswirkung solcher infrastruktureller Maßnahmen: RadfahrerInnen werden an vielen Stellen im Straßennetz dazu verpflichtet, Verkehrsflächen mit FußgängerInnen zu teilen – teilweise unter sehr beengten Verhältnissen: Angesichts der Geschwindigkeitsunterschiede (Gehen 3 bis 5 km/h, Radfahren 12 bis 25 km/h) nur dort vertretbar, wo nur ganz wenige Menschen zu Fuß unterwegs sind. In den meisten Fällen machen solche Maßnahmen das Radfahren u n d das Gehen weniger attraktiv.

B3 Zielsetzung und erzielbare Vorteile

B3**1** Zielsetzung

In einer Kampagne zur Aufwertung des Radfahrens im Alltag geht es darum, das **V e r k e h r s k l i m a** in einem bestimmten Ort bzw. in einer Region zu **v e r ä n d e r n**. Dieses ist das Ergebnis vieler Handlungen mit Signalwirkung – in erster Linie Handlungen tonangebender Organisationen wie etwa Kommunen, größerer Unternehmen (als Dienstgeber), Schulen und Vereine, aber auch des Verkehrsverhaltens einzelner VerkehrsteilnehmerInnen mit Vorbildwirkung, beispielsweise Ärzte bzw. Ärztinnen, LehrerInnen und leitender Angestellten. Im Rahmen der Kampagne sollen daher durch möglichst viele Handlungen tonangebender Organisationen die unmissverständliche Botschaft vermittelt werden :

Radfahren ist erwünscht.

Als RadfahrInnen werdet ihr ernstgenommen.

Wir tun etwas, um Radfahren attraktiv zu machen.

Die Kommune selbst hat sehr weit reichende Möglichkeiten, das Verkehrsklima im Ort zu beeinflussen: Sie hat einen flächendeckenden Zugang zu den Bürgerinnen und Bürgern und kann durch Veranstaltungen, Vorbildwirkung in der Öffentlichkeit, mediales Auftreten, Handhabung der amtsinternen Wege sowie Organisation der Verkehrsflächen auf mehreren Ebenen wirken.

Primäres Ziel der Kampagne ist es, den Wegeanteil des Radfahrens unter den EinwohnerInnen deutlich zu steigern. „Deutlich“ lässt sich in diesem Zusammenhang so auffassen:

Wegeanteil des Radverkehrs laut Verkehrserhebung 2001	Anzustrebender Wegeanteil des Radverkehrs bis 2012
unter 7 %	Wert von 2001 verdoppeln
7 % oder mehr	Abstand zur 25-%-Latte halbieren

Beispielsweise kann und soll sich Asten von 4,2 auf 8,4 %, Schwanenstadt von 11,0 auf 18,0 % steigern.

Zu ehrgeizig? Nicht unbedingt:

- lieber zu ehrgeizig als zu vorsichtig (Vorsicht dient oft als Tarnung für Desinteresse)
- manches läuft von selbst bzw. wird von anderen mitgetragen

Erzielbare Vorteile

Wenn BürgerInnen mehr Wege mit dem Fahrrad statt im Pkw zurücklegen, ergeben sich viele Vorteile:

Vorteile für

UmsteigerInnen vom Pkw aufs Fahrrad

- Diese fühlen sich wohler (weil sie sich bewegen), beugen Krankheiten wie Herzinfarkt, Gehirnschlag und Diabetes vor, sind für Infektionskrankheiten weniger anfällig und leben tendenziell länger.
- Ihre Verkehrsausgaben sinken – je häufiger sie umsteigen, desto mehr.
- Ihr Leben wird weniger hektisch.

FußgängerInnen

- Diese gewinnen dadurch, dass der Verkehr insgesamt an Gefährdungspotenzial verliert, leiser wird, weniger Schadstoffe ausstößt usw.

andere RadfahrerInnen

- Diese sind umso sicherer unterwegs, desto mehr VerkehrsteilnehmerInnen Rad fahren.

StraßenanrainerInnen

- Verkehrsbelastungen nehmen ab.

das Ortsleben im Allgemeinen

- Es geht menschlicher zu.
- Der Flächendruck auf mögliche Stellplätze lässt nach.

den Einzelhandel

- Das Fahrrad ist ein nahversorgungsaffines Verkehrsmittel.

Dienstgeber

- Radfahrende DienstnehmerInnen fehlen seltener, kommen wacher zur Arbeit und sind leistungsfähiger.

die Kommune

- Vorkehrungen der öffentlichen Hand für den Radverkehr sind viel billiger als solche für den Pkw-Verkehr (Verhältnis mindestens 1:10).

den Gesundheitssektor

- Bewegungsmangel der Versicherten trägt stark zur finanziellen Not der Krankenkassen bei.

die Allgemeinheit (und die Umwelt)

- Nichterneuerbare Ressourcen (wie Erdöl) und knappe Ressourcen (wie gute Luft und Verkehrsflächen in Orten) werden tendenziell geschont.
- Der vom Straßenverkehr durch Zusammenstöße, Luftschadstoffe usw. auf verschiedenste Arten ausgeübte Druck verringert sich tendenziell.
- Die CO₂-Bilanz des Verkehrs verbessert sich (günstig fürs Weltklima).



**G Radfahren wirksam fördern:
Das Programm**

☐☐G Radfahren wirksam fördern: Das Programm



☐☐G1 Grundsätzliches

Das Verkehrsklima lässt sich zugunsten des einen oder anderen Verkehrsmittels beeinflussen, keine Frage – aber nicht mit ein paar Gesten über einen Zeitraum von einigen Wochen. Am Zustandekommen der heutigen Vorherrschaft des Kfz-Verkehrs wurde jahrzehntelang gearbeitet (und dabei sehr viel Geld investiert). Das Ergebnis ist ein sehr verlässlich funktionierendes System. Wenn ein fürs Radfahren günstiges Klima erzeugt werden soll, ist ein Zeithorizont von einigen Jahren erforderlich, währenddessen die jeweilige Kommune konsequent und zielstrebig zugunsten des Radfahrens handelt. Das Ergebnis soll ebenfalls ein einwandfrei funktionierendes System sein (zunächst auf örtlicher Ebene).

Zum System gehören

- o Kommunikation
- o Infrastruktur
- o Service-Einrichtungen

Damit diese drei Säulen zustande kommen und sich als tragfähig erweisen, braucht das Vorhaben ein stabiles Fundament, das gewährleistet, dass beispielsweise bevorstehende Wahlen oder vermeintliche Budgetnöte dessen Fortführung nicht beeinträchtigen. Die drei Säulen müssen auf dem Fundament ordentlicher organisatorischer und finanzieller Rahmenbedingungen errichtet werden.

Wir können uns das so vorstellen:

Längerfristig zweckgebundene Ressourcen: Personen, Geld

Definierte Strukturen: Zuständigkeiten, Berücksichtigung von Wechselwirkungen

Planmäßige Öffentlichkeitsarbeit

Einbindung von Partnern

BürgerInnenbeteiligung

Planmäßige Entwicklung eines bedarfs-gerechten Radrouten-netzes

Planmäßiger Aufbau von Service-Einrichtungen

□□ **C2** Die Rahmenbedingungen

Radfahren im Alltag wirksam fördern ist keine Angelegenheit von einigen Monaten. Es braucht dauerhaftes Engagement über mehrere Jahre. Das wiederum setzt voraus, dass die Kommune tragfähige Strukturen schafft, im Rahmen derer

- die Kommune den Ablauf der Kampagne koordiniert (ohne dass ein Übermaß an Verwaltung anfällt)
- möglichst viele andere Organisationen dazu angeregt werden, bei der Kampagne mitzuwirken
- ehrenamtlichen Tätigkeiten ausreichend Platz eingeräumt wird
- die Kampagne sich flexibel entwickeln kann (Lernprozesse werden sicher eine Rolle spielen)
- Vorhaben, welche die Ziele der Kampagne unterlaufen würden, rechtzeitig erkannt und entschärft werden

Es empfiehlt sich, eine(n) Gemeindebedienstete(n), und zwar jemanden, der bzw. die sich mit dem Ziel der Kampagne voll identifiziert, als **Projektvantwortliche(n)** mit entsprechendem Stundenkontingent zu ernennen. Bei ihm bzw. ihr laufen die Fäden zusammen, er bzw. sie hat den Überblick.

Ebenfalls wichtig: Ein **Fahrradbeirat**, in dem sich Partnerorganisationen miteinander absprechen. Interessierte VerkehrsteilnehmerInnen (insbesondere aktive RadfahrerInnen) sollen ihre Erfahrung sowie ihre Anliegen entweder im Projektbeirat oder in einem eigenen Arbeitskreis einbringen können.

Und Geld? Nun, ganz ohne Geld geht es nicht – doch eine Kommune, die das Radfahren im Alltag konsequent und erfolgreich fördert, erspart sich viel mehr Geld bei unterbliebenen Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs, als sie für das Fördern des Radfahrens ausgibt. Kommunalpolitisch sind zwei Dinge erforderlich:

- Der Haushalt der Kommune muss der Erkenntnis Rechnung tragen, dass die Kampagne der Kommune unterm Strich Geld sparen helfen kann und soll.
- Ein kontinuierliches Arbeiten über Jahre muss gewährleistet werden.

□□ **C3** Kommunikation

□□ **C3.1** Botschaften der Öffentlichkeitsarbeit

Im Zuge der Kampagne ist die Öffentlichkeitsarbeit hauptsächlich auf VerkehrsteilnehmerInnen auszurichten, die das Fahrrad bisher aus subjektiven Gründen kaum benutzten, obwohl die objektiven Voraussetzungen fürs Radfahren gegeben waren.

Wichtige Merkmale guter Öffentlichkeitsarbeit:

- Wenige, klare Botschaften
- Mehrere Sender, die auf derselben Linie einander verstärken
- Hindernisfreier Zugang zu Angeboten
- Erkennbarer Nutzen für Menschen, die von den Angeboten Gebrauch machen
- Lustbetonte Aspekte

Botschaften der Öffentlichkeitsarbeit sind keine Lippenbekenntnisse, sondern durch konkrete Handlungen vermittelte Signale. Das jeweilige Signal wird umso klarer empfangen, desto mehr Sender es durch ihre Handlungen verstärken – daher ist es wichtig, möglichst viele Partner in die Kampagne einzubinden.

Naheliegende **Botschaften** der Kampagne:

- Radfahren hebt das Lebensgefühl
- Bewegung tut gut

- Wir nehmen die Bedürfnisse von RadfahrerInnen ernst und räumen Hindernisse aus dem Weg
- Das Fahrrad ist wendig und flexibel
- Probier's doch – es macht Spaß

Der Nutzen für UmsteigerInnen aufs Fahrrad :

- Sie entdecken ihre Fähigkeit neu, durch eigenen Antrieb Strecken zurückzulegen, und gewinnen dabei gesundheitlich sowie an Selbstbewusstsein.
- Unterwegs sind sie nicht von der Umgebung abgeschirmt, sondern in Kontakt zu ihr.
- Sie profitieren vom Radfahren als billiger, wendiger Fortbewegungsmöglichkeit.
- Sie erleben die Kampagne als gesellige Angelegenheit („Wir RadfahrerInnen!“).
- Indem sie ein erwünschtes Verkehrsverhalten an den Tag legen, tragen sie dazu bei, dass die Kampagne Erfolg hat („Ich verhalte mich richtig“).
- Sie können bei manchen Bausteinen etwas gewinnen.

C32 Auswahl passender Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit

Die anzusprechenden VerkehrsteilnehmerInnen führen in letzter Zeit kaum Rad. Ein allenfalls vorhandenes Fahrrad ist möglicherweise in schlechter Verfassung. Eventuell fehlt das erforderliche Selbstbewusstsein, um sich am Fahrrad auf der Straße sicher zu bewegen. Das sind mögliche Hindernisse, die es im Zuge der Kampagne zu beseitigen gilt (siehe Bausteine A und B).

Wenn tonangebende Menschen Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen, macht das deutlich, dass Radfahren nicht nur etwas für Führerscheinlose ist – gleichzeitig bekommen solche Menschen eine neue Perspektive auf die Mobilität (siehe Baustein C).

Dass regelmäßiges Radfahren gesund ist, wird beim Baustein D aufgezeigt (Verknüpfung mit der Aktion „Gesunde Gemeinde“).

Darüber hinaus lässt sich das Radfahren durch Anreize bewerben, etwa Verlosungen (siehe Bausteine E, F, G und H).

Kleine Kinder sind in einem geeigneten Fahrradanhänger wesentlich sicherer unterwegs als in einem Fahrradsitz. Doch die jeweilige Familie setzt einen solchen Anhänger nur einige wenige Jahre ein – einen Bruchteil der Lebensdauer des Anhängers. Daher die Idee, dass die jeweilige Wohngemeinde geeignete Anhänger Familien zur Verfügung stellt (siehe Baustein I).

Der Aspekt „Geselligkeit“ kommt bei einem Radl-Fest bzw. bei Radausflügen zum Tragen (siehe Bausteine J und K).

Ein Maßnahmen-Paket zum Bewerben des Radfahrens könnte daher folgende Bausteine enthalten :

- A) Fahrrad fit (eine zentral gelegene Servicestelle wird eingerichtet, wo VerkehrsteilnehmerInnen ihre Fahrräder auf Sicherheit und Alltagtauglichkeit anschauen lassen können – was sich auf der Stelle einstellen lässt, wird kostenlos eingestellt, über Zubehör, neue Bauteile und fällige Reparaturen wird beraten)
- B) Fahrradkurs (Fachleute beraten über Instandhaltung sowie über sicheres Radfahren für Erwachsene)
- C) Prominente radeln im Alltag (tonangebende BürgerInnen legen der Reihe nach jeweils eine Woche lang alle ihren Wege innerhalb der Gemeinde mit dem Fahrrad zurück und berichten darüber)
- D) Fitness-Test (Betriebs- und praktische Ärzte überprüfen die körperliche Kondition von Verkehrsteilnehmern in Hinblick auf Bewegungsmangel)
- E) Mit dem Rad zur Arbeit (Attraktivierungsschiene in Betrieben, unter Anderem Fahrrad-Lotto – einmal in der Woche wird ein Name aus der Belegschaft gezogen; wenn er / sie an dem Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit kam, erhält er / sie einen Gutschein über 30 Euro, sonst geht es eine Woche später um 60 Euro)

- F) Aktion „Kilometerzähler“ (TeilnehmerInnen erhalten leihweise einen Kilometerzähler; wer in drei Monaten 500 km radelt, nimmt an einer Verlosung teil)
- G) Stempeljagd (Teilnehmer sammeln in Geschäften, Lokalen, Geldinstituten usw. auf einer Karte Stempel als Beleg dafür, dass sie mit dem Fahrrad dort waren, und nehmen mit der vollgestempelten Karte an einer Verlosung teil)
- H) Fotowettbewerb (radfahrende VerkehrsteilnehmerInnen werden unterwegs fotografiert – monatlich wird eines der eingereichten Lichtbilder prämiert)
- I) Anhängerleih (die Gemeinde stellt Familien Kinder-Fahrradanhänger kostenlos zur Verfügung)
- J) Radl-Fest mit Ausstellung (Sternfahrt zu einem vom Kfz-Verkehr freigehaltenen Bereich, wo Musik, Spiele, Ess- und Trinkbares angeboten sowie empfehlenswerte Fahrräder (auch Elektro-Räder) und Zubehör ausgestellt werden)
- K) Gemeinsame Radausflüge verbinden Landschaftserlebnisse mit Geselligkeit
- L) Eine kontinuierliche Informations- und Werbeschiene sichert die durchgehende Präsenz und das Ansehen der Kampagne
- M) Wenn ein Ortsplan der Kommune herausgegeben bzw. neu aufgelegt werden soll, sollen alle ortsfesten Vorkehrungen für den Radverkehr darin vermerkt sein.

Es ist sicher nicht zwingend erforderlich, alle hier abgeführten Bausteine einzusetzen. Wenn aber eine Kommune im Zentralraum Oberösterreich lediglich einen einzigen Baustein (H, Fotowettbewerb) verwirklicht, darf es nicht verwundern, dass dadurch keine messbaren Umsteigeeffekte ausgelöst werden! So kommen keine Synergien zustande.

C 3 3 Überlegungen zur Durchführung

Die Wirkung der Öffentlichkeitsarbeit ist am größten, wenn die einzelnen Bausteine zum jeweils günstigsten Zeitpunkt angesetzt werden. Nachstehend ein Vorschlag für einen Jahreszyklus der vorher angeführten Bausteine :

Zeitpunkt	Baustein	Verantwortlich	Anmerkungen
Ende März bzw. Anfang April	A) Fahrrad fit	Kommune	Auftakt zur Radsaison (für diejenigen, die meinen, der Winter dauert hierzulande fünf Monate) – Fahrräder werden aus dem Winterschlaf geholt
April	B) Fahrradkurs	Kommune	Einstieg für unsichere Möchte-Gern-RadfahrerInnen
April bis Oktober	C) Prominente radeln im Alltag	Projektbeirat	Vorbildwirkung Tonangebende BürgerInnen gewinnen unter Umständen eine neue Verkehrsperspektive
März bis Juni	D) Fitness-Test – „Mit Hochdruck aufs Rad“	Ärzte (GKK)	VerkehrsteilnehmerInnen, die sich zu wenig bewegen, werden auf die Vorteile des Radfahrens im Alltag aufmerksam gemacht
März bis Oktober	E) Mit dem Rad zur Arbeit	Betriebe	DienstnehmerInnen empfangen vom Dienstgeber die Botschaft „Wir machen das Radfahren attraktiver“

April bis Juli	F) Aktion „Kilometerzähler“	Kommune	Anreiz zum (vermehrten) Radfahren
Mai bis Juli	G) Stempeljagd	Handel	Anreiz zum (vermehrten) Radfahren
April bis Oktober	H) Fotowettbewerb	Projektbeirat	Anreiz zum (vermehrten) Radfahren
Ab März	I) Anhängerverleih	Kommune	Auch Familien mit kleinen Kindern sollen problemlos radfahren können
Ende Juni	J) Radl-Fest	Kommune	Geselligkeit und Information
Mai, Anfang September	K) Radausflüge	Vereine	Geselligkeit und Landschaftserlebnis
September	A) Fahrrad fit	Kommune	Diesmal liegt ein besonderer Schwerpunkt bei der Beleuchtung den Reifen und den Bremsen (die unterschwellige Botschaft lautet „Radfahren im Herbst – kein Problem“)
Ab März durchgehend	L) Info- und Werbeschiene	Kommune	Dient dazu, die Kampagne präsent zu halten und professionell darzustellen

C 3 4 Rückkopplung und BürgerInnenbeteiligung

Kommunikation bedeutet, dass Botschaften in mehrere Richtungen gesendet und empfangen werden, also nicht nur von der Kommune hin zu den BürgerInnen, sondern auch umgekehrt. Doch bis heute ist BürgerInnenbeteiligung in vielen Kommunen ein unterbelichtetes Thema : Sie wird zwar abstrakt als wünschenswert hingestellt, doch glauben vielerorts weder EntscheidungsträgerInnen noch BürgerInnen wirklich daran, dass sie eine ernstzunehmende Rolle spielen kann bzw. soll.

Tatsächlich gewinnt das Projekt deutlich an Wirklichkeitsbezug und Akzeptanz, wenn AlltagsradfahrerInnen Gelegenheit haben, ihre Sicht der Dinge einzubringen. Mittels BürgerInnenbeteiligung können Wissen, Erfahrung und Fantasie interessierter VerkehrsteilnehmerInnen für das Projekt genutzt werden – inhaltlich ein klarer Vorteil. Außerdem können engagierte AlltagsradfahrerInnen durch ihre Kontakte wesentlich dazu beitragen, dass die Kampagne das kommunale Leben durchdringt.

Damit sich BürgerInnen tatsächlich an der Kampagne beteiligen, muss erstens die Botschaft „Euer Mitwirken ist wirklich erwünscht“ gesendet werden und müssen zweitens unbürokratische Kommunikationsschienen dafür eingerichtet werden. Nachstehend ein Vorschlag für einige mögliche Bausteine der BürgerInnenbeteiligung :

Baustein	Was geschieht?	Anmerkungen
Umfrage Fahrradfallen	Fragebögen werden verteilt mit der Aufforderung, auf für den Fahrradverkehr gefährliche und hinderliche Stellen im Straßennetz hinzuweisen. Die einlangenden Hinweise werden ausgewertet.	Aufgabe des bzw. der Projektverantwortlichen in der kommunalen Verwaltung

Jung & mobil	In Hauptschulen befassen sich einzelne Klassen mit Radverkehr sowie mit der eigenen Mobilität und erarbeiten Maßnahmenkataloge, welche im Zuge der Kampagne ausgewertet werden.	Voraussetzung ist, dass sich LehrerInnen bereit erklären, die einzelnen Klassen zu betreuen
Radverkehr-Telefon	Eine telefonische Anlaufstelle für Beschwerden und Anregungen zum Radverkehr wird eingerichtet und betreut.	Aufgabe des bzw. der Projektverantwortlichen in der kommunalen Verwaltung
Projektbeirat bzw. Arbeitskreis	Interessierte VerkehrsteilnehmerInnen sollen Gelegenheit haben, entweder im Projektbeirat (in dem die Projektpartner zusammenfasst werden) mitzuwirken oder an einem eigenen Arbeitskreis teilzunehmen.	Diese Form der Beteiligung ist darauf ausgerichtet, Verbesserungsvorschläge für das Radroutennetz zu erarbeiten und die Öffentlichkeitsarbeit weiterzuentwickeln

C4 Radroutennetz und Radverkehrsinfrastruktur

C4.1 Grundsätze der attraktivierenden Radverkehrsplanung

Verkehrsplanung dient verkehrspolitischen Zielen. Wenn das vorgegebene Ziel „Radverkehr fördern“ lautet, ist es Aufgabe der Verkehrsplanung, die geeignetsten Maßnahmen ausfindig zu machen, um dieses Ziel zu erreichen.

- 1) Alle radverkehrsbezogenen Maßnahmen sind darauf auszurichten, die Botschaft „Radfahren ist erwünscht“ unmissverständlich zu vermitteln.
- 2) Radfahren muss als System verstanden werden. Neben Infrastrukturplanung für den Radverkehr sind Öffentlichkeitsarbeit sowie Maßnahmen im Servicebereich wichtig, wenn Radfahren Wegeanteile gewinnen soll.
- 3) Radverkehrsplanung soll durchgängige Radrouten hervorbringen, welche wichtige Verkehrsquellen und -zielen verbinden und ein Routennetz ergeben.
- 4) Bei der Detailplanung von Routenabschnitten sind Zielgruppe (Alltags- bzw. FreizeitradfahrerInnen) und Umfeld (Kfz-Verkehrsaufkommen und -geschwindigkeit, Kreuzungshäufigkeit, Nutzungen, Aufenthaltsqualität) zu berücksichtigen. Je nach Zielgruppe und Umfeld eignen sich unterschiedliche Vorkehrungen für den Radverkehr.
- 5) Nicht alle Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen sind vermeidbar – doch die unvermeidbaren lassen sich durch geschickte Planung entschärfen, etwa indem sie nicht punktuell bzw. abrupt, sondern graduell, mit Zeit und Raum für ein Sich-Arrangieren untergebracht werden.
- 6) Bei Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sind Fluchträume für den Radverkehr zu schaffen.
- 7) Generell sollen Verkehrsteilnehmer überschaubare, von Sonderregelungen möglichst freie Verhältnisse vorfinden (damit scheiden straßenbegleitende Radwege überall aus, wo Kfz sie häufig queren – Zweirichtungsradwege erst recht).

RadfahrerInnen bewerten die jeweilige Radroute teils bewusst, teils unbewusst in folgenden Hinsichten:

- A) Wie direkt (umwegfrei) ist diese Route?
- B) Wie viele Meter Höhenunterschied sind auf dieser Route zu überwinden?
- C) Wie ist der Rad-Fahrkomfort auf dieser Route? (Breite baulich getrennter Radwege, Kurvenradien im Verlauf derselben, Belag, punktuelle Hindernisse, Lärm, Gestank, Erlebnisqualität der Streckenumgebung)
- D) Wie weit sind radfahrende VerkehrsteilnehmerInnen auf dieser Route starkem bzw. schnellem Kfz-Verkehr schutzlos ausgesetzt? (Verkehrssicherheit auf der Strecke)

- E) An wie vielen Stellen auf dieser Route sind radfahrende VerkehrsteilnehmerInnen unklaren bzw. unbeherrschbaren Konflikten mit Kfz ausgesetzt? (Verkehrssicherheit an Kreuzungen)
- F) An wie vielen Stellen auf dieser Route sind radfahrende VerkehrsteilnehmerInnen Konflikten mit FußgängerInnen ausgesetzt? (Verkehrssicherheit abseits der Fahrbahn)
- G) Mit wie vielen zusätzlichen Minuten erzwungenen Wartens (im Vergleich zum Kfz-Verkehr) entlang dieser Route müssen radfahrende VerkehrsteilnehmerInnen rechnen? (Kreuzungen, Querungen)

Je besser die jeweilige Route bei dieser Bewertung abschneidet, desto wahrscheinlicher, dass probeweise Radfahrende zu ständigen RadfahrerInnen werden. Ganz allgemein ist die Qualität von Radrouten einer der maßgeblichen Faktoren, welche die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

Anmerkung zu Punkt C): Guter Rad-Fahrkomfort ergibt sich aus der Kombination

- zweckmäßige Planung und Errichtung
- konsequente Wartung und Überwachung

Letzteres bezieht sich auf Aspekte wie Schneeräumung, das Entfernen falschparkender Kfz und anderen Hindernissen von Radverkehrsanlagen und das Ausbessern von Belagschäden.

Anmerkung zu Punkt D): Für den Radverkehr soll in Straßen mit starkem bzw. schnellem Kfz-Verkehr ein mindestens 1,50 m breiter lichter Raum je Fahrtrichtung zur Verfügung gestellt werden, in dem radfahrende Verkehrsteilnehmer sich sicher fühlen können. Wie das im Einzelfall gewährleistet wird, hängt vom Umfeld ab. Auf Straßen ohne starken bzw. schnellen Kfz-Verkehr sind in der Regel keine besonderen Vorkehrungen dazu nötig.

C 4 2 Strategien im Umgang mit dem Kfz-Verkehr

In vielen Bereichen lässt sich der Radverkehr absolut problemlos auf der Fahrbahn abwickeln, ohne dass besondere Maßnahmen gesetzt werden müssen. Da braucht man organisatorisch nicht weiter einzugreifen.

An manchen Strecken geht das offenkundig nicht, weil die Fahrbahn im Ist-Zustand von dichtem und/oder schnellem Kfz-Verkehr beherrscht wird und daher subjektiv und/oder objektiv als Radstrecke ungeeignet erscheint. Was tun? Drei Strategien stehen zur Verfügung:

Strategie	Voraussetzungen
a) Den Kfz-Verkehr auf dieser Strecke „zähmen“ oder auf andere Strecken umlenken, damit Radverkehr auf dieser Fahrbahn unproblematisch wird	Die zu treffenden Maßnahmen müssen konsensfähig sein (in erster Linie eine Frage der verkehrspolitischen Gewichtung).
b) Den Radverkehr auf dieser Strecke von der Fahrbahn getrennt abwickeln	Es muss genug Platz für Radwege (einen je Fahrtrichtung – Zweirichtungsradwege sind nach Möglichkeit zu vermeiden, weil deren Benutzer zur Hälfte automatisch gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen) vorhanden sein und es dürfen nur wenige Querstraßen, Grundstückseinfahrten usw. auf der Strecke vorkommen, weil jede solche plötzliche Konflikte sowie Rechtsfragen des Vorrangs Radwegbenutzer / Querverkehr heraufbeschwört. Allgemein stellen straßenbegleitende Radwege im Ortsgebiet meist keine gute Lösung dar.

- | | |
|---|--|
| c) Den Radverkehr auf andere (fahrradtaugliche) Strecken umlenken | Dadurch dürfen weder unannehmbare Umwege erzwungen noch darf die Erschließung wichtiger Verkehrsziele mit dem Fahrrad beeinträchtigt werden. |
|---|--|

Die beiden Strategien b) und c) sind in der Planungspraxis gängig (wenn auch die Ergebnisse nicht immer befriedigen). Hier einige Erläuterungen zur Strategie a), der am wenigsten bekannten der drei:

Wie zähmt man den als zu dicht und/oder zu schnell angesehenen Kfz-Verkehr? Folgende Möglichkeiten bieten sich an:

Geschwindigkeitsbeschränkungen, etwa Tempo 30, werden meist erst durch ergänzende Maßnahmen (beispielsweise optische Einengungen mittels Bäumen und Sträuchern, Fahrbahnteiler bzw. -verengungen bzw. -verschwenkungen, Verkehrslichtsignalanlagen) verhaltenswirksam. Ziel ist es jedenfalls, den Kfz-Verkehr mit möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit (bis höchstens 35 km/h) abzuwickeln. (Dazu eignen sich Schwellen kaum, unter anderem weil sie den Fahrkomfort von RadfahrerInnen beeinträchtigen.)

Radfahrstreifen sind mit durchgehenden Linien abmarkierte Streifen am Fahrbahnrand, welche nur Radfahrer benutzen dürfen. Solche Streifen können auch farblich abgehoben werden. Durch das Abmarkieren von Radfahrstreifen wird die für alle anderen Fahrzeuge verbleibende Fahrbahn um etwa 1,4 bis 1,5 m je Streifen schmaler. Sie engen die Fahrbahn auch optisch ein, wirken also bei Kfz-Lenkern als psychologische Bremse. Radfahrstreifen sollen mit einer Breite von mindestens 1,4 m abmarkiert werden, sonst erwecken sie bei Kfz-Lenkern den Eindruck, dass Benutzer dieser Streifen „gequetscht“ werden dürfen. Wenn die verbleibende Fahrbahnbreite als für den Kfz-Verkehr zu schmal angesehen wird, werden Radfahrstreifen wohl nicht in Frage kommen.

Mehrzweckstreifen sind mit strichlierten Linien abmarkierte Streifen am Fahrbahnrand, welche zwar alle Fahrzeuge benutzen dürfen, auf welchen aber Radfahrer die bevorzugten Benutzer sind – motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen dürfen sie dort weder behindern noch gefährden. Solche Streifen können auch farblich abgehoben werden. Sie engen die Fahrbahn zwar optisch ein, ändern aber im Gegensatz zu Radfahrstreifen die für Kfz nutzbare Breite der Fahrbahn nicht. Sie werden normalerweise dort angewendet, wo die verbleibende Fahrbahn zu schmal ist für Begegnungen zwischen Kfz (siehe dazu den im Anhang angeführten Internetauftritt <http://www.kernfahrbahn.ch>). Bei Mehrzweckstreifen wird auf der Fahrbahn keine Mittellinie markiert.

Kreisverkehre vergleichsmäßigen die Fahrgeschwindigkeiten unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und können ehemals unfallträchtige Kreuzungen entschärfen. Sie sollen dort, wo Radverkehr eine nennenswerte Rolle spielt bzw. spielen soll, einen Außendurchmesser von höchstens 30 m aufweisen.

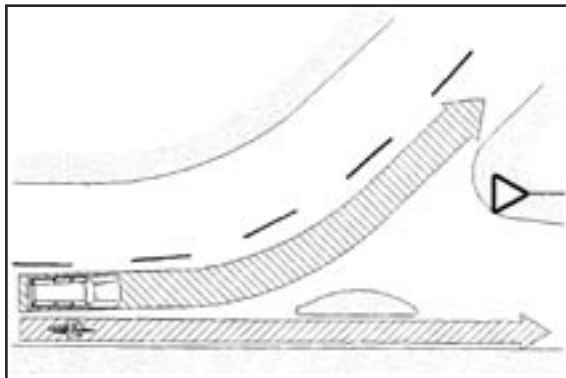
Fahrbahnteiler bzw. **Fußgängerinseln** sind in zweierlei Hinsicht nützlich: Sie dienen dazu, die Fahrbahn punktuell zu verengen (mit psychologischer Bremswirkung), und sie erleichtern vor allem RadfahrerInnen das Abbiegen nach links (diese können im Windschatten des Fahrbahnteilers warten, bis beim Gegenverkehr eine Lücke entsteht). Dazu ist der Fahrbahnteiler mindestens 1,60 m breit auszuführen.

Anmerkung zu Schutzwegen für FußgängerInnen: Diese sollen nirgends mit Knopfdruckampeln ausgestattet werden. Je mehr Schutzwege Knopfdruckampeln aufweisen, desto eher bekommen Kfz-Lenker den unterschwelligen Eindruck, Schutzwege ohne Knopfdruckampel sind bedeutungslos – und verhalten sich dementsprechend. Dort, wo Kfz-Lenker einen „blanken“ Schutzweg missachten, soll ein Fahrbahnteiler hinzukommen.

□□ **C 4 3** Handhabung von Konflikten im Straßenraum

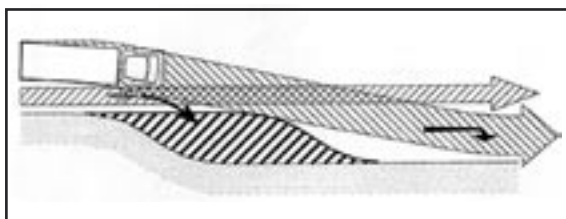
Durch Querungs- und Abbiegevorgänge sowie Geschwindigkeitsunterschiede kommt es unweigerlich zu Konflikten zwischen StraßenbenutzerInnen – was sich eigentlich gar nicht schlimm auswirken muss. Es kommt im Wesentlichen darauf an, welche Vorkehrungen getroffen werden, um diese Konflikte zivilisiert auszutragen. Solange sie vorhersehbar und in überschaubare Pakete gegliedert sind, und solange den Merkmalen der verschiedenen Verkehrsarten Rechnung getragen wird, ist alles in Ordnung.

Dazu zwei Beispiele:



Radfahrerweiche

Die Radfahrerweiche dient zur Klärung der Absicht der Radfahlerin.



Abweisende Markierung als Verflechtungshilfe und Fluchtraum

Die abweisende Markierung dient der streckenmäßigen Abwicklung eines Konflikts.

□□ **C 5** Fahrrad-Serviceeinrichtungen

□□ **C 5 1** Wegweisung

RadfahrerInnen brauchen zur Orientierung eine einheitliche, netzbezogene Wegweisung, welche alle wichtigen Ziele des Radverkehrs abdeckt und die im Netz enthaltenen Radrouten ausweist. Sie muss die unterschiedlichen Bedürfnisse des alltäglichen und des Freizeit-Radverkehrs berücksichtigen:

- AlltagsradfahrerInnen wollen meist das jeweilige Ziel schnell erreichen – für sie gilt die Devise „Nur keine Umwege!“ Routenführung und Oberflächenbeschaffenheit müssen daher eine flotte Fahrweise begünstigen. Alltagsrouten müssen auch bei Schlechtwetter bzw. bei Dunkelheit gut befahrbar sein.
- Freizeit-RadfahrerInnen wollen meist ihren Weg genießen, daher ist die Erlebnisqualität des Umfeldes wichtiger als Umwegfreiheit. Ob der gewählte Weg bei Schlechtwetter bzw. bei Dunkelheit gut befahrbar ist, ist nebensächlich.

Eine sehr kompetente Übersicht des Themas „Fahrradwegweisung“ ist im Internet-Auftritt des ADFC unter „Verkehr“ zu finden (siehe Anhang „Internet-Auftritte“).

C 5 2 Fahrradabstellanlagen

Zweckmäßige Fahrradabstellanlagen erfüllen folgende Bedingungen:

- Der Fahrradrahmen lässt sich mit den meisten gängigen Schlössern am Stand befestigen. So können höchstens einzelne Bauteile, nicht aber das ganze Fahrrad gestohlen werden – und das befestigte Fahrrad steht gut, wenn frau am Gepäckträger hantiert oder ein Kind in einen bzw. aus einem Kindersitz heben will.
- Der Stand ist unverwüchtlich und ohne Bedienungsanweisung für jede(n) benutzbar.
- Wo Fahrräder jeweils länger als zwei Stunden abgestellt werden, ist eine Überdachung wichtig.
- Fahrradständer sollen nahe zum eigentlichen Ziel und möglichst im Blickfeld aller errichtet werden (Botschaft „Fahrräder gehören zum guten Ton“) – auch zur Verhinderung von Vandalismus.
- Fahrradständer sollen so angeordnet werden, dass sie Gehsteige nicht verstellen und von Kfz nicht verstellt werden können.
- Die Errichtungskosten sind (bei Erfüllung aller anderen Bedingungen) möglichst gering zu halten.

Vielerorts wurden und werden Fahrradabstellanlagen hingestellt, denen Zweckmäßigkeit nicht unterstellt werden kann: Nur eine Felge, nicht aber der Rahmen kann angekettet werden (wobei die Felge ohne weiteres beschädigt werden kann), keine Überdachung, die Anlage wurde in einem Hinterhof versteckt, usw.: Ein untrügliches Zeichen dafür, dass die Errichter weder über Fachkenntnisse verfügen noch einen eigenen Bezug zum Radfahren haben.

Sogenannte „Wiener Bügel“, an welche Fahrräder paarweise angekettet werden können, haben sich in der Praxis sehr gut bewährt. (Unter anderem können sie durch Kfz nicht verstellt werden.) Sie eignen sich auch als Werbeträger, was ihre Finanzierung erleichtert.

C 5 3 Verleih von Spezialfahrrädern und -zubehör

Neben „gewöhnlichen“ Fahrrädern gibt es mehrere „ungewöhnliche“, die kaum jemand ständig braucht, die aber hin und wieder sehr nützlich wären. Beispiele sind Falträder, Tandems, Fahrradanhänger für Kinder bzw. Waren, Trailer-Bikes. Das ökonomisch Sinnvollste ist für die jeweilige Wohngemeinde den Bedarf bzw. das Interesse zu erheben und dementsprechend solche Fahrzeuge den GemeindebürgerInnen leihweise zur Verfügung zu stellen. Einige Gemeinden in Vorarlberg tun dies bereits mit Kinder-Fahradanhängern, und zwar gebührenfrei. Die Signalwirkung ist beachtlich.

Auch Dienstfahrräder für die Gemeindebediensteten (und in anderen Betrieben) machen sichtbar, dass Radfahren offiziell ernst genommen wird.

C 5 4 Fahrradfahr- und -reparaturkurse

Manche potentielle RadfahrerInnen fühlen sich auf der Straße unsicher – und unterlassen das Radfahren deswegen. Wenn die jeweilige Wohngemeinde für solche Verunsicherte einen Fahrkurs veranstaltet, lernen sie unter Aufsicht, dass sie radelnd im Mischverkehr auf der Fahrbahn bestehen können. Gleichzeitig merken sie, die Gemeinde nimmt sie (auch) als nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen ernst. Das Angebot soll sich sowohl an Zehn- bzw. Elfjährige als auch an Erwachsene richten.

Ähnlich verhält es sich mit Reparaturen: Die Alltagspflege des Fahrrads, Umgang mit Reifenschäden, Bremsen, Schaltung und Lichtanlage betriebsfähig halten das sind Dinge, die viel besser klappen, wenn man/frau sie gelernt hat. Auch hier kann die Gemeinde Kurse veranstalten.

C 5 5 Weitere Serviceeinrichtungen

In (größeren) Kommunen mit viel Zielverkehr von auswärts sind Pfand-Fahrräder überlegenswert, etwa am Bahnhof bzw. an Sammelparkplätzen (Park & Bike).

In größeren Kommunen bzw. in Kommunen mit viel Fahrrad-Tourismus kann eine Fahrradstation Sinn machen: Eine Zusammenlegung von Abstellanlage, Reparaturwerkstatt, Gepäckaufbewahrung und (unter Umständen) Duschanlage, ergänzt durch Information (große Wandkarte, Prospekte) für Ortsfremde.

Wenn eine solche Fahrradstation personell besetzt ist, können weitere Dienstleistungen dazukommen: Wartungs- und Reparaturdienst, Verkauf von Zubehör, Vermietung von Fahrrädern usw. Es kann sinnvoll sein, das Ganze vom einem bzw. einer ortsansässigen FahrradhändlerIn betreiben zu lassen – eventuell verknüpft mit neu zu schaffenden Arbeitsplätzen für Langzeitarbeitslose.

C 6 Fahrrad und Öffentlicher Verkehr

Das Fahrrad eignet sich als Zubringer zum Bus bzw. Zug sehr gut – im Gegensatz zum Pkw stellt es keine Konkurrenz zum Öffentlichen Verkehr dar. Eine Haltestelle, die mit dem Fahrrad gut erreichbar ist, hat gegenüber einer nur zu Fuß erreichbaren Haltestelle ein zehnfach so großes Einzugsgebiet. Es liegt daher im Interesse des Öffentlichen Verkehr bzw. derer, die dafür verantwortlich sind, dafür zu sorgen, dass möglichst viele Haltestellen mit dem Fahrrad gut erreichbar sind. Das betrifft

- Radrouten, die zu den Haltestellen führen
Diese sollen von einwandfreier Qualität sein (siehe dazu Abschnitt C 4.1):
- Fahrradabstellanlagen
Jede Haltestelle, an der Fahrräder regelmäßig abgestellt werden, soll mit einer zweckmäßigen, überdachten Abstellanlage ausgestattet werden (vgl. Abschnitt C 5.2).

Darüber hinaus wird der Öffentliche Verkehr attraktiver, wenn es möglich wird, das eigene Fahrrad bei der Weiterfahrt mitzunehmen. Das ist im oberösterreichischen Bahnverkehr weitgehend möglich. Im Busverkehr sind wir von einem befriedigenden Zustand sehr weit entfernt:

- Die Service-Funktion „Fahrradmitnahme“ spielt bei der Fahrzeugbeschaffung keine Rolle.
- Herkömmliche Busse mit einem Mehrstufen-Ein- und -Ausstieg haben einen Gepäckraum, in dem Fahrräder nur liegend untergebracht werden können – nicht empfehlenswert!
- Niederflrbusse haben mittig Platz für Kinderwagen bzw. Rollstühle bzw. Fahrräder, aber je nach Andrang kann es dort eng werden – und Schäden sind möglich, falls ein Fahrrad umfällt.

Anzustreben wäre eine Tragkonstruktion mit Witterungsschutz, die an der Rückwand des Busses montiert wird und in der mehrere Fahrräder nebeneinander eingehängt werden können. (Vereinzelt sind solcherart ausgestattete Linienbusse bereits im Einsatz.)

C 7 Einschränkungen des Kfz-Verkehrs

Spätestens seit der Mitte des 20. Jahrhunderts wurden immer umfangreichere Vorkehrungen zugunsten des Kfz-Verkehrs getroffen – in erster Linie durch die öffentliche Hand. Höchste Zeit, damit Schluss zu machen – die Vorstellung „Jeder Weg (und sei er noch so kurz) mit dem Auto“ hat bereits mehr als genug Unheil angerichtet. Eckpunkte einer entsprechenden Gegenstrategie auf lokaler Ebene:

- Für Pkw-Insassen den Raumwiderstand erhöhen: Schmale Fahrbahnen, Verschwenkungen, Fahrbahnteiler, Straßenunterbrechungen, keine Pkw-Stellplätze unmittelbar am Ziel
- Verkehrsflächen vom Kfz- hin zum Radverkehr umwidmen (als Fahrradspuren und -streifen)
- Parkraum verringern und bewirtschaften
- Zur Entschleunigung Tempo-30-Zonen, Fahrrad- und Wohnstraßen ausweisen

Fünf Schritte zur wirkungsvollen Förderung des Radfahrens im Alltag

Wenn eine Kommune nach den nachfolgenden Prinzipien handelt, hat sie schon sehr viel getan, um den Erfolg einer Förderkampagne zu sichern.

I Radrouten schaffen

- Brauchbare Radrouten verbinden alle wichtigen Quellen und Zielen im Nahverkehr netzartig und sind mit hilfreichen Wegweisern versehen.
- Sie sind umweg- und hindernisfrei, flott befahrbar und verkehrssicher.
- Je nach Umfeld bestehen sie aus Fahrradstraßen, -streifen, -spuren oder -wegen, jeweils mit glatter, ebener Oberfläche.
- Mischverkehr auf der Fahrbahn setzt eine Prüfung und allfällige Anpassung der Geschwindigkeit und Menge des Kfz-Verkehrs voraus.
- Das Radroutennetz gewinnt an Qualität, wenn Einbahnstraßen geöffnet und Sackgassen durchlässig gemacht werden.

II Verkehrsklima anpassen

- Radfahren sichtbar begünstigen - durch Ampelvorlauf, Umverteilung von Verkehrsflächen, Verkehrsberuhigung, Aussperren des Kfz-Verkehrs aus zentralen Bereichen.
- Viele Partner zu Sendern der Botschaft „Radfahren erwünscht“ machen.
- Viele Anreiz-Bausteine zu einer Werbekampagne aneinanderreihen.
- MeinungsführerInnen dafür gewinnen, dass sie häufig im Alltag Rad fahren.
- Radverkehr und Radverkehrsanlagen ins Blickfeld rücken.
- Das Thema „Radfahren“ ständig aktuell halten.

III Verkehrssicherheit ernst nehmen

Konflikte zwischen VerkehrsteilnehmerInnen entstehen in erster Linie an Kreuzungen. Diese Konflikte lassen sich entschärfen, wenn wir die Konflikte vorhersehbar machen und die Beteiligten in die Lage versetzen, sich miteinander zu arrangieren.

Innerorts sind straßenbegleitende Radwege problematisch, weil

- auf der Strecke RadfahrerInnen und Kfz-LenkerInnen meinen, sie haben miteinander nichts zu tun,
- um dann bei Querstraßen und Grundstückseinfahrten schlagartig mit dem jeweils Anderen konfrontiert zu werden.

Innerorts sind 50 km/h häufig eine unfallträchtige Geschwindigkeit.

IV Komfort gewährleisten

- Radrouten in möglichst angenehmer Lage schaffen.
- Den zum Benutzen der Radrouten erforderlichen Verbrauch an Muskelenergie möglichst gering halten (keine

- Umwege bzw. Wartezeiten erzwingen; für glatte, ebene Oberflächen der Radverkehrsanlagen sorgen).
- Radrouten ordentlich instandhalten (Hindernisse entfernen, Belag, Winterdienst).
 - Zweckmäßige Abstellanlagen zielgerecht anordnen - mit Überdachung dort, wo Fahrräder jeweils länger als zwei Stunden abgestellt werden.
 - Glatte Übergänge zwischen Fahrrad und Bus bzw. Bahn schaffen.
 - Vorkehrungen für verunsicherte RadfahrerInnen treffen.

V Pkw-Verkehr einschränken

Der Kfz-Verkehr wurde sehr lange sehr stark bevorzugt. Es gilt, heutigen Erkenntnissen gemäß diese Bevorzugung zurückzunehmen. Daher:

- Für Pkw-Insassen den Raumwiderstand erhöhen: Schmale Fahrbahnen, Verschwenkungen, Fahrbahnteiler, Straßenunterbrechungen, keine Pkw-Stellplätze unmittelbar am Ziel.
- Verkehrsflächen vom Kfz- hin zum Radverkehr umwidmen (als Fahrradspuren und -streifen).
- Parkraum verringern und bewirtschaften.
- Zur Entschleunigung Tempo-30-Zonen, Fahrrad- und Wohnstraßen ausweisen.



D **Und die Umsetzung?**

□□D Und die Umsetzung?



□□D1 Vorbilder aus der Praxis

□□D11 AG Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen

Diese ging 1993 aus früheren Aktivitäten des Landes Nordrhein-Westfalen sowie einiger Kommunen hervor, die sich schon länger mit der Förderung des Radfahrens befassten, wie etwa Münster oder Troisdorf.

In **Münster** plant und errichtet die Stadtverwaltung seit Jahrzehnten konsequent fahrradgerechte Infrastruktur. Dabei wird Öffentlichkeitsarbeit groß geschrieben: Neue Projekte werden den Bürgerinnen und Bürgern mit Faltblättern und öffentlichkeitswirksamen Aktionen vorgestellt. Radfahren gegen die Einbahn, zweckmäßige Abstellanlagen, eine einheitliche Wegweisung für Radrouten, Tempo 30 in Wohngebieten sowie die Vernetzung der Verkehrsmittel (Bike & Ride) sind wichtige Bestandteile des Konzepts. Auch die städtische Mobilitätsberatung **mobile** trägt mit ihrem Informationsangebot dazu bei. Das Besondere an Münster: Alle Beteiligten ziehen an einem Strang - zugunsten einer vernetzten Verkehrspolitik und einer konsequenten Förderung des Radfahrens. Heute entfallen in Münster mehr Wege aufs Fahrrad als auf den Pkw.

In **Troisdorf** leitete die Stadtverwaltung 1988 die Kampagne „Fahrradfreundliches Troisdorf“ ein. Über Presse und Hauswurfsendungen erfuhren die Bürger laufend, welche neue Maßnahmen bevorstehen, und erhielten im städtischen Fahrrad-Informationszentrum kompetente Beratung. Ein Fahrradstadtplan wurde kostenlos verteilt. An verschiedenen Schulen wurden Projekttag und -wochen abgehalten. Seit 1988 setzt die Stadtverwaltung Dienstfahrräder ein. Bis 1996 stieg der Wegeanteil des Radfahrens auf 21 % aller Wege (Strecken bis 10 km: 25 %, Binnenverkehr: 28 %), weil viele Verkehrsteilnehmer bei ihren kürzeren Wegen vom Pkw aufs Fahrrad umstiegen. Die Zuwächse fanden ausschließlich an Werktagen und vorwiegend im Einkaufs-, Besorgungs- und Berufsverkehr statt. Die Kampagne kam bei der Bevölkerung sehr gut an und erzielte im Jahr 1996 mehr als 90 % Zustimmung.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen umfasst inzwischen 32 Kommunen, die sich verpflichten, „... die Fahrradförderung systematisch, flächenhaft und innovativ in Angriff zu nehmen. Mit Hilfe einer generellen Prioritätensetzung zugunsten des Radverkehrs und daraus abgeleiteter Projekte soll bewiesen werden, dass eine beträchtliche Verlagerung vom Autoverkehr [...] insbesondere auf das universell einsetzbare Fahrrad möglich ist. [...] Fahrradförderung beschränkt sich in den Mitgliedsstädten nicht auf infrastrukturelle Maßnahmen, sie umfasst auch ein offensives kommunales Marketing, um ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen“ (zitiert aus der Broschüre „Eine Zwischenbilanz“ der Arbeitsgemeinschaft).

□□D12 Weitere Vorbilder

Vorarlberg

Gute Zusammenarbeit zwischen Land, Gemeinden und Betrieben seit 1993 wertete das Radfahren im Alltag auf und führt stellenweise zu Fahrrad-Wegeanteilen von mehr als einem Drittel. So kommen die Mitarbeiter der Firma Wolford in Bregenz zu 40 % mit dem Fahrrad in den Betrieb, während 37 % der Binnenwege in der Gemeinde

Lustenau aufs Radfahren entfallen. Das Prinzip war einfach : Eine Abteilung im Amt der Landesregierung stellte Vorlagen und einheitliches Werbematerial zur Verfügung, das damit für die beteiligten Gemeinden viel erschwinglicher war, als wenn diese das Erwünschte unkoordiniert beschafft hätten. Die konkrete Umsetzung der Initiative lag aber durchwegs bei den Gemeinden und bei Aktivisten vor allem in Betrieben.

Das Vorarlberger Vorbild ist für Oberösterreich deswegen besonders interessant, weil in beiden Bundesländern nur wenige Kommunen mehr als 20.000 EinwohnerInnen zählen.

Die Stadt Salzburg

Seit 1992 bewirbt und fördert der Magistrat das Radfahren mit einer Kombination aus öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur. Ein eigener Radverkehrskordinator im Magistrat kümmert sich seither um beides. 1993 fand das aktionsreiche Salzburger „Jahr zum Rad“ mit (unter anderem) einem Radgeber, einem Radpass, Fahrrad-Tagen, einer Fachmesse, einem Rad-Fest und einer Fachenquete statt. Seither wird kontinuierlich weitergearbeitet – mögliche Verbesserungen werden immer aus der Sicht von Alltagsradfahrern bewertet. 1999 wurde sogar eine witterungsgeschützte, diebstahlsichere Radgarage für mehr als 350 Fahrräder am Bahnhofplatz errichtet und im Rahmen eines „Sattel-Festes“ feierlich eröffnet. Der Wegeanteil des Radfahrens in Salzburg ist in zwölf Jahren von 13 auf 22 % angestiegen.

□□D2 Wie gehen wir's an?

□□D21 Die politische Vorarbeit

In Teil A wurden drei Dinge genannt, die KommunalpolitikerInnen brauchen, um das Radfahren im Alltag aufzuwerten:

- eine *V i s i o n* dessen, was für ein Potenzial im Fahrrad steckt
- den *W i l l e n*, unbefristet ihre Handlungen auf das Ausschöpfen des erahnten Potenzials auszurichten
- *K e n n t n i s s e* davon, woraus wirksame Förderprogramme zugunsten des Radfahrens bestehen

Einschlägige Kenntnisse kann sich die Kommune holen – doch Vision und Willen können sich die maßgeblichen Akteure nur selber (möglichst im Konsens) aneignen.

Ein wesentlicher Teil der politischen Vorarbeit beim Fördern des Radfahrens besteht daher darin, SkeptikerInnen und Andersdenkende etwa im Gemeinderat bzw. in der kommunalen Verwaltung dazu zu bringen, ihre bisherige Sichtweise der Verkehrsmittel und deren Vor- und Nachteile zu hinterfragen. Das geht am besten zunächst nicht argumentativ, sondern auf der Erfahrungsebene: Wenn Menschen, die seit langem nicht mehr Rad fahren, es wieder ausprobieren, entdecken sie häufig, dass es Spaß macht und sie sich dabei wohl fühlen. Danach ist der erwünschte Konsens viel leichter erreichbar.

Als Auftakt könnte die Grüne Fraktion Mitglieder der anderen Fraktionen freundlich dazu auffordern,

- an einem gemeinsamen Radausflug teilzunehmen, der abseits von dicht befahrenen Straßen in eine ruhige Kulturlandschaft bzw. zu einer Sehenswürdigkeit führt
- eine Woche lang alle ihre Wege innerhalb der Gemeinde mit dem Fahrrad zurückzulegen und nachher über ihre Erfahrungen zu berichten

- an einem offenen „Testmonat“ teilzunehmen: Alle TeilnehmerInnen erhalten leihweise einen Fahrrad-Kilometerzähler und sind damit einen Monat lang unterwegs. Wer innerhalb des Monats mehr als X km schafft, darf den Zähler behalten und nimmt an einer Verlosung teil. Nachher werden die Erfahrungen der TeilnehmerInnen gesammelt und aufgearbeitet.

Parallel dazu soll ein Vergleich angestellt werden zwischen den bisherigen auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Ausgaben der Kommune (sowohl im ordentlichen als auch im außerordentlichen Haushalt) und deren Ausgaben zugunsten des Radfahrens. Ein Verhältnis jenseits von 100 : 1 ist wahrscheinlich. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass

- Pkw-Verkehr im Ort die Lebensqualität insbesondere von StraßenanrainerInnen und Kindern beeinträchtigt
- mehr Radverkehr unmöglich dazu führen kann, dass Kaufkraft aus dem Ort abfließt

Dieser Vergleich dient dazu, die wahren Kosten-Nutzen-Verhältnisse beim Pkw sowie beim Fahrrad außer Streit zu stellen.

In dieser Phase wird es auch nötig sein, bestehende Vorurteile über das Fördern und die geeignete Behandlung des Radverkehrs zu überwinden, wie sie im Abschnitt B 2.4 angeführt sind. Entgegen diesen weit verbreiteten Vorurteilen

- ist es mit der Beistellung von Infrastruktur allein **n i c h t** getan – Kommunikation ist mindestens so wichtig (siehe dazu Kapitel C 3)
- sind je nach Umfeld unterschiedliche infrastrukturelle Vorkehrungen sinnvoll (innerorts sind straßenbegleitende Radwege in den seltensten Fällen zu empfehlen)

An dieser Stelle drei Zitate von Oskar Balsiger, im Tiefbauamt des Kantons Bern seit mindestens 15 Jahren für den Radverkehr verantwortlich:

- „Ein Radverkehrspolitik, der auf Radwegebau setzt, friert den Radverkehrsanteil auf niedrigem Niveau ein.“
- „Eine erfolgreiche Radverkehrspolitik lässt sich nicht an der Anzahl und Länge von Radwegen ablesen.“
- „Wenn [in Bern] eine Einbahn für Radfahrende nicht in beide Richtungen geöffnet wird, muss dies begründet werden.“ (Beweislastumkehr)

□ □ D 2 2 Das Leitbild

Angenommen, es kommt zu einem ersten losen Konsens darüber, dass „Radfahren ernster genommen gehört“. Wie geht es weiter? Als nächster Schritt eignet sich ein Leitbild.

Mit diesem schreibt der Gemeinderat die Ziele fest, die allen radverkehrswirksamen Handlungen der Kommune zugrunde liegen sollen – eine Art Richtschnur. Das Leitbild soll alle wesentlichen Ziele der Kampagne in prägnanter Formulierung enthalten. Nachstehend das im Jahr 2003 vereinbarte Leitbild der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (siehe dazu Abschnitt D 1.1):

1 Mehr Lebensqualität in der Stadt

Wir wollen unsere Städte durch optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung attraktiver machen.

- 2 Mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen**
Wir wollen insbesondere für das Rad, aber auch für das Zu-Fuß-Gehen und die „neuen“ Verkehrsteilnehmer wie Inliner, Kickboarder, Skater u.Ä. attraktive, sichere und barrierefreie Bewegungs- und Aufenthaltsräume schaffen.
- 3 Mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer**
Wir sehen das Fahrrad als integralen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems, gleichberechtigt neben den anderen Verkehrsträgern.
- 4 Mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität**
Wir wollen die Lust an der individuellen Bewegung in Alltag und Freizeit steigern – für die Gesundheit und das Wohlbefinden unserer Bürger, insbesondere unserer Kinder und Senioren.
- 5 Mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt**
Die AGFS will die Voraussetzungen für einen Ausbau der – auch mittelbar – fahrradbezogenen Wirtschaftsbereiche schaffen, die einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft und Umwelt leisten.
- 6 Mehr System im Radverkehr**
Radverkehr muss als ein komplexes Gesamtsystem verstanden werden: Infrastruktur, Service und Kommunikation bilden dabei die tragenden Säulen.
- 7 Mehr Verkehrssicherheit für alle!**
Unsere Arbeit soll vor allem mehr Sicherheit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer – insbesondere unsere Kinder – schaffen.
- 8 Mehr Radverkehr im Modal-Split**
Wir wollen den Radverkehrsanteil in den Städten auf durchschnittlich 25 % und den Modal-Split-Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs – im Sinne der angestrebten Nahmobilität – auf über 60 % steigern.

D 2 3 Die Übertragung auf die Handlungsebene

Wie oft geben sich Entscheidungsgremien Leitbilder, die sich dann praktisch nicht auswirken? Der Beschluss wurde gefasst – und das war's auch schon.

Damit das in diesem Fall nichts passiert, braucht es ein Organ mit der Befugnis, die Umsetzung des Leitbildes im Verwaltungsalltag zu überwachen und einzuklagen. Der bzw. die im Kapitel C 2 angeführte *P r o j e k t v e r a n t w o r t l i c h e* kann und soll diese Aufgabe wahrnehmen. Er bzw. sie muss dazu befugt sein, Anliegen des Projektes in sämtlichen Ausschüssen vorzubringen und dort auf allfällige Widersprüche zwischen Leitbild und konkreten Vorhaben (bzw. bereits gesetzten Maßnahmen) hinzuweisen.

So wichtig es auch ist, dass BürgermeisterIn und andere kommunale EntscheidungsträgerInnen die Umsetzung des Leitbildes voll unterstützen – eine Verankerung auf der Verwaltungsebene ist genauso wichtig. Die Übertragung soll sich auch auf die Verkehrsmittelwahl der Mitglieder des Gemeinderates erstrecken – diese sind potenzielle Vorbilder, die umso glaubwürdiger Radfahren im Alltag propagieren können, je mehr sie selber im Alltag Rad fahren.

Sehr zu empfehlen sind vom Leitbild abgeleitete, konkrete Unter- und Zwischenziele, welche sich die Kommune vorgibt, etwa:

- x % mehr Rad-Kilometer im Jahr bis [Termin] (Umstieg vom Pkw)
- x % mehr Kunden für den Öffentlichen Verkehr bis [Termin] (Fahrrad plus Bus & Bahn)
- x % weniger getötete bzw. verletzte RadfahrerInnen im Jahr bis [Termin] (Maßnahmen der Verkehrssicherheit)

Dazu ist es nötig, Vorher-Nachher-Vergleiche anzustellen – also sind die erforderlichen Daten mindestens zweimal zu erfassen.

D 2 4 Partner der Kommune

Neben der Kommune können viele Organisationen ein Interesse daran haben, dass im Alltag mehr geradelt wird

– beispielsweise:

- Unternehmen, die mögliche Vorteile für sich erkennen
Jedes Unternehmen wünscht sich MitarbeiterInnen, die selten krank sind, wach zur Arbeit erscheinen, möglichst leistungsfähig sind, möglichst wenig Parkfläche beanspruchen usw. Speziell Einzelhandelsunternehmen sind darauf angewiesen, dass Kaufkraft im Ort bleibt. Damit sind Radfahren zur Arbeit sowie Einkaufen mit dem Fahrrad angesagt. Ortsansässige Fahrradhändler haben ein noch deutlicheres Interesse daran, dass Radfahren „in“ wird. Auch Betreiber von Freizeiteinrichtungen können das Fahrrad als Zubringer zu schätzen lernen.
- Schulen – ihre Schülerinnen und Schüler sind allemal VerkehrsteilnehmerInnen, und zwar die künftig maßgeblichen
- Vereine (insbesondere Elternvereine, aber auch ökologisch ausgerichtete)
- VerkehrsteilnehmerInnen, denen das Radfahren ein Anliegen ist und die ihre Erfahrung und ihr praktisches Wissen einbringen

Die Kampagne soll so aufgebaut werden, dass alle solche Organisationen als Partner der Kommune darin agieren können.

Zum Begriff der **Partnerschaft**: Organisationen, die sich prinzipiell zur Kampagne bekennen, sind möglichst zur Durchführung konkreter Schritte zu verpflichten. Die Kampagne lebt von Handlungen. Absichtserklärungen ohne Handlungen wären für sie lähmend. Beispielsweise kann ein Unternehmen seinen DienstnehmerInnen firmeninterne Serviceeinrichtungen zur Verfügung stellen, etwa zweckmäßige Fahrradabstellanlagen unmittelbar neben dem Eingang, eine kleine Reparaturwerkstatt, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten.

Inwieweit das übergeordnete Ziel der Kampagne, den Wegeanteil des Radfahrens vor allem im kommunalen Binnenverkehr deutlich zu steigern, erreicht wird, hängt weitgehend davon ab, ob durch das Zusammenwirken zahlreicher Organisationen und Aktivisten ein tragfähiges Bündnis entsteht. Je besser das gelingt, desto mehr durchdringt die Kampagne das kommunale Leben und desto wirklicher wird das Ziel.

D 3 Was tun, wenn der kommunale Konsens aussteht?

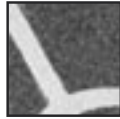
In vielen oberösterreichischen Kommunen ist nicht damit zu rechnen, dass innerhalb der lokalpolitischen Elite der für eine wirksame Förderung des Radfahrens im Alltag erforderliche Konsens leicht zustandekommt – und wenn sich die LeserInnen dieser Broschüre noch so redlich bemühen darum. Aber deswegen müssen diese nicht die Hände in den Schoß legen.

In dieser Situation kommt es darauf an, außerhalb der engeren lokalpolitischen Elite in der jeweiligen Kommune Interesse für das Thema zu wecken. Organisationen, die sich als Partner in einer Förderkampagne eignen (siehe Abschnitt D 2.4), können auch ohne das Mitwirken der Kommune initiativ werden. Die Aufgabe der Grünen in solchen Fällen: Geeignete Organisationen auf ihre eigentliche Interessenlage anzusprechen und Stimmung für Maßnahmen zugunsten des Radfahrens zu machen – seien es Maßnahmen, welche die jeweilige Organisation im Alleingang bewerkstelligen kann, seien es solche, bei denen die Mitwirkung der Kommune nötig ist. Im zweiten Fall soll die jeweilige Organisation die Kommune ansprechen. Je öfter dies passiert, desto eher wird die Einschätzung „Es interessiert sich eh’ keiner fürs Radfahren“ unglaubwürdig.

Apropos Glaubwürdigkeit: Je mehr lokalpolitisch aktive Grüne im Alltag Rad fahren, desto besser die Chancen, dass ihr Eintreten für eine Kampagne zugunsten des Radfahrens ernst genommen wird.

Aktionistisch der in den USA unter der Bezeichnung *critical mass* weit verbreitete „jour fixe“: Einmal im Monat treffen einander möglichst viele AlltagsradfahrerInnen an einem zentral gelegenen Punkt, einfach um zu zeigen „Es gibt uns – und wir werden immer mehr!“ (Dafür eignet sich wahrscheinlich ein Freitagnachmittag.)

Eine weitere Möglichkeit ergibt sich, wenn Nachbarkommunen Fördermaßnahmen setzten. Dann ist die Frage angebracht „Wieso nicht auch bei uns?“ Unter Umständen lässt sich ein regionales Treffen veranstalten, bei der die Initiatoren solcher Maßnahmen erläutern, was sie dazu bewogen hat und welche Vorteile für ihre Kommunen sie sich davon erwarten. Da stellt sich heraus, dass die Vizebürgermeisterin von X allen Ernstes ...



E **Über die einzelne Kommune hinaus**

☐☐☐ **Über die einzelne Kommune hinaus**



☐☐☐ **1 Die Landesebene**

Seit Sommer 2004 unterhält das Land Oberösterreich die **Plattform Radland OÖ**. Diese unterstützt Gemeinden bei ihren Bemühungen, radverkehrsrelevante Infrastruktur zustande zu bringen. In der Plattform sind neben der Abteilung Verkehrstechnik folgende Organisationen vertreten: ARBÖ, Initiative Fahrrad OÖ, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Landesstraßenbaudirektion, Magistrat Linz und VCÖ. Ansprechpartner (Koordinator) ist DI Stefan Holzer (siehe Anhang, Hilfreiche Stellen). Die Plattform gibt ein Rundschreiben für Gemeinden heraus und bietet Mitgliedern von Gemeinderäten sowie Fahrrad-Aktivisten Beratung beim Thema Infrastruktur an.

Darüber hinaus wird (Stand Herbst 2004) zwischen den Fraktionen im OÖ. Landtag ein Gesamtverkehrskonzept für das Bundesland ausgehandelt, das sich auch mit Radverkehr befasst. Als Ergebnis sollen die radverkehrsrelevanten Aktivitäten des Landes bezüglich Infrastruktur, organisatorischer Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit gebündelt, gestrafft und verstärkt werden – so zumindest die Vorstellung der Grünen im Landtag.

Im Zuge dessen könnte das Land eine Interessensgemeinschaft „FAHR RAD Oberösterreich“ nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalen gründen und betreuen, der beizutreten alle oö. Städte und Gemeinden eingeladen wären.

☐☐☐ **2 Regionale Absprachen**

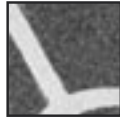
Unsere Wege richten sich nicht nach Gemeindegrenzen – und Bemühungen, die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radfahrens zu beeinflussen, brauchen nicht vor Gemeindegrenzen halt zu machen. Wenn es darum geht,

- künftige Radrouten netzmäßig und lückenlos auszurichten
- Öffentlichkeitsarbeit wirksam zu gestalten, um das Radfahren zu fördern

sind Absprachen zwischen benachbarten Kommunen sehr von Vorteil. Wie im Abschnitt D 1.2 in Hinblick auf die Kampagne FAHR RAD in Vorarlberg erläutert, gewinnen solche Kampagnen dadurch zweifach: Die wesentlichen Botschaften kommen dann regional zum Tragen (VerkehrsteilnehmerInnen bekommen den Eindruck „Das läuft überall“), und die erforderlichen Materialien werden für die einzelne Kommune erschwinglicher.

Natürlich kommen solche regionale Absprachen nicht von selber zustande. Die ersten Schritte in diese Richtung könnten ungefähr so aussehen:

- Verankerung der Förderkampagne in der eigenen Kommune (siehe Abschnitte D 2.1, D 2.2)
- Erkundung der Nachbargemeinden: Wo wird wie viel geradelt? Wo gibt es Sympathisanten? Wer ist bereits aktiv bzw. ansprechbar? Welche Organisationen hätten daran Interesse, dass das Radfahren aufgewertet wird (vgl. Abschnitt D 2.4)? Wie stehen die BürgermeisterInnen / AmtsleiterInnen / Ausschussobleute (Verkehr, Umwelt) dazu?
- Allmähliche Vernetzung der angetroffenen AnsprechpartnerInnen
- Veranstaltung, bei der die Idee einer regionalen Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt „Radfahren aufwerten“ vorgestellt und diskutiert wird
- Ausarbeitung konkreter Vorhaben, bei denen mehrere Kommunen mitwirken sollen, etwa eine grenzüberschreitende Radroute bzw. eine öffentliche Veranstaltung (als letztere könnte ein Baustein aus Abschnitt C 3.2 dienen)



□□ **E** **Anhang**

□□ **F** Anhang

□□ **F1** Hilfreiche Stellen

Stelle	Ansprechpartner	erreichbar
Land Oberösterreich Abteilung Verkehrstechnik, Verkehrskoordinierung	DI Stefan Holzer	0732 7720 12531 stefan.holzer@ooe.gv.at
Land Oberösterreich Ressort Umwelt	Mag ^a . Dr ^a . Elisabeth Marko	0732 7720 12081
Grüne Bildungswerkstatt OÖ.	Mag. Marco Vanek	07674 64218 marco.vanek@gruene.at
agenda mobilitätsberatung	Andrew Kilpatrick	07221 72789 agenda@utanet.at
Initiative FahrRad OÖ	Mag. Gerhard Prieler DI Lukas Beurle	0732 678989 (privat) 0732 778239 (Büro) info@ifahrrad.at
Welser Radler	Brigitte Wimmer, Obfrau	welser.radler@aon.at

DI Stefan Holzer koordiniert die Plattform Radland OÖ und ist Ansprechpartner für Gemeinden, die ihre Radverkehrsinfrastruktur verbessern wollen.

Mag^a. Dr^a. Elisabeth Marko ist im Ressort Anschober für den Bereich Verkehr zuständig.

Mag. Marco Vanek kümmert sich über die Grüne Bildungswerkstatt OÖ. hinaus um Grüne Aktivitäten zugunsten des Radfahrens.

Andrew Kilpatrick arbeitet als Mobilitätsberater mit Kommunen, Betrieben, dem Land OÖ., Klimabündnis OO. und den Grünen (auf mehreren Ebenen) sowie mit Bürgerinitiativen zusammen. Schwerpunkt seiner Tätigkeit: Auto-abhängigkeit verringern.

Die Initiative FahrRad OÖ vertritt die Interessen von RadfahrerInnen sowohl auf Landesebene als auch im Raum Linz. Ihr zur Seite stehen in der Stadt Wels die Welser Radler (selbstverständlich sind auch Radfahrerinnen gemeint).

□□ **F2** Einschlägige Auftritte im Internet

<http://www.adfc.de>

Bietet Aktuelles über alle Aspekte des Radfahrens in Deutschland sowie mehrere Positionspapiere über die zweckmäßige Handhabung des Radverkehrs (>> Verkehr). Der ADFC ist der Dachverband der Radfahr-Lobby-Organisationen in Deutschland.

<http://www.argus.or.at>

ARGUS ist der Dachverband der österreichischen Radfahr-Lobby-Organisationen.

<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>

Bietet ausführliche Informationen (auch pdf-Dateien) zum Leitbild, Aktionsplan usw. der Arbeitsgemeinschaft in Nordrhein-Westfalen.

<http://www.ifahrrad.at>

Bietet Aktuelles, Termine und Tipps zum Radfahren im Zentralraum OÖ.

<http://www.igvelo.ch>

Die IG VELO ist der Dachverband der schweizerischen Radfahr-Lobby-Organisationen.

<http://www.kernfahrbahn.ch/was.html>

Erläutert den Begriff sowie die Umsetzung der Kernfahrbahn als Vorkehrung für den Radverkehr.

<http://www.ooe.gv.at/verkehr/konzepte/verkehrserhebung/index.htm>

Ergebnisse der Verkehrserhebungen 1992 sowie 2001, nach Gemeinden bzw. Bezirken gegliedert (pdf-Dateien)

<http://www.vcoe.at>

Der VCÖ beleuchtet Verkehrsthemen, die jede(n) betreffen, wissenschaftlich und agiert als Lobby-Organisation für zukunftssträchtige Verkehrsformen.

F3 Literaturhinweise

Herausgeber (Verfasser)	Titel	Erscheinungsdatum
(DI Dankmar Alrutz)	Referat „Dem Radverkehr zum Durchbruch verhelfen“	Februar 2002
Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen	Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen Eine Zwischenbilanz	1998
Baudirektion des Kantons Bern	Zweiradanlagen – Empfehlungen für Maßnahmen	1988-1991
Büro für Zukunftsfragen Vorarlberg	Mit dem Rad zur Arbeit Ein praktischer Leitfaden, um Ihren Betrieb fahrradfreundlicher zu gestalten	Dezember 1993
Büro für Zukunftsfragen Vorarlberg	FAHR RAD Ein Zwischenbericht über die Aktionen der Jahre 1993 und 1994	Jänner 1995
Büro für Zukunftsfragen Vorarlberg	FAHR RAD handbuch Eine Sammlung praktischer Beispiele, wie Vorarlberger Unternehmer ihre Mitarbeiter zum Radfahren motivieren	Mai 2000
Land Oberösterreich, Abt. BauME, Fachbereich Verkehrswesen	Radfahranlagen in Oberösterreich	Mai 2001
Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW	2001
Stadt Salzburg	DAS JAhr zum RAD! 1993 Schlussbericht	1994
UPI Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg e.V.	Entwicklung und Potenziale des Fahrrad-Verkehrs (UPI-Bericht Nr. 41)	Februar 1997
VCÖ (DI Wolfgang Rauh)	Straßen zum Radfahren	1995 (Wissenschaft & Verkehr 2/1995)



edition zuDritt Der Verlag der Grünen Bildungswerkstatt OÖ

Die „edition zuDritt“ wurde 1999 gegründet und ist der Verlag der Grünen Bildungswerkstatt Oberösterreich. Die Aufgabe dieses Verlages ist die Herausgabe von Publikationen, die sich mit der Politik der Grünen beschäftigen bzw. Aktivitäten und Themen der Grünen Bildungswerkstatt dokumentieren. Weiters werden damit auch Menschen unterstützt, die sich aktiv am gesellschaftspolitischen Geschehen beteiligen.

Neuerscheinungen



Andrew Kilpatrick:
Sanfte Mobilität in der Gemeinde

Ein Leitfaden für eine andere Verkehrspolitik
in kleinen und mittleren Kommunen

Erscheint Ende Mai 2005,
ca. 70 Seiten, A 4 broschürt, Preis: Euro 7,90 -
Subskriptionspreis für Grüne Mitglieder Euro 5,50



Rolf Moser:
Das Handyhandbuch

Kritische Bestandsaufnahme der Mobilfunktechnologie
3. und vollkommen überarbeitete Auflage,

Erscheint Ende Mai 2005
ca. 74 Seiten, A 4 broschürt, Preis Euro 7,90 -
Subskriptionspreis für Grüne Mitglieder Euro 5,50

Vor kurzem erschienen:



Rainer Stangl
Gentechnik in der Landwirtschaft

Hintergründe, Risiken, gesetzliche Regelungen – Chancen für gentechnikfreie
Lebensmittel aus gentechnikfreien Regionen

1. Auflage 2005, 64 Seiten, A 4 broschiert, Preis Euro 7,90 -
Subskriptionspreis für Grüne Mitglieder: Euro 5,50



Raimund Holzer
Budget und Rechnungsabschluss in meiner Gemeinde

Dieser Leitfaden bietet einen Überblick über die wichtigsten Grundbegriffe
kommunaler Budgetpolitik.

1. Auflage: Dezember 2004, 66 Seiten, Paperback, A4, Euro 7,90 -
Subskriptionspreis für Grüne Mitglieder: Euro 5,50

Das komplette Verlagsprogramm, sowie nähere Informationen, Bestell- und
Downloadmöglichkeit zu allen edition zuDritt-Broschüren gibt es
unter www.ooe.gb.w.at

Andrew Kilpatrick

Mehr Rad in den Gemeinden

**Ein Leitfaden für eine radfahrfreundliche
Verkehrspolitik in den Kommunen**

Gerade im vielfach problembehafteten Alltagsverkehr besitzt das häufig als Sportgerät eingestufte Fahrrad viel Lösungspotential. Häufiges Radfahren tut uns körperlich gut und ist wichtiger Bestandteil eines siedlungsgerechten Personenverkehrs. Doch dieses ökologische Potential wird vielfach verkannt und das Wissen darüber, welche Maßnahmen dem Radfahren wirklich förderlich sind, ist Mangelware.

Dieser Leitfaden zeigt, wie uns das Radfahren nutzen kann (und warum der erzielbare Nutzen bisher vielerorts gar nicht ausgeschöpft wurde), erläutert den Aufbau eines wirksamen Förderprogramms zugunsten des Radfahrens (wesentlich dabei ist ein planmäßiges Vorgehen in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Entwicklung eines Radroutennetzes und Aufbau von Service-Einrichtungen) und geht auf die praktische Umsetzung in der Kommunalpolitik ein. Dabei räumt er höflich aber bestimmt mit einer Reihe gängigen Vorurteilen auf. Im Mittelpunkt steht die Beeinflussung des Verkehrsklimas im Alltag.

Zum Verfasser:

Andrew Kilpatrick (Jahrgang 1944) wohnt in Hörsching/OÖ. Seit Anfang der 80er Jahre ist das Fahrrad Rückgrat seiner Alltagsmobilität. Als Mobilitätsberater mit dem Schwerpunkt „Verringerung der Autoabhängigkeit“ sieht er eine wichtige Rolle für das Radfahren auf kürzeren Strecken sowie als Zubringer zu Bus und Bahn und beschäftigt sich seit langem mit der Frage, wie wir uns die vielen Vorteile des Radfahrens zunutze machen können. Er ist langjähriger VCÖ-Aktivist und unterstützt in der Plattform Radland OÖ. einschlägige Aktivitäten des Landes Oberösterreich.

ISBN: 3-902009-23-3
Euro 7,90