

Mehr Radverkehr statt Fahrverbote!

Sofortmaßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs



Inhaltsverzeichnis

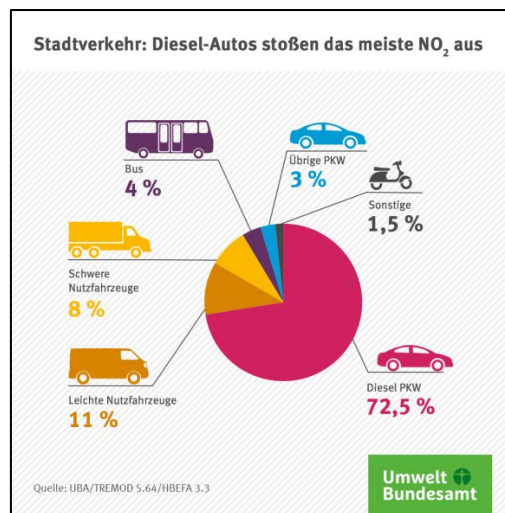
Mehr Radverkehr statt Fahrverbote!	1
Sofortmaßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs	1
Fahrverbote durch mehr Radverkehr verhindern	2
Ein Werkzeugkasten für den Radverkehr	4
Der ADFC fordert alle betroffenen Kommunen auf:	4
Potenziale des Radverkehrs erkennen und Handeln.....	5
Vorteile für Gesundheit, Lebensqualität und Wirtschaft.....	6
Zeit und Geld gut investiert!.....	6
(Radverkehrs-)Förderinstrumente des Bundes.....	12
Woher kommt das Geld?	12
Anhang: Die Toolbox- Tabellarische Darstellung möglicher Maßnahmen.....	14

Einführung

Fahrverbote durch mehr Radverkehr verhindern

Städte in Deutschland stehen vor gewaltigen Herausforderungen. In mehr als 70 deutschen Städten¹ ist die Luftqualität so schlecht, dass die Gesundheit der Bevölkerung massiv beeinträchtigt wird. Es drohen nicht nur Fahrverbote, sondern auch Klagen seitens der EU. Aktuell wird auf Regierungsebene diskutiert, ob die Klagen nicht mit einem kostenlosen Nahverkehr verhindert werden können.

Hauptursache der verkehrsbedingten Stickstoffdioxid-Belastungen in den Städten sind Fahrten mit Diesel-Kraftfahrzeugen. Um Klagen oder Fahrverbote zu verhindern, ist es notwendig, unnötige Kfz-Fahrten zu verhindern und zu verlagern.



Wenn Ihre Stadt zu denen gehört, die von Fahrverboten betroffen oder deren Stickoxid-Werte bedenklich hoch sind – lesen Sie weiter, denn wir haben was gegen Fahrverbote: mehr Radverkehr. Das ist zwar wenig überraschend, wenn das der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club sagt, aber wir sind uns sicher, dass wir Sie mit Fakten überzeugen können.

Um den Schadstoffausstoß durch den Kfz-Verkehr zu reduzieren, müssen umgehend wirksame Maßnahmen ergriffen werden. Die Bundesregierung unterstützt betroffene Kommunen mit dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“², um Fahrverbote zu vermeiden.

Im Zentrum der Maßnahmen stehen das Nach- und Umrüsten des öffentlichen Nahverkehrs sowie das Ausbauen der Ladeinfrastruktur von Elektroautos und das Optimieren von digitalen Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern. Auch der Einsatz von Elektromotoren für urbane Wirtschaftsverkehre ist vorgesehen und damit auch die Förderung von gewerblichen Elektro-Lastenrädern. Beim Thema Radverkehrsförderung verweist die Regierung auf bestehende Förderprogramme.

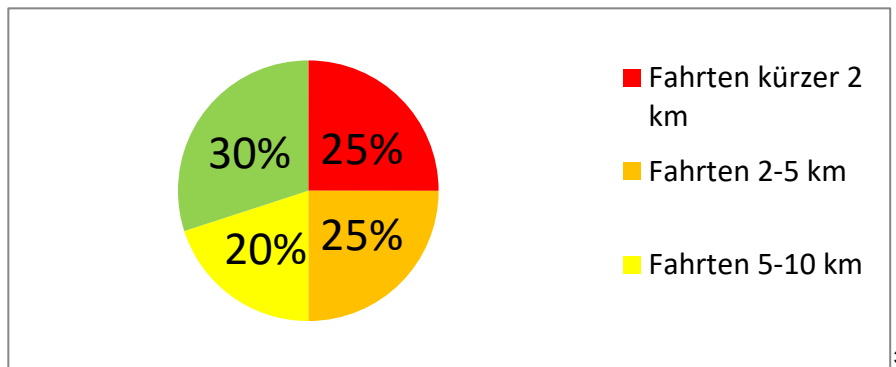
Machen Sie sich bewusst, dass solche technischen Lösungen zum einen Zeit brauchen, bis sie umgesetzt sind und greifen; zum anderen reichen die im Sofortprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen längst nicht aus, um die drohenden Fahrverbote zu verhindern. Außerdem sorgen sie nicht für eine lebenswertere Stadt, egal, ob die Kraftfahrzeuge schadstoffreduziert oder mit Elektromotor angetrieben werden.

Jede vierte Autofahrt ist kürzer als 2 km

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschaedstoffe/stickstoffoxide>

² https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Saubere-Luft/_node.html

Wussten Sie, dass 25 Prozent aller Autofahrten – jede vierte! – kürzer als zwei Kilometer sind? Jedes vierte Auto, das Sie sehen, wenn Sie jetzt auf die Straße schauen, wird für eine Strecke von nicht einmal 2.000 Metern genutzt! Für so kurze Fahrten braucht fast niemand ein Auto.

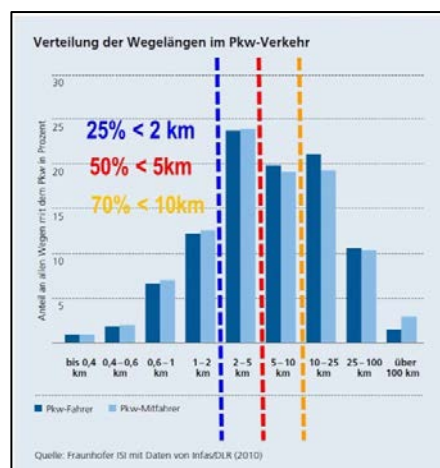


In absoluten Zahlen reden wir von 160 Mio. Autofahrten täglich, von täglich 40 Mio. Pkw-Fahrten, die kürzer als zwei Kilometer sind und von weiteren 40 Mio. Fahrten, die zwischen zwei und fünf Kilometern lang sind. Diese Anzahl können öffentliche Verkehrsmittel nicht aufnehmen. Der ÖPNV wird für 24 Mio. Fahrten täglich genutzt.

Nicht alle unnötigen Autofahrten lassen sich auf den ÖPNV verlagern – in vielen Städten fährt der ÖV ohnehin schon an der Belastungsgrenze und für so kurze Wege ist er auch nicht ideal. Dass kann er auch gar nicht sein, bedenkt man, dass die Haltestellen nicht zwangsläufig identisch mit den Start- und Zielpunkten der Menschen sind, und dass Busse und Bahnen teil lange Taktzeiten haben. Weitere 25 Prozent aller Autofahrten sind nur zwischen zwei und fünf Kilometern lang. Auch von diesen lassen sich viele Fahrten durch das Fahrrad oder den ÖPNV ersetzen.

Die Krux ist: Jahrelang haben Städte sehr viel Geld und Raum in eine reibungslose autogerechte Infrastruktur investiert – und jede dieser Investitionen hat mehr Verkehr und damit auch den täglichen Stau in Ihrer Stadt ermöglicht.

Sicher haben Sie jetzt schon des Pudels Kern erkannt: Wenn Sie wirksam gegen die Kfz-Belastung in Ihrer Stadt vorgehen möchten, setzen Sie bei den vielen kurzen Fahrten an und verlagern Sie diese auf die aktive Mobilität wie Zufußgehen oder Radfahren! Der ADFC hat für Sie Maßnahmen zusammengestellt, die Ihnen sofort dabei helfen können.



³ Mobilität in Deutschland (MiD 2008): <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/mid2008-publikationen.html>

⁴ Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung ISI (2010): Infoblatt 3/5: Kürzere Wege

Intention

Ein Werkzeugkasten für den Radverkehr

Städte, die ihre Zukunft aktiv gestalten möchten, müssen jetzt handeln: Gesundheitsrisiken durch Feinstaub, Stickoxid und Lärm lösen sich nicht einfach in Luft auf. Warten Sie nicht, bis Bürger*innen Volksentscheide, Radentscheide oder Klagen organisieren, sondern fangen Sie jetzt an, Ihre Stadt attraktiver zu gestalten.

Lebenswerte Städte bieten Lebens- und Aufenthaltsqualität, Platz für Begegnungen. Sie sind attraktiv für junge, gutausgebildete Menschen und für Familien, das wiederum zieht Unternehmen an. Machen Sie sich diesen Standortvorteil zu Eigen.

Wir möchten Ihnen auf den folgenden Seiten zeigen, wie Sie mit wenig Aufwand die innerstädtischen Pkw-Fahrten auf das Rad verlagern können. Und zwar unmittelbar und kostengünstig.

Natürlich sind die Voraussetzungen in den Kommunen sehr unterschiedlich, deshalb haben wir Ihnen in der Toolbox eine Sammlung zusammengestellt, die Ihnen einen ersten Überblick verschafft und die Sie anregen soll, die passenden Maßnahmen für Ihre Stadt herauszufiltern.

Wir stellen Ihnen Maßnahmen vor, die sich im Laufe eines Jahres oder schneller umsetzen lassen, und wir zeigen Ihnen, mit welchen Fördertöpfen des Bundes Sie diese Maßnahmen umsetzen können. Zudem haben wir einige bemerkenswerte Fakten und Zahlen zusammengetragen, die Sie bei Ihrer Arbeit unterstützen sollen.

Der ADFC fordert alle betroffenen Kommunen auf:

- Nehmen Sie das Potenzial der unnötigen, kurzen Kfz-Fahrten ernst!
- Steuern Sie jetzt massiv zu Gunsten der aktiven Mobilitätsformen um!
- Setzen Sie kleinere Maßnahmen sofort um!
- Sprechen Sie mit Ihren Bürger*innen und schaffen Sie ein wertschätzendes Klima für den Radverkehr in Ihrer Stadt!
- Schöpfen Sie die vorhandenen Fördermittel für den Radverkehr aus!
- Treiben Sie mittel- und langfristige Planungen voran, um künftig alle Einwohner*innen Ihrer Kommune auf eine sehr gut ausgebaute, sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur einladen zu können.
- Und nicht zuletzt: Freuen Sie sich darauf, dass Sie in einigen Jahren einen guten Ruf als innovative, moderne Stadt mit hoher Lebensqualität genießen können! Freuen Sie sich auf diesen Standortvorteil!

Bewusst machen

Potenziale des Radverkehrs erkennen und Handeln

Die Förderung des Radverkehrs ist die kostengünstigste Variante, um Fahrverbote in Innenstädten zu vermeiden und kurzfristig Kfz-Verkehre zu verlagern.

Ein Blick in die Statistik zeigt, dass sich unser Verkehrsverhalten massiv ändern muss, denn wir sind zu bequem. Das enorme Potenzial, das im Verlagern der kurzen Pkw-Strecken auf das Fahrrad liegt, haben Sie ja schon erkannt. Auch die Vorteile liegen auf der Hand: Mehr Radverkehr bedeutet weniger Lärm und Luftverschmutzung, aber auch mehr Platz auf den Fahrbahnen für den Autoverkehr, der nicht so einfach vermieden werden kann.

Kurze Pkw-Fahrten verlagern und dabei Elektroräder und Radschnellwege einbeziehen

Das Verlagerungspotenzial lässt sich aber noch steigern, wenn der wachsende Anteil an Elektrofahrrädern (15 % aller Fahrräder) mitgedacht wird. In Europa wird jedes dritte Elektrorad in Deutschland verkauft, insgesamt waren es 2017 rund 700.000 Stück. Umfragen zeigen, dass ein Elektrofahrrad häufiger und für längere Strecken genutzt wird, als ein normales Fahrrad – das können Sie nutzen, um auch noch einen Teil der längeren Pkw-Fahrten zu verlagern.

Noch weiter steigern lässt sich das Potenzial mit attraktiven Angeboten für Berufspendler*innen. Mit der Kombination von Elektrofahrrad und Radschnellwegen könnte zudem der Stadt-Umland-Verkehr einbezogen werden.

Fahrradverleihangebote schaffen

Eine weitere einfache Möglichkeit, die Präsenz des Fahrrads in Ihrer Stadt zu erhöhen und ein attraktives Angebot für die sogenannte letzte Meile zu schaffen, sind Fahrradverleihangebote an stark frequentierten Plätzen, Bahnhöfen und Haltestellen. Sie sind für Pendler mit Bus und Bahn ebenso geeignet, wie für die schnellen Besorgungen in der Mittagspause. Einige Mietradflotten lassen sich zudem geschickt für das Stadtmarketing nutzen.

Kfz-Fahrten und Staus reduzieren

Radverkehrsanteile von durchschnittlich 25 bis 40 Prozent sind keine Utopie. Das beweisen nicht nur Städte in den Niederlanden seit etlichen Jahren, sondern auch einige deutsche Vorreiterstädte in Sachen Fahrrad. In diesen Städten nimmt der Kfz-Verkehr insgesamt ab, und er wird langsamer. Staus werden reduziert, der Parkplatz-Suchverkehr geht zurück und die Luftqualität verbessert sich. Gleichzeitig nimmt die Attraktivität des öffentlichen Raumes zu.

Das lässt sich in Städten wie Amsterdam (Radverkehrsanteil von 60 % im Innenstadtkern) oder Kopenhagen (62 % im Innenstadtbereich / 41 % im Umland) leicht nachvollziehen. Natürlich haben diese Städte über viele Jahre ihre Attraktivität verbessern können. Städte, die jetzt unter Druck nachziehen wollen oder müssen, haben den Vorteil, dass sie auf einen ganzen, bereits erprobten Maßnahmenkatalog zurückgreifen können.

Maßnahmen kennenlernen

Vorteile für Gesundheit, Lebensqualität und Wirtschaft Zeit und Geld gut investiert!

Fahrradfreundliche Städte sind lebenswerter. Dort, wo den Menschen mehr Raum für Begegnung und Aufenthalt eingeräumt wird, nimmt die Attraktivität der Innenstädte zu. Wer aber mehr Straßen baut, erhält mehr Verkehr.

Sind hingegen sichere und komfortable Radverkehrsanlagen vorhanden, nutzen Menschen sie auch gerne. Und dass Bewegung gesund ist, müssen wir Ihnen ja nicht sagen. Berufstätige, die den Arbeitsweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen, sind nachweislich zufriedener als Menschen, die mit dem Auto oder ÖPNV kommen. Wer bewegt zum Arbeitsplatz kommt, ist auch gesünder und im Durchschnitt zwei Krankheitstage pro Jahr weniger krank.⁵ Radfahrer*innen stärken übrigens auch den lokalen Einzelhandel. Sie geben im Schnitt mehr Geld für Lebensmittel aus als Autofahrende und kaufen häufiger ein.⁶

Es gibt keinen einfacheren Weg, um Fahrverbote zu vermeiden und gleichzeitig die Lebensqualität und Mobilität in Ihrer Stadt zu erhöhen, als durch den Bau von guter und komfortabler Radverkehrsinfrastruktur!

Konkrete Maßnahmen

Überall auf der Welt versuchen Städte, den Radverkehr zu fördern. Viele Maßnahmen funktionieren gut, aber nicht überall wirken sie auf dieselbe Weise. Es gibt reichlich Forschungsliteratur dazu. Gut, wenn Ihre zuständigen Mitarbeiter*innen in der Verwaltung diese kennen. Fördern Sie den Austausch Ihrer Mitarbeiter*innen national und international. Schauen Sie, welche Städte ähnliche Bedingungen wie Ihre Stadt erfüllen, vernetzen Sie sich. Schließlich sind für Ihre Stadt die besten Ideen gerade gut genug.

Es gibt einige Maßnahmen, die entscheidend für mehr Radverkehr in Ihrer Stadt sind. Einige davon sind schnell umsetzbar oder andere können unmittelbar begonnen werden. Die wichtigsten haben wir Ihnen hier zusammengestellt.

Ohne Vorbild geht es nicht.

Geben Sie ein gutes Beispiel ab: Fahren Sie selbst Fahrrad. Wenn Bürgermeisterin, Stadtdirektor, Fraktionsvorsitzende und andere Prominente sich auf das Fahrrad setzen, hat das einen großen Effekt. Lassen Sie sich in Ihrer Stadt auf dem Rad sehen und sorgen Sie dafür, dass die Einwohner*innen Ihrer Stadt das auch mitbekommen.

Sofort im eigenen Bereich umstellen

Schaffen Sie sofort für den Fuhrpark der Verwaltung Fahrräder an. Nutzen Sie die Bandbreite von Fahrrädern mit oder ohne Elektromotor, Falträdern für Dienstreisen und besorgen Sie Lastenräder für kleinere Transporte. Stellen Sie sicher, dass Ihre Mitarbeiter*innen für kurze Fahrten immer das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen. Lassen Sie den Aktentransport der verschiedenen Standorte über Lastenräder abwickeln. Lassen Sie Ihre Verwaltung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zertifizieren. Sorgen Sie dafür, dass auch Ihre kommunalen Unternehmen und nachgelagerten Behörden so verfahren – und sorgen Sie auch hier dafür, dass die Bürger*innen Ihrer Stadt davon erfahren.

⁵ EcoLibro GmbH (2015): Mobilität und Gesundheit

⁶ AGFK Bayern (2016): WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel

Arbeitshilfe

Mehr Hinweise und Beispiele zu diesem Thema auf den Seiten 28-36.

Ohne Koordination geht es nicht!

Die Abstimmungen mit Verkehrsdezernat, Bau- oder Stadtplanung, die Zusammenarbeit mit dem ÖPNV und anderen Akteuren übernimmt Ihr/e Radverkehrskordinator*in. Sorgen Sie dafür, dass die Stelle so angesiedelt ist, dass Ihr/e Koordinator*in auch etwas bewirken und Idee durchsetzen kann. So es noch nicht geschehen ist, binden Sie Ihre/n Radverkehrskordinator*in die Planungen und Krisenstäbe zur Verhinderung von Fahrverboten ein.

Prüfen Sie, ob sich Maßnahmen aus Ihrem Radverkehrsplan schneller oder bevorzugt umsetzen lassen. Erhöhen Sie den Druck bei Gesprächen mit anderen wichtigen Akteuren aus Wirtschaft, Gesellschaft, Handel, Zivil- oder Nahverkehrsgesellschaft. Angesichts der drohenden Fahrverbote dürfte sich Ihnen hier eine neue Offenheit zeigen.

Sie haben noch Lücken bei den Stichworten Radverkehrskordinatoren und Radverkehrspläne? Dann sollten Sie diese als erstes schließen.

Mehr Hinweise und Beispiele zu diesem Thema auf Seite 36.

Einfach mal „Danke“ sagen

Viele Menschen fahren in Ihrer Stadt schon Fahrrad und gehen zu Fuß. Sie helfen Ihnen schon jetzt dabei, Fahrverbote zu vermeiden, deshalb ist es höchste Zeit dafür, ihnen einmal „Danke“ zu sagen. Verteilen Sie doch einfach mal an einer großen Kreuzung oder einer wichtigen Brücke einen Kaffee, einen leckeren Keks oder auch eine Spezialität Ihrer Stadt – am besten morgens zur Rush-Hour. Sind auch Bürgermeister/in und lokale Medien dabei, wird den Menschen in Ihrer Stadt schnell klar, dass Radfahrende und Fußgänger wert geschätzt werden. Danke kann man auch ruhig öfter sagen, machen Sie diese Aktion häufiger.

Kurze Fahrten zum Thema machen

Hand aufs Herz: Wussten Sie, dass so viele Autofahrten so kurz sind? War Ihnen bewusst, dass die massiven und teuren Anstrengungen Ihrer Stadt, einen flüssigen Autoverkehr zu organisieren auch wegen dieser Masse an kurzen Autofahrten nötig sind? Machen Sie das zum Thema in Ihrer Stadt – freundlich, aufklärend – aber auch direkt und mit der Bitte, an diesem Mobilitätsverhalten etwas zu ändern.

Schauen Sie sich alleine das Verkehrsaufkommen vor den Schulen Ihrer Stadt an. In vielen Städten nehmen Bürgermeister*innen schon morgens Kontakt zu den Fahrer*innen der sogenannten „Elterntaxis“ auf. Sie schlagen ihnen vor, dass ihre Kinder die kurze Fahrt bis zur Schule besser zu Fuß oder mit dem Rad machen. Das reduziert das Verkehrsaufkommen vor den Schulen. Und noch wichtiger: Der eigenständig zurückgelegte Schulweg ist für die Entwicklung der Kinder wichtig, sie knüpfen hier Sozialkontakte und tanken Selbstbewusstsein.

Die Straße den Radfahrern und Fußgängern – zumindest für ein Wochenende!



Foto: Der Bürgermeister von L. A. und ein Kongressabgeordneter während eines autofreien Tags im Dezember 2017.

Welche Stadt fällt Ihnen als die Autostadt schlechthin ein – na klar, Los Angeles. Auch diese Stadt will sich ändern. An Wochenenden sperrt man hier zentrale Straßen für den Autoverkehr, stattdessen sind Radfahrer, Fußgänger, Ballspieler und Würstchenverkäufer zu sehen. Und was L. A. schafft, das kann Ihre Stadt sicher auch!

Paris hingegen hat vor einigen Jahren eine ganze Stadtautobahn am Seine-Ufer gesperrt. Zunächst nur für die Sommermonate, dann ganzjährig. Der Erfolg: 30 Prozent weniger Autos im Zentrum, dafür mehr Menschen, die mit ÖPNV und dem Fahrrad unterwegs sind. Übrigens, das erwartete Chaos ist ausgeblieben – aber Paris hat jetzt ein tolles Ufer für die Menschen zurück.

Mehr Hinweise und Beispiele zu diesem Thema auf Seite 17.

Ohne Infrastruktur geht gar nichts

Sie werden auch bauen müssen. Ein geschlossenes Netz von hervorragender Fahrrad-Infrastruktur ist die grundlegende Bedingung, um wirklich viele Menschen neu für das Radfahren zu gewinnen – und um Radverkehr sicher zu gestalten. Ohne die passende Infrastruktur bleiben alle Maßnahmen auf Dauer wertlos. Denken Sie in vollständigen Netzen, beziehen Sie die Außenbezirke ein (Radschnellwege), nutzen Sie Bauformen wie geschützte Radfahrstreifen, die schneller realisierbar sind.

⁷ <https://twitter.com/CicLAvia/status/939932460930011136>



Bild: Animation der Planungen für die Umgestaltung der Hasenheide in Berlin

Unmittelbar Lücken schließen

Zusätzlich zum Bauen können Sie auch kurzfristige und schnell wirkende Maßnahmen ergreifen: Öffnen Sie alle Einbahnstraßen, in denen das sinnvoll ist, für den Radverkehr in Gegenrichtung! Öffnen Sie Sackgassen, sofern möglich, für den Radverkehr! Und was ist mit Ihrer Fußgängerzone? Prüfen Sie, ob diese nicht zumindest morgens vor Geschäftsbeginn für den Berufsverkehr auf dem Fahrrad freigegeben werden kann. Diese Maßnahmen können Sie in wenigen Monaten umsetzen.

An schwierigen Stellen: Tempo 30

Tempo 30 in der Stadt sorgt immer für Debatten. Für die Sicherheit von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ist Tempo 30 aber unbestritten sinn- und wirkungsvoll. Wenn Sie schnell mehr Menschen zum Radfahren einladen wollen, hilft es sehr, wenn Sie an Engstellen, schwierigen Kreuzungen und hochbelasteten Straßen Tempo 30 anweisen.

Provisorium mit viel Wirkung: Pop-Up-Bike-Lanes

Köln oder Braunschweig haben es bereits ausprobiert und „Pop-Up-Bike-Lanes“, also provisorische geschützte Radfahrstreifen, erfolgreich für einen begrenzten Zeitraum eingerichtet. Mit den kurzfristigen Veränderungen des Straßenraums haben sie Diskussionen angeschoben und gezeigt, wie Infrastruktur auch aussehen kann.

Die Pop-Up-Bike-Lanes wurden von der Bevölkerung – bei Radfahrenden, Fußgänger*innen und auch bei Autofahrern – gut angenommen. Die geschützten Radfahrstreifen sind aufmerksamkeitsstark. Sie verdeutlichen nicht nur das Problem, sondern auch einen Weg zur Lösung, der den Verkehrsfluss nur wenig einschränkt.

Die kurzfristige Veränderung des Straßenraums fördert nicht nur den Austausch der Verkehrsteilnehmer und gibt den Verwaltungen so wertvolle Impulse – sie sorgt auch für ein positives Image. Die provisorische Pop-Up-Bike-Lane lässt sich mit wenig Aufwand einrichten. Wichtig ist, dass der Verkehr nicht um-

⁸ SenUVK, Visualisierung: Bloomimages

gelenkt wird, dann verpufft die Wirkung. Probieren Sie es aus, binden Sie den lokalen ADFC und/oder andere Aktivisten vor Ort ein. Zeigen Sie sich offen, wenn die Idee einer Pop-up-Bike-Lane an Sie herangetragen wird.



⁹ Foto: Bei einem Test mit Pop-Up-Bike-Lanes in der Stadt Macon/USA stieg die Zahl der Radfahrenden innerhalb von zwei Wochen um 900 Prozent an. Wegen der positiven Resonanz in der Bevölkerung wurden in diesem Bereich im Nachgang permanente Radverkehrsanlagen eingerichtet¹⁰.

*Mehr Radfahrer*innen das ganze Jahr über*

Wenn Städte mit Aktionen wie Stadtradeln oder Mit dem Rad zur Arbeit, Mieträdern und vielen fahrrad-spezifischen Angeboten wie geführten Radtouren, Stadtteilstesten sowie Aktionstagen mit dem Einzelhandel in Fußgänger- und Einkaufszonen (z. B. Einkaufen mit dem Rad) erfolgreich für mehr Fahrradpräsenz gesorgt haben, wäre es natürlich ärgerlich, wenn der Radverkehrsanteil im Winter wieder gen Null tendiert.

Das muss aber nicht passieren. Ein Anteil von Ganzjahresradfahrer*innen von 80 bis 85 Prozent ist möglich. Voraussetzung dafür sind eine umfangreiche Förderung des Radverkehrs und die Priorisierung der Schneeräumung von Fahrradwegen in den Wintermonaten, das beweisen Fahrradstädte wie Amsterdam und Kopenhagen¹¹.

Positiver Effekt: Stärken Sie die Ganzjahresradfahrer*innen in Ihrer Stadt, stärken Sie auch gleichzeitig die Unternehmen vor Ort, denn wer das ganze Jahr über mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt, ist nachweislich zwei Arbeitstage weniger krank und insgesamt nicht nur gesünder, sondern auch zufriedener.¹²

Mehr Hinweise und Beispiele zu diesem Thema auf den Seiten 20, 25, 27, 28.

⁹ <https://www.planning.org/blog/blogpost/9131693/>

¹⁰ <https://nextcity.org/daily/entry/macon-pop-up-bike-network-permanent-bike-lanes>

¹¹ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2015): Radfahren im Winter – Strategien zur Förderung des Radverkehrs in der kalten Jahreszeit. Wien.

¹² Studie Mobilität und Gesundheit:

http://www.ecolibro.de/fileadmin/images/ecolibro/downloads/BROSCHUERE_Mobilitaet_und_Gesundheit_061115_1MB.pdf

Für Recht und Ordnung sorgen

Zugeparkte Radspuren sind nicht nur ärgerlich, viele Radfahrende finden sie sehr gefährlich. Das schnelle Ausweichen in den fließenden Kfz-Verkehr verunsichert viele Radfahrer*innen und kann gefährlich werden. Aus der Not heraus weichen viele auch auf Gehwege aus. Kommen viele dieser unangenehmen Situationen zusammen, hält das Menschen auch vom Radfahren ab.

Das Problem der zugeparkten Radwege wird durch immer mehr Paketdienste verschärft. Der Kontrolldruck ist nahezu überall in Deutschland sehr gering, aber hier handelt es sich nicht um ein Kavaliersdelikt! Wenn Sie in Ihrer Stadt kurzfristig mehr für den Radverkehr und die Sicherheit von Radfahrer*innen erreichen wollen, weisen Sie Ordnungsamt und Polizei an, sich um das Radwegparken zu kümmern. Und wenn Sie auf Dauer bessere Überwachung des Verkehrsgeschehens haben wollen, unterstützen Sie Ihre Polizei bei der Einrichtung einer Fahrradstaffel.

Mehr Hinweise und Beispiele zu diesem Thema auf Seite 31.

ÖV und Fahrrad verknüpfen

Umfragen zeigen immer wieder: Mehr Menschen würden den ÖV häufiger nutzen, wenn sie besser zur Haltestelle kämen oder von der Haltestelle zur Arbeit/zum Ziel. In anderen Ländern ist die Kombinationsrate Fahrrad/ÖV deutlich höher als in Deutschland.

Sie können hier ansetzen und viel verbessern, wenn Sie hochwertige und sichere Abstellplätze an den Haltestellen Ihrer Stadt errichten. Das geht zwar nicht über Nacht oder in wenigen Wochen, aber Sie sollten es in Ihre langfristigen Planungen aufnehmen und den entsprechenden Raum freihalten.

Fahrradparken unmittelbar verbessern

Wenn es in Ihrer Stadt eine Radstation gibt, prüfen Sie, ob diese mit mehr Geld unmittelbar für zusätzliche Fahrradparkplätze und längere Öffnungszeiten sorgen kann. Sicher gibt es eine oder mehrere zentrale ÖPNV-Haltestellen oder Knotenpunkte mit besonderem Bedarf. Lassen Sie dort als erstes neue Abstellanlagen projektieren und umsetzen. Stellen Sie sofort an Ihrer wichtigsten Station wie Hauptbahnhof, Busbahnhof oder Marktplatz mobile und bewachte Abstellanlagen auf. Begleiten Sie die Aufstellung intensiv mit den lokalen Medien.

Mehr Hinweise und Beispiele zu diesem Thema auf Seite 18-22.

Mehr Service für mehr Rad

Schnell Bike-Sharing anbieten: Sicher haben Sie bemerkt, dass sich in den vergangenen Monaten viel im Bereich Bike-Sharing getan hat. Es gibt neue Anbieter und neue Geschäftsmodelle, die für viel mehr Räder und auch für kleine Städte geeignet sein können. Reden Sie mit den asiatischen, aber auch den deutschen Unternehmen und lassen Sie schnell ein einfaches, dichtes und günstiges Bike-Sharing in Ihrer Stadt zu. Überlegen Sie sich, ob Ihre Stadt anfangs oder zu Events die Kosten übernehmen kann oder ob Sie mit einem für Kunden kostenlosen Service noch mehr Menschen erreichen. Übrigens hat sich bei Straßenbaumaßnahmen ein temporär kostenloses Bike-Sharing sehr bewährt.

Steuern Sie Ideen für Ihre Einzelhandelsorganisation bei: Warum sollten der Einkauf nicht per Lastenrad kommen, warum sollten nicht Radkuriere Besorgungen erledigen oder der Schornsteinfeger mit dem Rad kommen?

Förderung von gewerblich genutzten Lastenrädern

Für manche Lieferung braucht man einen Transporter, aber das gilt längst nicht für alle gewerblichen Fahrten. Denken Sie allein an die über 13.000 Pflegedienste in Deutschland. Mehr als 300.000 Pflegekräfte versorgen über 700.000 Menschen und dafür sind Millionen Fahrten notwendig. Selbst mit ihren Kleinwagen brauchen die Pflegekräfte mehr Zeit für die Parkplatzsuche als ihnen Pflegezeit zur Verfügung steht. Wendige Elektrofahräder sind in der Stadt schnell, brauchen keinen Parkplatz und machen die Pflegekräfte viel flexibler. Sprechen Sie mit den Unternehmen in Ihrer Stadt und unterstützen Sie die Anschaffung der ersten Räder finanziell. Begleiten Sie die Unternehmen auch nach der Einführung. Weiten Sie das Programm auf Kundendienste, Zählerableser, Schornsteinfeger etc. aus.

Mittelbeschaffung

(Radverkehrs-)Förderinstrumente des Bundes

Woher kommt das Geld?

Es gibt unterschiedlichste Förderprogramme seitens des Bundes. Hier stellen wir Ihnen einige vor.

Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020

Im Rahmen verschiedener „Dieselgipfel“ wurde das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“ verabschiedet. Es ist kein eindeutiges Förderinstrument für den Radverkehr – im Gegenteil. Die Akteure haben den Radverkehr weitgehend übersehen und sind offensichtlich ernsthaft der Meinung, es sei sinnvoll, Wege unter zwei Kilometern weiterhin mit dem Kfz zurückzulegen, solange das Kfz nur umweltschonender betrieben wird.

In dem Sofortprogramm ist lediglich die Förderung von gewerblich genutzten Lastenrädern geplant. Die Förderung wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums erfolgen, sobald ein entsprechender Förderaufruf erfolgt ist. Die Abwicklung erfolgt auf der Basis der Kommunalrichtlinie¹³.

Kommunalrichtlinie

(Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen)¹⁴

Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative werden u. a. Maßnahmen zur Stärkung von nachhaltigen Mobilitätsangeboten gefördert. Darunter sind investive Maßnahmen, um beispielsweise die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern, Fahrradabstellanlagen einzurichten, LED-Beleuchtung auf Radverkehrsanlagen neu zu errichten oder verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen und Wegweisungssysteme zu installieren.

Förderberechtigt sind Kommunen und Zusammenschlüsse, an denen ausschließlich Kommunen beteiligt sind, sowie Einrichtungen bzw. Träger von öffentlichen, gemeinnützigen und religionsgemeinschaftlichen Hochschulen, Betriebe, Unternehmen und sonstige Organisationen mit mindestens 50,1 Prozent kommunaler Beteiligung. Fördermittelgeber ist das Bundesumweltministerium.

¹³ <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/StatischeSeiten/Breg/Saubere-Luft/1-elektrifizierung-urbaner-verkehr-foerderung-lastenraeder.html?>

¹⁴ <https://www.klimaschutz.de/foerderung>

Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr

Im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ können modellhafte, investive Projekte gefördert werden, die den Radverkehr in konkret definierten Gebieten wie Wohnquartieren, Dorf- oder Stadtteilzentren verbessern.

Ziel ist es, Treibhausgasemissionen einzusparen, aber auch einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort zu leisten. Außerdem sollen die geförderten Projekte durch ihren Vorbildcharakter bundesweit zur Nachahmung anregen. Besonders förderwürdig sind Projekte, die in Kooperation mit verschiedenen Akteuren realisiert werden.¹⁵

Förderberechtigt sind Kommunen (Städte, Gemeinden und Landkreise) und kommunale Zusammenschlüsse, Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen mit mehrheitlich kommunaler Beteiligung sowie Kooperationen („Verbünde“) von Kommunen, Unternehmen, Verbänden, Vereinen, Religionsgemeinschaften mit Körperschaftsstatus und Hochschulen.

Gefördert werden Radverkehrsprojekte ab einem Finanzvolumen von 200.000 Euro. Bei Verbundvorhaben gilt die Mindestsumme für das Verbundprojekt insgesamt. Fördermittelgeber ist das Bundesumweltministerium.¹⁶

Förderung von Radschnellwegen der Länder und Kommunen

Seit 2017 fördert der Bund Radschnellwege in der Baulast der Länder und Kommunen mit zunächst jährlich 25 Millionen Euro. Die dazugehörige Verwaltungsvereinbarung ist in Vorbereitung.

Gefördert werden sollen laut Bundesfernstraßengesetz Radschnellwege ab einer Länge von zehn Kilometern. Förderungsfähig sind nur Radschnellwege, die einen schnellen und möglichst störungsfreien Verkehr von mindestens 2.000 Fahrradfahrten täglich ermöglichen und etwa vier Meter breit sind.

Förderberechtigt sind Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände. Gefördert werden Bau- und auch Planungskosten. Fördermittelgeber ist das Bundesverkehrsministerium.

Angesichts der raschen Entwicklung versteht sich dieses Papier als lebendiges Dokument, das der aktuellen Entwicklung immer wieder angepasst wird. Dies hier ist die Version 1.0 veröffentlicht im Februar 2018.

Kontakt:

ADFC-Bundesgeschäftsstelle
interessenvertretung@adfc.de
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC)
Bundesgeschäftsstelle
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin


¹⁵ <https://www.klimaschutz.de/radverkehr>

¹⁶ <http://www.foerderdatenbank.de/Foerder-DB/Navigation/Foerderrecherche/suche.html?get=views;document&doc=12890>

Anhang: Die Toolbox- Tabellarische Darstellung möglicher Maßnahmen


AKTIONSFELD: INFRASTRUKTUR.....	15
AKTIONSFELD: INTERMODALE VERKNÜPFUNG	20
AKTIONSFELD: BIKE-SHARING-SYSTEME.....	21
AKTIONSFELD: SERVICES UND DIENSTLEISTUNGEN	22
AKTIONSFELD: INFORMATION, KOMMUNIKATION, KAMPAGNEN.....	27
AKTIONSFELD: ORDNUNGSRECHT	31
AKTIONSFELD: LASTENRADFÖRDERUNG	32
AKTIONSFELD: MOBILITÄTS- UND VERKEHRSERZIEHUNG	34
AKTIONSFELD: ORGANISATION, KONZEPTION UND KOORDINIERUNG.....	36

 Wintermaßnahme

 Förderungsfähig durch die Kommunalrichtlinie

Weitere Hinweise zu Bausteinen einer Mobilitätswende sind in der Übersicht von Martin Randelhoff unter dem Titel [„Wie kann eine Kommune den Radverkehr zielgerichtet fördern?“](#) auf seinem Blog *Zukunft Mobilität* zu finden.

AKTIONSFELD: INFRASTRUKTUR



<p>Radwegenetz optimieren und erweitern. Lücken schließen, Gefahrenstellen beseitigen</p>	Ziel	Lückenloses vollständiges Radwegenetz, sicher und komfortabel für alle Nutzergruppen.
	Positive Nebeneffekte	Lebenswerte fahrradfreundliche Städte
	Beispiel	<p>Hamburg plant bis 2020 den Bau und Ausbau des vorhandenen Radwegenetzes um mindestens 45 Kilometer.</p> <p>Konzept des „Bündnisses für Radverkehr“ in Hamburg: http://www.nahverkehrhamburg.de/45-kilometer-diese-fahrradwege-will-hamburg-bis-2020-ausbauen-8289/</p> <p>Berlin investiert in den nächsten Jahren insgesamt 200 Mio. Euro für den Aus- und Neubau des Radwegenetzes und will so den Radverkehrsanteil bis 2020 auf 18-20% steigern: http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/download/ausbau_fahrradroutennetz.pdf</p>
	Kosten	Personal, Planung, Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit
<p>Umwidmung von Kfz-Streifen zu Radfahrstreifen</p> 	Ziel	Attraktive Radverkehrsführung auf der Strecke durch möglichst umwegefreie, großzügige Führung. Erhöhte Verkehrssicherheit.
	Positive Nebeneffekte	<p>Mehr Raum für den Radverkehr.</p> <p>Erhöhter Komfort und Verbesserung des Sicherheitsempfindens für Radfahrende.</p>
	Beispiel	<p>In Karlsruhe wurden auf einer bislang vierspurigen Straße, jeweils ein Kfz-Fahrstreifen je Fahrtrichtung zu einem Radfahrstreifen ummarkiert. Dieses Unterfangen wurde zunächst als Verkehrsversuch gestartet. Aufgrund der guten Erfahrungen erfolgte eine dauerhafte Umgestaltung:</p> <p>https://fahrradfoerderung.vcd.org/verkehrsflaechen/adfahrradstreifen-statt-kfz-fahrstreifen/</p>
	Kosten	Personal, Planung, Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit
<p>Radschnellwege planen und bauen</p>	Ziel	Kfz-Pendler*innen auf Strecken von 3 bis 15 Kilometern zum Umsteigen auf das Fahrrad bewegen, um Staus, Lärm und Schadstoffemissionen zu reduzieren.
	Positive Nebeneffekte	Entlastung von Autobahnen und Bundesfernstraßen
	Beispiel	<p>In den Niederlanden hat sich das Konzept bereits seit langem erfolgreich bewährt. Dort nutzen bspw. 25 Prozent der Berufspendler*innen den Radschnellweg Leiden-Den Haag für die Fahrt zu Arbeit zur Arbeit.</p> <p>Das bekannteste Beispiel in Deutschland ist der</p>


		<p>Bau des Radschnellwegs Ruhr: http://www.rs1.ruhr/ http://www.rs1.ruhr/fileadmin/user_upload/RS1/pdf/RS1_Machbarkeitsstudie_web.pdf</p> <p>Einen Leitfaden mit Hinweisen für die Planung von Radschnellwegen hat die AGFS NRW herausgegeben: http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/radschnellwege/fachbroschuere-radschnellwege.html</p>
	Kosten	Personal, Planung, Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit
Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr	Ziel	Schaffung von kürzeren Routen für den Radverkehr bzw. von Alternativen zu stark befahrenen Straßen.
	Positive Nebeneffekte	Besseres Miteinander von Kfz- und Radverkehr.
	Beispiel	<p>In Braunschweig wurden kurze Routen für Radfahrer eröffnet ohne das Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer entstanden:</p> <p>https://www.braunschweig.de/leben/stadtplan_verkehr/radverkehr/einbahnstrassen.html</p>
	Kosten	Personal, Beschilderung, ggf. Markierung
Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr, außerhalb der Ladenöffnungszeiten	Ziel	Etablierung von Abkürzungen für den Radverkehr.
	Positive Nebeneffekte	Einzelhandel wird gestärkt (Fußgängerzonen).
	Beispiel	<p>München hat zwischen 21 und 9 Uhr die Fußgängerzone freigegeben um das Radeln zur Arbeit zu erleichtern:</p> <p>https://radlhauptstadt.muenchen.de/radnetz/radfahren-in-der-fussgaengerzone/</p> <p>Regensburg konnte nach Öffnung weniger Verkehrsverstöße erkennen und die Anzahl der Radfahrenden hat sich gesteigert:</p> <p>https://www.respekt-bewegt.de/</p>
	Kosten	Personal, Beschilderung, ggf. Begleitkampagne
Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen	Ziel	Schaffung von kürzeren Routen und Verbesserung der Durchlässigkeit für den Radverkehr.
	Positive Nebeneffekte	Von der Kennzeichnung profitieren auch der Fußgänger+innen und ortsunkundige Radfahrende/Fahrradtouristen.
	Beispiel	<p>Der ADFC Braunschweig sammelte gemeinsam mit den Bürger*innen über 200 passierbare Sackgassen. Anschließend brachte die Stadt flächendeckend entsprechende Schilder an (Verkehrszeichen 357-50): https://www.adfc-braunschweig.de/sicherheit-verkehr/verkehrspolitik/sackgassen.html</p>
	Kosten	Personal, Bürgerbeteiligung, Beschilderung

Pop-up-Bike-Lanes / temporäre Einrichtung geschützter Radverkehrsinfrastruktur	Ziel	Verdeutlichung des Umgestaltungspotentials in autogerechten Stadträumen. Schaffung von Akzeptanz für die Bedürfnisse von Radfahrenden nach mehr Schutz und Platz zum Rad fahren.
	Positive Nebeneffekte	Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren.
	Beispiel	Aktionen des ADFC-Braunschweig https://www.adfc.de/adfc-magazin-radwelt/radwelt-ausgaben/radwelt-2017/radwelt-5-2017/interview-adfc-braunschweig- und des ADFC Köln für Geschützte Radfahrstreifen: https://www.youtube.com/watch?v=xkue5rwmQkA
	Kosten	Ehrenamtliches Engagement, Öffentlichkeitsarbeit, Genehmigung für Aktionen
Modellprojekte zum besseren Schutz der Radfahrenden, z.B. zur Einrichtung Protected Bike-Lanes (dt. Geschützte Radfahrstreifen)	Ziel	Erprobung neuer Infrastrukturelemente, um mehr Sicherheit, Komfort und Akzeptanz für Radfahrende zu schaffen.
	Positive Nebeneffekte	Mehr Raum für den Radverkehr. Verflüssigung des Kfz-Verkehrs.
	Beispiel	In Berlin wird im Jahr 2018 der erste geschützte Radstreifen Deutschlands getestet und evaluiert: https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/weiteremeldungen/2017/artikel.645998.php
	Kosten	Planung, Umsetzung und Material, z.B. für flexible Sperrpfosten/Poller, ggf. Fahrbahneinfärbung
Umgestaltung eines Straßenabschnitts zur „Lebenswerten Straße“ (ggf. nur temporär)	Ziel	Erhöhte Lebensqualität für die Anwohner*innen.
	Positive Nebeneffekte	Reduktion von Stickoxiden, CO ₂ und Lärm durch weniger Autoverkehr und niedrigere Kfz-Geschwindigkeiten.
	Beispiel	In Gent (Belgien) wurde eine Straße / ein Straßenabschnitt für drei Monate vom Autoverkehr befreit und den Bewohner*innen als Lebensraum zur Verfügung gestellt (samt künstlichem Rasen, Sitzmöbel, Kübelpflanzen u.ä.). Damit wurden neue urbane Räume geschaffen, mit nachhaltiger Mobilität experimentiert sowie soziale Strukturen gestärkt. http://thinkingcities.com/the-living-street/ * In Deutschland sind für die Umsetzung ggf. Änderungen der StVO nötig.
	Kosten	Personal, Stadtmöblierung, Öffentlichkeitsarbeit

Radabstellanlagen systematisch ausbauen* <i>*siehe auch im Aktionsfeld Intermodale Verknüpfung)</i>	Ziel	Weniger Fahrraddiebstahl und vermehrte Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs.
	Positive Nebeneffekte	Geordnetes Stadtbild. Bessere Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum.
	Beispiel	Schaffung von mehr und besseren Abstellanlagen am Wohnort, an öffentlichen Straßen und Plätzen, Bahnhöfen und ÖPNV-Knotenpunkten. Gesamtkonzept Fahrradparken des Landes Berlin: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/strategie/de/m_abstell.shtml
	Kosten	Personal, Beauftragung Planungsbüro, bauliche Umsetzung, Öffentlichkeitsarbeit
Radabstellanlagen an Einzelhandelsgeschäften fördern	Ziel	Mehrnutzung des Fahrrads in den Innenstädten. Weniger Fahrraddiebstahl. Fahrrad-Kunden ernst nehmen.
	Positive Nebeneffekte	Belebung der Innenstädte und Stärkung des Einzelhandels. Radfahrende geben mehr Geld für den Einkauf von Lebensmitteln aus als Autofahrende und kommen häufiger vorbei: https://nationaler-radverkehrs-plan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-04.pdf
	Beispiel	Wichtig: Durchgängige Installation und hohe Qualität der Abstellanlagen, damit Kunden ihr Fahrrad überall in der Stadt sicher abstellen können: http://www.fahrradparken.info/gestaltungsgrundsaeetze/einzelhandel_dienstleistungen.html
	Kosten	Personal, Umsetzung, Abstellanlagen
Schaffung von Abstellzonen für Fahrradverleihsysteme unterschiedlicher Anbieter <i>* Eventuell sind in Deutschland Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen erforderlich, bspw. Satzung für Sondernutzung</i>	Ziel	Offensive Förderung von Leihradssystemen: Bessere Ordnung und Sichtbarkeit von (Leih-) Fahrrädern im Stadtbild.
	Positive Nebeneffekte	Komfortgewinn, weniger Ärger, geordnetes Stadtbild.
	Beispiel	Es gibt immer mehr Leihrad-Anbieter in Städten. Inländische sowie ausländische. Damit die Räder nicht wild abgestellt werden, sollten Kommunen Abstellzonen ausweisen, um Ordnung in die Räderlandschaft zu bringen, z.B. durch farbige Markierungen oder virtuell definiert (Geofencing*), so dass die Räder nur in bestimmten Bereichen zurückgegeben werden können und müssen. Beispiel aus Singapur: http://www.straitstimes.com/singapore/transport/bike-sharing-firms-to-use-tech-to-tackle-parking-issues
	Kosten	Personal, Planung, technische Umsetzung

Arbeitshilfe

Optische Fahrbahnverengungen mit farbigen Markierungen	Ziel	Höhere Verkehrssicherheit durch Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten.
	Positive Nebeneffekte	Kann zur gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raumes genutzt werden.
	Beispiel	In der Schweiz werden seit 2009 optische Fahrbahnverengungen mit Hilfe farbigen Markierungen genutzt, um eine angepasste Geschwindigkeit, ein angemessenes Spurverhalten und eine Verbesserung der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu erreichen: https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2014/09/Kosteneffizienz-Handbuch_2014.pdf , S. 92
	Kosten	Planung, Umsetzung, Material für farbige Fahrbahnmarkierung
Optimierung der Ampelphasen für den Radverkehr / „Grüne Welle für Radfahrende“ 	Ziel	Verbesserter Radverkehrsfluss, Beschleunigung des Radverkehrs.
	Positive Nebeneffekte	Fußgänger können ggf. auch von den verlängerten Ampelphasen profitieren.
	Beispiel	In Nienburg wurden 2012 Ampelphasen verlängert, ohne die Schaltzeiten für den Pkw Verkehr zu verändern: http://www.adfc-nienburg.de/presse/mitteilung_19-7-2012.html
	Kosten	Berücksichtigung bei der Planung von Lichtsignalanlagen (LSA).
Errichtung eines Beschilderungs- und Leitsystems 	Ziel	Bessere Orientierung für Radfahrende. Werbung für den Radverkehr.
	Positive Nebeneffekte	Es ist möglich Hinweise zu touristischen Routen hinzuzufügen.
	Beispiel	In mehreren Städten und Bundesländern gibt es ein Wegweisungssystem für den Radverkehr: https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/downloads/HB_R_NRW_Kap03_Sep2017.pdf
	Kosten	Planung, Herstellung und Montage der Wegweiser, notwendige Modifikationen vorhandener Routen

 Förderungsfähig durch die Kommunalrichtlinie

AKTIONSFELD: INTERMODALE VERKNÜPFUNG

Einrichtung einer Fahrradstation / eines Fahrradparkhauses / Einrichtung von Fahrradboxen an Bahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten des ÖPNV 	Ziel	Bike & Ride fördern. Attraktivierung des Radverkehrs, verbesserte Nutzung des Umweltverbundes auch im Winter.
	Positive Nebeneffekte	Effizientere Flächennutzung, da auf einem Pkw-Parkplatz 10 Fahrräder abgestellt werden können.
	Beispiel	Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) vermietet an mehreren Bahnhöfen insgesamt rd. 1000 Fahrradboxen. Das Angebot richtet sich insbesondere an Berufspendler*innen, die das Fahrrad mit dem ÖPNV kombinieren: https://www.vrr.de/imperia/md/content/service/ticketbroschuere/vrr_isigo_fahrradboxen.pdf
	Kosten	Bereitstellung und Instandhaltung (teilweise durch Vermietungsgebühren abgedeckt)
Schaffung temporärer Fahrradparkanlagen an Bahnhöfen und zentralen Umsteigepunkten des ÖPNV		Kurzfristige Angebotsverbesserung für Bike & Ride (bis zu Schaffung hochwertiger Abstellanlagen, Radstationen, Fahrradparkhäuser).
	Positive Nebeneffekte	Mehr Sichtbarkeit des Radverkehrs. Mehr Ordnung auf Bahnhofsvorplätzen.
	Beispiel	Installation temporärer Anlagen (bewacht/ oder unbewacht) wie sie z.B. bei großen Veranstaltungen zum Einsatz kommen, als kurzfristige Übergangslösung mit rascher Wirkung. (im Detail siehe dazu Aktionsfeld: Services und Dienstleistungen)
	Kosten	Planung, Anlagen, ggf. Bewachung
Intergration von Bike-Sharing und Radfahrtrouten in ÖPNV-Apps	Ziel	Mehrnutzung des Fahrrads durch bessere Sichtbarkeit der Radfahrtrouten. Förderung von Bike&Ride, Bike-Sharing.
	Positive Nebeneffekte	Kontinuierliche Aktualisierung der Daten zu Radwegen durch interessierte Nutzer*innen.
	Beispiel	Radroutenplaner der Münchner Verkehrsbetriebe und der Stadt München: Der ÖPNV wurde in die Radroutenplanung eingebunden. Das ermöglicht ein Routing mit Haltestellenauswahl und Fahrradmitnahme im ÖPNV. Ferner kann die Verfügbarkeit von Fahrrädern und Abstellplätzen der Fahrradverleih-Services abgefragt werden: https://www.mvv-muenchen.de/fahrplanauskunft/mobile-auskunft-app/mvv-radroutenplaner/index.html
	Kosten	Personal, Programmierung, Internetauftritt, Öffentlichkeitsarbeit

 Wintermaßnahme

AKTIONSFELD: BIKE-SHARING-SYSTEME

Bike-Sharing-Systeme/ Öffentliches Leihradsystem (ggf. kurzfristig nur Umsetzung planen)	Ziel	Gewinnung neuer Zielgruppen für das Radfahren. Verlagerung von Pkw-Verkehren auf das Fahrrad. Gewährleistung der Mobilität auf der „letzten Meile“ als Ergänzung zum ÖPNV und zu Park & Ride Systemen.
	Positive Nebeneffekte	Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Stadt.
	Beispiel	<p>In den größeren Städten in Deutschland wurden in den letzten Jahren öffentliche Leihradsysteme installiert, welches Bürger*innen und Tourist*innen ermöglichen, kurze Strecken mit dem Fahrrad zu überwinden. Diese Formen wurden in enger Zusammenarbeit mit den Stadtverwaltungen entwickelt, sind aber in hohem Maße von der Mitfinanzierung durch die Kommune und Werbeeinnahmen abhängig. Entsprechende Angebote gibt es u.a.</p> <p>in Kooperation mit der DB AG und LIDL (Call a Bike): https://www.callabike-interaktiv.de/de, vom weltweit agierenden Anbieter nextbike GmbH: https://www.nextbike.de/de/, sowie von der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVGmeinRad), als Teil des ÖPNV-Angebotes: https://www.mainzer-mobilitaet.de/mainzigartig-mobil/mit-mvgmeinrad/einfuehrung.html</p> <p>Allerdings zeichnet sich aktuell auch für kleinere Kommunen eine Möglichkeit ab, schnell und unkompliziert ein attraktives Leihrad-Angebot zu schaffen. Sie können mit den neuen Bike-Sharing-Anbietern sprechen, die seit Kurzem „Freefloating“-Systeme anbieten, die schnell und flexibel installierbar sind und keine Finanzierung durch die öffentliche Hand benötigen. Allerdings müssen ausreichend Stellflächen eingeplant werden (siehe auch Aktionsfeld Infrastruktur: Schaffung von Abstellzonen).</p> <p>Mehr dazu siehe ADFC-Arbeitshilfe zu den neuen Bike-Sharing-Angeboten: https://www.adfc.de/fahradverleihsysteme/adfc-position/adfc-position-fahradverleihsysteme</p>
	Kosten	Abhängig von Konzept und Anbieter

AKTIONSFELD: SERVICES UND DIENSTLEISTUNGEN

Kurzfristige Beseitigung kleinerer Mängel im Radwegenetz	Ziel	Verbesserung des Radkomforts und der Verkehrssicherheit.
	Positive Nebeneffekte	Direkter und sichtbarer Ansprechpartner für die Bürger*innen. Regelmäßige Qualitätskontrolle der Infrastruktur.
	Beispiel	Der Rostocker Radwegewart ist seit 2011 aktiv. Ursprünglich als Pilotprojekt gestartet ist er inzwischen wegen der guten Resonanz ganzjährig im Einsatz: http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=45991 Die Stadt Potsdam hat eine Service-Rufnummer („Scherbentelefon“) für die Bürger*innen eingerichtet, um Scherben und andere Verschmutzungen melden zu können. Die Schäden werden innerhalb von zwei Tagen behoben: https://www.potsdam.de/cms/beitrag/10065768/1005430/
	Kosten	Personal, Material, Telekommunikation, ggf. Online-Auftritt
Radwegepatenschaft	Ziel	Verbesserung des Radfahrkomforts und der Verkehrssicherheit.
	Positive Nebeneffekte	Einbeziehung der Bevölkerung / Teilhabe an städtischen Veränderungen. Qualitätssicherung
	Beispiel	Im Ruhrgebiet fahren Radwegepaten regelmäßig bestimmte Radwege und Radrouten ab und kontrollieren diese. Die Information wird an die Behörde weitergegeben, die sich dann um die Beseitigung der Mängel kümmert: http://www.metropoluhr.de/index.php?id=27319
Fahrradfreundliches City-Marketing: Luftpumpen, Bonuspunkte u.a.	Kosten	Ehrenamtliches Engagement, Öffentlichkeitsarbeit
	Ziel	Imageverbesserung des Radverkehrs. Höhere Akzeptanz von Radfahrenden als wichtige Kundengruppen.
	Positive Nebeneffekte	Stärkung des Einzelhandels. Laut einer Studie („WirtschaftsRad“) der AGFK Bayern geben Radfahrende durchschnittlich mehr Geld für Lebensmittel aus als Autofahrende: https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/agfk-bayern-veroeffentlicht-broschuere
	Beispiel	Eine einfache fahrradfreundliche Geste auch für Inhaber kleinerer Geschäfte ist das Vorhalten einer Luftpumpe. Als öffentlichkeitswirksamere Variante ist das stadtweite Aufstellen von gut sichtbaren öffentlichen Luftpumpen an stark frequentierten gut zugänglichen Plätzen sinnvoll, wie es bspw. in Wien praktiziert wird. Diese können für alle üblichen Ventilarten genutzt werden und auch von Men-

		<p>schen genutzt werden, die mit Kinderwagen oder Rollstuhl unterwegs sind: https://www.fahrradwien.at/tipps-und-regeln/wiener-pumpe/</p> <p>Einige Städte locken ihr Kunden auch mit dem Sammeln von Bonuspunkten für das Fahrradfahren via App und den Eintausch dieser „Währung“ im städtischen Einzelhandel z. B. in Bremen, Graz, Wien: https://www.bikecitizens.net/de/bike-benefit/</p>
	Kosten	Material, Öffentlichkeitsarbeit, ggf. Programmierungskosten für die App und Internet-Auftritt
Aufstellen von abschließbaren Gepäckboxen in der Innenstadt	Ziel	Erleichterung des Einkaufens mit dem Fahrrad. Verbesserung der Nutzung des Fahrrades als Freizeit- und Verkehrsmittel.
	Positive Nebeneffekte	Auch Touristen können die Boxen nutzen, um ihr Gepäck zu verstauen, um die Stadt ohne große Last zu erkunden.
	Beispiel	In Paderborn wurden an mehreren Orten neben guten Abstellanlagen auch Gepäckboxen in der Innenstadt aufgestellt: http://www.radfahrsicherheit-paderborn.de/parklatze-fur-zweirader-in-der-paderborner-innenstadt/
	Kosten	Planung, Material
Temporäre Radabstellanlagen für Veranstaltungen	Ziel	Sicheres Fahrradparken bei Veranstaltungen. Vermehrte Anreise per Fahrrad und ÖPNV.
	Positive Nebeneffekte	Geringere Diebstahlrate. Geringerer Flächenverbrauch gegenüber Kfz-Stellplätzen (10 Räder benötigen so viel Platz wie ein Autoparkplatz).
	Beispiel	<p>Während der Weihnachtszeit wurden in Köln zusätzliche temporäre Radabstellplätze installiert: http://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelle-info/mobile-fahrradstaender-am-heumarkt</p> <p>In Paderborn wurde während der Libori, einer einwöchigen Veranstaltung bewachtes Fahrradparken unter dem Titel Libori-Radtresor angeboten: https://www.paderborn.de/guiapplications/newsdesk/publications/Stadt_Paderborn/109010100000111561.php</p>
	Kosten	Planung, Stellflächenmanagement, temporäre Abstellanlagen, ggf. Wachpersonal

Gute und sichere Baustellenführung für den Radverkehr	Ziel	Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden. Gleichberechtigte Behandlung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
	Positive Nebeneffekte	Auch der Fußverkehr wird besser gesichert.
	Beispiel	Gute Leitfäden für die Baustellenabsicherung des Rad- und Fußverkehrs gibt es u.a. von der AGFS NRW: http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/baustellen.html und der AGFS Bayern: https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/AGFK-BY_LeitfadenBaustellen.pdf
	Kosten	Personal, Material für die technische Umsetzung und Beschilderung
Öffentlichkeitsarbeit bei Umbaumaßnahmen und Neuregelungen	Ziel	Informationsverbreitung für Anwohner*innen und Verkehrsteilnehmer*innen um die Akzeptanz und das Verständnis für die Maßnahme zu fördern.
	Positive Nebeneffekte	Durch die bessere Information kann das Verkehrsklima verbessert werden.
	Beispiel	Bei der Anordnung einer Fahrradstraße sollten die Anwohner*innen schon vor Fertigstellung über die Merkmale und Vorteile informiert werden.
	Kosten	Personal, Material, Öffentlichkeitsarbeit, ggf. Festakt zur Einweihung
Dialog-Display für Autofahrende „Danke“ / „Langsam“	Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden, Einhaltung der Kfz-Geschwindigkeiten.
	Positive Nebeneffekte	Verbesserung des Verkehrsklimas, deutliche anhaltende Verhaltensänderung bei Kfz-Fahrenden
	Beispiel	Laut Unfallforschung der Versicherer (UDV) werden Geschwindigkeitsbegrenzungen eher eingehalten, wenn die Autofahrenden über ein sogenanntes Dialog-Display belohnt („Danke“) oder ermahnt („Langsam“) werden: https://udv.de/de/strasse/stadtstrassen/wege-fuer-fussgaenger/mensch/dialog-display
	Kosten	Anschaffung, Montage, Betrieb des Dialog-Displays

Winter-Basisnetz	Ziel	Weiternutzung des Fahrrads auch im Winter / ggf. Information über Winterrouen (falls nicht alle geräumt werden können).
	Positive Nebeneffekte	Priorisierung von wichtigen Haupt- und Nebenrouen.
	Beispiel	<p>Im Jahr 2011 hat die Stadt Karlsruhe mit Beteiligung von ADFC und VCD den Winterdienst für ihr Radverkehrsnetz überarbeitet. Ziel war es, ein zusammenhängendes, befahrbares Netz sicherzustellen.</p> <p>Das Winterradnetz wurde in einer interaktiven Karte dargestellt: https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/winterdienst.de</p>
	Kosten	Personal, Planung, ggf. spezielle Winterräumtechnik für Radwege
Bevorzugte Winterräumung von Fahrradwegen und Radstreifen vor dem Räumen von Autostraßen	Ziel	Stressarme Weiternutzung des Fahrrads auch im Winter.
	Positive Nebeneffekte	Reduktion von Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.
	Beispiel	<p>In Kopenhagen werden Radwege prioritär vor den Kfz-Fahrbahnen vom Schnee befreit. Ergebnis: Rund 80% der Radfahrenden nutzen das Fahrrad auch im Winter: http://www.copenhagenize.com/2010/12/ultimate-bike-lane-snow-clearance.html</p>
	Kosten	Personal, spezielle Winterräumtechnik für Radwege
Einrichtung von Fahrradwaschanlagen (stationär oder temporär)	Ziel	Komfortgewinn für Radfahrende.
	Positive Nebeneffekte	Mehr Freude am Radfahren.
	Beispiel	<p>Die Stadt Graz (Österreich) bietet in Kooperation mit der Firma Bicycle eine moderne, vollautomatische Fahrradwaschanlage an: http://www.bicycle.at/de/waschanlage/</p> <p>Gerne wird dieser Service auch als mobile Dienstleistung bei Veranstaltungen oder im Rahmen des City-Marketing angeboten, bspw. bei Fahrrad-messen wie der Eurobike oder dem Sattel-Fest in Soest: http://cyclewash.de/events-de.html#events</p>
	Kosten	Anschaffung/Miete, Personal


* Wintermaßnahme

Kleine Komfortmaßnahmen, die das Radfahren angenehmer ma- chen: z.B. Ampeltrittbretter, Ampelgriffe	Ziel	Mehr Komfort für Radfahrende.
	Positive Ne- beneffekte	Fahrradfreundliches Image der Kommune.
	Beispiel	<p>Die Stadt Ulm ließ nach Kopenhagener Vorbild an einer innerstädtischen Kreuzung zwei Metallgeländer mit Trittbrett anbringen.</p> <p>Die Metallgeländer kommen einem natürlichen Bedürfnis der Radler nach - beim Warten an der Ampel nicht vom Rad absteigen zu müssen und auf dem Rad sitzend bequem die Balance halten zu können:</p> <p>http://hamburgize.blogspot.de/2013/06/vom-ampelgriff-zum-ampeltrittbrett.html</p> <p>Eine ähnliche Funktion hat der „Marler Ampelgriff“, der in einigen Städten zum Festhalten an Ampelmasten angebracht wird: http://agfs-nrw.de/mitglieder/marl/der-marler-ampelgriff.html</p>
	Kosten	Material, Montage

AKTIONSFELD: INFORMATION, KOMMUNIKATION, KAMPAGNEN

<p>Straßenaktionen als Dank an Radfahrende:</p> <p>Kaffee vom Bürgermeister / Kostenlose Fahrradchecks (im Winter mit Tee und Keksen), u.a.</p>	Ziel	Anerkennung von Radfahrenden und ihrem positiven Beitrag zum Klimaschutz. Verbesserung des Radfahr-Klimas in der Stadt.
	Positive Nebeneffekte	Multiplikatoren-Effekt, durch die Einbeziehung von lokalen Bäckereien, Cheerleadern u.a.. Verbesserung der Verkehrssicherheit
	Beispiel	<p>Um den Radfahrenden „Danke zu sagen“ bieten sich Straßenaktionen an, insbesondere mit Prominenz aus Politik und Verwaltung</p> <p>Als „Klassiker“ bietet sich folgende Aktion an: Der/die Bürgermeister*in steht am frühen Morgen an einer Kreuzung, die viele Radfahrer passieren, um Ihnen Kaffee zu geben und ggf. mit Ihnen ins Gespräch zu kommen.</p> <p>Winteraktionen: In Graz fand bspw. die ARGUS-Aktion „Licht und Technik“ mit Unterstützung der Stadt Graz und des Landes Steiermark im Oktober und November 2015 statt. In Wien wurden Tee und Kekse verteilt: https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fahrenimwinter_leitfaden_v2.pdf</p> <p>Während der VeloCity Konferenz 2017 in Nijmegen haben Cheerleader an Straßen gestanden und den Radfahrenden zugejubelt: https://vidmoon.co/video/E0VMZIWJcwBCsRH</p>
	Kosten	Planung, Material, Öffentlichkeitsarbeit
<p>Informationen zum Radfahren im Winter: Tipps und Tricks</p>	Ziel	Weiternutzung des Fahrrads auch im Winter.
	Positive Nebeneffekte	Weniger Erkrankungen am Arbeitsplatz (Bewegung und weniger Ansteckungsgefahr als im ÖPNV), Entlastung des ÖPNV.
	Beispiel	<p>Infos für Winterradelnde: Wie kann ich mich und mein Fahrrad fit für den Winter machen? Gerade für Neueinsteiger*innen, die das erste Mal im Winter fahren, sind praktische Tipps und Tricks hilfreich. Es geht um einfache, klare Botschaften wie „Winterreifen sorgen für mehr Griff auf der Straße“ oder „im Winter die Kette öfters ölen“. Diese Tipps sollten gut sichtbar auf die Website gestellt oder als Broschüre verbreitet werden: https://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/fahrenimwinter_leitfaden_v2.pdf</p>
	Kosten	Gestaltung, Druckkosten, Internet-Auftritt

❄ Wintermaßnahme

Aktionen: Fahrradlicht 	Ziel	Besseres Erkennen von Fahrrädern, insbesondere in der dunklen Jahreszeit, Verbesserung der Verkehrssicherheit.
	Positive Nebeneffekte	Information über die Notwendigkeit des Lichts am Fahrrad und die Funktionsweise.
	Beispiel	Mitarbeitende der Landeshauptstadt Potsdam führten im November 2017 gemeinsam mit ADFC und VCD die Aktion „FahrRad-Licht“ durch. Es wurden dabei Radfahrende angesprochen und gezielt für das Thema einer ausreichenden und funktionierenden Beleuchtung sensibilisiert: https://www.youtube.com/watch?v=piqiNcXvCTs
	Kosten	Personal, Öffentlichkeitsarbeit
Teilnahme der Kommune an Aktionen: z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Stadtradeln“	Ziel	Durch den Teamgedanken mehr Menschen zum (häufigeren) Radfahren bewegen.
	Positive Nebeneffekte	Imageverbesserung der Kommune, fittere und gesündere Mitarbeiter*innen.
	Beispiel	Der Grundgedanke der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK ist einfach: Wer mit dem Rad zur Arbeit fährt, tut etwas für seine Gesundheit und schont die Umwelt. Die Länge der Strecke ist kein Kriterium. Berücksichtigt werden bei Pendler*innen auch Radwege zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle: https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/bundesweit/index.php Beim Wettbewerb „Stadtradeln“ geht es um Spaß am und beim Fahrradfahren, radelnde Mitglieder der kommunalen Parlamente, tolle Preise, aber vor allem darum, möglichst viele Menschen für das Umsteigen auf das Fahrrad im Alltag zu gewinnen und dadurch einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten: https://www.stadtradeln.de/home/
	Kosten	Öffentlichkeitsarbeit, Infomaterial, Internet-Auftritt
Falschparker-Kampagne: (stadt-initiiert unter Nutzung des Crowd-Gedankens)	Ziel	Weniger Falschparker, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch netten Hinweis "von oben".
	Positive Nebeneffekte	Ordnungsamt wird langfristig entlastet (durch Verhaltensänderung).
	Beispiel	In Niedersachsen werden Falschparker mit der Aktion „Bitte freimachen“ der Landesverkehrswacht und des ADFC auf Ihr Fehlverhalten hingewiesen werden. Zu diesem Zweck werden Informationspostkarten unter die Scheibenwischer verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge geklemmt, auf denen über die Problematik der Gefährdung aufgeklärt wird: http://www.bitte-freimachen.de/
	Kosten	Personal, Material, Internet-Auftritt, Öffentlichkeitsarbeit

Arbeitshilfe


Verkehrssicherheits-Kampagne, z.B. „Tu's aus Liebe“,	Ziel	Anerkennung von Radfahrenden, Erhöhung der Verkehrssicherheit
	Positive Nebeneffekte	Positive Bestätigung: Autofahrende werden für die Einhaltung der Verkehrsregeln gelobt.
	Beispiel	„Tu's aus Liebe!“ ist das Motto einer Radverkehrssicherheitskampagne der AGFK-Baden-Württemberg, die 2014 in Karlsruhe gestartet wurde. Dabei sollte die Sicherheit im Radverkehr ohne erhobenen Zeigefinger gefördert werden: https://www.agfk-bw.de/projekte/tus-aus-liebe
	Kosten	Personal, Öffentlichkeitsarbeit, Material, Internet-Auftritt
Fahrradaktionstag	Ziel	Menschen für das Fahrradfahren begeistern und darüber informieren.
	Positive Nebeneffekte	Neue Fahrradmodelle können ausprobiert werden, Werbung für den Fahrrad-Einzelhandel.
	Beispiel	Verschiedene Städte führen Fahrradaktionstage durch, um die Bevölkerung über die neuesten Trends, Regeln, Angebote zu informieren sowie Räder testen zu lassen. Darmstadt: https://fahrradaktionstag-darmstadt.de/wp-content/uploads/Fahrradaktionstag2017.png Landshut: http://www.landshut.de/portal/kultur/veranstaltung/stipps/fahrradaktionstag.html
	Kosten	Personal, Planung, Veranstaltung, Material, Öffentlichkeitsarbeit
Städtische Radkampagne inkl. Corporate Design	Ziel	Anerkennung für Radfahrende und Werbung damit mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.
	Positive Nebeneffekte	Imagesteigerung national und international. Kann vom Radfahrbüro (siehe Aktionsfeld „Organisation und Rahmenbedingungen“) gesteuert werden.
	Beispiel	München setzt sich mit der Initiative / Kampagne Radlhauptstadt nicht nur dafür ein, den Anteil des Radverkehrs in München weiter zu steigern und die vielen Vorteile des Fahrrads als städtisches Verkehrsmittel zu kommunizieren, sondern auch die Sicherheit im Radverkehr weiter zu verbessern: https://radlhauptstadt.muenchen.de/
	Kosten	Personal, Beauftragung einer Agentur, Internet-Auftritt, Material, umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit
Neubürger-Gewinnung fürs Rad, z.B.: Geführte Radtouren,	Ziel	Neubürger*innen lernen örtliches Radwegenetz kennen, weniger Nutzung des privaten Pkws, Bewusstsein schaffen für Radverkehr und Umweltverbund.

Neubürgerbegrüßungspaket/ Neubürger-Broschüre Rad	Positive Nebeneffekte	Umzug ist eine „sensible Phase“, um mit Routinen zu brechen, daher besteht hier eine besonders gute Chance für den Umstieg auf Rad+ÖV, ggf. auch für eine Entscheidung gegen den Kauf eines eigenen Pkws. Dadurch Minderung der Stellplätze in der Stadt.
	Beispiel	Die Landeshauptstadt München lädt neue Bürger*innen ein, ihr neues Zuhause auf schönen und praktischen Radlrouten zu entdecken. Es werden das eigene Viertel und die attraktivsten Strecken des Münchner Radlnetzes gezeigt und über spannende Neuigkeiten aus der Münchner Radlwelt berichtet: https://radlhauptstadt.muenchen.de/mitradeln/radltouren-fuer-neubuerger/ Jeder Haushalt, der nach Offenburg umzieht, erhält ein "Neubürgerbegrüßungspaket Rad": https://www.fahrradland-bw.de/aus-der-praxis/kommunikation/offenburg-neubuergerpaket/
	Kosten	Personal, Info-Material, Radwegkarte, Öffentlichkeitsarbeit, ggf. Internet-Auftritt
City-Marketing für das Einkaufen mit dem Rad	Ziel	Vereinfachter Einkauf mit dem Rad
	Positive Nebeneffekte	Belebung der Innenstadt durch Attraktivitätssteigerung
	Beispiel	Die Initiative „City-Marketing Fahrrad“ der AGFS NRW verfolgte das Ziel mit vielen Beispielen die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrades für das City-Marketing aufzuzeigen und neue Impulse zu setzen. Entstanden ist daraus eine Broschüre mit Best-Practice-Beispielen: http://www.agfs-nrw.de/fachthemen/city-marketing.html
Kosten	Personal/City-Manger*in. Öffentlichkeitsarbeit, Material	
Einrichtung eines kommunalen Fahrrad-Onlineportals	Ziel	Information an Bürger*innen: Aktuelles, Broschüren, Veranstaltungen, ggf. Kontaktstelle
	Positive Nebeneffekte	
	Beispiel	Die Kommune richtet ein Portal ein, in dem die Radroute digital abrufbar ist, neue Umbaumaßnahmen verzeichnet sind und Mängel am Radnetz eingegeben werden können. Fahrrad-Portal Mainz: https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/mobilitaet-und-verkehr/radverkehr.php
Kosten	Personal, Internet-Auftritt, Material	

AKTIONSFELD: ORDNUNGSRECHT

Anordnung von Tempo 30km/h an belasteten Hot-Spots	Ziel	Reduktion von Stickstoffdioxid durch Geschwindigkeitsreduzierung.
	Positive Nebeneffekte	Höhere Verkehrssicherheit, weniger Lärm
	Beispiel	In Berlin konnten durch die Anordnung von Tempo 30 an einer hochbelasteten Hauptverkehrsstraße die NO2-Werte um 10% reduziert werden: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4451.pdf
	Kosten	Personal, Beschilderung, Öffentlichkeitsarbeit
Schutzstreifen und Radfahrstreifen freihalten vom Kfz-Verkehr	Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsklimas.
	Positive Nebeneffekte	Weniger Aggressionen zwischen Kfz-Fahrer*innen und Radfahrenden.
	Beispiel	Das Ordnungsamt kontrolliert vermehrt Falschparker auf Schutz- und Radfahrstreifen und lässt ggf. Fahrzeuge abschleppen. Einige Städte führen auch Schwerpunktaktionen zur höheren Sensibilisierung der Öffentlichkeit durch: https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2017/10/fuenf-tage-aktion-gegen-falschparker-berlin.html
	Kosten	Personal, Öffentlichkeitsarbeit
Schaffung einer Fahrradstaffel	Ziel	Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsklimas. Verbesserte Regelakzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmer*innen
	Positive Nebeneffekte	Verstärkte Sichtbarkeit des Radverkehrs.
	Beispiel	Die Einrichtung einer Fahrradstaffel in Berlin (seit 2014) hat nachweisbar dazu beigetragen, dass die Radverkehrsunfälle im Einsatzgebiet zurückgegangen sind Die Polizeibeamten fahren selber mit dem Fahrrad und rügen Verkehrsverstöße von Autofahrenden gegenüber Fuß- und Radfahrenden, aber auch Verstöße von Radfahrenden: http://radzeit.de/auf-streife-mit-der-fahrradstaffel/ .
	Kosten	Zusätzliches Personal

AKTIONSFELD: LASTENRADFÖRDERUNG

<p>Förderung gewerblicher (E-)Lastenräder</p> <p>*Förderaufruf im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ angekündigt</p> 	Ziel	Erlangen eines hohen Verlagerungs- und Entlastungseffektes vom Kfz-Verkehr zum Lastenrad: http://www.dlr.de/vf/desktopdefault.aspx/tabid-2974/1445_read-49498/
	Positive Nebeneffekte	Kooperation mit lokalen Fahrradhändlern, Imagesteigerung für das Fahrrad.
	Beispiel	Das Unternehmen „Velogista“ beliefert mit E-Lastenrädern Pakete, Päckchen, Biokisten, Blumensträuße und mehr : http://velogista.de/
	Kosten	
<p>Kommunale-Förderung von Pedelecs</p>	Ziel	Höhere Nutzung des Fahrrads.
	Positive Nebeneffekte	Imagestärkung der Kommune.
	Beispiel	Einige Städte und Bundesländer fördern den Kauf von E-Lastenrädern und Pedelecs für Privatpersonen bzw. Unternehmen. Beispielsweise die Stadtwerke Marburg: http://www.radamgruen.de/foerderprogramm-der-stadtwerke-marburg-fuer-elektrofahrraeder/ und das Land Baden-Württemberg: https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/verkehrspolitik/elektromobilitaet/foerderung%20elektromobilitaet/foerderung-e-lastenraeder/
	Kosten	Personal, Förderbudget
<p>Kommunalen Fuhrpark auf (E-)Lastenräder umstellen (partiell)</p>	Ziel	Langfristige Einsparpotentiale in Energie und Fläche, Verlagerungspotential.
	Positive Nebeneffekte	Vorbildfunktion der Kommune.
	Beispiel	Mit einem speziell ausgerüsteten E-Lastenfahrrad wird in Ahlen Straßenmüll eingesammelt: https://kommunaltechnik.net/news/fuhrpark/strassenreinigung-mit-e-lastenrad/
	Kosten	Personal, Fahrzeugtechnik

Arbeitshilfe

Verleih- und Proberpool für Lastenräder	Ziel	Reduktion von Pkw-Transportfahrten. Einrichtung eines örtlichen Lastenrad-Verleihs punktuell (an festen Orten / Stationen).
	Positive Nebeneffekte	Sichtbarkeit des Lastenfahrrads.
	Beispiel	In einer Onlinekarte der Stadt Freiburg kann sich das nächstgelegene Lastenrad bzw. ein bestimmter Lastenradtyp ausgesucht und kostenlos ausgeliehen werden: http://www.lastenvelofreiburg.de/ In Berlin baut der örtliche ADFC für Kleintransporte ein kostenloses Lastenradsystem „flotte Berlin“ auf: https://flotte-berlin.de/
	Kosten	Personal, Fahrzeuge, Internet-Auftritt, Öffentlichkeitsarbeit, Info-Material
Werbung in Kitas für Transporträder und Fahrrad-Anhänger für Kinder	Ziel	Mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen.
	Positive Nebeneffekte	Nutzung des Lastenrads auch für andere Gelegenheiten wie Einkauf und Umzug.
	Beispiel	Es werden Plakate in den Kitas aufgehängt sowie den Eltern Informationsmaterial mitgegeben.
	Kosten	Info-Material, ggf. Internet-Auftritt
Infoveranstaltung „Warentransport mit Lastenrad“	Ziel	Mehr Warentransporte mit dem Rad.
	Positive Nebeneffekte	Stärkung der lokalen Fahrradhändler*innen, Förderung gesunder Mobilität
	Beispiel	Die Unternehmen und Dienstleister in der Stadt, die Waren auch mit einem Lastenrad liefern könnten, werden zu einer Veranstaltung eingeladen.
	Kosten	Personal, Veranstaltung, Info-Material, ggf. Internet-Auftritt



Förderungsfähig durch die Kommunalrichtlinie

AKTIONSFELD: MOBILITÄTS- UND VERKEHRSERZIEHUNG

Bannmeile für „Elterntaxis“ vor Schulen	Ziel	Eltern dürfen Ihre Kinder nicht bis vor die Schule bringen, um die Verkehrssicherheit für Schulkinder zu erhöhen.
	Positive Nebeneffekte	Erhöhte Eigenständigkeit und bessere Entwicklung der kognitiven Fähigkeiten der Kinder: https://www.adac.de/mmm/pdf/fi_elterntaxi_grundschoen_0915_238767.pdf
	Beispiel	Rund um die Schulen in Osnabrück sind sichere Zonen eingerichtet worden. Dort ist das Halten nur eingeschränkt möglich oder ein Halteverbot ist eingerichtet. Wenn Eltern sich nicht daran halten, werden Bußgelder laut StVO fällig: https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.verbot-in-osnabrueck-bannmeile-fuer-elterntaxis-zur-schule.f2ef6188-8ea8-4b81-b5f1-5ecf7edcb215.html
	Kosten	Personal, Öffentlichkeitsarbeit, Beschilderung
Fahrradförderung in Kindergarten und Schulen	Ziel	Spielerisches Erlernen von Radfahren und Straßenverkehrsregeln.
	Positive Nebeneffekte	Fördert die Gesundheit und die Eigenständigkeit der Kinder.
	Beispiel	Eine gute Sammlung mit Tipps und Aktionen zum Thema Kinder und Fahrrad wurden im Rahmen des Projektes vom Bund geförderten Projektes Radschlag erstellt: http://www.radschlag-info.de/spieluebungsformen.html https://www.stuttgart.de/fahrradundschule Stuttgart stellt eine sehr umfangreiche Materialsammlung zur Fahrradförderung an Schulen insgesamt und spezielle für die Sekundarstufe I zur Verfügung: https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/390060/128860.pdf
	Kosten	Personal, Info-Material, ggf. Internet-Auftritt

Arbeitshilfe

Fahrradkurse für Erwachsene, Kinder, Senior*innen und Menschen mit Migrationshintergrund	Ziel	Erlernen von Radfahren und Straßenverkehrsregeln.
	Positive Nebeneffekte	Fördert die Gesundheit und die Eigenständigkeit.
	Beispiel	<p>Verschiedene Städte bieten Fahrradkurse für Erwachsene, insbesondere für Frauen, Kinder und Senior*innen an. Oftmals für die Zielgruppen, die in der Vergangenheit nicht mit dem Fahrrad aufgewachsen ist.</p> <p>Seit 20 Jahren fördert Offenbach am Main Radkurse für Frauen: https://www.offenbach.de/microsite/klimaschutzaktion/Mobilitaet/Radfahren/Angebot/radkurse.php</p> <p>In Osnabrück bietet das BAMF spezielle Kurse für Migrant*innen an: http://www.bamf.de/DE/DasBAMF/Clearingstelle/Projekte/projekte-detailansicht-no-de.html?projectDataId=928&sortString=%2Baudience</p>
	Kosten	Fahrradtrainer*in, Öffentlichkeitsarbeit, ggf. Internet-Auftritt
Velobus / BikeLine für Schüler*innen (Gemeinsam mit dem Rad zu Schule auf sicheren Routen)	Ziel	Schüler*innen fahren mit dem Rad zur Schule.
	Positive Nebeneffekte	Gemeinschaftlicher Weg zur Schule, sozialer Austausch.
	Beispiel	<p>Beim Projekt "BikeLine" in der Steiermark (Österreich) wurden verkehrsarme Schulrouten definiert und mit Fahrradhaltestellen und Hinweisschildern gekennzeichnet. Dort treffen sich die Schüler*innen und fahren in Gruppen gemeinsam mit dem Rad zur Schule, was die Rücksichtnahme durch Kfz-Fahrende erhöht.</p> <p>http://www.radland.steiermark.at/cms/beitrag/11277908/20321016/</p> <p>Klimabündnis Tirol (Österreich): Ein ähnliches Konzept verfolgt das Projekt Velobus auch hier trifft sich eine Gruppe von Kindern an bestimmten "Haltestellen" wird aber zusätzlich noch durch eine oder mehreren Aufsichtspersonen begleitet: http://www.schulenmobil.at/images/doku/einzelblatt_velobus.pdf</p>
	Kosten	Personal, Beschilderung, Ehrenamtliche Hilfe, Öffentlichkeitsarbeit

AKTIONSFELD: ORGANISATION, KONZEPTION UND KOORDINIERUNG

Benennung Radfahrkoordinator*in Einrichtung eines Radfahrbüros	Ziel	Koordination aller Maßnahmen für den Radverkehr
	Positive Nebeneffekte	Öffentliche Sichtbarkeit
	Beispiel	Ein Radverkehrskordinator* bzw. Radfahrbüro sind für die Bürgerinnen und Bürger erster Ansprechpartner und Anlaufstelle zum Thema Radfahren. Sie haben eine koordinierende Funktion innerhalb der Stadtverwaltung und treiben die Aktivitäten für mehr Radverkehr mit vollem Engagement voran: Radfahrbüro Frankfurt/M.: http://radfahren-ffm.de/28-0-lhr-Team.html
	Kosten	Personal, ggf. Location, Öffentlichkeitsarbeit, Material, Internet-Auftritt
Kommunales Radverkehrskonzept	Ziel	Zieldefinition für die Radverkehrsförderung in der Kommune. Systematischer Ausbau eines flächendeckenden, sicheren Radwegenetzes. Schaffung eines eigenen Haushaltsetats für den Radverkehr. Priorisierung von Maßnahmen und Mitteln.
	Positive Nebeneffekte	Erhebung und Analyse des Netzzustandes. Erfolgskontrolle bei der Umsetzung der Maßnahmen
	Beispiel	Radverkehrskonzept der Stadt Potsdam https://www.potsdam.de/radverkehrskonzept-2017
	Kosten	Für Verwaltungspersonal
Zertifizierung der Kommune als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“	Ziel	Mehr Fahrradnutzung durch Angestellte der Kommune.
	Positive Nebeneffekte	Vorbildfunktion: Positives Image der Kommune.
	Beispiel	Kommunen können sich vom ADFC als Arbeitgeber bei der fahrradfreundlichen Gestaltung ihrer Verwaltung beraten und zertifizieren lassen: https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de/
	Kosten	Abhängig vom Aufwand für Beratung, Workshops, maßgeschneiderte Lösungen