

Cycling Heroes
Advancing
sustainable Mobility
Practice

CHAMP



CHAMP-Katalog



Tipps für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

www.champ-cycling.eu

Kontakte

Projektkoordinator Traject

Vincent Meerschaert
Maria Hendrikaplein 65C,
B-9000 Gent, Belgien

Tel +32 9 2423280
vme@traject.be

Verantwortliche für die Öffentlichkeitsarbeit Polis

Karen Vancluysen
Rue du Trone 98, B-1050
Brüssel, Belgien

Tel +32 2 5005675
kvancluysen@polisnetwork.eu



Inhalt

CHAMP–Leistungsanalyse	6
Selbstanalyse	7
Peer Review	8
Lückenanalyse	10
Die Radverkehrsgebote von CHAMP	11
BECOME A CHAMP	12
CHAMP Quick Wins	18
CHAMP–Städte: Bozen, Italien	22
CHAMP–Städte: Burgos, Spanien	25
CHAMP–Städte: Edinburgh, Vereinigtes Königreich	28
CHAMP–Städte: Groningen, Niederlande	31
CHAMP–Städte: Kaunas, Litauen	34
CHAMP–Städte: Ljubljana, Slowenien	37
CHAMP–Städte: Örebro, Schweden	40
Nachhaltige urbane Mobilität in einem Entwicklungsland: Shkodra, Albanien	44
Das CHAMP–Austauschprogramm	47
Seminar 1: Verbesserung des Radwegenetzes	48
Seminar 2: Radverkehr und damit verbundene Politikbereiche	49
Seminar 3: Marketing und Kommunikation	50
Seminar 4: Fahrradparkplätze	51
Seminar 5: Start einer Radverkehrspolitik	52
Seminar 6: Monitoring & Evaluierung	53
Seminar 7: Die Koexistenz von Radfahrern und Fußgängern	54
Zum Schluss...	55
Das CHAMP–Konsortium	56

Warum ist der Radfahreranteil in manchen europäischen Städten so viel höher im Vergleich zu anderen Städten mit vergleichbaren Gegebenheiten? Das ist eine der Hauptfragen, mit denen sich das CHAMP-Projekt beschäftigt hat. Dieses europäische Projekt, das im Oktober 2011 für eine dreijährige Laufzeit vom Start ging, brachte sieben der erfahrensten europäischen Städte im Bereich Radverkehr zusammen: Bozen, Burgos, Edinburgh, Groningen, Kaunas, Ljubljana und Örebro.

Indem sie sich die Erfolge und Misserfolge ihrer Kollegen in Europa anschauten, wollten die CHAMP-Städte Wege finden, ihre Radverkehrspolitik weiter zu verbessern sowie neue Ideen sammeln, um das Fahrrad zu einem noch sichereren und attraktiveren Verkehrsträger zu machen. Die CHAMPs reichten auch weniger fortgeschrittenen Städten die Hand, die ihren Ehrgeiz zeigen, selbst Fahrrad-Champion zu werden, um ihnen zu helfen, Hindernisse auf dem Weg dorthin auszuräumen.



7 Städte

Allesamt landes- oder europaweit führende Fahrradstädte mit...

- langer radverkehrspolitischer Erfahrung,
- einem hohen Radverkehrsanteil im Verkehrsträgermix der Stadt,
- Ehrgeiz, sich weiter zu verbessern.

7 Berater

Zur Unterstützung der Champion-Städte umfasst die CHAMP-Partnerschaft auch erfahrene Radverkehrsberater, eine Universität und ein Netzwerk europäischer Städte und Regionen.

3 Fragen

1. Warum ist der Radfahreranteil in manchen europäischen Städten so viel höher im Vergleich zu anderen Städten mit vergleichbaren Gegebenheiten?
2. Wie wurden Städte wie Groningen, Bozen und Örebro zu den führenden Fahrradstädten, die sie heute sind?
3. Wie können die Erfolge und Misserfolge der CHAMPs anderen Städten in ganz Europa helfen, selbst Rad-Champions zu werden?

6 Ziele

Unter Entscheidungsträgern in den europäischen Städten das Bewusstsein für die wirtschaftlichen, ökologischen und energetischen Vorteile des Radfahrens zu wecken



Die Expertise für eine integrierte Radverkehrspolitik durch Kapazitätsaufbau und Erfahrungsaustausch zu erhöhen



Den Radverkehrsanteil in den CHAMP-Städten um 10% zu erhöhen



1–5% Energieeinsparungen im Personenverkehr und 15% weniger Treibhausgase in den CHAMP-Städten zu erreichen



Durch Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs und eine bessere Koexistenz zwischen Radfahrern und Fußgängern die Lebensqualität in den Städten zu verbessern



Durch die Förderung eines wirtschaftlich nutzbringenden Verkehrsträgers, der allen Bürgern zugänglich ist und mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Wettbewerb steht, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern



4 Ergebnisse

1. Ein Leistungsanalyse-Tool zur Messung von Erfolgen und Misserfolgen

2. Ein Austauschprogramm für das Praxislernen

3. Die Einführung von mindestens zwei innovativen Maßnahmen in jeder CHAMP-Stadt

4. Ein CHAMP-Katalog mit Anregungen, den Dingen, die man unbedingt tun bzw. unbedingt vermeiden sollte und guten Beispielen für erfolgreiche Radverkehrspolitiken zur Verbreitung in anderen europäischen Ländern.

CHAMP–Leistungsanalyse

Zu Beginn des CHAMP–Projekts wurde ein Leistungsanalyse–Tool entwickelt. Es wurde zunächst in allen 7 CHAMP–Städten getestet und anschließend in einer Reihe weiterer Städte. Das Tool ermöglicht es Städten, ihre existierende Radverkehrspolitik zu reflektieren und ihre Stärken und Schwächen zu erkennen. Von dieser Grundlinie aus kann eine

Stadt sich neue Ziele setzen, um ihre Radverkehrspolitik zu verbessern und zu entscheiden, auf welche Maßnahmen sie den Schwerpunkt legen sollte. Darüber hinaus ermöglicht ein Peer Review, bewährte Verfahren und gelernte Lektionen mit anderen Städten auszutauschen, um sicherere und attraktivere Radverkehrsbedingungen in Europa zu schaffen.

3 Schritte

Das Leistungsanalyse–Tool besteht aus drei Schritten. Der erste Schritt, die Selbstanalyse, ist einfach durchzuführen und gibt eine gute Grundlage für die Verbesserung der Radverkehrspolitik, indem ihre bestehenden Stärken und Schwächen in strukturierter Weise erkannt werden. Ergänzend zur Selbstanalyse folgen das Peer Review und die Lückenanalyse, die einen besser auf die individuellen

Gegebenheiten zugeschnittenen Ansatz an die Hand geben und die Gelegenheit bieten, externes Wissen aus anderen Radfahrerstädten in den Prozess einfließen zu lassen. Die Einbeziehung eines Netzwerks von Radfahrerstädten ermöglicht einen gegenseitigen Austausch von Wissen zu Radverkehrsthemen und vermeidet externe Beratungskosten.

„Das Peer Review von Brügge durch die anderen flämischen Städte hat uns gezeigt, dass wir mit unseren Bemühungen fortfahren müssen, um eine echte Fahrradstadt zu werden. Das werden wir tun, indem wir weitere Fahrradparkplätze, mehr autofreie Straßen und ein kostenloses Bike Sharing anbieten.“

Annick Lambrecht, Stadträtin für Mobilität, Brügge



Der Prozess der CHAMP–Leistungsanalyse

Selbstanalyse

Ziele

Als erster Schritt der Analyse der Radverkehrspolitik einer Stadt füllt der für den Radverkehr zuständige Mitarbeiter des Mobilitäts- oder Verkehrsamtes der Stadt den Selbstanalyse-Fragebogen aus. Mit dem ausgefüllten Fragebogen

- hat die Stadt einen Überblick darüber, was in ihrer Radverkehrspolitik bereits getan wurde und welche Daten vorliegen bzw. fehlen.
- kann sie die Politik der Stadt mit dem CHAMP-Selbstanalyse-rahmen vergleichen und prüfen, für welche Faktoren die Politik bereits stark entwickelt ist und wo es Raum für weitere Verbesserungen gibt.

10 Faktoren einer umfassenden Radverkehrspolitik

Das CHAMP-Selbstanalyse-Tool wurde auf Grundlage der Erfahrungen und Ergebnisse anderer (laufender) europäischer Projekte wie BYPAD, QUEST und ADVANCE entwickelt. Es wurden 10 Grundelemente ermittelt, die für eine hochwertige und umfassende Radverkehrspolitik als unverzichtbar gelten:



- Planung:
 - Benutzerbedürfnisse
 - Koordination / Organisation
 - Strategie auf dem Papier
 - Überwachung / Bewertung
 - Finanzielle Aspekte
- Maßnahmen:
 - Infrastruktur
 - Fahrradverfügbarkeit
 - Information und Werbung
 - Pädagogik und Partnerschaften
 - Ergänzende Maßnahmen

Die Fragen im Selbstanalyse-Tool sind in verschiedene Teile unterteilt, die auf jedem dieser Grundelemente aufbauen. Allein schon in der Beantwortung der Fragen können Städte Anregungen finden, wie sie sich in den einzelnen Bereichen weiter verbessern können.

Sie können das Selbstanalyse-Tool von der CHAMP-Webseite www.champ-cycling.eu herunterladen.

Peer Review

Ziele

Eine ausführlichere Analyse ist mit einem Peer Review möglich, in dem die Städte ihre Stärken und Schwächen gegenseitig kommentieren. Zweck des Peer Reviews ist, eine Sicht von Außenstehenden auf die Radverkehrspolitik zu gewinnen. Die Peers bringen ihren Erfahrungsreichtum mit und teilen ihn mit den Städten, die sie besuchen und begutachten, und können ferner neue Ideen und Sichtweisen vorstellen. Außerdem nehmen sie neues Wissen mit zurück in ihre Städte und lernen von den Städten, die sie begutachten.



Workshop Örebro
Quelle: CHAMP

„Städte mit einem ähnlichen Hintergrund wären sicher ein guter Beginn für ein Peer Review. Eine andere Möglichkeit besteht darin, Städte aus einem anderen Kulturkreis einzuladen, die die Radverkehrsbedingungen in der Stadt vielleicht aus einer ganz anderen Perspektive betrachten.“

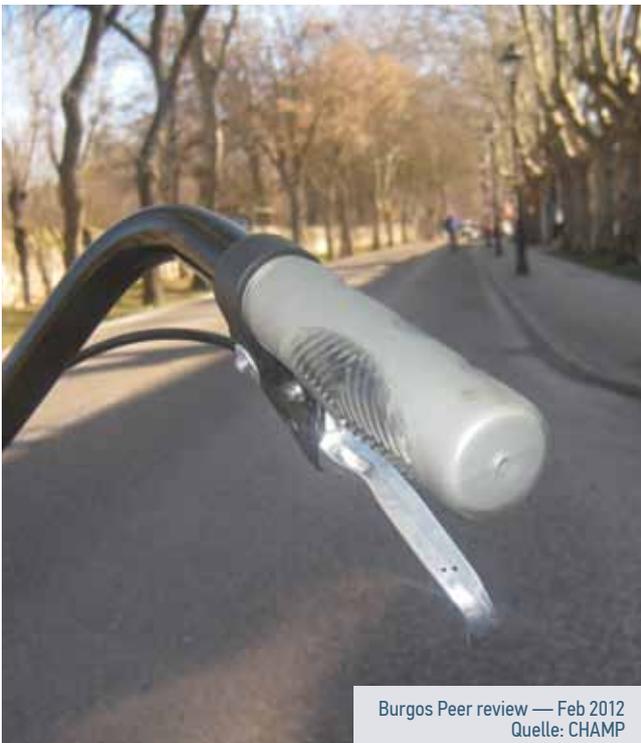
Eine an dem Austauschprogramm teilnehmende Stadt

Ein Peer-Review-Team zusammenstellen

Das Peer-Review-Team sollte aus rund fünf Leuten bestehen, die mit Radverkehrspolitik vertraut sind. Für einen maximalen Wissensaustausch sollten die Peers mit vergleichbaren Herausforderungen in vergleichbaren Städten zu tun gehabt haben. Das Team wird auch an der anschließenden Lückenanalyse beteiligt sein. TIPP: Nationale oder regionale Städtenetzwerke können von Nutzen sein, um interessierte Städte zu finden, wie auch für die Durchführung der Leistungsanalyse.

Etappen des Peer Reviews

-  **Durchsicht der Selbstanalyse** — Vor dem Peer-Review-Besuch sollte das Peer-Review-Team den ausgefüllten Fragebogen der Selbstanalyse durchgehen, um die Radverkehrspolitik der Stadt zu verstehen und zu erkennen, wie organisatorische, institutionelle und politische Probleme sie vielleicht beeinträchtigen.
-  **Vor-Ort-Besuch mit dem Fahrrad** — Das Peer-Review-Team erlebt selbst, wie sich das Radfahren in der Stadt anfühlt. TIPP: Diesen Vor-Ort-Besuch ohne Führung eines Vertreters der Stadt durchführen, um eine unvoreingenommene Erfahrung zu machen.
-  **Treffen mit Stakeholdern** — Treffen mit Politikern, Mitarbeitern des Mobilitätsamtes, Betreibern von öffentlichen Verkehrsmitteln, Nichtregierungsorganisationen oder Wohlfahrtsorganisationen können helfen, die Stärken zu überprüfen, Erklärungen für Schwachpunkte zu finden und mögliche Lösungen zu untersuchen.
-  **Abschlusssitzung** — Das Peer-Review-Team sollte der Stadt seine Befunde vorstellen, begleitet von Empfehlungen für weitere Verbesserungen.
-  **Peer-Review-Bericht** — Die Peers sollten ihre Befunde zur Radverkehrspolitik der Stadt zusammenfassen. TIPP: Auf der CHAMP-Webseite steht eine Vorlage zum Download bereit.



„Es kann für die Städte interessant sein, ein externes Expertenteam einzuladen, um die Radverkehrsstrategie der Stadt zu bestätigen. Externe Experten sorgen für mehr Glaubwürdigkeit und wecken das Interesse der Medien.“

Stadt Örebro

Sie können die Peer-Review-Leitlinien von der CHAMP-Webseite www.champ-cycling.eu herunterladen.

Lückenanalyse



Ziele

Die Lückenanalyse sollte die vorrangigen Herausforderungen hervorheben, die sich der Stadt stellen. Sie kann als wichtigster Ausgangspunkt für die Entwicklung einer Radverkehrsstrategie dienen und als Grundlage für die Ausarbeitung von Zielsetzungen und Maßnahmen, um diese Herausforderungen anzugehen.

Maßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen

Aufbauend auf den Ergebnissen der Selbstanalyse und des Peer Reviews, sollte das Peer-Review-Team eine maßgeschneiderte Prioritätenliste (Zielsetzungen) aufstellen, die die wichtigsten Herausforderungen für die Radverkehrspolitik der Gaststadt angeht. Für jede der relevanten Zielsetzungen sollten spezielle Maßnahmen vorgeschlagen werden, wobei beschrieben wird, wie jede von ihnen zur modalen Verteilung des Verkehrsaufkommens beiträgt und wie leicht sie umzusetzen ist.

Sie können die Excel-Vorlage für die Lückenanalyse von der CHAMP-Webseite www.champ-cycling.eu herunterladen.

Nächste Schritte

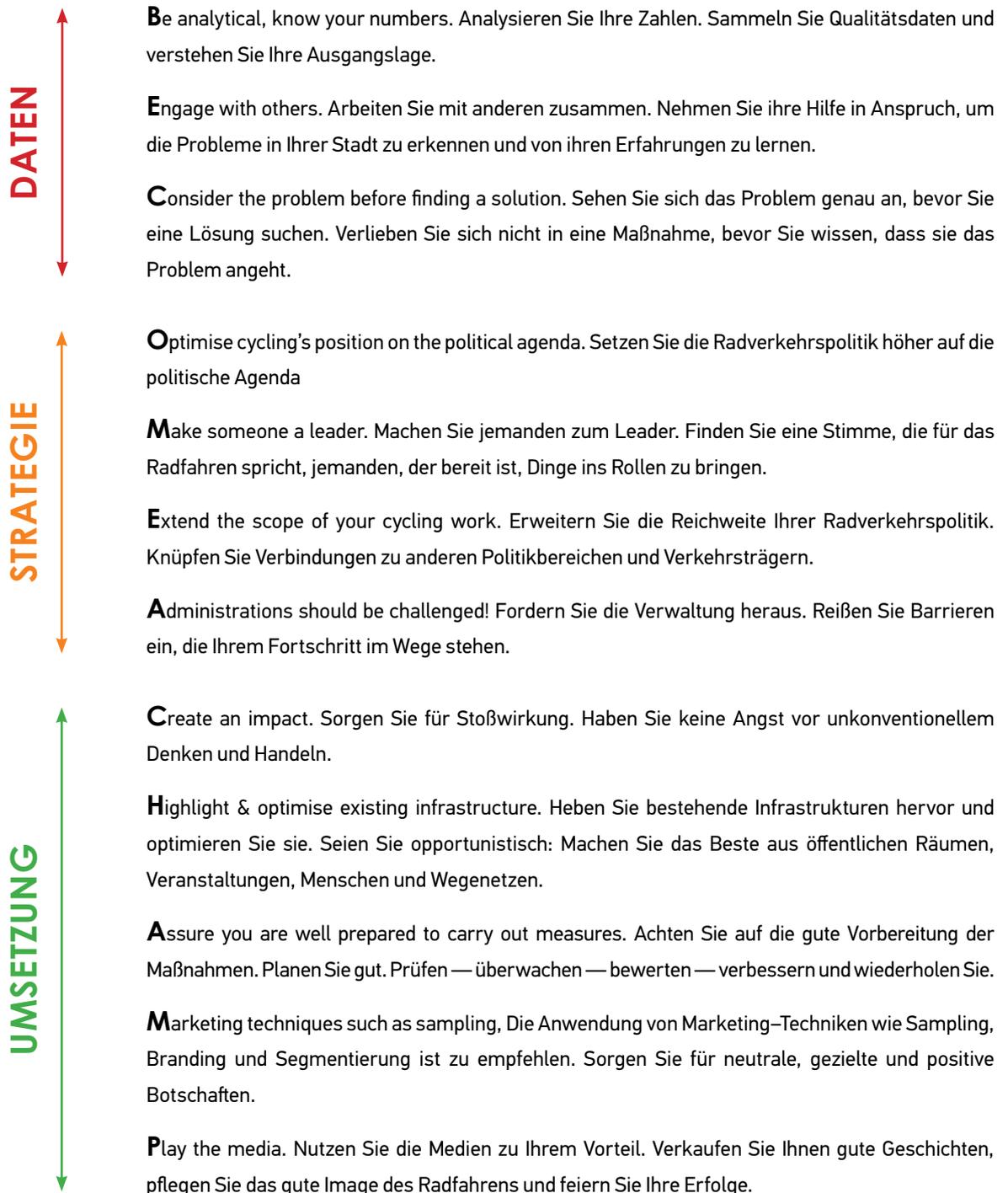
Die Stadt sollte die letztendliche Entscheidung treffen, welche Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Sie sollte dabei die Befunde der Leistungsbewertung in ihre allgemeine Mobilitäts- bzw. Verkehrspolitik als zentralen Beitrag zur Aufstellung einer neuen Radverkehrsstrategie integrieren. **ERFOLG:** Die Ergebnisse der in den sieben CHAMP-Städten durchgeführten Leistungsanalyse wurden für den Entwurf neuer Radverkehrsstrategien und die Ermittlung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen für die einzelnen Städte genutzt.

„Es ist sehr interessant und lehrreich, die Meinung anderer Experten zur Radverkehrspolitik der Stadt zu hören. Die Lückenanalyse ergab einige frappierende Ergebnisse, z. B. wurden wir uns der hohen Fahrraddiebstahlrate bewusst, die die Bürger als „normal“ empfinden. Wir arbeiten jetzt an sicheren Fahrradstellplätzen“

Stadt Groningen

🚲 Die Radverkehrsgebote von CHAMP 🚲

Auf Grundlage der reichen Erfahrung, die in dem Projekt zusammengetragen wurde, haben die CHAMP-Partner 12 „Radverkehrsgebote“ aufgestellt, um Sie auf dem Weg zur CHAMPion-Fahrradstadt zu begleiten.



BECOME A CHAMP

Analysieren Sie Ihre Zahlen. Sammeln Sie Qualitätsdaten und verstehen Sie Ihre Ausgangslage.

Gute Qualitätsdaten in Bezug auf das Radfahren zu sammeln und auszuwerten, ist ein erster und ausschlaggebender Schritt auf dem Weg zum CHAMPion. Anhand der

CHAMP-Fakt

Ljubljana und Örebro haben ihre ersten Fahrradberichte im Rahmen des CHAMP-Projekts erstellt. Sie haben sich bei der Erkennung der Prioritäten und der Überzeugung von Politikern als sehr nutzbringend erwiesen. Beide Städte wollen den Fahrradbericht jetzt regelmäßig wiederholen.

Daten können Sie Ihre Ausgangslage verstehen, die Politik lenken und Fortschritte überwachen. Daten sind außerdem ein wichtiges Mittel, um mehr politische Unterstützung zu erhalten.

Ein Fahrradbericht ist ein ideales Verfahren, um systematisch Daten zu

sammeln und für Städte mit hohem wie für Städte mit geringem Radverkehrsaufkommen geeignet. Entscheidend ist dabei, dass die gesammelten Daten von hoher Qualität sind und konsistent erhoben werden. Dokumentieren Sie alle Datenquellen und versuchen

Sie, dort wo es Lücken in den Daten gibt, diese zu beheben. Erweitern Sie die Anzahl der Indikatoren, die Sie jedes Jahr erheben.

„Einen Fahrradbericht durchzuführen ist die Mühe und Zeit wert. Wenn Sie die Ausgangslage nicht kennen, ist die Gefahr groß, dass Sie alles verkehrt herum angehen.“

Anna Åhlgren, Stadt Örebro

Arbeiten Sie mit anderen zusammen. Nehmen Sie ihre Hilfe in Anspruch, um die Probleme in Ihrer Stadt zu erkennen und von ihren Erfahrungen zu lernen.

Die Lage des Radverkehrs in Ihrer Stadt von einem Außenstehenden untersuchen zu lassen, ist eine wunderbare Art, Probleme objektiv zu betrachten und Lösungen für bestimmte Probleme zu finden. Das ist nicht nur billig, einfach und wirksam, es kann auch der Beginn einer langfristigen Zusammenarbeit sein, die die Rolle des Radfahrens in beiden Städten stärkt.

Die Ansichten ortsansässiger Stakeholder zu erfahren und ihre Bedürfnisse und Erwartungen zu verstehen, ist von Vorteil und indem Sie mit anderen zusammenarbeiten, können Sie auch ihre Kontakte und Fertigkeiten bei der Umsetzung Ihrer Radverkehrsmaßnahmen nutzen.

“Dieses [Peer Review] war eines der Instrumente, die den größten Nutzen für die Stadt hatten. Es wurde mit Blick auf die Zukunft durchgeführt, da künftige Probleme erkannt wurden, mit denen wir nun tatsächlich zu tun haben.“

José Maria Diez, Stadt Burgos



Foto: Fahrradzählung und — umfrage in Kaunas
Quelle: Stadt Kaunas

CHAMP-Fakt

Bozen führte eine Bürgerumfrage zum Radfahren durch und entwarf eine Strategie für die Stakeholder-Beteiligung, um die systematische Einbeziehung der Radfahrer und Stakeholder in den Entscheidungsprozess zu verbessern.

BECOME A CHAMP

Sehen Sie sich das Problem genau an, bevor Sie eine Lösung suchen. Verlieben Sie sich nicht in eine Maßnahme, bevor Sie sich nicht sicher sind, dass sie dem Problem wirklich beikommt.

Man lässt sich leicht von attraktiven Radverkehrslösungen verführen, aber sie sind für Ihre Stadt nicht unbedingt am besten geeignet. Werten Sie Ihre Daten aus, lernen Sie aus den Erfahrungen anderer und sorgen Sie dann für maßgeschneiderte Maßnahmen,

CHAMP-Fakt

Die Suche Groningens nach innovativen Maßnahmen für Stellplätze in der Stadtmitte hat dazu geführt, dass Gelder für die Förderung von Verhaltensänderungen zurückgelegt werden konnten..

die den lokalen Bedürfnissen und Ihren speziellen Radverkehrsproblemen gerecht werden.

Streben Sie nach "ehrgeizigen aber realistischen Maßnahmen, die sie plangemäß umsetzen können."

Mojca Balant, UIRS

Lassen Sie sich von innovativen Ideen inspirieren, aber unterschätzen Sie nicht die Kraft von einfachen gezielten Maßnahmen, und wohin diese führen können.

Jede Stadt ist anders und man kann zwar viel von dem lernen, was andere getan haben, aber nehmen Sie sich auf jeden Fall die Zeit, darüber nachzudenken, ob sie auch bei

Ihnen funktionieren und einen Mehrwert für Ihre Radverkehrsarbeit darstellen würden. So sind die auf Mietfahrräder montierten Tablets in Kopenhagen, mit denen Fahrradfahrer Parkplätze und Veranstaltungen suchen und Zugfahrkarten buchen können, sicher beeindruckend aber gewiss nicht für Städte mit geringeren Radverkehrsaufkommen geeignet.

Setzen Sie die Radverkehrspolitik höher auf die politische Agenda

Starke politische Unterstützung für das Radfahren ist zweifelsohne eine Voraussetzung, um CHAMPion zu werden. Bilden Sie eine Plattform, schüren Sie Interesse und fangen Sie die Aufmerksamkeit von Politikern ein.

Politiker eine schriftliche Radverkehrsstrategie mit messbaren Zielsetzungen unterschreiben zu lassen, macht ihr Engagement deutlich. Zudem weist eine solche Strategie der Stadt die Richtung für Verbesserungen im Radverkehr. Wenn möglich, suchen Sie parteiübergreifende Unterstützung für das Radfahren und stellen Sie

CHAMP-Fakt

Das Radfahren ist Bestandteil des umfassenderen Klimaplans der CHAMP-Stadt Örebro, wodurch sichergestellt wird, dass der Radverkehr hoch auf der Prioritätenliste der Stadt steht.

sicher, dass es eine Vision gibt, die über die nächsten Wahlen hinausgeht. Verknüpfen Sie Ihre Botschaften und Argumente mit

aktuellen politischen Prioritäten, wie etwa Klimawandel, Energieeffizienz, Gesundheit etc. und machen Sie den Politikern die Vorteile deutlich.

Mangelndes Geld wird oft als Hindernis angeführt, wenn es um die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen geht. Schöpfen Sie daher, wenn möglich, Mittel aus externen Finanzierungsquellen und führen Sie den Politikern das ausgezeichnete Kosten-Nutzen-Verhältnis von Radverkehrsinvestitionen vor Augen.



Foto: Das CHAMP-Konsortium und der zuständige Stadtrat in Burgos
Quelle: CHAMP

BECOME A CHAMP

Machen Sie jemanden zum Leader. Finden Sie eine Stimme, die für das Radfahren spricht, jemanden, der bereit ist, Dinge ins Rollen zu bringen.

Die Zukunft der Radverkehrspolitik einer Stadt kann von einer einzigen Person, ihrer Vision und ihrer Dynamik abhängen. Helfen Sie, dieser Vision Gestalt zu geben und sie zu korrigieren, und wählen Sie die geeigneten Identifikationsfiguren und Botschafter.

Leadership ist wichtig. Sie kann die Form eines Politikers haben, der willens ist, das Radfahren oben auf die politische Agenda zu setzen und eine ehrgeizige Radverkehrspolitik zu tragen, aber auch die eines Radverkehrsbeauftragten, der die Arbeit an der Basis überwacht, oder anderer vertrauenswürdiger Leute, um den Bürgern das gewünschte öffentliche Gesicht des Radfahrens zu zeigen.

CHAMP-Fakt

Ein politischer Leader für das Radfahren kann Anleitung benötigen, um seine Ziele für den Radverkehr zu formulieren und zu erreichen. Die CHAMP-Partnerstadt Shkodra hat zum Beispiel ehrgeizige Pläne für die Schaffung einer neuen Fußgängerzone in der Stadtmitte, das sie umgebende Straßennetz ist jedoch so beschaffen, dass die Besucher sie nur über eine Schnellstraße erreichen können.

Erweitern Sie die Reichweite Ihrer Radverkehrspolitik. Knüpfen Sie Verbindungen zu anderen Politikbereichen und Verkehrsträgern.

Radfahren lässt sich einfach mit vielen Bereichen verknüpfen, z. B. Gesundheit, soziale Eingliederung, Verkehrsüberlastung und Klimawandel, öffentlicher Nahverkehr und Laufen. Sorgen Sie dafür, dass das Radfahren in den politischen Dokumenten in diesen Bereichen vertreten ist und in die Arbeit anderer Ämter und Abteilungen integriert wird.

Die Botschaften, die nahelegen, warum Radfahren toll ist, können diese Diversität ebenfalls reflektieren. Zum Beispiel sind Kinder, die mit dem Rad zur Schule fahren, wahrscheinlich wacher, frischer und besser in der Lage, sich zu konzentrieren.

Auch Maßnahmen zur Reduzierung der Nutzung von privaten PKW, wie Parkgebühren, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Reduzierung der Parkplätze und PKW-Verbot in der Stadtmitte lassen sich gut mit der Radverkehrsförderung kombinieren. Auf der anderen Seite sollten CHAMPion-Städte mit hohem Radverkehrsaufkommen nicht davor zurückschrecken, andere nachhaltige Verkehrsträger neben oder anstatt des Fahrrads zu fördern, um die Attraktivität des Radfahrens zu erhalten.

Überlegen Sie, wenn das Radverkehrsaufkommen steigt, für kurze Strecken das Zufußgehen zu bewerben, um einer Überlastung der Radwege zuvorzukommen, welche die Menschen wieder in ihre Autos steigen ließe.



Burgos Peer review — Feb 2012
Quelle: CHAMP

BECOME A CHAMP

Fordern Sie die Verwaltung heraus. Reißen Sie Barrieren ein, die Ihrem Fortschritt im Wege stehen.

Manchmal muss man Risiken eingehen, um zum Erfolg zu gelangen. Haben Sie keine Angst davor, Meinungen, Regeln und Verfahren in Frage zu stellen, die Ihnen und Ihren

Radverkehrszielen im Wege stehen.



Foto: Fahrradbox in Groningen
Quelle: Stadt Groningen

In allen Verwaltungen gibt es Bürokratie und Verfahren, die bei der Umsetzung neuer Maßnahmen zu beachten sind. Wenn möglich, planen Sie die damit verbundenen Fristen im Voraus mit ein. Wenn es aber bedeutende Barrieren gibt, überlegen Sie sich, diese infrage zu stellen, um den Weg für künftige Projekte zu ebnen.

CHAMP Fact

In Groningen konnten gewisse Teile der Verfahren und der Bürokratie abgekürzt werden, da die Beauftragten sicher sein konnten, dass ihre Pläne in der fahrradfreundlichen Kultur der Stadtverwaltung Unterstützung finden würden. Dass sie externe Finanzierungsquellen für die Maßnahmen vorweisen konnten, kam ihnen dabei ebenfalls zugute.

Sorgen Sie für Stoßwirkung. Haben Sie keine Angst vor unkonventionellem Denken und Handeln.

Manchmal sind es die weniger einleuchtenden Maßnahmen, die die größte Wirkung erzielen. Seien Sie ein Vorreiter und lassen Sie überall hören, was Sie tun.

Es kann sich auszahlen, sich aus der Masse hervorzuhoben, die Aufmerksamkeit der Leute zu gewinnen und sie mit ihrer Fantasie in den Bann zu ziehen. Die Menschen werden Ihre Botschaften für das Radfahren aufnehmen, ohne es auch nur zu merken!



Foto: Fahrradballett in Edinburgh
Quelle: Stadt Edinburgh

CHAMP-Fakt

Groningen weckte internationales Medieninteresse, als die Stadt einen Regensensor an Ampeln anbrachte, wodurch Radfahrer bei Regen und Schnee öfter Grün haben. Wenn die Medien sich dafür interessieren, machen die Bürger mit und spitzen Politiker die Ohren!

CHAMP-Fakt

Edinburgh machte sich ein internationales Musikfestival zunutze, um einen gerade verbesserten Radweg bekannt zu machen. Durch den Event konnte ein Publikum erreicht werden, das normalerweise nicht von der Werbung für das Radfahren in der Stadt erreicht wird. Außerdem wurde ein ausgefallenes „Fahrradballett“ aufgeführt, das sehr gut ankam.

BECOME A CHAMP

Heben Sie bestehende Infrastrukturen hervor und optimieren Sie sie. Seien Sie opportunistisch: Machen Sie das Beste aus öffentlichen Räumen, Veranstaltungen, Menschen und Wegenetzen.

Warten Sie nicht auf das Radfahrerparadies auf Erden, bevor Sie CHAMPion werden. Suchen Sie „schnelle Siege“ (Quick wins), nutzen Sie, was Sie bereits haben, und feiern Sie Ihre Erfolge.

Ein hohes Radverkehrsaufkommen kann auch mit einer nicht ganz optimalen Infrastruktur erreicht werden, und man sollte sich bemühen, die bestehenden Anlagen und das Radfahren im Allgemeinen schmackhaft zu machen und zugleich Verbesserungen vorzunehmen.

Kleine Änderungen an der Infrastruktur können große Wirkung zeigen, wie etwa eine neue Beschilderung oder Fahrradwege, die in einer bestehenden Fußgängerzone auf den Boden gemalt werden.

„Quick wins“ sind eine kostengünstige und einfache Art, das Radfahren zu fördern. Die CHAMP-Städte haben eine Liste aufgestellt, um Ihnen bei der Suche nach Lösungen in Ihrer Stadt zu helfen — siehe Seite 18.

CHAMP-Fakt

Kaunas machte sich das CHAMP-Projekt und die sozialen Medien zunutze, um für eine wichtige Verbindungsrouten in ihrem Radwegenetz zu werben. Die Stadt Groningen stellte in ihrer Kampagne für clevere Routen bestehende alternative Radwege voran, um den Verkehr zu entlasten, anstatt neue Infrastrukturen zu bauen.

CHAMP Fact

In Bozen wurde öffentlicher Raum für die Werbung für das Radfahren und Fahrradwerkstätten benutzt, und Ljubljana machte sich Kontakte in einer örtlichen NRO für die Verteilung von Flyern zunutze.



Foto: Kampagne für Koexistenz in Ljubljana
Quelle: Stadt Ljubljana

Achten Sie auf die gute Vorbereitung der Maßnahmen. Planen Sie gut. Prüfen — überwachen — bewerten — verbessern und wiederholen Sie.

Man kann nie zu gut vorbereitet sein. Vergewissern Sie sich, dass Sie die Vorlaufzeiten und Ausschreibungsverfahren gut erfasst haben und über ausreichende zeitliche und

CHAMP-Fakt

In Ljubljana fand man, dass eine Radfahrersaison zu kurz für die Kampagne für eine bessere Koexistenz von verschiedenen Verkehrsteilnehmern war, und plant eine jährliche Wiederholung für eine bestmögliche Wirkung.

finanzielle Mittel für die erfolgreiche Durchführung eines Projekts verfügen.

Jedes Projekt sollte mit einem gut durchdachten Projektplan beginnen, in dem die Aufgaben, Mittel, Zuständigkeiten, zeitlichen Vorgaben, die Überwachung und Bewertung dargelegt sind.

Achten Sie darauf, Kampagnen zu wiederholen, um den kumulativen Effekt zu nutzen und zugleich die vorangegangene Kampagne zu verbessern und ihre Wirkung zu maximieren.

CHAMP-Fakt

Bei der Entwicklung eines Fahrradberichts verfasste man in Örebro eine Überwachungs- und Bewertungsstrategie für den Radverkehr, um sicherzustellen, dass alle künftigen Radverkehrsprojekte systematisch bewertet werden.



Foto: Radfahren in Örebro
Quelle: Stadt Örebro

BECOME A CHAMP

Die Anwendung von Marketing-Techniken wie Sampling, Branding und Segmentierung ist zu empfehlen. Sorgen Sie für neutrale, gezielte und positive Botschaften.

CHAMP-Fakt

Burgos und Groningen machten sich die sozialen Medien zunutze, um die Zielgruppe der Studenten zu erreichen.

Verwenden Sie bewährte Marketing-Techniken und verlagern Sie den Schwerpunkt Ihrer Botschaften, um verschiedene Altersgruppen und Zielgruppen in unterschiedlichen Phasen der Änderung ihrer Gewohnheiten zu erreichen. Vergewissern Sie sich, dass

die Kampagne Ihren lokalen Gegebenheiten, kulturellen Normen und Erwartungen gerecht wird.

Ihrer Stadt das Markenzeichen einer Fahrradstadt zu verleihen, ist eine gute Möglichkeit, als CHAMPion anerkannt zu werden. Ein gut gestaltetes Radfahrlogo, das durchgehend genutzt wird, kann ein wirksames Kommunikationstool werden. Wenn es ein solches gibt, sollte es für das gesamte Kampagnenmaterial verwendet werden.

Führen Sie Fokusgruppen-Diskussionen und Umfragen durch, um festzustellen, was Ihre Zielgruppe will. Kampagnen können humorvoll oder wetteifernd sein, aber die Botschaft sollte immer positiv bleiben.



Foto: Radfahren in Bozen
Quelle: Stadt Bozen

Die CHAMP-Stadt Bozen besitzt ein leicht erkennbares Logo für die Radmobilität

CHAMP-Fakt

Ljubljana, Bozen und Burgos fanden es wichtig, dass in ihren Kampagnen für eine bessere Koexistenz zwischen Fußgängern und Radfahrern das Verhalten keiner Gruppe angeprangert wurde.

Nutzen Sie die Medien zu Ihrem Vorteil. Verkaufen Sie Ihnen gute Geschichten, pflegen Sie das gute Image des Radfahrens und feiern Sie Ihre Erfolge.

Eine gute Abdeckung von Aktivitäten rund um das Radfahren durch die Medien kann unbezahlbar sein, um ein breiteres Zielpublikum zu erreichen und die Botschaft zu verbreiten. Erzählen Sie allen, was Sie tun, und tragen Sie die Botschaft in die Medien.

Die Initiative zu ergreifen, um das Medieninteresse für Ihre Arbeit zu wecken, ist unverzichtbar, um das Beste aus einer kostenlosen Ressource zu machen. Geben Sie Pressemitteilungen heraus, anstatt zu warten, dass die Medien auf Sie zukommen. Alle CHAMP-Städte erhielten die Aufmerksamkeit der lokalen Zeitungen für ihre Arbeit und CHAMP erschien in Radio und Fernsehen.

Bereiten Sie sich darauf vor, negativen Einflüssen entgegenzuwirken und sie zu Ihrem Vorteil umzukehren.

CHAMP-Fakt

Die Kampagne für eine bessere Koexistenz in Burgos weckte starkes Medieninteresse innerhalb und außerhalb der Stadt, was einen Anstieg der gemeldeten Zwischenfälle nach sich zog. Das war von Nutzen für die Gewinnung von Unterstützung, sich um ein besseres Koexistenz zu bemühen und das Bewusstsein über das Verhalten des Einzelnen zu wecken..

CHAMP Quick Wins

Zwar kann der Weg, bis eine Stadt Fahrrad-CHAMPion wird, lang sein und jahrelange Bemühungen für die Bildung einer Fahrradkultur erfordern, aber es gibt eine Reihe von Quick Wins („schnellen Siegen“), mit denen sofortige Ergebnisse erzielt werden können. Dies sind die CHAMP Quick Wins, die sich aus unserer Projekterfahrung ergeben:



Führen Sie ein Peer Review durch. Die CHAMP-Partner fanden die kritische Beurteilung ihrer Radverkehrspolitik und —praxis durch Außenstehende unbezahlbar. Führen Sie ein Austauschprogramm mit benachbarten Städten durch, um von anderen zu lernen und sich selbst besser kennenzulernen.



Stellen Sie einen Radverkehrsbeauftragten ein. Schaffen Sie eine Stelle für jemanden, der die Oberaufsicht über die Radverkehrsprojekte in der Stadt hat, und stellen Sie sicher, dass das Radfahren in allen Politikbereichen vertreten ist.



Erkennen Sie politische Prioritäten und gestalten Sie den Schwerpunkt Ihrer Kampagne dementsprechend, z. B. bessere Gesundheit, Verkehrsentlastung, etc.



Erstellen Sie Fahrradberichte. Die systematische und methodische Erhebung von Radverkehrsdaten ist für das Verständnis Ihrer Ausgangslage und die Festlegung Ihrer Prioritäten unverzichtbar.



Knüpfen Sie Partnerschaften. Nehmen Sie Kontakt zu bestehenden Radfahrer-Interessengruppen auf und nutzen Sie ihre Kontakte und Fähigkeiten. Beginnen Sie, Partnerschaften und Netzwerke zu knüpfen, um Ihre Radverkehrsarbeit zu erleichtern.



Seien Sie opportunistisch. Verbinden Sie das Radfahren mit bestehenden Versammlungen und Veranstaltungen.



Optimieren Sie die bestehenden Anlagen. Machen Sie das Beste aus den Infrastrukturen und öffentlichen Räumen, die Sie bereits haben. Machen Sie andere auf die Existenz dieser Radverkehrsanlagen aufmerksam.



Erhöhen Sie die Sichtbarkeit des Radfahrens. Führen Sie einfache bewusstseinsbildende Kampagnen durch. Verbessern Sie die Beschilderung bzw. stellen Sie Schilder auf oder lassen Sie Radwege auf der Fahrbahn einzeichnen.



Arbeiten Sie mit Identifikationsfiguren. Machen Sie vertrauenswürdige Personen zur Stimme Ihrer Kampagnenbotschaften, um Ihre Zielgruppen zu erreichen.



Geben Sie Pressemitteilungen heraus. Tragen Sie die Botschaft in die Medien, um ein breiteres Publikum zu erreichen. .



Foto: Das CHAMP-Konsortium in Ljubljana
Quelle: CHAMP

Bozen



Foto: Radfahren in Bozen
Quelle: Stadt Bozen



Foto: Radfahren in Burgos
Quelle: Stadt Burgos

Burgos

Edinburgh



Foto: Radfahren in Edinburgh
Quelle: Stadt Edinburgh



Foto: Radfahren in Groningen
Quelle: Stadt Groningen

Groningen

Kaunas



Foto: Radfahren in Kaunas
Quelle: Stadt Kaunas



Foto: Radfahren in Ljubljana
Quelle: Stadt Ljubljana

Ljubljana

Örebro



Foto: Radfahren in Örebro
Quelle: Stadt Örebro

CHAMP–Städte: Bozen, Italien

Radfahren in Bozen

Bozen blickt auf eine lange Geschichte politischer Entscheidungen und Investitionen zugunsten des Radfahrens zurück, die dazu geführt haben, dass beinahe 30% aller Fahrten im Stadtgebiet mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

Mit dem CHAMP–Leistungsanalyse–Tool wurden die folgenden Stärken und Schwächen der Stadt ermittelt:

Wichtigste Radverkehrsstärken

- Gut entwickeltes Radwegenetz mit Hauptachsen von hoher Qualität
- Förderung eines positiven Images des Radfahrens
- Auf Daten basierende Planung der Radverkehrspolitik
- Gute politische Unterstützung und Interaktion im
- Mobilitätsamt

Die sich daraus ergebende Radverkehrsstrategie wurde dem Mobilitätsamt vorgelegt und von der Mobilitätsstadträtin angenommen. Die beiden unter dem CHAMP–Projekt durchgeführten Maßnahmen sind nachfolgend beschrieben.

Ermittlung der Bedürfnisse von Nutzern und Stakeholdern

Es wurde eine Strategie für die Partizipation von Nutzern und Stakeholdern aufgesetzt und eine detaillierte Umfrage durchgeführt, um die Ansichten der Bürger und Stakeholder über die aktuelle Radverkehrspolitik zu erfahren und sie besser in ihre künftige Ausrichtung einzubringen.

- In einem ausführlichen Dokument, bei dessen Erstellung auf den Erfahrungen anderer Städte aufgebaut wurde, wurden die Vorteile einer effektiven Einbeziehung der Bürger und Unternehmen erläutert.
- Per E–Mail und über die sozialen Medien wurde ein Online–Fragebogen mit Fragen zur Verkehrsträgerwahl, der Wahrnehmung von Konflikten, der Zufriedenheit mit der Infrastruktur und den Bemühungen zugunsten des Radverkehrs im Allgemeinen verbreitet.
- Ferner wurden ortsansässige Geschäfte und Unternehmen interviewt.

„Was wir für den Radverkehr erreicht haben, ist viel wert. Aber an manchen Stellen gibt es noch Raum für Verbesserungen. In manchen Straßen wären Vorrichtungen für das Radfahren in Einbahnstraßen vonnöten, um Radfahrern das Schieben oder lange Umwege zu ersparen.“

Ein Befragter

Steckbrief Bozen:

Lage: Südtirol, Italien

Einwohner: 105.000

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 30%, Fahrrad 29%, öffentliche Verkehrsmittel 8%

Topographie: weitgehend flach und kompakt

Klima: heiße Sommer, kalte Winter



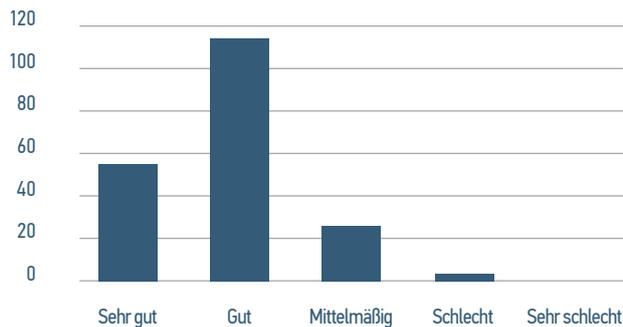
Verbesserungsmöglichkeiten

- Vervollständigung des Radwegenetzes
- Fahrradparkplätze, insbesondere in der Umgebung des Bahnhofs
- Segmentierte Kommunikation und Werbung
- Verhindern, dass Sicherheitsauflagen ein Hindernis für Radfahrer werden
- Interaktion mit den Bürgern

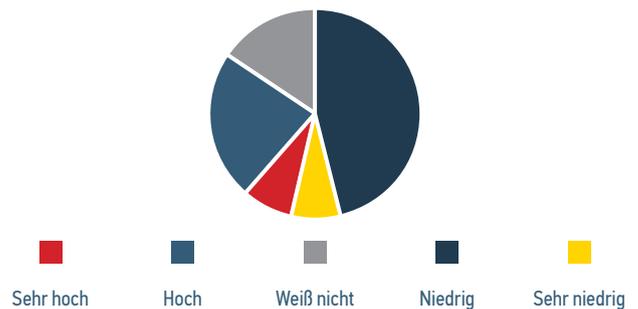
Wesentliche Ergebnisse

Die Ergebnisse der Umfrage zeigten die bedeutende Rolle des Fahrrads im Verkehrssystem der Stadt und einen hohen Zufriedenheitsgrad mit den Bedingungen für Radfahrer. Ferner zeigte sich, dass in manchen Gebieten mehr getan werden muss und dass in der Stadtmitte Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern möglich sind.

Allgemeine Bedingungen für den Radverkehr in Bozen



Wahrnehmung des Konfliktpotentials zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern (inkl. Fußgängern) in Bozen



Die Strategie für die Einbeziehung von Stakeholdern und Nutzern wurde von der Stadtverwaltung begrüßt und wird die Radverkehrsplanung insofern verbessern, dass sie den Bedürfnissen der Bürger und Unternehmen besser gerecht werden wird. Sie wird ferner die Eigenverantwortung der Bürger erhöhen und ihnen Einblick in die Beweggründe hinter den Entscheidungen der Stadtverwaltung gewähren.

Kampagne zur Förderung des Radfahrens und für mehr Sicherheit

In Bozen wurde Werbematerial mit einem positiven emotionalen Ansatz hergestellt und verteilt, um das Radfahren zu fördern, die Sicherheit zu erhöhen und die Koexistenz verschiedener Verkehrsträger zu verbessern.

- Drei Broschüren zur Sicherheit von Radfahrern im Straßenverkehr wurden herausgegeben.
- Es gab eine mobile Fahrradwerkstätte, bei der Werbematerial verteilt wurde.
- Ein lebensgroßes Kostüm des Fahrradmaskottchens wurde angefertigt, das bei öffentlichen Veranstaltungen zugegen ist.
- Entlang der Fahrradwege wurden Plakate aufgehängt.

Wesentliche Ergebnisse

- 84% der Befragten waren mit der Initiative „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“.
- 84% stufen die Kampagne als „nützlich“ oder „sehr nützlich“ für die Reduzierung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern ein.



Das Wimmelbild wurde gedruckt und in Bozen verteilt, ein lustiges didaktisches Mittel für Kinder und Erwachsene, mit dem sich verschiedene Situationen im Straßenverkehr betrachten lassen.

Positives emotionales Marketing ist ein wirksames Mittel, um Menschen zu erreichen und positives Verhalten zu stärken anstatt schlechtes zu bestrafen. Sicherheit und Konfliktreduzierung sind wichtige Themen in Städten mit hohen wie mit niedrigen Radverkehrsaufkommen. Sicherheitsbefürchtungen können Menschen davon abhalten, auf das Rad zu steigen. Sicherheitsbelange anzugehen, zeigt, dass man sowohl an die Radfahrer als auch an die Fußgänger denkt, und kann als Chance genutzt werden, weiter für die Vorteile aktiver Verkehrsträger zu werben.

„Es ist für alle Verkehrsteilnehmer wichtig, ein paar Grundregeln zu beachten, so dass man sich den Raum erfolgreich teilen kann und jeder sicher und bequem im Verkehr vorankommt.“

J.K. Meintner, Mobilitätsstadtrat

Das Vermächtnis von CHAMP in Bozen

-  **Benennung eines Radverkehrsbeauftragten** — um die gesamte Arbeit im Bereich Radverkehr zu beaufsichtigen und einen integrierten Ansatz zu gewährleisten.
-  **Studie über Parkplätze für Fahrräder** — über die Durchführbarkeit der Bereitstellung neuer Fahrradparkplätze am Bahnhof.
-  **Mehr mobile Fahrradkontrollen und Reparaturstationen** — infolge derjenigen unter CHAMP.
-  **Smartphone-App** — die für Jugendliche entwickelt werden soll, um Sicherheit auf dem Fahrrad spielerisch zu erlernen.
-  **Begrüßungspaket** — für neue Einwohner über nachhaltige Mobilitätsoptionen.
-  **Medienkampagne** — über das Radfahren im Allgemeinen aber mit Schwerpunkt auf Sicherheit und Koexistenz.
-  **Regelmäßige Stakeholder-Seminare** — um Beiträge von den Stakeholdern zur Radverkehrspolitik und den Maßnahmen zu erhalten.
-  **Kampagne „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“** — die auf Ideen aufbaut, die unter CHAMP entwickelt wurden.
-  **Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes** — in Übereinstimmung mit dem urbanen Mobilitätsplan der Stadt.

„Wir waren sehr froh, uns mit einigen der führenden europäischen Radfahrerstädte austauschen zu können. Diese Gelegenheit voneinander zu lernen, war für uns für die weitere Verbesserung des Radverkehrs in unserer Stadt sehr wertvoll.“

Ivan Moroder, Leiter des Mobilitätsbüros beim Peer-Review-Besuch in Bolzano.



Quelle: helios.bz

🚲 CHAMP–Städte: Burgos, Spanien 🚲

Radfahren in Burgos

Die Stadt Burgos hat den höchsten Radverkehrsanteil des Landes und konnte die Zahl der Radfahrer seit der Verabschiedung ihrer Radverkehrsstrategie in 2006 verdoppeln. Die politische Unterstützung ist groß, auf diesen Erfolgen weiter aufzubauen.

Mit dem CHAMP–Leistungsanalyse–Tool wurden die folgenden wichtigsten Stärken und Schwächen der Stadt ermittelt:

Wichtigste Radverkehrsstärken

- Gut instandgehaltene und angenehme Radwege
- Integration des Radverkehrs in das allgemeine Mobilitätsmanagement und verschiedene Pläne (über das Mobilitätsbüro)
- Fahrradvermietung
- Europäische Unterstützung: Finanzierung von Infrastruktur,
- Kampagnen, Bewertungen...

Infolge der Teilnahme am CHAMP–Projekt wurden in Burgos ein ständiger Fahrradausschuss eingerichtet und zahlreiche Maßnahmen geplant und zur Umsetzung gebracht. Die beiden unter dem CHAMP–Projekt durchgeführten Maßnahmen sind nachfolgend beschrieben.

Fahrradkampagne unter Studenten

Ziel dieser Kampagne war es, die Anzahl der mit dem Rad zur Universität fahrenden Studenten zu erhöhen, um die negativen Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zu verringern, die Gesundheit zu verbessern und das Radfahren zu einer modernen und anhaltenden Gewohnheit zu machen.

- Die Studenten und Mitarbeiter der Universität konnten Werke unter Benutzung verschiedener Medien einreichen, wie etwa Fahrradtagebücher, Fotos, Videos oder Kunst, in denen das Radfahren gegenüber weniger nachhaltigen Fortbewegungsmitteln beworben wurde.
- Die Kampagne wurde über die sozialen Netzwerke, mit E–Mails, Plakaten und mithilfe von Mitarbeitern der Universität bekannt gemacht.
- Für eingereichte Werke wurde bei der Preisverleihung ein Smart Tablet überreicht.



Steckbrief Burgos:

Lage: Hauptstadt der Provinz Burgos, Spanien

Einwohner: 180.000

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 45%, Fahrrad 4%, öffentliche Verkehrsmittel 23 %

Topographie: flach und kompakt

Klima: saisonales Klima

Verbesserungsmöglichkeiten

- Durchgängigkeit und Sicherheit des Radwegenetzes
- Komplementarität von Radverkehr und Fußgängerverkehr
- Werbung für das Radfahren im täglichen Leben
- Finanzierung der Radverkehrspolitik

“Es ist etwas ganz anderes, morgens aufzuwachen und auf das Fahrrad zu steigen, um zur Universität zu fahren. Man atmet, man fühlt sich besser, man kommt voller Energie an!”

Ruben González, Gewinner der Kampagne, Auszug aus seinem Fahrradtagebuch



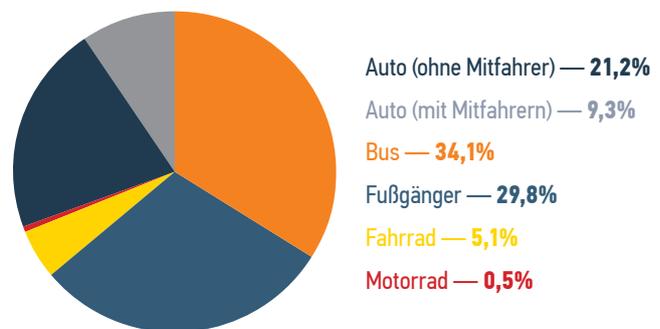
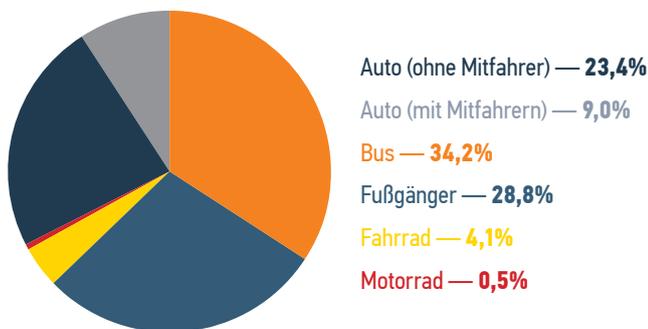
Foto: Stadt Burgos

Wesentliche Ergebnisse

78 Werke, die zum Teil verschiedene Medien benutzten, wurden eingereicht und insgesamt 202 Personen nahmen an dem Projekt teil. 75% dieser Teilnehmer änderten ihre Fahrgewohnheiten, davon

- wechselten 63% vom PKW auf das Fahrrad, um zur Universität zu gelangen;
- stiegen 23% vom Bus auf das Fahrrad um und
- 14% nahmen das Fahrrad anstatt zu Fuß zu gehen oder das Motorrad zu nehmen;
- 100% waren mit der Kampagne zufrieden oder sehr zufrieden.

Insgesamt stieg der Anteil des Verkehrsträgers Fahrrad für die Fahrt zur Universität von 4% vor der Kampagne auf 5% nach der Kampagne.



Die Kampagne konnte die Anzahl der Studenten, die sich für das Radfahren entscheiden, erhöhen und führte auch dazu, dass die Stadtverwaltung neue Fahrradparkplätze an der Universität einrichtete. Studenten sind eine ideale Zielgruppe für die Förderung des Radverkehrs, da sie weniger Zwängen unterliegen als die arbeitende Bevölkerung und eher bereit sind, ein neues Verhalten auszuprobieren. Außerdem sind sie die Pendler von morgen.

Für eine bessere Koexistenz

Mit der steigenden Anzahl von Radfahrern in Burgos in den letzten Jahren stieg auch die Häufigkeit von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Daher wurde eine Kampagne ausgearbeitet, um das Zusammenleben der beiden Verkehrsträger zu verbessern, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf die Zielgruppe der jungen Radfahrer gelegt wurde, von denen man annahm, dass sie die wichtigsten Verursacher von Konflikten aufgrund schnellen Fahrens in gemeinsam genutzten Räumen seien.

- Als Werbeslogan wählte man „Respektiert einander“.
- Innerhalb von vier Tagen wurden in der Innenstadt 500 Aufkleber und 200 Flyer über die Koexistenz von Fußgängern und Radfahrern ausgeteilt.

„Radfahrer sollten sich in die Lage eines Fußgängers versetzen, wenn sie in der Stadt fahren: Verhalte dich so, wie du willst, dass andere sich verhalten, wenn du selbst Fußgänger bist.“

Alberto, Präsident des Fahrradclubs von Burgos „Burgos Conbici“

Wesentliche Ergebnisse

- Die Anzahl der gemeldeten Unfälle, an denen Fußgänger und Fahrradfahrer beteiligt sind, stieg nach der Kampagne von je 2 in 2011 und 2012 auf 7 in 2013. Das ist wahrscheinlich auf ein erhöhtes Bewusstsein für das Problem der Koexistenz zurückzuführen.
- Die Kampagne wurde von örtlichen Politikern gut unterstützt und der Fahrradclub hat die Kampagne selbst wiederholt. Sie weckte auch das Interesse anderer spanischer Städte.

Initiativen, die sich mit den Problemen des Zusammenlebens beschäftigen, werden für Städte mit hohem oder steigendem Radverkehrsaufkommen von Interesse sein. Ein Problem kann sein, sicherzustellen, dass Fahrradfahrer sich von einer Kampagne nicht angegriffen fühlen, indem man die richtigen Botschaften wählt und auch ihre Anliegen würdigt.



“Respektiert einander” — Aufkleber in Burgos

Das Vermächtnis von CHAMP in Burgos

- 🚲 **Ein neuer Fahrradzähler** — der infolge des CHAMP-Seminars in Kopenhagen installiert wurde, um Daten zu sammeln und die Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Stadt zu erhöhen.
- 🚲 **Verbesserungen am Radwegenetz** — darunter eine neue Beschilderung, ein besseres Instandhaltungsprogramm, die Überprüfung der Zeitschaltungen an Ampeln und Empfehlungsschilder für Kraftfahrer.
- 🚲 **Mehr Fahrradparkplätze** — 2014 wurden Plätze für 450 Fahrräder auf privaten und öffentlichen Flächen eingerichtet.
- 🚲 **Bessere Datenerhebung** — zu Indikatoren für den Radverkehr in der jährlichen Erhebung der Stadt, so z. B. bessere Daten über Unfälle und Anfangs- und Zielpunkte von Fahrten.
- 🚲 **Intermodalität** — durch die Aufstellung von Vorrichtungen für Fahrräder an Bushaltestellen in Verbindung mit der für 2014–2015 geplanten Fahrradvermietung.



Foto: Stadt Burgos

🔗 CHAMP–Städte: Edinburgh, Vereinigtes Königreich 🔗

Radfahren in Edinburgh

Edinburgh, die Hauptstadt von Schottland, ist eine kompakte Stadt und kann einen der höchsten Radverkehrsanteile des Landes und ein hohes Engagement für das Radfahren vorweisen. Zwar werden 6% aller Fahrten zur Arbeit mit dem Fahrrad zurückgelegt, jedoch wird das Radfahren allgemein als dem Mittelstand vorbehalten wahrgenommen und es herrscht

die Meinung vor, dass eine spezielle Ausrüstung benötigt wird, wie etwa professionelle Radfahrerkleidung, ein teures Fahrrad, etc. Mit dem CHAMP–Leistungsanalyse–Tool wurden die folgenden wichtigsten Stärken und Schwächen der Stadt ermittelt:

Steckbrief Edinburgh:

Lage: Schottische Ostküste, Vereinigtes Königreich

Einwohner: 478.000

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 35%, Fahrrad 2%, öffentliche Verkehrsmittel 17%

Topographie: hügelig

Klima: saisonales Klima, durchschnittliche Niederschläge



Wichtigste Radverkehrsstärken

- Sichere und familienfreundliche Radwege
- Integration des Radverkehrs in die Verkehrspolitik
- Einbeziehung von Stakeholdern durch das Edinburgh Cycle Forum
- Datensammlung und Evaluierung des Radverkehrs
- Information über das Radfahren und Förderung desselben durch Veranstaltungen, Fahrradkarten und Kampagnen.
- Verkehrserziehung

Verbesserungsmöglichkeiten

- Durchgängigkeit des Radwegenetzes
- Konflikte mit anderen Verkehrsträgern
- Instandhaltung von Radwegen
- Marketingkampagnen zur Förderung des Radfahrens ohne die Leute durch Sicherheitsbedenken abzuschrecken
- Fahrradparkplätze für Anlieger in der Innenstadt

Im Zuge dessen wurde die Radverkehrsstrategie der Stadt überprüft und eine überarbeitete Version des Aktionsplans für die aktive Fortbewegung (Active Travel Action Plan) im September 2013 vom Ausschuss für Infrastruktur und Umwelt des Gemeinderates angenommen. Seitdem wurden zahlreiche Initiativen für den Radverkehr geplant und auf den Weg gebracht. Die beiden im CHAMP–Projekt durchgeführten Maßnahmen sind nachfolgend beschrieben.

Fahrradförderung auf dem Radweg

Die Besucher des Edinburgh MELA–Festivals, einer internationalen Musikveranstaltung, wurden ermutigt, mit dem Fahrrad über einen kürzlich verbesserten Rad– und Fußgängerweg zum Festival zu kommen. Lokale Segmentationsdaten und Fokusgruppen kamen als Informationsquellen für die Gestaltung von Kampagnenmaterial und Botschaften zum Einsatz.

Die Kampagne umfasste:

- **Information** — eine vorübergehende auffällige Markierung der Route, Informationen über Radrouten und Online–Werbung, 10.000 Flyer in den Briefkästen der Anwohner
- **Anreize** — Fahrraddienleistungen, ausgeschilderte Fahrradparkplätze, kostenlose Preise — 400 Wasserflaschen und 45 T–Shirts mit einem Anreizsystem für umweltbewusste Verkehrsteilnehmer.
- **Beteiligung** — ein Dance Mob und das Strictly Cycling Ballet an der Radroute und ein Fahrradparkplatz auf dem Festivalgelände

Wesentliche Ergebnisse

- Das Radverkehrsaufkommen auf der gezielten Route verdoppelte sich im Aktionszeitraum.
- An beiden Tagen parkten zu Spitzenzeiten 100 Fahrräder auf dem Festivalgelände.
- 37% der Besucher wussten vor ihrem Besuch von der Aktion zur Förderung des Radfahrens.
- 352 versprachen mit ihrer Unterschrift, in den kommenden 6 Monaten mehr mit dem Fahrrad zu fahren.

„Ich denke, die Reaktionen auf die Initiative im letzten Jahr waren insgesamt ziemlich positiv. Natürlich wird die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen beim MELA-Festival die Norm werden...“

Direktor, Edinburgh MELA

Mit bereits bestehenden Veranstaltungen zusammenzuarbeiten, kann eine kosteneffektive Art der Werbung für das Radfahren und die verfügbare Infrastruktur sein. Vor allem Veranstaltungen, die nichts mit Verkehr oder dem Radfahren zu tun haben, können gut geeignet sein, um ein Zielpublikum zu erreichen, das normalerweise nicht von Fahrradwerbung erreicht oder sich davon nicht angesprochen fühlt. Segmentdaten helfen, dies zu ermitteln. Das Fahrradballer, eine subtile Komödie über das Radfahren und Fahrräder, das jedoch auf Kunst- und Theatertechniken aufbaut, konnte das lokale Interesse wecken und es gab zeitnahe Berichte in den Online-Medien, wo herkömmlichere Medien vielleicht nicht berichtet hätten.

Pilot-Parkplätze für Anliegerfahrräder

In ganz Edinburgh wurden 5 Standorte für Pilot-Parkplätze für Anliegerfahrräder ermittelt, um die Probleme aufgrund begrenzter Unterbringungsmöglichkeiten für Fahrräder in den alten Mietshäusern der Innenstadt zu verringern. Da in den Treppenhäusern der Gebäude nur wenig Platz ist, erschienen Parkmöglichkeiten auf der Straße als die realistischste Wahl.

- Die Anwohner reichten 13 Vorschläge für Parkvorrichtungen ein.
- 6 Standorte wurden priorisiert und mit Hilfe der örtlichen Polizei begutachtet.
- Die Anwohner der Standorte wurden befragt und ein Standort wurde aufgrund von Einwänden fallengelassen.



Foto: Stadt Edinburgh

Wesentliche Ergebnisse

Die 5 Pilot-Parkplätze sind in einem Umkreis von 5 km vom Stadtzentrum verteilt und bieten Platz für 51 Fahrräder. In den befragten Haushalten

- besaßen 32% der Erwachsenen und 68% der Kinder mindestens ein Fahrrad.
- waren 33% aller Umfrageteilnehmer mit ihrem Zugang zu Fahrradparkplätzen „unzufrieden oder sehr unzufrieden“.
- Mit 47% wurden Fahrräder als die häufigste Ursache für Unordnung im Treppenhaus genannt.
- 41% der befragten Radfahrer fahren mit dem Rad zur Arbeit, 51% benutzen das Rad in der Freizeit.



Beispiel einer sicheren Abstellanlage, wie sie in South Oxford Street und Douglas Crescent errichtet wird



Fahrrad-Abstellanlagen in Warrender Park Terrace

Langwierige Ausschreibungsverfahren haben die Aufstellung der Parkplätze bis Juli 2014 verzögert. Im Anschluss ist eine ausführliche Bewertung geplant, um festzustellen, ob sich eine Ausdehnung des Programms auf die ganze Stadt lohnt.

Sichere Fahrradparkplätze in der Innenstadt und in den Wohngebieten sind für jede Stadt wichtig und vor allem für jene mit steigenden Radfahrerzahlen. Parkvorrichtungen auf der Straße sind eine gut sichtbare Werbung für das Radfahren, regen zur Annahme neuer Radfahrgewohnheiten an und beheben den in Altbauten häufig vorherrschenden Platzmangel. Rechnen Sie bei Pilotprojekten für neue Infrastrukturen mit langen Vorlaufzeiten aufgrund von Ausschreibungsverfahren und Vertragsverhandlungen.

Das Vermächtnis von CHAMP in Edinburgh

 **Verbesserungen beim Radwegemanagement** — u. a. Instandhaltung, Störungsmeldesysteme und Entwicklung von Radschnellwegen.

 **Eine Überwachungsstrategie für den Aktionsplan für die aktive Fortbewegung** — u. a. die regelmäßige Überwachung von Fahrradzählern, Aufstellung von 24 neuen Zählern und ein erster Fahrradbericht, der 2015 vorgelegt werden soll.

 **Eine Nahverkehrsstrategie** — wurde von den politischen Gremien zur Konsultation freigegeben und enthält 10 Radverkehrsmaßnahmen, darunter Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenbaunormen für Radfahrer, die Mitnahme von Fahrrädern in Zug und Straßenbahn, Koexistenz, Fahrradvermietung und Unterstützung für Elektroräder.

 **Fahrradparkplätze** — Aufstellung von 402 neuen Parkplätzen. Geplant sind 1000 weitere Plätze pro Jahr.

 **Parkende Fahrzeuge auf der Fahrradspur** — ein Problem, das infolge einer Studie und einer kritischen Prüfung des Radfahrens in Einbahnstraßen angegangen werden muss.

 **Verallgemeinerung des Radfahrens** — um den Mythos zu widerlegen, dass Radfahren eine dem Mittelstand vorbehaltene Niscentätigkeit ist.



Foto: Stadt Edinburgh

🔗 CHAMP–Städte: Groningen, Niederlande 🔗

Radfahren in Groningen

Das Radfahren hat Tradition in der Stadt Groningen, die ein dichtes und qualitativ hochwertiges Radwegenetz besitzt. Derzeit werden knapp 50% aller Fahrten in der Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem CHAMP–Leistungsanalyse–Tool wurden die folgenden wichtigsten Stärken und Schwächen der Stadt ermittelt:

Wichtigste Radverkehrsstärken

- Politische Unterstützung und klarer Aktionsplan
- Die Verkehrspolitik stellt den Radverkehr über die PKW–Nutzung
- Integration in andere Politikbereiche
- Dichtes, qualitativ hochwertiges Radwegenetz
- Raum für innovative Maßnahmen
- Kompakte Stadt
- Hoher Fahrradbesitz

Die sich daraus ergebende CHAMP–Radverkehrspolitik wurde vom Stadtrat und dem zuständigen Ratsherren begrüßt und unterstützt. Es wurden eine Reihe von Maßnahmen geplant und zur Umsetzung gebracht. Die beiden unter dem CHAMP–Projekt durchgeführten Maßnahmen sind nachfolgend beschrieben.

Kreative Lösungen für das Parken von Fahrrädern

Die hohe Anzahl von Radfahrern in Groningen hat in den letzten Jahren zu Problemen aufgrund abgestellter Fahrräder in der Innenstadt geführt. Es wurde eine Studie über Fahrradparkplätze und Gewohnheiten durchgeführt:

- Parkbrennpunkte wurden ermittelt und ihre Benutzung anhand von Zeitrafferaufnahmen beobachtet.
- Die Fahrradständer wurden durch farbig markierte Fahrradboxen an mehreren Stellen in der Innenstadt ersetzt.
- Die Fahrradparkplätze vor der Universität wurden neu geordnet, um sicherzustellen, dass die Ein– und Ausgänge nicht blockiert werden können. Falsch abgestellte Fahrräder wurden mit Geldstrafen belegt.
- Die Durchführbarkeit und Kosten von weiteren Lösungen und Plätzen, wo Mitarbeiter und Besucher ihre Fahrräder parken können, wurden untersucht.

Steckbrief Groningen

Lage: nördliche Niederlande

Einwohner: 200.000

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 14%, Fahrrad 47%, öffentliche Verkehrsmittel 5%

Topographie: flach und kompakt

Klima: saisonales Klima



Verbesserungsmöglichkeiten

- Schaffung von Kapazitäten für hohe Radfahreraufkommen
- Organisation sicherer Fahrradparkplätze
- Strukturelle Stakeholder–Beteiligung
- Bewertung der Radverkehrspolitik

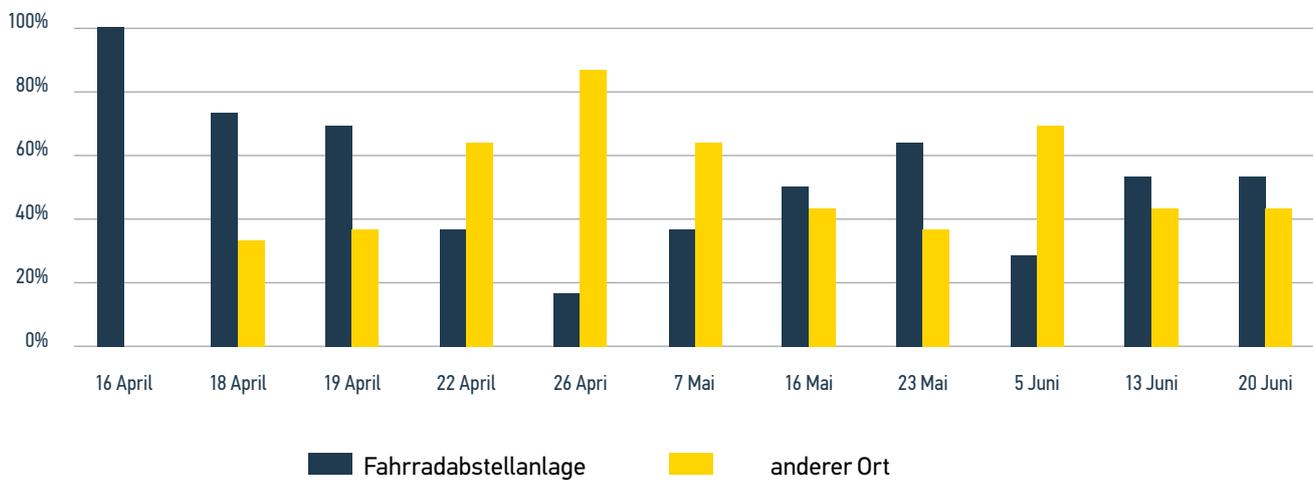


Foto: Fahrradbox im Stadtzentrum (Guldenstraat)
Quelle: Stadt Groningen

Wesentliche Ergebnisse

- Die Zeitrafferaufnahmen zeigten, dass die Fahrradständer vor Geschäften den ganzen Tag von denselben Fahrrädern belegt waren, während die Kunden gezwungen waren, ihre Fahrräder anderswo abzustellen.
- farbig markierte Fahrradboxen wurden eher in Einkaufsstraßen als in Wohnstraßen benutzt.
- Zu Beginn wurden mehr Fahrräder auf der Straße abgestellt als in den Boxen, aber ihre Benutzung stieg mit der Zeit.
- Eine Befragung der Bürger ergab größere Zufriedenheit mit den Parkmöglichkeiten nach der Einführung der Fahrradboxen.

Grafik, die die Parkgewohnheiten vor und nach der Einrichtung von Fahrradboxen in der Guldenstraat zeigt.



Jede Stadt braucht ihre eigenen Stellplatzlösungen, und die Städte sollten ihre Parkvorrichtungen für Fahrräder auf ihr Radfahreraufkommen und die Bedürfnisse der Benutzer abstimmen. Zeitrafferaufnahmen können einen wertvollen Einblick verschaffen, wie die einzelnen Parkplätze wirklich genutzt werden, und innovative Lösungen wie Fahrradboxen können das Interesse von Radfahrern und Politikern gleichermaßen wecken.

Clevere Radrouten

Um der Verstopfung des viel benutzten Radwegs zur Universität und damit einhergehenden Sicherheitsproblemen entgegenzuwirken, wurde eine Kampagne durchgeführt, um für nahe gelegene alternative Routen zu werben, die als „clevere Routen“ gekennzeichnet wurden. Die Maßnahmen umfassten

- die Entwicklung von Kampagnenmaterial und einer Karte
- die Aufstellung von Schildern und Fahrbahnmarkierungen, um die cleveren Routen anzuzeigen.
- Werbung in der Einführungswoche für Erstsemester über Webseiten, soziale Medien, Anschlagbretter sowie die Verteilung von Flyern und Trinkflaschen
- einen Wettbewerb, bei dem die Autoren der besten Kommentare und Tipps zu den cleveren Routen ein Fahrrad gewinnen konnten.

„Ich bin neu in der Stadt und wusste nicht, wie ich zur Universität komme. Die ganzen Schilder auf meinem Weg haben mir geholfen. Ich kam nicht nur pünktlich, die Strecke war außerdem sehr malerisch.“

Student im ersten Semester

Wesentliche Ergebnisse

Die an den Ergebnissen ausgerichtete Beobachtung des Radverkehrs zeigte den Erfolg der Kampagne:

- 4% der Radfahrer wechselten auf die alternativen cleveren Routen.
- 79% der Befragten kannten die Kampagne und 20% derselben hatten infolgedessen ihre Radstrecke geändert.
- Die Kampagne wurde von den Studenten, Bildungseinrichtungen, Medien und Politikern gut aufgenommen.
- Die Kampagne wird im nächsten Studienjahr wiederholt.

Städte mit hohem Radverkehrsaufkommen, die Probleme durch ausgelastete oder nahezu ausgelastete Radwege haben, sollten eine Optimierung ihrer bestehenden Radwege mit einer Kampagne nach Art der Cleveren Routen in Erwägung ziehen, bevor sie in neue Infrastrukturen investieren.



Foto: Markierungen an der Universitätsroute
Quelle: Saskia Zwiers

Das Vermächtnis von CHAMP in Groningen

- 🚲 **Ein neues Radfahrlogo** — wurde beim Fahrradmarketing-Experten Mikael Colville Andersen in Auftrag gegeben.
- 🚲 **Schnellwegenetz** — Bau mehrerer Radschnellwege mit Plänen für weitere Routen in den kommenden Jahren.
- 🚲 **Verbesserung der Anbindungen an das regionale Wegenetz** und wichtige lokale Zielorte. Darunter die Trennung des Radverkehrs vom (starken) Kraftfahrzeugverkehr mittels Infrastruktur und Kommunikation.
- 🚲 **Eine intelligente Fahrradstadt werden** — durch Forschung über Gewohnheitsänderungen.
- 🚲 **Die Beobachtung des Radverkehrs in Fußgängerzonen** — ist geplant.
- 🚲 **Mehr Fahrradparkplätze** — 2014 werden 1000 weitere Fahrradparkplätze am Bahnhof bereitgestellt, eine weitere Million EUR in Fahrradparkplätze an Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs investiert und ein Lageplan der Parkmöglichkeiten ausgearbeitet.
- 🚲 **Die Förderung von Elektrofahrrädern** als Bestandteil eines Plans, mit dem Arbeitgeber angeregt werden sollen, die Verkehrsgewohnheiten ihrer Beschäftigten zu beeinflussen.

„Angesichts des großen Erfolgs der Kampagne Clevere Routen werden wir die Nutzung alternativer Fahrradrouten weiter fördern und sie dank der im CHAMP-Projekt gesammelten Ideen und Anregungen zu verbessern versuchen.“

Der Stadtrat, Dezember 2013



Quelle: Cor van der Veen, Stadt Groningen

🚲 CHAMP–Städte: Kaunas, Litauen 🚲

Radfahren in Kaunas

Radfahren ist eine verbreitete Freizeitbeschäftigung in der Stadt Kaunas, die eine Reihe attraktiver Radwege im Umland vorzuweisen hat. In den jüngsten Jahren wurde der Schwerpunkt auf die Förderung eines nachhaltigen Verkehrs in der Stadt gelegt und der Gemeindeentwicklungsplan von Kaunas sieht eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur vor, insbesondere zum und im Stadtzentrum.

Mit dem CHAMP–Leistungsanalyse–Tool wurden die folgenden wichtigsten Stärken und Schwächen der Stadt ermittelt:

Wichtigste Radverkehrsstärken

- Freizeitradwege
- Arbeitsgruppe für die Radverkehrspolitik und ihre Umsetzung
- Verschiedene Pläne und Studien
- Datenbank für Radverkehrsindikatoren
- Mehrere Fahrradveranstaltungen und Werbekampagnen

Die Radverkehrsstrategie der Stadt wurde daraufhin überarbeitet und dem Stadtrat vorgelegt und soll in die Strategie– und Planungsdokumente der Stadt integriert werden. Es wurde eine Reihe von Maßnahmen geplant. Die beiden im Rahmen des CHAMP–Projekts durchgeführten Maßnahmen werden nachfolgend dargestellt.

Förderung eines neuen Radverbindungswegs

Im November 2013 wurde ein neuer Verbindungsweg, der drei bestehende Radwege verbindet, eröffnet und unter dem CHAMP–Projekt beworben, um die Anzahl der Radfahrer, die diese Wege benutzen, zu erhöhen. Durch den neuen Radweg wird die Nutzung der Verbindungswege bequemer und sicherer, da Radfahrer nun einen gefährlichen Kreisverkehr in der Nähe des Stadtzentrums vermeiden können.

Die Bürger wurden über die Baufortschritte und die Eröffnung informiert:

- durch die Medien — Zeitungen, Fernsehen und Webseiten
- durch 2000 Flyer und 3000 Postkarten, die über Fahrradclubs, Touristeninformationen und in öffentlichen Gebäuden, Studentenzentren und Geschäften, darunter auch Tankstellen, verteilt wurden



Steckbrief Kaunas:

Standort: Zentral–Litauen

Einwohner: 309.200

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 6%, Fahrrad 4%, öffentliche Verkehrsmittel 66%

Topographie: hügelig

Klima: saisonales Klima, kühl

Verbesserungsmöglichkeiten

- Integration des Radfahrens in die allgemeine Verkehrspolitik, wodurch ein fahrradfreundliches Klima geschaffen wird.
- Sichere Radfahrbedingungen auf den Hauptstraßen
- Förderung des Radfahrens als Verkehrsmittel und nicht nur für Freizeitzwecke



Foto: Neuer Verbindungsradweg
Quelle: Stadt Kaunas

Wesentliche Ergebnisse:

Eine manuelle Zählung auf zwei der Routen in der Nähe des neuen Verbindungsweges zeigte einen Gesamtanstieg der Radfahrerzahlen von 30% nach der Eröffnung des Verbindungsweges. Das ist dreimal mehr als das ursprüngliche Ziel, während der Laufzeit des CHAMP-Projekts die Anzahl der Radfahrer an bestimmten Plätzen in der Stadt um 10% zu erhöhen.

Förderkampagnen setzen den Bau eines sicheren und direkten Radwegs wirksam ein und fungieren wiederum selbst als Instrument für die Entwicklung des Radfahrerbewusstseins, das die Menschen dazu anregt, auf das Rad zu steigen, indem sie die damit verbundenen Möglichkeiten und Vorteile hervorheben.

Entwicklung einer Radfahrer-Webseite

Kaunas erkannte den Bedarf an Informationsquellen für Einwohner und Besucher über das Radfahren in Kaunas und entwickelte eine Webseite. Auf bestehenden Radfahrerwebseiten wurden bewährte Verfahren und Informationen darüber gesucht, welche Inhalte zusammenzustellen wären. Diese umfassten:

- eine aktuelle Karte der Radwege in Kaunas;
- Informationen über den Zustand von Radwegen;
- Strategie-Dokumente in Bezug auf den Radverkehr;
- Verlauf von Bauarbeiten auf Radwegen;
- Informationen über Fahrraddiebstahl und Diebstahlprävention;
- Fahrradkampagnen und sonstige Veranstaltungen;
- Kontakte für weitere Informationen.

„Ich mag die Webseite www.dviratis.lt. Man findet jetzt bequem alle Informationen zum Radfahren in der Stadt und das Menü der Webseite ist sehr praktisch. Ich besuche www.dviratis.lt regelmäßig.“

Linas Vainius, Vorstandsmitglied des litauischen Radfahrerverbands

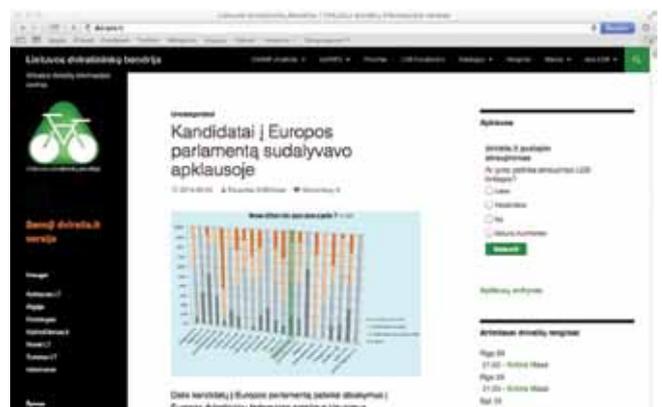
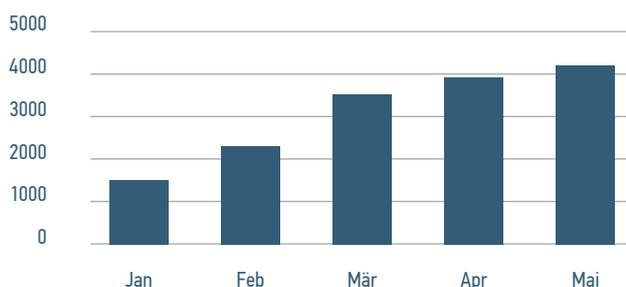
Es wurde die bestehende URL des litauischen Radfahrerverbands www.dviratis.lt benutzt und die Webseite über lokale und soziale Medien sowie die Verteilung von Postkarten beworben. In Kürze wird auch eine englische Fassung der Webseite bereitgestellt werden.

Wesentliche Ergebnisse

Die neue Webseite wurde im Januar 2014 gestartet. Eine Auswertung ihrer Benutzung zeigt

- Steigende Besucherzahlen auf der Webseite zwischen Januar und Mai 2014.
- Die Besucher suchen Informationen über neue Radwege, Veranstaltungen und dazu, wie sie sich mit dem Rad in der Stadt fortbewegen können.
- Der Zufriedenheitsgrad mit der verbesserten Webseite beträgt 70%.

Anzahl der Nutzer auf www.dviratis.lt, 2014



Ansicht der Webseite www.dviratis.lt

Eine einzige Anlaufstelle für Informationen zum Radfahren ist für alle Städte, ungeachtet ihres Radverkehrsaufkommens, von großem Nutzen. So können Bürger, Besucher und Stakeholder die erforderlichen Informationen einfach abrufen. Zudem fungiert sie als Werbeinstrument, um Radfahrer zu ermuntern, mehr mit dem Rad zu fahren und Nicht-Radfahrer zu motivieren, mit dem Radfahren zu beginnen. Andere Städte können die Webseite von Kaunas einfach nachahmen, indem sie die lokalen Informationen zusammentragen und eine Abteilung der Stadtverwaltung oder eine Organisation mit der Aktualisierung und Pflege der Webseite beauftragen.

Das Vermächtnis von CHAMP in Kaunas

- 
Neue Radverkehrsinfrastruktur — Zwischen 2012 und 2014 wurde bei allen neu renovierten Straßen eine eigene Fahrradspur vorgesehen und so das Radwegenetz zur Stadtmitte ausgebaut. Im Gemeindeentwicklungsplan sind zudem neue Radwege geplant.
- 
Bessere Instandhaltung — Radwege werden nunmehr das ganze Jahr über instandgehalten und die Straßenmarkierungen in jedem Frühjahr erneuert.
- 
Der Gemeindeentwicklungsplan — wurde im März 2014 für den Zeitraum 2013–2023 verabschiedet und enthält ein Kapitel über die „Radverkehrsinfrastruktur“, in dem das Netz der bestehenden und geplanten Radwege in Kaunas definiert wird.
- 
Radfahrerzählungen — es wurden routinemäßige Zählungen der Radfahrer, die verschiedene Radwege benutzen, eingerichtet.
- 
Eine Schulung — für Kinder unter 14 Jahren und ihre Eltern wurde mit dem Ziel durchgeführt, aus Autofahrern Radfahrer zu machen.
- 
Die Verteilung einer Radwegekarte — die neue und bestehende Radwege zeigt, ist geplant.
- 
Vorbereitung eines SUMP — voraussichtlich zwischen 2014 und 2020.

„Das CHAMP-Projekt hat genau zum richtigen Zeitpunkt auf den Bedarf und den Nutzen einer Förderung der Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt Kaunas aufmerksam gemacht“

Andrius Kupčinskis, Bürgermeister von Kaunas



🚲 CHAMP–Städte: Ljubljana, Slowenien 🚲

Radfahren in Ljubljana

Die Stadt Ljubljana hat in den vergangenen Jahren einen spürbaren Anstieg des Radverkehrs verzeichnet und hat sich zum Ziel gesetzt, das Fahrrad zur ersten Wahl für Bewohner, Pendler und Besucher zu machen. Der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr soll bis 2020 auf 15% anwachsen.

Mit dem CHAMP–Leistungsanalyse–Tool wurden die folgenden wichtigsten Stärken und Schwächen der Stadt ermittelt:

Wichtigste Radverkehrsstärken

- Radwegenetz weitgehend flächendeckend.
- Bike–Sharing–System
- Eine starke, von unten nach oben gerichtete Unterstützung für das Radfahren: Radverkehrsplattform, Radverkehrskordinator und die NRO Radfahrernetzwerk Ljubljana.
- Werbung über verschiedene Kanäle

Steckbrief Ljubljana:

Lage: Hauptstadt, Zentral–Slowenien

Einwohner: 280.000

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 10%, Fahrrad 12%, öffentliche Verkehrsmittel 13%

Topographie: flach, kompaktes Zentrum

Klima: warme Sommer, kalte Winter



Verbesserungsmöglichkeiten

- Komfort und Sicherheit für Radfahrer auf den Radwegen
- Integration von Radverkehrsbelangen in alle Verkehrsentscheidungen
- Geringerer Schwerpunkt auf dem PKW–Verkehr in der allgemeinen Verkehrspolitik
- Ausgewogene Expansion des Bike–Sharing–Systems
- Strukturelle Evaluierung und Überwachung von Radverkehrsindikatoren

Im Zuge dessen wurde eine Radverkehrsstrategie für den Zeitraum 2012–2020 ausgearbeitet und eine Reihe von vorrangigen Maßnahmen hervorgehoben. Die beiden unter dem CHAMP–Projekt durchgeführten Maßnahmen sind nachfolgend beschrieben.

Ich gehe auf dem Weg, auf dem du Rad fährst

Mit steigendem Radverkehrsaufkommen und der Ausdehnung der Fußgängerzone in der Innenstadt kam es vermehrt zu Klagen von Fußgängern über das Verhalten von Radfahrern. Die Kampagne „Ich gehe auf dem Weg, auf dem du Rad fährst“ wollte die Koexistenz zwischen den beiden Verkehrsträgern in der Fußgängerzone von Ljubljana verbessern und die Zahl der gemeldeten Zwischenfälle senken.

„Was wir brauchen, ist eine starke Ethik, die auf tiefem gegenseitigem Respekt zwischen allen Benutzern des öffentlichen Raums beruht.“

Ein Radfahrer, Ljubljana



Foto: Poster "Vorsicht in dieser Zone. Radfahrer: langsam und rücksichtsvoll"
Quelle: Stadt Ljubljana

- In dem Zielgebiet wurde eine Studie über Radfahrer und Fußgänger durchgeführt, die auf der niederländischen (Fietsberaad)-Methode für das Zählen und die Ermittlung von Brennpunkten beruhte.
- In einer ersten Umfrage wurden wahrgenommene und erlebte Konflikte untersucht. Sie wurde online durchgeführt und durch Ansprechen von Personen in der Fußgängerzone.
- 1000 Flyer wurden verteilt, und ein Cargobike mit einem Kampagnenplakat stand an einem strategischen Ort in der Gegend.
- Die Online- und die Onsite-Umfrage wurden nach der Kampagne wiederholt.

Wesentliche Ergebnisse

- Die Kampagne wurde von den Radfahrern gut aufgenommen und 50% waren der Meinung, dass regelmäßige Kampagnen die Koexistenz verbessern können.
- 77% meinten, dass Schilder aufgestellt werden müssten, um Radfahrer dazu zu bewegen, die Fußgängerzone zu umfahren. 65% gaben an, einer solchen Umleitung folgen zu wollen.
- Höchstwahrscheinlich weil das Thema infolge der Kampagne stärkere Beachtung fand, stieg die Anzahl der Beschwerden über Konflikte sowohl von Seiten der Fußgänger als auch von Seiten der Radfahrer.

Die Kampagne „Ich gehe auf dem Weg, auf dem du Rad fährst“ hat das Thema der Koexistenz von Radfahrern und Fußgängern erfolgreich in die Öffentlichkeit getragen und wurde von Bürgern, Politikern und den Medien gut aufgenommen. Solche Kampagnen sind von Nutzen, um die Bedeutung von beiden aktiven Verkehrsträgern hervorzuheben und durch ihre regelmäßige Wiederholung können die Wirkung konsolidiert und nachhaltige Verhaltensänderungen erreicht werden.

Fahrradbericht

In Ljubljana wurde ein Fahrradbericht eingeführt, um die Radverkehrsmaßnahmen, die man geplant und in die man investiert hatte, anhand der systematischen Erhebung von verlässlichen Radverkehrsdaten und Rückmeldungen der Bürger zu den Radverkehrsanlagen und der Radverkehrspolitik zu bewerten. Eine spezielle Arbeitsgruppe schlug eine Mindestauswahl von zu erhebenden Daten vor:

- Radverkehrszählungen
- Fahrradparkplätze
- Fahrradinfrastruktur und ihre Instandhaltung
- Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung
- Daten zur Verkehrsträgerverteilung
- Interviews und Umfragen zur Evaluierung der Zufriedenheit mit den Radfahrbedingungen

Die Daten wurden in einem Fahrradbericht zusammengefasst. Für Entscheidungsträger und Techniker wurde eine ausführliche Fassung des Berichts herausgegeben, eine kürzere Fassung für die breite Öffentlichkeit.

Wesentliche Ergebnisse

- Der Fahrradbericht erhielt öffentliches Lob vom Bürgermeister und mehreren Mitgliedern des Gemeinderats.
- 120.000 Kopien des Fahrradberichts wurden an die Haushalte der Stadt verteilt.
- 50% der Bürger wussten von dem Fahrradbericht und von diesen waren 98% mit ihm zufrieden.
- Im Zuge des Fahrradberichts wird die Stadt vier bestehende Fahrradzähler mit Bildschirmtotem überholen und auf der verkehrsstarken Slovenska-Straße ein weiteres Totem aufstellen.

Ein starker politischer Wille, den Bericht zu veröffentlichen, war ein wichtiger Faktor, um sicherzustellen, dass Daten verfügbar gemacht werden. Das Verfahren brachte auch Lücken in den verfügbaren Daten zutage, die in künftigen Berichten behoben werden sollen.

Fahrradberichte sind ein wirksames Mittel für die Messung der Fortschritte und Ergebnisse der Radverkehrsstrategie einer Stadt.

Sie zeigen nicht nur den aktuellen Stand des Radfahrens sondern erregen auch die Aufmerksamkeit von Politikern und Bürgern und können so ein wirksames Mittel für eine Anhebung der Investitionen sein. Durch die Einbeziehung aller Bürger bei der Erstellung und Verbreitung des Berichts wird deutlich, dass die Stadtverwaltung dem Radverkehr große Beachtung schenkt.

„Einen solchen Bericht zu erstellen, ist ein wichtiger erster Schritt. Er ermöglicht den Vergleich verschiedener Daten mit denen anderer Städte in Europa und bietet daher gute Argumente für das Radfahren.“

Bürger der Stadt Ljubljana

Das Vermächtnis von CHAMP in Ljubljana

- 🚲 **Umfrage zur Verkehrsträgerwahl** — Eine Untersuchung der Mobilitätsgewohnheiten der Bürger war seit 2003 nicht mehr durchgeführt worden. Die Daten wurden in den Fahrradbericht aufgenommen.
- 🚲 Ein **Kommunikationsplan** — wurde zu den Fragen ausgearbeitet, wie spezielle Gruppen angesprochen und welche Kernaussagen verwendet werden sollen.
- 🚲 **Radfahrerplattform** — Es gibt nun regelmäßige Treffen eines Stakeholder-Forums, das Vorschläge für die Radverkehrspolitik einbringt.
- 🚲 Ein **Plan für ein Radschnellwegenetz** — ist in Ausarbeitung. Darin enthalten sind auch Pläne für neue Schilder, Kennzeichnungen und Routen.
- 🚲 Ein **Plan für Fahrradparkplätze** — einschließlich eines Inventars der verfügbaren Parkplätze und neuer Standards für Fahrradparkplätze.
- 🚲 Ein **Sicherheitsplan** — ist in Planung, mit einem starken Schwerpunkt auf der konstruktiven Sicherheit („Safety by Design“) und Geschwindigkeitsbegrenzungen mit dem Ziel, die Anzahl der Verkehrsunfälle, an denen Radfahrer beteiligt sind, zu verringern.
- 🚲 **Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel** — 2012 wurde die Mitnahme eines Faltrads in den städtischen Bussen kostenlos und es wurden einige Bushaltestellen mit Fahrradständern ausgestattet.
- 🚲 **Fahrradrecycling** — Gruppen, die Fahrräder einsammeln, recyceln und weitergeben, erhalten Unterstützung.
- 🚲 **Einkaufen mit dem Fahrrad** — Eine Kampagne ist geplant, um die Bürger dazu zu bewegen, das Fahrrad für ihre Einkäufe zu benutzen. Die Kampagne wird auch Werbung für Cargobikes umfassen.



Quelle: Stadt Ljubljana

CHAMP–Städte: Örebro, Schweden

Radfahren in Örebro

In Örebro hat Radfahren Tradition und die Stadt besitzt ein hochwertiges und dichtes Radwegenetz im gesamten Stadtgebiet. Jede vierte Fahrt in der Stadt erfolgt mit dem Fahrrad und Ziel ist es, dass es jede dritte Fahrt wird.

Mit dem CHAMP–Leistungsanalyse–Tool wurden die folgenden wichtigsten Stärken und Schwächen der Stadt ermittelt:

Wichtigste Radverkehrsstärken

- Gut entwickeltes und getrenntes Radwegenetz
- Gute politische Unterstützung und Investitionen
- Integriert in die Planung aller Politikbereiche
- Dynamische Koordinierung

Im Zuge dessen wurde die Radverkehrsstrategie der Stadt überarbeitet und vom Stadtrat im Oktober 2013 angenommen. Zudem wurde eine Reihe von Maßnahmen geplant und zur Umsetzung gebracht. Die beiden unter dem CHAMP–Projekt durchgeführten Maßnahmen sind nachfolgend beschrieben.

Der gesunde Radfahrer

Ziel der Kampagne „Der gesunde Radfahrer“ war, das Radfahren als einen gesunden alternativen Verkehrsträger zu demonstrieren und die mit dem PKW zurückgelegten Pendlerkilometer in Örebro zu verringern.

- In kleinen Betrieben wurden 46 PKW–Pendler für die Teilnahme gewonnen.
- Die Teilnehmer sollten 35 Wochen lang mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und ein Tagebuch über ihre Fahrten führen.
- Vor und nach dem Versuchszeitraum wurden Gesundheits– und Fitnesstests durchgeführt und Fragebögen ausgefüllt.



Steckbrief Örebro:

Lage: 200 km westlich von Stockholm

Einwohner: 140.000

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 11%, Fahrrad 25%, öffentliche Verkehrsmittel 8%

Topographie: flach

Klima: unterdurchschnittliche Niederschläge, strenge Winter

Verbesserungsmöglichkeiten

- Hochwertige Hauptachsen, die Anschluss an das regionale Wegenetz bieten
- Bessere Parkmöglichkeiten
- Gezielte Kommunikation und Werbung
- Augenmerk auf Sicherheit und Interaktion mit Bürgern

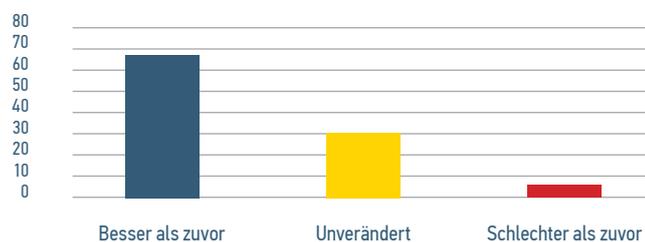


Quelle: Stadt Örebro

Wesentliche Ergebnisse

- Insgesamt wurde während der Kampagne über 6822 Fahrten berichtet, wobei die Teilnehmer durchschnittlich an drei Tagen in der Woche zur Arbeit fahren. Das sind 34.100 km im Sattel und 8 Tonnen CO₂-Emissionen weniger.
- Die Gesundheitstests zeigten eine Verbesserung der Fitness bei über 50% der Teilnehmer. 67% gaben an, sich fitter zu fühlen und 38% beurteilten ihren allgemeinen Gesundheitszustand nach der Kampagne als „sehr gut“, im Vergleich zu 17% vor der Kampagne.
- 100% sagten, sie würden auch nach der Kampagne weiter mit dem Fahrrad fahren und ein Drittel gab an, dass ihre Teilnahme an der Kampagne eine Person in ihrem Familien- und Freundeskreis dazu bewogen habe, öfter mit dem Rad zu fahren.

Wie bewerten Sie die Veränderung Ihrer körperlichen Fitness (Cardio)?



Die Kampagne des gesunden Radfahrers bietet messbare Ergebnisse, die den Umstieg vom PKW auf das Fahrrad belegen, sowie die sich daraus ergebenden kurz- und langfristigen Gewinne für die Gesundheit und die lokale Wirtschaft. Für die Berechnung der verringerten Sterblichkeit aufgrund des Umstiegs vom PKW auf das Fahrrad wurde das von der Weltgesundheitsorganisation WHO entwickelte HEAT¹ — Tool, eingesetzt. Das Ergebnis zeigt einen sozioökonomischen Gewinn von 329.000 SEK (36.000 EUR), wenn 35 Personen 1019 km pro Jahr mit dem Fahrrad fahren.

Die Kampagne setzt eine gewisse Qualität der Radverkehrsinfrastruktur voraus, um Leute davon überzeugen zu können, für die Fahrt zur Arbeit auf das Fahrrad zu steigen.

Der Fahrradbericht von Örebro

Um die Wirksamkeit der Radverkehrsstrategie und —maßnahmen zu zeigen, wurde ein Fahrradbericht erstellt. Das bedeutete die Ausarbeitung eines Überwachungs- und Bewertungsplans, um bestimmte Projekte und Investitionen in den Radverkehr bewerten zu können.

Die in dem Fahrradbericht vorgestellten Daten waren unter anderem folgende:

- Anzahl der Radfahrer — demographische Daten, Details zu einzelnen Fahrten, Zugang zu Fahrrädern bzw. Fahrradbesitz
- Unfallstatistik
- Informationen über Radstrecken — Investitionen und Instandhaltung
- Verfügbarkeit von Fahrradparkplätzen, Befestigungsmöglichkeiten, Luftpumpen, Luftdruckmessern und Beschilderung.
- Ergebnisse von Bürgerumfragen
- Kommunikation und Medieninteresse, einschließlich der von der Stadtverwaltung geknüpften Kontakte

„Ich fühle mich wacher und gesunder. Tatsächlich war ich dieses Jahr weniger oft krank.“

**Maria Schultz, Teilnehmerin
an der Kampagne**

„Dass wir die Entwicklung des Radverkehrs und all der laufenden Projekte sichtbar machen konnten, hat das Interesse für weitere Investitionen in den Radverkehr erhöht.“

**Anna Åhlgren, Stadtverwaltung
Örebro**

¹ <http://www.heatwalkingcycling.org/>

Der Beobachtungs- und Bewertungsplan zeichnet eine systematische Methode für die Projektbewertung auf, sowie dafür, wie allgemeine Trends (z. B. die Anzahl der Radfahrer, die Bürgerzufriedenheit) beobachtet werden sollten. Der Plan wurde an einem Pilotprojekt für die Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Fahrräder am Hauptbahnhof getestet, und enthielt ausführliche Angaben zu den Zielen, Vorgaben und Indikatoren, zu denen Daten erhoben werden müssen, sowie zur Art und Weise ihrer Erhebung.

Wesentliche Ergebnisse

- Der Fahrradbericht wurde an Entscheidungsträger, lokale Stakeholder und Besucher der Stadt verteilt. Zudem ist er auf Englisch und Schwedisch online abrufbar.
- 78% der befragten Angestellten der Stadt fanden den Bericht nützlich.
- Er wird jährlich wiederholt und soll Bestandteil eines allgemeinen Verkehrsberichts werden.

Ein Fahrradbericht ist ein wirksames Mittel für die Messung der Fortschritte und Ergebnisse der Radverkehrsstrategie einer Stadt. Er zeigt nicht nur den aktuellen Stand des Radfahrens sondern erregt auch die Aufmerksamkeit von Politikern und Bürgern an und kann so ein wirksames Mittel für eine Anhebung der Investitionen und ihre Priorisierung sein. Die Erstellung eines Überwachungs- und Bewertungsplans stellt dabei sicher, dass die Auswirkungen von Investitionen in den Radverkehr demonstriert werden können.

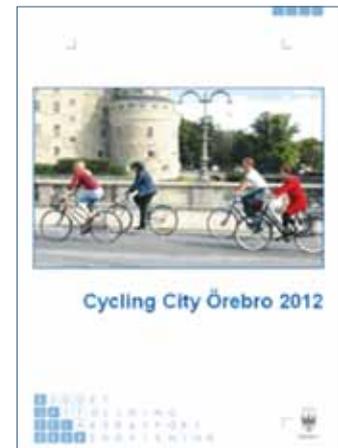


Foto: Stadt Örebro

Das Vermächtnis von CHAMP in Örebro

- 
Neue Pläne für den Radverkehr — darunter ein Kommunikationsplan, ein Plan für das Radwegenetz mit Aktionen für eine Verbesserung des Netzes, ein Plan für Fahrradparkplätze und ein Sicherheitsplan.
- 
Hochwertige Radschnellwege — ein Plan für 15 Radschnellwege, die schnelle und bequeme Verbindung zwischen wichtigen Orten in der Stadt herstellen, ist in Arbeit, wobei fünf dieser Schnellwege bereits fertiggestellt sind.
- 
Ein Beirat — mit 30 engagierten Radfahrern wurde eingerichtet, um Beiträge von den Radfahrern der Stadt zu gewinnen.
- 
Überprüfung der Instandhaltungsroutinen — um sicherzustellen, dass Radwege das ganze Jahr über befahrbar sind.
- 
Förderung nachhaltigen Verkehrs in der Stadt — darunter auch das Fahren zur Arbeit mit dem Rad.



Foto: Marcus Lundstedt



Nachhaltige urbane Mobilität in einem 🚲 Entwicklungsland: Shkodra, Albanien 🚲

Volkswirtschaften im Übergang

Fahrradstädte in entwickelten Ländern benutzen die Kategorien „Starter, Aufsteiger und Champion“, um ihre Radverkehrspolitik einzustufen (z. B. PRESTO-Projekt), aber diese Bezeichnungen lassen sich nicht ohne Weiteres auf „Übergangswirtschaften“ anwenden, da manche Städte nur aus dem Grund hohe Fußgänger- und Radfahrerzahlen aufweisen, da sich diese mangels wirtschaftlicher Entwicklung und PKW-Besitzes erhalten haben. Die Herausforderung für diese Städte besteht darin, ihre aktiven Verkehrsträger zu „verteidigen“.

Cycling cities in transition economies	
Level of development	
Asserter	Maintaining cycling share over a period of 5 years
Defender	Preventing significant loss of cycling share over a period of 5 years
Decliner	Significant loss of cycling share over a period of 5 years
Degrader	Dramatic loss of cycling share over a period of 5 years

In einer Volkswirtschaft im Übergang ließe sich eine Stadt, die den aktiven Verkehrsträgeranteil erhält oder erhöht, als „Durchsetzer“ bezeichnen, eine Stadt, die den Verlust des bestehenden hohen aktiven Verkehrsträgeranteils zu verhindern sucht, als „Verteidiger“, und eine Stadt, in der die Nutzung von nachhaltigen Verkehrsträgern zurückgeht, als „Absteiger“. Eine Stadt, die einen katastrophalen Rückgang der aktiven Verkehrsträger zu verzeichnen hat, ließe sich als „Zerstörer“ oder „Abbauer“ bezeichnen.

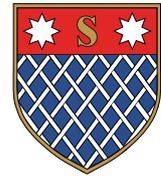
Das Paradoxon, wenn man sich in Volkswirtschaften im Übergang für nachhaltige urbane Mobilität einsetzt, ist, dass Institutionen bereitwillig Straßensanierungen für einzelne wirtschaftliche Entwicklungszwecke vornehmen, die langjährige Tradition des Laufens oder Radfahrens dabei aber weitestgehend übersehen wird und so an den Rand gedrängt wird. Im Gegensatz zu den meisten Städten auf dem westlichen Balkan hat man in der albanischen Stadt Shkodra verstanden, dass der urbane Lebensstil mit seinen Radfahrgewohnheiten ein Vorteil für die Entwicklung der Stadt ist.



Radfahren in Shkodra
Quelle: CHAMP

Radfahren in Shkodra

Die albanische Stadt Shkodra (Partnerstadt des CHAMP-Projekts) zeigt die verschiedenen Herausforderungen, die zu bewältigen sind. Shkodra ist seit langem eine renommierte Fahrradstadt, ein Ruf der in ihrer politischen und wirtschaftlichen Geschichte wurzelt. Radfahren ist eine beliebte Freizeitbeschäftigung in Shkodra und ihrer Umgebung und hat das Potenzial für Tourismusentwicklung. Aber mit steigenden PKW-Aufkommen benötigt die Leitung der Stadt dringend eine urbane Mobilitätspolitik, die den bestehenden hohen Radverkehrsanteil verteidigt.



Steckbrief Shkodra

Lage: Nord-Albanien

Einwohner: 114.000

Verkehrsträgerverteilung: zu Fuß 44%, Fahrrad 29%, öffentliche Verkehrsmittel 3% (Haushaltsumfrage 2011)

Topographie: flach

Klima: mediterranes Klima

Die albanische Stadt Shkodra verteidigt ihren Ruf als Radverkehrschampion im westlichen Balkan, trotz zunehmenden Autoverkehrs. 27% bis 29% der Einwohner Shkodras nutzen das Fahrrad täglich.



Radfahren in Shkodra
Quelle: CHAMP

Das Radfahren war Bestandteil eines breiter gefassten urbanen Mobilitätsansatzes unter dem MOBALB-Projekt (Shkodra — Flandern 2011–2013, www.mobalb.al). Die folgenden Aktivitäten wurden mit dem Ziel durchgeführt, einen Rahmen für die nachhaltige urbane Mobilitätsplanung zu schaffen:

- Beurteilung des Wechselspiels zwischen strategischer Stadtentwicklung und urbaner Mobilität in Shkodra;
- Erhebung und Auswertung neuer Daten für ein besseres Verständnis der Muster, Trends und Chancen der urbanen Mobilität (tägliches Verkehr der Haushalte, zwischen Wohnung und Schule und zwischen Wohnung und Arbeit);
- Audit der Fahrradpolitik;
- Einführung neuer Techniken/Kampagnen für die Bildung eines Verkehrsbewusstseins;
- Schulung zu Planungsinstrumenten für SUMPs anhand von Seminaren zu bestimmten Themen;
- Fahrradveranstaltungen in 2011 und 2012 mit Mode, Kunst und Ausstellungen.

Das Thema des Fahrradevents 2012 war: "Fahrradstadt Shkodra: große Tradition — strahlende Zukunft". Informationen: www.mobalb.al



Wesentliche Ergebnisse

- Audit-Bericht über die Radverkehrspolitik und Empfehlungen für dringende, mittel- und langfristige Maßnahmen.
- Ein Stadtentwicklungsplan, der die kompakte Stadtform von Shkodra und die funktionale Diversität ihrer sieben Stadtteile bestätigt.
- Fußgängerzone: eine 1,2 km lange Achse
- Neue Datensätze zum Stadtverkehr einschließlich Meinungen zu Problemen im Stadtverkehr und möglichen Lösungen.
- Gastgeber der ersten landesweiten Konferenz über urbane Mobilität in Albanien.
- Gründung der NRO GO 2 „Go for Albania on 2 feet und 2 wheels“
- EPOMM-Preis 2013 für den besten Know-how-Transfer im Mobilitätsmanagement.

Shkodra ist fest entschlossen, auf dem westlichen Balkan eine Vorzeigestadt für die Verteidigung und Modernisierung ihrer Radfahrtradition zu werden. Zudem bot die Teilnahme am CHAMP-Projekt Gelegenheit, von führenden Fahrradstädten der EU zu lernen.

Shkodra: Wichtigste Empfehlungen für die Bewältigung der Herausforderungen

 **Neue Pläne für den Radverkehr** — Ein bequemes und sicheres Radwegenetz in einer SUMP-Perspektive modernisieren und mit den dringenden Sicherheitsmaßnahmen beginnen (sichere Kreuzungen auf der Ringstraße und Zone 30 in der ganzen Stadt).

 **Bezug zu anderen Politikbereichen** — Partnerschaften für den Radverkehr mit den Bereichen Schul-, Gesundheits- und Fremdenverkehrswesen bilden.

 **Der PKW-Abhängigkeit zuvorkommen** — In der Stadt (große und kleine) Straßeninfrastrukturen vermeiden, wenn sie unter SUMP-Gesichtspunkten ineffizient sind.



Quelle: CHAMP

Kontakte:

Jozef Zuallaert: jzuallaert@yahoo.co.uk

oder Nektar Duma:

neoetnia@yahoo.com

🚲 Das CHAMP–Austauschprogramm 🚲

Zweck des CHAMP–Austauschprogramms war sowohl die Verbesserung der Radverkehrsstrategien in den CHAMP–Städten als auch der Austausch bewährter Verfahren und gelernter Lektionen. Ziel war es, sicherere und attraktivere Bedingungen für den Radverkehr in Europa zu erdenken und zu besprechen.

Das Austauschprogramm stand Städten offen, die nicht zum CHAMP–Konsortium gehörten. Die Teilnehmer erhielten Gelegenheit, ihr Wissen und ihre Kompetenzen mittels eines auf Praxislernen ausgerichteten Austauschprogramms zu erhöhen. CHAMP–Seminare fanden in Örebro, Kaunas, Bozen, Groningen, Edinburgh, Ljubljana und Kopenhagen statt.

Die Arbeit in kleinen Gruppen ermöglichte es den Teilnehmern, an maßgeschneiderten Programmen zu arbeiten, bei denen die Herausforderungen ihrer Heimatstadt im Mittelpunkt standen. Darüber hinaus entstand Raum für Interaktivität zwischen den Teilnehmern. Von der Expertise oder Sachlage in der Gaststadt ausgehend wurde das zentrale Thema anhand von Schulungen, Diskussionen und fachlicher Beratung erforscht.

Alle Teilnehmer waren mit den Seminaren zufrieden. Auf den folgenden Seiten werden die Stärken der einzelnen Städte vorgestellt. Die CHAMP–Städte waren bereit, ihr Wissen mit anderen Städten zu teilen. Wenn Sie weitere Informationen benötigen, verweisen wir auf die Kontaktdaten am Schluss des Dokuments.



Seminar 1: Verbesserung des Radwegenetzes

(Örebro, Schweden)

Sicherheit und Komfort eines Radwegenetzes sind ein wichtiger Faktor für die Anzahl der Radfahrer in einer Stadt, und es gibt immer Raum für Verbesserungen. Die teilnehmenden Städte nahmen die Erfahrung von Örebro auf diesem Gebiet als Ausgangspunkt und ermittelten ihre jeweils eigenen Stärken, Schwächen und Chancen in Bezug auf ihr Radwegenetz. Neben lokalen Teilnehmern nahmen drei Radverkehrsexperten aus Dendermonde (Belgien), Lille (Frankreich) und Bozen (Italien) an dem Seminar teil. Die kleine Gruppe bot Gelegenheit für äußerst interaktive Diskussionen und Vor-Ort-Besichtigungen.

219km
Radwege

92%
Fahrradzugang

25%
Radfahreranteil

50%
Winter-Radfahrer



Workshop Örebro
Quelle: CHAMP



Workshop Örebro
Quelle: CHAMP

Erste Stadt in Schweden mit Radschnellwegen:

- Breite und gerade Fahrbahnen
- PKW-Fahrer gewähren Radfahrern Vorfahrt
- Vorrang im Winter
- Getrennte Fußgänger — und Radfahrerwege
- Ampelkreuzungen

Schnell. Einfach. Sicher.

Seminar 2: Radverkehr und damit verbundene Politikbereiche



(Kaunas, Litauen)



Andere Politikbereiche wie Flächennutzung, Verkehrskontrollen und technische Abteilungen spielen bei der Entwicklung einer Fahrradstadt eine wesentliche Rolle. Wie kann man sicherstellen, dass alle verbundenen Politikbereiche bei der Verbesserung der Radverkehrsbedingungen mitspielen?



Workshop Kaunas
Quelle: CHAMP

Trotz der noch geringen Anzahl von Radfahrern setzt sich die Stadt Kaunas ehrgeizige Ziele was die Entwicklung einer echten Fahrradstrategie betrifft. 40 litauische Städte nahmen an diesem Seminar teil, bei dem sowohl das CHAMP-Projekt als auch das MOBILE2020-Projekt vertreten waren.



Workshop Kaunas
Quelle: CHAMP



Workshop Kaunas
Quelle: CHAMP

Seminar 3: Marketing und Kommunikation

(Bozen, Italien)

Ohne Marketing und Kommunikation kann keine Radverkehrspolitik auskommen. Mit der breiten Erfahrung von Bozen als Ausgangspunkt gingen die einzelnen teilnehmenden Städte ihren eigenen Stärken, Schwächen und Chancen nach. Sieben internationale Teilnehmer aus Belgien (Turnhout), Frankreich (Lille), der Tschechischen Republik (Rousinov, Otrokovice), Slowenien (Ljubljana) und Litauen (Kaunas) diskutierten mit der Gaststadt Bozen und ihrem Marketing-Berater Helios, welche Marketing-Strategien am besten geeignet sind, um verschiedenen Zielgruppen das Radfahren nahe zu bringen. Das Seminar fand im Umfeld des Bolzanoinbici-Festivals der Stadt Bozen am 22. September statt.



Workshop Bozen
Quelle: CHAMP

Fahrradmobilität in Bozen:

- Wegenetz
- Kommunikation und Marketing
- Dienstleistungen
- Radfahrer-Motivation

Neues Erscheinungsbild:

- Logo
- Einheitliches Design

Marketingaktionen:

- Megaprints
- Werbung auf Bussen
- Postkarten
- Werbespot in den Kinos
- Der Fahrradtag in Bozen
- Maskottchen



Workshop Bozen
Quelle: CHAMP

Seminar 4: Fahrradparkplätze

(Groningen, Niederlande)

Gute Lösungen für das Parken von Fahrrädern zu finden, ist eine Herausforderung für Rad-Champions. Nicht nur an den wichtigsten Anziehungspunkten (Bahnhöfe, Stadtzentren...) sondern auch in Wohngebieten sind maßgeschneiderte Lösungen vonnöten. Dieses Seminar kombinierte eine Vor-Ort-Besichtigung der innovativen Parklösungen der CHAMP-Stadt Groningen mit der Erforschung der Möglichkeiten der teilnehmenden Städte. Neben der CHAMP-Stadt Örebro nahmen Teilnehmer aus fünf anderen Städten am Parkplatz-Seminar in Groningen teil: Brügge (Belgien), Nantes (Frankreich), San Sebastian (Spanien), Umea und Boras (Schweden). Gemeinsam mit lokalen Verkehrsplanern und Entwicklern wurden einige echte Parkplatz-Probleme in Groningen besprochen. Die Teilnehmer nahmen Anregungen und praktische Lösungen für Verbesserungen der Stellplatzbedingungen für Fahrräder in ihrer eigenen Stadt mit nach Hause.

205 km

spezielle Infrastruktur (Radwege und Fahrradspuren).

1,31

Fahrten pro Tag und Person mit dem Rad (der Durchschnitt in den Niederlanden beträgt 0,84).

60%

aller Fahrten werden mit dem Rad zurückgelegt.

Auf bestimmten Strecken fahren 14.500 Radfahrer pro Tag.



Workshop Groningen
Quelle: CHAMP



Workshop Groningen
Quelle: CHAMP

Radunterstände sind das Rückgrat des Fahrradparkens



Workshop Groningen
Quelle: CHAMP

Das Projekt City Bikes:

- Kostenlose Nutzung von Fahrradunterständen
- Einführung des roten Teppichs
- Einführung von Parkvorrichtungen für Radfahrer in den Stoßzeiten
- Fahrradgaragen an wichtigen Brennpunkten und an den Endpunkten wichtiger Radrouten.

Seminar 5: Start einer Radverkehrspolitik



(Edinburgh, Vereinigtes Königreich)



Wie geht eine Radverkehrspolitik vom Start? Ist das Wegenetz wichtiger als Kommunikation? Was ist mit den Parkplätzen? Wie kommen wir über die ersten 5% Radverkehrsanteil hinaus? Welche Prioritäten sind zu setzen und welches Budget bereitzustellen? An diesem interaktiven Seminar nahmen die Städte Gdynia (Polen) und Kaunas (Litauen) teil.



Why cyclist?

- Enjoy the freedom to get around in your own way
- Helps to keep you fit and healthy
- Go green and travel without polluting
- Age doesn't matter

Cycling is great fun

- Read our Guidance leaflet for tips on how to ride safely and keep your bike roadworthy.
- Find out more about planning cycle routes, organised rides in your area, cycle security and helpful tips to get you on your bike at www.edinburgh.gov.uk/cycling [Add QR code]
- Please 'bike polite' – considerate riding helps promote cycling

Check out our other cycle map leaflets showing opportunities in other areas of Edinburgh.

There are several leaflets covering the City of Edinburgh showing local cycling opportunities, plus a Guidance leaflet on safer cycling

EXPLORE EDINBURGH by BIKE

For cyclists of all ages and abilities

Quelle: Stadt Edinburgh

Wichtigste Maßnahmen:

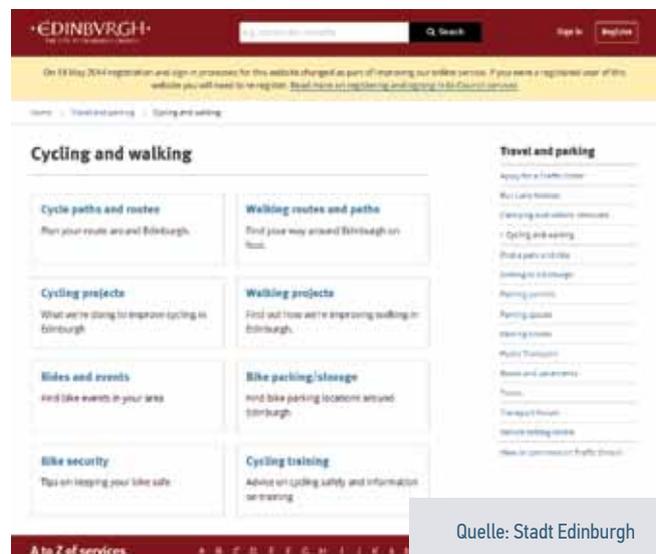
- Werbung (Beschilderung, Radwegekarten und Flyer, web-basierte Initiativen)
- Leitlinien für die Planung
- Leitplanken entrümpeln
- Mobilitätsmanagement (allgemein/für Schulen)
- Sicheres Radwegenetz

EDINBURGH STREET DESIGN GUIDANCE

DRAFT FOR CONSULTATION
February 2014



Quelle: city of Edinburgh

EDINBURGH
The City of Edinburgh Council

On 18 May 2014 registration and sign-in processes for this website changed as part of improving our online services. If you were a registered user of this website you will need to re-register. Read more on registering and signing in to the Council website.

Home > Travel and parking > Cycling and walking

Cycling and walking

- Cycle paths and routes**
Plan your route around Edinburgh.
- Walking routes and paths**
Find your way around Edinburgh on foot.
- Cycling projects**
What we're doing to improve cycling in Edinburgh.
- Walking projects**
Find out how we're improving walking in Edinburgh.
- Rides and events**
Find bike events in your area.
- Bike parking/storage**
Find bike parking locations around Edinburgh.
- Bike security**
Tips on keeping your bike safe.
- Cycling training**
Advice on cycling safety and information on training.

Travel and parking

- Apply for a travel pass
- Bus & ferry tickets
- Car parking and vehicle services
- Cycling and walking
- Drive permits and licences
- Driving in Edinburgh
- Planning services
- Planning queries
- Planning routes
- Water Transport
- Road and car services
- Taxis
- Travel & Health
- Vehicle testing centres
- View all services on Public Services

A to Z of services: A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

Quelle: Stadt Edinburgh

Seminar 6: Monitoring & Evaluierung

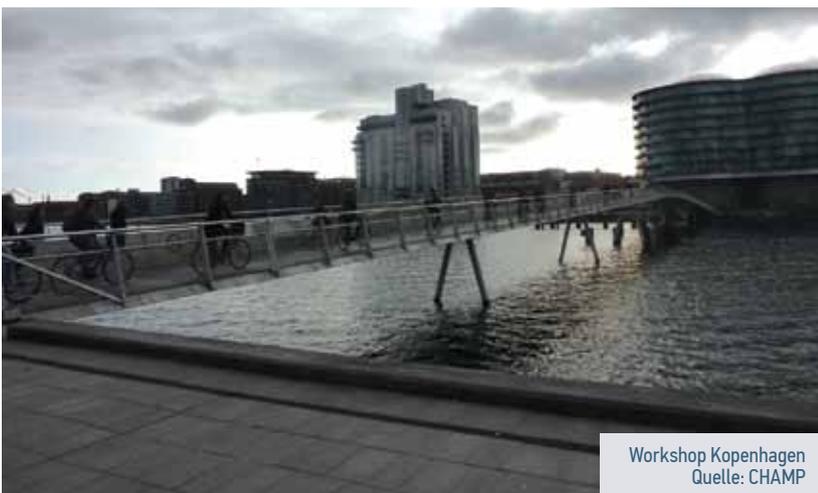


(Kopenhagen, Dänemark)



Die Ergebnisse einer Radverkehrspolitik zu erfassen und zu bewerten erleichtert die Entscheidungsfindung. Zudem spielen Monitoring und Evaluierung eine bedeutende Rolle, wenn es darum geht, politische Entscheidungsträger von der Bedeutung einer Radverkehrspolitik zu überzeugen. In diesem Seminar wurden der Fahrradbericht von Kopenhagen vorgestellt und Anregungen gegeben, wie er in anderen Städten umgesetzt werden könnte. Teilnehmer aus über 10 Ländern nahmen an diesem Seminar teil.

Der Fahrradbericht von Kopenhagen wurde 2012 veröffentlicht und enthält alle Daten zum Radfahren in der Stadt. Bereits zuvor erhob Kopenhagen seit 1996 alle zwei Jahre Eckdaten zu den Radfahrbedingungen in der Stadt sowie zu der Zufriedenheit der Kopenhagener Bürger mit verschiedenen Aspekten des Radfahrens und veröffentlichte sie. Die Fahrradberichte dienten der Stadt als wichtiges Planungsinstrument und halfen den Entscheidungsträgern bei der Priorisierung von Investitionen und Haushaltsmitteln. Viele dänische und ausländische Städte haben ebenfalls begonnen, Fahrradberichte zu erstellen. Die CHAMP-Städte Örebro und Ljubljana haben ihre ersten Fahrradberichte im Rahmen des CHAMP-Projekts erstellt.



Workshop Kopenhagen
Quelle: CHAMP

Das Fahrrad ist das bevorzugte Verkehrsmittel der meisten Einwohner Kopenhagens.

Vorteile:

- verkehrsberuhigend
- gesundheitsfördernd
- weniger Luftverschmutzung
- weniger Lärmbelästigung
- „Sicherheit für alle“-Wirkung dank Verkehrsberuhigung und gesellschaftlicher Anerkennung
- Weniger Raumverbrauch durch PKW



Workshop Kopenhagen
Quelle: CHAMP

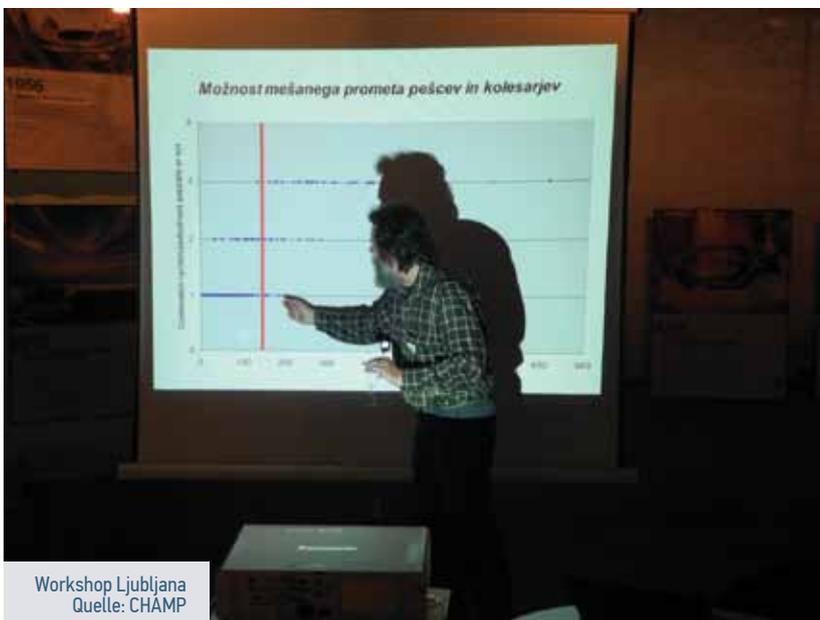
Seminar 7: Die Koexistenz von Radfahrern und Fußgängern



(Ljubljana, Slowenien)



Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern können sich (negativ) auf die Fahrradpolitik auswirken. Von den Erfahrungen der teilnehmenden Städte ausgehend wird der Frage nachgegangen, wie diese Konflikte vermieden und kontrolliert werden können. Internationale Teilnehmer meldeten sich für dieses Seminar nicht an, aber sieben andere slowenische Städte nahmen teil. Auf einer Radtour durch die Fußgängerzone konnten sich die Teilnehmer ein Bild davon machen, ob es tatsächlich einen Konflikt gibt, oder ob dieser vor allem in der Einbildung lebt. In den Diskussionen stellte sich jedoch heraus, dass auch das Gefühl einer schlechten Koexistenz zwischen den beiden Verkehrsträgern behoben werden muss.



Workshop Ljubljana
Quelle: CHAMP

Wichtigste Maßnahmen:

- Umfrage zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern in der Fußgängerzone von Ljubljana
- Präsentation der Ergebnisse vor Gemeindepolitikern und Entscheidungsträgern
- Maßnahmen für eine bessere Koexistenz

Ziele:

- Erkennung und Einschränkung von Konflikten
- Schaffung eines guten Klimas für alle Benutzergruppen
- neue Positionierung des Problems (von einer politischen auf eine fachliche Ebene)



Kampagne in Ljubljana
Quelle: Stadt Ljubljana

Zum Schluss...



Das CHAMP-Konsortium
Quelle: CHAMP

Liebe Leser,

Wenn man auf die ursprünglichen Ziele des Projekts zurückblickt und sich anschaut, was wir als Konsortium heute erreicht haben, dann kann es keinen Zweifel geben, dass CHAMP ein Erfolg war. Das Projekt hat nicht nur den Austausch von Erfahrungen und Wissen zwischen den Partnerstädten erleichtert, sondern auch eine solide Grundlage geschaffen, auf der andere europäische Städte in der Zukunft aufbauen können. Die Instrumente wurden für Städte auf allen Entwicklungsstufen, von Neulingen bis hin zu weit fortgeschrittenen Städten, geschaffen und wir sind überzeugt, dass sie auch Ihrer Stadt auf ihrem Weg zum Fahrradparadies helfen werden.

Ich möchte an dieser Stelle allen Partnern des Konsortiums danken, die das Projekt so motiviert getragen haben, und ich hoffe, auch Sie fühlen den CHAMP-Geist.

Herzlichst

Vincent Meerschaert, CHAMP-Koordinator

**NEHMEN SIE DIE HERAUSFORDERUNG AN,
WERDEN AUCH SIE EIN CHAMP!**

Das CHAMP-Konsortium



Das CHAMP-Konsortium
Quelle: CHAMP

Bozen

Burgos

Kaunas

Edinburgh

Ljubljana

Örebro

Groningen

**Tractebel
Engineering**

Traject

Polis

**VEKSØ
Mobility**

**Edinburgh Napier
Universität**

**Ökoinstitut Südtirol/
Alto Adige**

Stadtplanungsinstitut der Republik Slowenien