

im Rahmen der Machbarkeits-
studie zum Radschnellweg Ruhr

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege

– AK 1 am 08.07.2013 im Robert-Schmidt-Saal des Regionalverbandes Ruhr (RVR) –

1. Aufgabe des bundesweiten Arbeitskreises	2
2. Teilnehmende am 08.07.2013	3
3. Die Themen dieses Arbeitskreistreffens am 08.07.2013	3
4. Begrüßung und Einführung	4
5. Stand der Entwicklung	6
6. Definition für ein Premium-Produkt »Radschnellweg« Eigenschaften und Ausbaustandards	10
7. Erfahrungen bei der Übertragung von Planungsstandards auf die Trasse im Ruhrgebiet	16
8. Ergebnisse der Kleingruppenarbeit	19
9. Fahrradexkursion auf der Rheinischen Bahn	25
10. Workshop-Bilanz	26

Anhang

Liste der Teilnehmenden

Grußwort Staatssekretär Gunther Adler

Bart Christiaens | SOAB – Schnellradwege in den Niederlanden

Jörg Thiemann-Linden | DIFU – Stand der Entwicklungen in
Deutschland und den Niederlanden im Vergleich

Peter London, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes NRW – Radschnellwege NRW | Ziele und
Qualitätsstandards –

Michael Haase, Arbeitskreis Radverkehr der FGSV – Das FGSV-Ar-
beitspapier zu Radschnellverbindungen

Bart Christiaens, SOAB | Technische Aspekte des Radschnellwegebaus

Gernot Steinberg | planersocietät und Friedhelm Terfrüchte | Davids
| Terfrüchte + Partner – Erfahrungen bei der Übertragung von Pla-
nungsstandards auf die Trasse im Ruhrgebiet

Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege
– AK I am 08.07.2013 im Robert-Schmidt-Saal des Regionalverbandes
des Ruhr (RVR) –



1. Aufgabe des bundesweiten Arbeitskreises

Der Arbeitskreis versammelt Fachleute, die bundesweit, auf Länderebene und vor allem in den Regionen und Kommunen an Radschnellwegen arbeiten. Der Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmenden ist die Hauptaufgabe der Treffen.

Der bundesweite »Arbeitskreis Radschnellwege« wird viermal stattfinden. Im Rahmen des Radschnellweges Ruhr – Entwurf des Logos siehe oben – wurden folgende Themen identifiziert:

- Definition von »Radschnellweg« und Definition von Ausbaustandards, Lösungen für Querungen und Kreuzungen
- Kommunikation, Kommunikationsstrategie
- Finanzierung und Trägerschaft
- Radschnellwege entlang von Wasserstraßen, Autobahnen und Eisenbahn, Brücken und Unterquerungen

Diese vier Themen stellen das Programm dar, das bis zum Herbst 2014 abgearbeitet werden soll. »Definition von »Radschnellweg« und Definition von Ausbaustandards« war das Thema des ersten Treffens, von dem hier berichtet wird.

2. Teilnehmende am 08.07.2013

siehe Liste im Anhang



3. Die Themen dieses Arbeitskreistreffens am 08.07.2013

- Stand der Entwicklung / Vergleich Niederlande / Deutschland
- Definition für ein Premium-Produkt »Radschnellweg« / Eigenschaften und Ausbaustandards
- Umsetzung der Standards im Projekt »Radschnellweg Ruhr«

Das Treffen fand als Werkstatt statt, bei der wir im Plenum und in kleinen Gruppen an einzelnen Fragestellungen arbeiteten.

4. Begrüßung und Einführung

Martin Tönnies, stellv. Direktor des Regionalverbandes Ruhr (RVR) und Leiter des Bereiches III – Planung –



Martin Tönnies begrüßte die Teilnehmenden herzlich. Er schilderte, wie die Idee zum Radschnellweg Ruhr geboren wurde. Nach vielen Jahren des Radwegebaus im Freizeitverkehr motivierte ein außergewöhnlicher Event zum Bau einer regionsweiten Radwegeverbindung: Während des »Ruhr-Still-Leben« im Rahmen von »Ruhr 2010« wurde die A 40 von Dortmund bis Duisburg gesperrt. In einer Fahrtrichtung wurde eine durchgehende Fuß- und Radwege-Verbindung realisiert. Auf der anderen Fahrbahn fand die größte Tafel der Welt mit vielen kulturellen Attraktionen statt. Ca. 3 Millionen Menschen nutzen dieses Angebot und viele fahren, sofern nicht von Fahrradstau auf der Autobahn gebremst, mit dem Fahrrad oder mit Inlinern auf der A 40 von Stadt zu Stadt.

Ohne dieses Schlüsselerlebnis wäre es wohl kaum zu erklären, dass die Verbandsversammlung des Regionalverbandes einstimmig die Aufnahme der Planung beschlossen hätte. Mit den Mitteln des Bundes erarbeitet der RVR mit den acht am Radschnellweg beteiligten Städten an der Machbarkeitsstudie. Die Erkenntnisse, die dabei gewonnen werden, werden in diesen Arbeitskreis eingebracht.

Grußwort von Gunther Adler, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW



Staatssekretär Gunther Adler begrüßte die Teilnehmenden herzlich in NRW, dem »Fahrradland Nummer eins«. Er machte deutlich, wie wichtig der Landesregierung der Ausbau der Nahmobilität ist. Die Förderung von Radschnellwegen ist dabei ein wichtiger Baustein.

Derzeit ist ein Wettbewerb im Gange, der zum Ziel hat, in jeden der fünf Regierungsbezirke einen mindestens 5 km langen Radschnellweg zu realisieren. Die Gewinner des Wettbewerbes erhalten eine 80%-Förderung für die Machbarkeitsstudie. Ein anschließendes politisches Commitment vorausgesetzt, wird auch die anschließende Planung in gleicher Höhe gefördert. Die Planungen zum Radschnellweg Ruhr liefen diesem Landes-Wettbewerb voraus und werden parallel zu diesem vom Land unterstützt.

Staatssekretär Gunther Adler hob auch hervor, dass die Finanzierung und Trägerschaft der Radschnellwege geklärt werden müsse. Das Land NRW arbeite im Moment daran, die Baulast an Straßen.NRW zu übertragen und eine entsprechende Finanzierung bereitzustellen. Der Koalitionsvertrag sei dieser Hinsicht eindeutig und diese politische Zielvorstellung soll bis zum Ende der Legislaturperiode umgesetzt sein. – Das vollständige Grußwort finden Sie im Anhang. –

5. Stand der Entwicklung

Moderator Jens Stachowitz forderte die Teilnehmenden auf einzuschätzen, wie weit ihre jeweilige Stadt, Region ihr Bundesland zeitlich davon entfernt ist, Bedingungen für Radfahrer anzubieten, wie wir sie heute in den Niederlanden finden. Je ein Drittel votierten für 30 Jahre, 20 Jahre und 10 Jahre.

Bart Christiaens | SOAB – Schnellradwege in den Niederlanden

– Die Charts zu diesem Vortrag finden Sie im Anhang. –



Bart Christiaens schilderte, dass in den Niederlanden bereits in den siebziger Jahren des 20sten Jahrhunderts eine konsequente Förderung des Radverkehrs gestartet wurde. Mit zwei Jahren planerischen Vorlauf wurden dann unter dem Motto »Fiets filevrij!« (»Fahr Rad ohne Stau!«) im Jahr 2008 10 Millionen € für zwei erste Radschnellwege zur Verfügung gestellt Für die Periode 2009–2014 wurden weitere 21 Millionen für 10–15 neue Strecken zur Verfügung gestellt. Die Radschnellwege werden konsequent dort angelegt, wo durch Pendlerströme verursachte Staus auf den Straßen abgebaut werden können.

Es gibt bereits seit längerem (1999) nationale Ausbaustandards in den Niederlanden, die aktuell aufgrund von Erfahrung mit konkreten Projekten in der Überarbeitung sind. Im Moment entsprechen

nur drei Radschnellwege höchsten Ausbaustandards (Champions League), wie sie hier in Deutschland derzeit diskutiert werden. Es gibt jedoch bereits eine größere Anzahl »schneller Radwege« (Europa League). Bis 2025 will die Niederlande – das ist Ziel eines Ausbauplanes, der derzeit von Experten für das Verkehrsministerium ausgearbeitet wird – ein nationales Netz entwickelt haben, das ungefähr 675 km Radschnellwege umfasst und ca. 700 Millionen € kosten wird. Im Herbst dieses Jahres wird dieser Plan dem zuständigen Minister vorgelegt werden.

Bart Christiaens machte deutlich dass die Radverkehrsplanung und die Planung der Radschnellwege Teil einer integralen Politik ist, die systematisch betrieben, fachlich interdisziplinär umgesetzt und auch intensiv kommuniziert wird. Von den Radschnellwegen wird erwartet, dass sie ihre Kosten zurück verdienen.

Die Teilnehmenden hoben aus dem Vortrag als besonders wichtig hervor:

- Die Beteiligten an einem Radschnellweg schließen nach der Machbarkeitsstudie einen schriftlichen Vertrag und sichern eine ausreichende Finanzierung.
- Durch den Bau des nationalen Radschnellweg-Netzes können 2 % des Pkw-Verkehrs eingespart werden.
- Es geht nicht nur darum, die Infrastruktur zu bauen, sondern auch darum, intensiv zu kommunizieren und die »mental map« der Bevölkerung zu verändern.

Jörg Thiemann-Linden | DIFU – Stand der Entwicklungen in Deutschland und den Niederlanden im Vergleich

– Die Charts zu diesem Vortrag finden Sie im Anhang. –



Jörg Thiemann-Linden hob als Erstes darauf ab, dass das Radfahren zu zweit nebeneinander nach der Straßenverkehrsordnung verboten sei. Nur auf Fahrradstraßen sei es erlaubt »kommunikativ« nebeneinander Rad zu fahren. Dieses Leitmotiv steht – neben anderen – auch für den Bau von Radschnellwegen.

Die wichtigste Aufgabe der Radschnellwege ist, die Wegelängen, die mit Fahrrädern zurückgelegt werden können, deutlich zu steigern. 50 % der Wege mit dem Rad liegen heute unter 1,5 km. Beim Kfz liegt der Median bei 7 km. Insbesondere durch das Aufkommen von Pedelecs ist es ein realistisches Ziel, dass Wege dieser Länger zu einem erheblich höheren Anteil mit dem Rad zurückgelegt werden. Dazu bedarf es einer entsprechenden Infrastruktur.

Jörg Thiemann-Linden zeigte auf, in welchem Umfang die Radinfrastruktur in den letzten Jahren ausgebaut wurde. Er machte auch deutlich, dass europaweit die Förderung des Radverkehrs diskutiert und auch praktiziert wird und zeigte viele Beispiele hervorragend gebauter Infrastruktur. In der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg wurde bundesweit erstmals ein

Radschnellweg diskutiert und wird der erste in den nächsten zwei Jahren gebaut. Der Radschnellweg in der Metropole Ruhr ist der zweite Ansatz, eine angebotsorientierte Infrastruktur zu bauen. Weitere Radschnellwege / schnelle Radwege werden in verschiedenen Regionen und Städten in Deutschland und europaweit diskutiert. Die EU hat mit dem Weißbuch Mobilität entsprechende Zielvorstellungen formuliert und stellt auch für Modellprojekte aktuell viele Millionen Euro zur Verfügung.



Dieses Buch (Niederländisch/Englisch) empfahl Jörg Thiemann-Linden als herausragend:

Stefan Bendiks
Aglaée Degros
Fietsinfrastructuur
nai010 uitgevers / publishers
2013

http://www.naibooksellers.nl/cycle-infrastructure-fietsinfrastructuur.html?_store=english&_from_store=default

6. Definition für ein Premium-Produkt »Radschnellweg« | Eigenschaften und Ausbaustandards

Zu diesem Thema trugen drei Referenten vor:

- Peter London, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW,
- Michael Haase, Arbeitskreis Radverkehr der FGSV
- Bart Christiaens, SOAB

Peter London, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW – Radschnellwege NRW | Ziele und Qualitätsstandards –

– Die Charts zu diesem Vortrag finden Sie im Anhang. –



Peter London beschrieb, dass im Land Nordrhein-Westfalen die Alleenradwege, die auf alten Bahntrassen realisiert wurden und werden, die gedanklichen Vorläufer der Radschnellwege sind. Besonders hervorzuheben sei die Nordbahntrasse in Wuppertal, die aufgrund bürgerschaftlichen Engagements – freiwilliger Helfer brachten die kommunale Eigenleistung ein – zustande kam. Mittlerweile seien knapp 8 km gebaut. Im Endausbau werden es 22 km sein. Nun sei es an der Zeit, auch dem Alltags-Radverkehr entsprechende Infrastruktur anzubieten. Durch den Planungswettbewerb fördert

das Land entsprechende kommunale und interkommunale Planungen und hat folgende Kriterien formuliert, die einzuhalten sind wenn Fördermittel fließen sollen:

- Mindestlänge von 5 Kilometern wünschenswert
- Weitestgehende Bevorrechtigung / planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarmut
- Wegweisung nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW
- Innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- Regelmäßige(r) Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)

Das Land NRW betrachtet Radschnellwege als Netzelement und sieht vier mögliche Führungsformen vor:

- Zweirichtungsradweg
- Einrichtungsradschnellwege – straßenbegleitend
- Zweirichtungsradwege – straßenbegleitend
- Fahrradstraße

– Die jeweiligen Standards entnehmen Sie bitte den Charts im Anhang. –

Peter London zeigte sich sehr erfreut, dass die Förderung der Radschnellwege in der Agenda des Landes NRW einen hohen Stellenwert hat. Das Land arbeite daran, die Trägerschaft für Radschnellwege an Straßen.NRW zukünftig zu übergeben und erwarte von den derzeitigen Baulastträgern, dass die Standards des Landes im Vorfeld dieser Übernahme bereits eingehalten werden.

Michael Haase, Arbeitskreis Radverkehr der FGSV – Das FGSV-Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen

– Die Charts zu diesem Vortrag finden Sie im Anhang. –



Das Arbeitspapier der Ad-hoc-Gruppe »Radschnellwege« hat, so Michael Haase, nicht den Charakter einer Empfehlung der FGSV: Es gibt die Auffassung eines einzelnen FGSV-Gremiums wieder. Sein Erscheinen unter dem Titel: »Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen (RSV)« ist für den Herbst 2013 geplant.

Die Ad-hoc-Gruppe definiert: »Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.« Ca. 5 km sollten die Mindestlänge sein.

Die Ad-hoc-Gruppe »Radschnellwege« erwartet, so Michael Haase, eine gute Gestaltung und folgende messbaren Qualitäten:

- Reisegeschwindigkeiten von mind. 20 km/h unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten; die Fahrgeschwindigkeit

keit, welche die Trassierung mindestens zulassen soll, liegt in Anlehnung an die ERA 2010 bei 30 km/h.

- Maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten von 15 s (außerorts) und 30 s (innerorts) je Kilometer (anzustrebende Zielgrößen, vgl. ERA Tabelle 2).
- Die Breite soll gewährleisten, dass zwei Fahrräder nebeneinander verkehren und ohne Störung durch ein drittes Fahrrad überholt werden können; Begegnungsfall von zwei jeweils nebeneinander fahrenden Radfahrern bei Zweirichtungsführungen.

Sind diese Anforderungen nicht auf mindestens 90% der Strecke erfüllt, empfiehlt die Ad-hoc-Gruppe »Radschnellwege« die Radroute als »hervorgehobene Hauptverbindungsroute« – der Netzhierarchie unterhalb der Radschnellverbindungen – zu betrachten.

Bart Christiaens, SOAB

– Die Charts zu diesem Vortrag finden Sie im Anhang. –



Bart Christiaens | SOAB arbeitet derzeit an der Überarbeitung der niederländischen Planungsvorschriften mit und erläuterte deren Konzeption und die 5 Qualitätsanforderungen an Radschnellwege:

- Direktheit
- Anziehung
- Komfort
- Verkehrssicherheit
- Zusammenhang (für Schnellradwege sehr wichtig):
 - Verbindung Wohngebiet(e) mit Arbeitsgebiet(e)
 - Kenntlichkeit der ganzen Strecke von A bis B (roter Asphalt/Beton und Beschilderung)

Anders als in der Bundesrepublik können die Qualitätsanforderungen bereits an Wirkungsanalysen für vorhandene Radschnellwege orientiert werden. Bei aller prinzipieller Übereinstimmung der Kriterien für gute Radschnellwege sind die Mindestbreiten in den Niederlanden niedriger:

- Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt)
 - 3,5 m Niederlande
 - 4 m NRW

- Einrichtungsradswege (straßenbegleitend)
 - 2 m Niederlande
 - 3 m NRW

Bart Christiaens zeigte anhand einer Vielzahl von Planungsbeispielen, wie die Führung von Radschnellwegen und schnellen Radwegen in den Niederlanden gehandhabt wird.

7. Erfahrungen bei der Übertragung von Planungsstandards auf die Trasse im Ruhrgebiet

Gernot Steinberg | planersocietät und Friedhelm Terfrüchte | Davids | Terfrüchte + Partner –

– Die Charts zu diesem Vortrag finden Sie im Anhang. –

planersocietät, Davids | Terfrüchte + Partner bilden gemeinsam mit orange edge und via ein Konsortium, das für den RVR die Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr fertigt. Parallel ist tipping-points mit der Erarbeitung des Bausteines »Kommunikationskonzept« beauftragt.

Die Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr soll eine mögliche Trasse aufzeigen, Kosten und Nutzen kalkulieren und ein Planungs- und Gestaltungshandbuch zum Ergebnis haben.



Gernot Steinberg zeigte zunächst das in der Metropole Ruhr bereits vorhandene regionale Netz der Freizeitradwege (rund 700 km) und darin die Lage des Radschnellweges Ruhr, der dem Alltagsverkehr gewidmet sein soll. Anhand einer Reihe von Fotografien beschrieb er die Fahrradinfrastruktur im Ruhrgebiet und deren Qualitäten.

Die Potenziale des Radschnellweges Ruhr (RS1) sind enorm hoch. Im Abstand von 1 km beiderseits des Radschnellweges leben 1 Million Einwohner, 430.000 Erwerbstätige haben in diesem 2-KM-Korridor ihren Arbeitsplatz und rund 120.000 Studierende besuchen 4 Universitäten und mehrere Fachhochschulen. Die Zeitgewinne für die Radfahrer werden durch den Radschnellweg teilweise enorm hoch sein.

Die Trasse von Duisburg bis Bochum kann größtenteils auf der aufgegebenen, zweispurigen Trasse der Rheinischen Bahn, teilweise parallel dazu liegen. Von Bochum Mitte bis Dortmund Mitte steht diese Trasse nicht mehr zur Verfügung. Es muss eine alternative Trasse gefunden werden, die möglichst direkt und steigungsarm ist. Östlich von Dortmund-Mitte bis hin nach Hamm ist die Trasse weitgehend geklärt. Hier muss an Details der Tassenführung gearbeitet werden.



Friedhelm Terfrüchte schilderte die gestalterisch-technischen Aspekte des Baus eines Radschnellweges durch das Ruhrgebiet. Derzeit sind alle Trassen einschließlich der kürzlich auf der Trasse der Rheinischen Bahn neu gebauten 5 km Radweg in den Köpfen der Menschen als »Mischverkehrsfläche« verankert.

Das Planerkonsortium steht nun in einem intensiven Dialog mit den acht Städten, durch die der Radschnellweg Ruhr führen soll. Vor Ort

zeigt sich dann, ob die Kriterien für einen Radschnellweg, die das Land jetzt während der Laufzeit der Machbarkeitsstudie gesetzt hat, auch umgesetzt werden können. In vielen Abschnitten ist das unproblematisch möglich, in manchen jedoch schwierig. So zeigt sich zum Beispiel in einem Abschnitt im Kreis Unna, dass für eine Einhaltung der Standards umfangreicher Grunderwerb und oder der Umbau der parallel geführten Straße erforderlich würden. Im Raum Mülheim hingegen können hervorragende Qualitäten erzielt werden, da der Radschnellweg auf der Trasse der Rheinische Bahn geführt auf einem eigenen Viadukt über die Ruhr hinweg die Innenstadt mit dem neuen Universität Campus verbinden kann. Ähnlich hohe Qualitäten kann der Radschnellweg im Raum Hamm haben, wo er über viele Kilometer entlang des Kanals geführt werden soll. Verhandlungen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes stehen jedoch noch aus.

Im Stadtwald Duisburg hingegen werden die Planer dem Naturschutz Rechnung tragen müssen. Sie setzen hier auf eine Ausnahmegenehmigung, die dadurch begründet ist, dass dieser Teil des Weges die einzig mögliche städteübergreifende Direkt-Verbindung zwischen Duisburg und Mülheim darstellt. Kostenintensive Fragen stellen sich beispielsweise im Osten von Bochum, da dort zwecks Überquerung der A 43 eine aufwändige Brücke für Radfahrer gebaut werden müsste.

Planerisch wie kommunikativ ist die Sonnenstraße in Dortmund die größte Herausforderung. In diesem dicht besiedelten Stadtgebiet müsste eine Lösung gefunden werden, die sowohl dem Radschnellweg wie der Stellplatzknappheit in diesem Quartier Rechnung trägt. Alternativ wird eine Führung entlang der B1 geprüft.

In Bochum stellt sich die Frage, ob die Innenstadt direkt durchfahren oder Bahn-parallel umfahren werden soll. Hier sind eine Vielzahl von Nutzungskonflikten zu lösen, die vermutlich einen hohen finanziellen Aufwand oder viele Kompromisse erfordern.

8. Ergebnisse der Kleingruppenarbeit

Die Impulse aus den Referaten wurden in acht Kleingruppen verarbeitet. Deren Ergebnisse werden hier wiedergegeben.



Was gehört dazu, einen Autofahrer (m/w) hinter dem Lenkrad hervor zu holen?

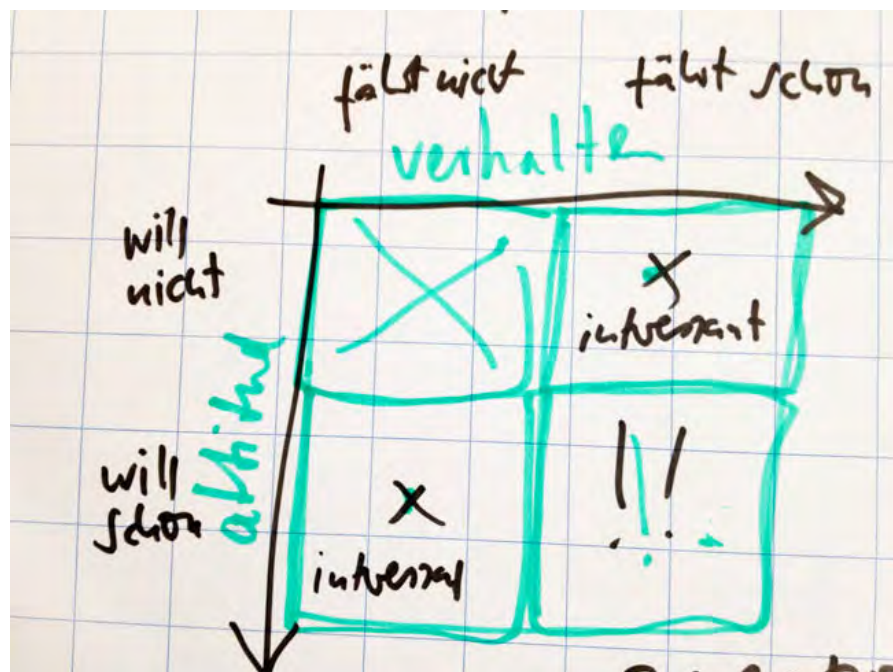
Das Radfahren sollte »cool« sein.

Folgende Attribute schreiben wir dem Radfahren zu:

- flexibel
- solide / verlässlich
- Statussymbol
- wirtschaftlich
- schnell und bequem
- umweltfreundlich
- (technisch) intelligent
- sicher

Radschnellweg gebaut ... – Wie sorgen wir dafür, dass er intensiv genutzt wird?

Die wichtigste Zielgruppe sind die Nichtradfahrer beim Pendeln.



Um die, die nicht fahren und nicht wollen, braucht man sich nicht zu mühen. Die, die fahren wollen und fahren, sind im bereits im Boot.

Es gilt innerhalb dieser Nichtradfahrer eine Reihe von Zielgruppen anzusprechen:

- Pendler
- Kinder
- Sportler
- Touristen

Unserer Beobachtung nach sind die höher gebildeten Gruppen eher darauf ansprechbar, das Fahrrad täglich zu nutzen.

Best-Practice-Beispiele bei der Vermarktung von Fahrradfahren sind

- die Niederlande
- München
- Karlsruhe (»wir sind Klimahelden«)

»Der Radfahrer muss dafür belohnt werden, dass er Fahrrad fährt.«
(Bart Christiaens)

Folgende Belohnungen könnten hilfreich sein:

- fiskalische Vorteile
- Veränderung des Dress-Codes im Business
- Duschen in Betrieben
- E-Bikes für Businessfahrten

**Raus aus der Community-Ecke! – Wie überzeugen wir erfolgreich?
Welche Widerstände zeigen sich und wie überwinden wir diese?**

Wir müssen den Beteiligtenkreis erweitern – Raus aus dem Stadtplanungsamt! – und einen inneren und einen äußeren Planungszirkel aufbauen. Ein projektbegleitender Arbeitskreis sollte das gemeinsame Ziel »Leuchtturmprojekt« vor Augen behalten und dessen Potenziale und Alleinstellungsmerkmale aufzeigen.

Wichtig ist, die Adressaten zu kennen und mitzunehmen. Es sollten positive Szenarien entwickelt und visualisiert werden. Auch wichtig ist das Timing: Wichtige Zeitfenster sollten genutzt werden.

Es ist wichtig die Bedeutung der Radschnellwege für den Alltagsverkehr zu betonen. Fakten und pragmatische Aspekte sollen in den Vordergrund gestellt werden.

Mitstreiter aus anderen Bereichen sollten gewonnen (ÖVNP-Betreiber, Firmen) und Querbezüge zu anderen Themenfeldern hergestellt werden.

Radschnellwege müssen mit Bedeutung aufgeladen werden. Radschnellwege sind ein Großprojekt und stellen einen Quantensprung für den Radverkehr dar, führen diesen in eine neue Dimension. Experten helfen dabei die Glaubwürdigkeit dieser Botschaft zu unterstreichen.

Es muss der gesellschaftliche Diskurs von unten gestartet werden. Spitzen aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft sollten dafür gewonnen werden. Presse / Medienarbeit muss »Druck« aufbauen. Radschnellwege sollten als »alternativlos« vermittelt werden. Es muss »peinlich« sein, nicht mitzumachen.

Radschnellweg gebaut ... - Wie sorgen wir dafür, dass er »premi-um« bleibt?

Die spätere Pflege sollte während der Planung berücksichtigt werden. Rampen sowie Radweg sollten nur in Asphalt bzw. mit Pflaster ausgeführt werden. Taktile Elemente sind sehr pflegeintensiv und auch auf Einbauten in den Seitenräumen sollte weitgehend verzichtet werden.

Wichtig ist, dass es einen zentralen »Kümmerer« gibt, der eine funktionierende »Radler-Hotline« unterhält.

Ein Budget für die Pflege, die Unterhaltung und die Erhaltung der Radwege ist sehr wichtig. Skeptisch sind wir bei der Verteilung von Pflege und Unterhaltung auf mehrere Baulastträger. Die Idee, dass es einen Landesradweg NRW in der Zuständigkeit von Straßen.NRW

gibt, begrüßen wir sehr. Auch gut wäre die Integration der Pflege des Radschnellweges in den Betriebsdienst und die Dienstplanung von Straßen.NRW bzw. die Betriebsplanung kommunaler Dienste für die Pflege von Straßen. Das beste wäre jedoch ein eigener, zentraler Betriebsdienst eigens für den Radschnellweg.

Vorne »Hui!«, hinten »Pfui!« – Wie sorgen wir dafür, dass die Qualität des Radfahrens im gesamten Siedlungsraum gehoben wird?

Wir müssen die Verknüpfung zwischen dem Radschnellweg und dem kommunalen Netzen herstellen und genügend Anschlüsse schaffen. In Ergänzung zu dem Ost-West-gerichteten Radschnellweg Ruhr (z.B.) müssen wir qualitativ hochwertige Nord-Süd-Verbindungen schaffen. Wir müssen die Umsetzung des regionalen Radwegenetzes und die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsnetze parallel zum Bau des Radschnellweges voranbringen.

Wir brauchen ein Qualitätsmanagement für das vorhandene Radwegenetz.

Wichtig ist auch die Förderung privater Servicestationen rund um das Radfahren (Pannendienst, Ladesäulen, WC, Gastronomie ...).

Separation!?! – Planfreiheit!?! – Tempo!?! – Welches sind unsere wichtigsten Standards?

Folgende vier sind die wichtigsten Standards:

- Die Anbindung von wichtigen Zielen,
- die Direktheit der Wegeführung,
- eine minimale Reisezeit* von Tür zu Tür und
- minimale Konflikte mit dem MIV.

* Nicht unbedingt nur die gemessene, auch die »gefühlte« Zeit.

Auch wichtig sind:

- Winterdienst
- Separation vom Fußgänger
- Wegebreite
- ergonomische Durchgängigkeit
- ÖPNV-Anbindung
- Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum/Beleuchtung
- Vorrang bei Übergängen
- Erlebniswert, Anmutung, Gestaltqualität

Standards umsetzbar? – Oder am Ende doch (nur) ein schneller Radweg?

Wichtig ist, den Ausbau von Radschnellverbindungen als politisches Projekt zu begreifen. Radschnellwege / Radschnellverbindungen sind eher ein Netzelement, weniger ein Entwurfs-element.

9. Fahrradexkursion auf der Rheinischen Bahn (5km) Frohnhausen – Kruppgrütel – Universität Duisburg-Essen

Während der Fahrradexkursion wurden wir von Herrn Haep, Projektleiter für den Radwegebau beim RVR, und Herrn Wagener, Fahrradbeauftragter der Stadt Essen, geführt.

Die Rheinische Bahn ist Teil des Radschnellweges Ruhr. Von Duisburg aus bis hin zum westlichen Innenstadtrand von Bochum ist diese Trasse weitgehend verfügbar. 5 Km Radweg sind bereits von Essen-Frohnhausen bis zur Universität in der Stadtmitte ausgebaut. Da der Ausbau vor der Diskussion über den Radschnellweg startete, ist dieser nicht an dessen Standards orientiert, kommt diesen Standards in einem Teilabschnitt aber sehr nahe.



Nach Erfahrungswerten von Herrn Haep ist das Befahren des Radweges von der Innenstadt bis hinaus nach Frohnhausen schneller möglich, als mit dem Auto an die selbe Stelle zu gelangen. Der Weg von der Universität in Essen zu der Universität in Duisburg dürfte später mit dem Rad genauso schnell zu bewältigen sein, wie der gleiche Weg mit dem ÖPNV. Von Frohnhausen aus gelangt man auch auf den Gruga-Radweg, der mitten durch Rüttenscheid bis zum Ruhrtal-Radweg führt. Im Stadtteil Altendorf schließt eine Bahntrasse an, die nach Borbeck (70.000 EW) führt, und derzeit ausgebaut wird.



Herr Wagener erläuterte die Verknüpfung der Radschnellwegplanung mit der Stadtentwicklungsplanung. Wir konnten in Augenschein nehmen, dass der Radweg Teil einer Aufwertungstrategie für den Stadtteil Altendorf ist, bei der Freiraumelemente, wie die Entwicklung von Grünzügen mit Fuß- und Radwegeverbindungen einschließlich zweier kleiner Seen, das Wohnumfeld erheblich aufwerten. Der Radweg geht mitten durch die ehemaligen Kruppschen Werke, die jahrzehntelang brach lagen und nun auch ökonomisch wiederbelebt werden. Die Ansiedlung der Unternehmenszentrale von Thyssen-Krupp ist dabei die Schlüsselinvestition in diesem 260 ha großen Gelände.

10. Workshop-Bilanz

Die Teilnehmenden waren sehr zufrieden. Es wurden viele Informationen ausgetauscht, Inspirationen gesammelt und rege diskutiert. Das sommerliche Wetter belohnte uns zudem.

im Rahmen der Machbarkeits-
studie zum Radschnellweg Ruhr

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege
– AK 2 am 06.12.2013 im Robert-Schmidt-Saal des Regionalverband-
des Ruhr (RVR) –

1. Aufgabe des bundesweiten Arbeitskreises	2
2. Teilnehmende am 06.12.2013	3
3. Die Themen dieses Arbeitskreistreffens am 06.12.2013	4
4. Begrüßung und Einführung	5
5. Radschnellstrecken in den Niederlanden: schnell gemacht?	6
6. PanoramaRadweg niederbergbahn	8
7. Animation und Anstiften	11
8. Platz da! Geld her!	13
9. Rad-Langstrecken in Wien	15
10. Marketing von Radschnellstrecken	16
11. E-Radschnellweg in Göttingen	19
12. RS1 – Der schnellste Weg zum entspannten Ziel	21
13. Für wen planen und gestalten wir den RS1?	22
14. Radschnellwege in Kiel und Umgebung	25
15. Zusammenfassung der Diskussion während des Workshops	27
16. Workshop-Bilanz	27

Anhang

Sämtliche PPT-Präsentationen sind in einem Paket zum Download auf der Seite <http://www.stachowitz.de/akrsw> zu finden.

Bundesweiter Arbeitskreis Radschnellwege
– AK 2 am 06.12.2013 im Robert-Schmidt-Saal des Regionalverbandes Ruhr (RVR) –



Radschnellweg in Göttingen | www.eradschnellweg.de | © Stadt Göttingen

1. Aufgabe des bundesweiten Arbeitskreises

Der Arbeitskreis versammelt Fachleute, die bundesweit, auf Länderebene und vor allem in den Regionen und Kommunen an Radschnellwegen arbeiten. Der Erfahrungsaustausch zwischen den Teilnehmenden ist die Hauptaufgabe der Treffen.

Der bundesweite »Arbeitskreis Radschnellwege« wird viermal stattfinden. Im Rahmen des Radschnellweges Ruhr wurden folgende Themen identifiziert:

- Definition von »Radschnellweg« und Definition von Ausbaustandards, Lösungen für Querungen und Kreuzungen
- Kommunikation, Kommunikationsstrategie
- Finanzierung und Trägerschaft
- Radschnellwege entlang von Wasserstraßen, Autobahnen und Eisenbahn, Brücken und Unterquerungen

Diese vier Themen stellen das Programm dar, das bis zum Herbst 2014 abgearbeitet werden soll.

»Kommunikation, Kommunikationsstrategie«

war das Thema des zweiten Treffens, von dem hier berichtet wird.

2. Teilnehmende am 06.12.2013

Orkan 'Xaver' sorgte dafür, dass Teilnehmende aus dem Norden und Osten Deutschlands kurzfristig ihr Kommen absagen mussten. Mit rund 35 Teilnehmenden war die Runde zwar kleiner als geplant,



aber die Diskussion wurde dadurch auch intensiver.

3. Die Themen dieses Arbeitskreistreffens am 06.12.2013

Radschnellwege sind in Deutschland eine Innovation. Erst wenige Kilometer Strecke sind gebaut, die den Spezifikationen eines Radschnellweges entsprechen. In den Niederlanden sind bereits mehrere längere Radschnellweg gebaut worden und viele weitere Strecken konkret in der Planung. [Siehe Dokumentation zum Workshop 1](#)

In diesem zweiten Treffen des bundesweiten Arbeitskreises haben wir uns mit diesen Fragen beschäftigt:

- Wie müssen »Innovatoren« kommunizieren, damit ihre Ideen (Radschnellwege) den Weg in die tatsächlich erfolgreiche Anwendung finden?
- Wie können die Innovatoren die »Early Adopter« in Politik und Wirtschaft überzeugen, ihre Rolle als Meinungsführer zu nutzen und sich für die Radschnellwege auszusprechen?
- Wie gelingt es diesen, Mehrheiten zu überzeugen, Steuermittel zu investieren, damit die Radschnellwege gebaut werden können?
- Wie müssen diese »Vorreiter«, die neue, wegweisende Entwicklungen von grundsätzlicherer und längerfristiger Wirkung anstoßen wollen, ihre vorwärtstreibende Rolle gestalten?

4. Begrüßung und Einführung

Martin Tönnes begrüßte die Teilnehmenden, die trotz des schlechten Wetters den Weg nach Essen gefunden hatten, herzlich.



Martin Tönnes, stellv. Direktor des Regionalverbandes Ruhr (RVR) und Leiter des Bereiches III – Planung –

Martin Tönnes berichtete kurz, dass die Planenden einen Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr – RS1 – auf den Weg in die Räte der beteiligten Ruhrgebietsstädte gebracht haben und betonte, wie wichtig Kommunikation im Rahmen der Planung sei.

Jens Stachowitz führte inhaltlich in die Fragestellungen des Treffens ein. Planende brauchen den Kontakt zu Menschen, für die sie arbeiten, und zu den Entscheider(innen), um sie von der Qualität ihrer Überlegungen zu überzeugen und Mittel für die Umsetzung ihrer Projekte zu erhalten. Diese Kommunikationsarbeit sei Gegenstand dieses Treffens.

5. Radschnellstrecken in den Niederlanden: schnell gemacht?

Ineke Spapé beschäftigte sich in Ihrem Referat mit folgenden Leitfragen:

- Welche Phasen durchlebt ein Radschnellweg-Projekt?
- Wie werden Radschnellwege in den Niederlanden kommuniziert?
- Welche unerwarteten und unangenehmen Erfahrungen machten die Entwickler?
- Was haben sie Wichtiges für neue Projekte gelernt?



Ineke Spapé, SOAB Adviseurs & NHTV university of applied sciences, Breda

Zu Beginn ihres Vortrages beschäftigte sich Ineke Spapé mit der Frage, warum in den Niederlanden mehrere längere Radschnellwegstrecken gebaut seien (in der unten Karte rot), in Deutschland hingegen noch nicht.

Als wichtigsten Unterschied hob sie hervor, dass die Vision vom Radverkehr als wichtigem Träger der Nahmobilität und eine intensivere Radkultur in den Niederlanden eine größere Lobby und einen stärkeren politischen Willen zur Förderung desselben produzierten. Auch sah sie einen Hang der Niederländer zu mehr Pragmatismus. Die Radschnellwegprojekte in den Niederlanden seien schlicht »Autoprojekte«. Sie werden mit Stauvermeidung begründet und müssten sich bei Kosten-Nutzen-Rechnungen genau



damit durchsetzen. Die Niederlande haben wegen ihrer wirtschaftlichen Krise auch stärker im Blick, dass Maßnahmen im Radverkehr erheblich preiswerter seien als im Autoverkehr. Daneben gibt es weitere monetäre Effekte durch geringeren Krankenstand, was Versicherungen und Unternehmen überzeuge, und eine längere Lebensdauer von Radfahrern. Später in einem anderen Beitrag

erwähnte Ineke Spapé, dass es praktisch keinen Schülerverkehr mit dem ÖPNV gäbe. Nahezu alle Jugendlichen fahren mit dem Rad zur weiterführenden Schule.

Wichtig bei jedem Radschnellwegprojekt ist, dass die Infrastruktur und die Kommunikation gleichermaßen geplant und umgesetzt werden. Es reiche nicht aus, die Infrastruktur zu bauen, auch die potenziellen Nutzer(innen) müssten angesprochen werden, damit die Nutzerzahlen schnell steigen. Ineke Spapé beschrieb die

7 Schritte Methode „Fiets filevrij“ (Radfahren ohne Stau)

- Erforschen und Starten des Projekts – Politisch: Zustimmung zum Konzept der Entwicklung eines Plans für die Radschnellstrecke
- Inventarisieren / Anschauen der Strecke
- Grundsatzerklärung – Politisch: Zustimmung zum Plan (mit globaler Zeichnung der Maßnahmen)
- Ausarbeiten der Radschnellstrecke
- Gemeinsame Absichtserklärung – Politisch: Zustimmung zur Finanzplanung und reservieren des Geldes
- Fahrrad-Infrastruktur bauen – Politisch: Entscheidung für den Bau von Fahrradinfrastruktur und Fahrradmaßnahmen fällen
- Politisch: Öffnung der Radschnellstrecke und Publizität

Sie illustrierte dieses Vorgehen anhand von praktischen Beispielen. Die PPT-Charts sind im Anhang. Es sei wichtig, mit einer Vision für die Stadt zu arbeiten, sich mit potenziellen Zielgruppen und zu erwartenden Effekten zu beschäftigen, ein gutes Erwartungsmanagement zu machen, die positiven Effekte zu kommunizieren und sich die politische Unterstützung für die Projekte zu organisieren.

6. PanoramaRadweg niederbergbahn

»Am Ende hat der Erfolg viele Mütter und Väter.« – begann Dr. Jan Heinisch seinen Vortrag. Am Anfang jedoch mühten sich Einzelne, die notwendige Unterstützung einzuwerben.



Dr. Jan Heinisch, Bürgermeister der Stadt Heiligenhaus

Der [PanoramaRadweg niederbergbahn](#) ist ein Projekt der Städte Wülfrath (21.000 EW), Velbert (81.000 EW) und Heiligenhaus (25.500 EW). Er sei hauptsächlich mit der Argumentation des Effektes auf den Tourismus begründet, ist auch nicht so breit wie ein Radschnellweg, hat aber auch Alltagstauglichkeit. Insbesondere in Heiligenhaus wurde die Investition durch die Effekte auf die Schulweg-sicherheit mit begründet. Hier läuft eine Bundesstraße aufgeteilt in zwei Einbahnstraßen längst durch den Ort und die Trasse der Niederbergbahn läuft exakt parallel. Die Stadt Heiligenhaus hatte eigentlich nur einen Bahnhof und wenige Meter der Strecke für ihre Ortskernentwicklung kaufen wollen.

Am Anfang des Projektes sei der entscheidende Punkt gewesen, ob sich jemand die Potenziale dieser Trasse (22 km) vorstellen könne. Die Niederbergbahn lag 20 Jahre still und das Schotterbett war vollständig überwuchert. Dr. Jan Heinisch gelang es die Bürgermeisterin und den Bürgermeister der beiden Nachbargemeinden zu überzeugen. Dabei war von großer Bedeutung, dass das Land NRW Fördermittel zur Verfügung stellte und diese nur zu bekommen waren, wenn die Gesamtstrecke entwickelt wird.



Drei selbst lackierte Fahrräder wurden zum Symbol für dieses gemeinsame Projekt.
Foto © Stadt Heiligenhaus

Nachdem sich die Bürgermeister und der Landrat öffentlich für das Projekt ausgesprochen hatten, wurden durch Exkursionen zu einer Referenzstrecke im Sauer- bzw. Siegerland die örtliche Politik überzeugt und die Strecke von der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW gekauft.

Entscheidend für die öffentliche Kommunikation war, dass durch Bilder vom Bau der Strecke und der Viadukten vor und nach dem ersten Weltkrieg gezeigt werden konnte, wie ein ebener Weg im Hügelland das Radfahren einfach machen kann. Das Freischeiden der Strecke war ein zweiter wichtiger Punkt, denn er zeigte auf, dass sich zunächst Fußgänger die Strecke aneigneten. Auch ein Modell mit einem Güterwagen als Brücke und mit einem Eisenbahnwagen als Bahnhofsgaststätte erwärmte und überzeugte die Bür-

ger(innen). Die Brücke aus einem Güterwagon wurde tatsächlich gebaut.

Die Kommunikation mit den Behörden war nicht so einfach, denn die Strecke sollte für eine evtl. Wiederbelebung des Bahnverkehrs als Circle-Line freigehalten werden, wovon die Städte sich schon lange verabschiedet hatten. Auch wollten die drei Städte die Strecke asphaltieren, wozu sie nach längeren Diskussionen auch die behördliche Zustimmung erhielten. Ein wichtiges Argument war, dass durch den Panoramaradweg die 13 Brücken erhalten blieben, die sonst verfallen wären.

Über die Niederbergbahn werden nun der Ruhrtal-Radweg bei Kettwig über 25 km bis Wülfrath und von dort über weitere 15 Kilometer über Wuppertal in Haan mit den Radrouten im Bergischen Land verknüpft. Eine Anbindung an die Nordbahntrasse in Wuppertal ist in Planung.

7. Animation und Anstiften

Friedhelm Terfrüchte, Mitwirkender beim Panoramamaradweg und bei dem Radschnellweg Ruhr, ging es um die Frage, wie – ganz allgemein – Begeisterung für ein Projekt gewonnen werden kann.



Friedhelm Terfrüchte

Er zeigte anhand verschiedener Beispiele auf, dass Menschen erwärmt werden müssen. Sein Büro setze auf Animation und Anstiftung. Der normale Planungsalltag beinhalte bereits gemeinsames Sitzen über Plänen, Workshops und Foren. Das sei gut, aber noch zu wenig.

Mit einer Exkursion eines Planungsausschusses über einen ganzen Tag hinweg einschließlich Überklettern von Hindernissen und Fahrt mit dem Schlauchboot startete ein Projekt in Bocholt. Dadurch konnte sein Büro verständlich machen, welche Vision sie haben und welche Fragestellungen zu bearbeiten seien, um die Vision in die Realität zu übersetzen. Seit diesem Tag »Verständigungsarbeit« sei das Projekt ganz einfach.

Auch das Einbeziehen von späteren Nutzern als Experten sei eine wichtige Strategie. Jugendliche in Düsseldorf-Rath konnten Rat geben und setzten später auch ein Rad-Corso mit in die Tat um. Dies war ein überzeugendes und liebenswertes Pilotprojekt zu weiteren Projekten der Spielleitplanung.

Des Weiteren ließen sich folgende Prinzipien aus den jahrelangen Erfahrungen ziehen:

- Dialogkultur entwickeln
- Schlüsselakteure gewinnen
- skizzenhafte Entwürfe für den Dialog fertigen
- Bürgerschaft »betroffen« machen
- Kompetenz vor Ort nutzen
- vom Quartier her denken
- integrierte Konzepte entwickeln und verständlich machen
- neue Lagen mit guter Atmosphäre und alltagstauglich entwickeln
- Starterprojekte definieren und frühzeitig umsetzen
- gute Angebote mit hoher Gestaltqualität steigern die Akzeptanz und die soziale Kontrolle
- querdenken
- Trends erkennen
- besondere Begabung der »sticky places« entdecken und stärken
- mutige Konzepte entwickeln
- neue Koalitionen führen manchmal zu überraschenden Ergebnissen
- ungewöhnliche Erlebnisse ermöglichen
- Konzepte richtig begründen
- Mehrfachnutzen generieren
- Versprechen einlösen
- Erfolge mit Bürgern feiern

»Wer die Zukunft plant, braucht Bilder in den Köpfen.« ist sein Credo.

8. Platz da! Geld her!

Mit dem Zitat »Platz da! Geld her!« (Minister Groschek beim Nationaler Radverkehrskongress 2013 in Münster) eröffnete und überschrieb Michael Adler sein Referat.



Michael Adler, tippingpoints agentur, Bonn

Dass die Potenziale des Radverkehrs in Deutschland wesentlich besser erkannt werden, sei ihm ein großes Anliegen. Es sind nur wenige, die so deutliche Fürsprecher des Radverkehrs seien, wie Minister Groschek.

Kopenhagen bereits seit langem, die Niederlande ohnehin, aber nun auch London und Wien sehen Folgendes: »Cycling is the city changer!« Ganz offensichtlich konzentrierten sich viele Politiker(innen) hierzulande noch auf andere Fragestellungen und Projekte und übersähen das Potenzial des Radverkehrs.

Eine Studie in den USA hatte zum Ziel, den Effekt von Kampagnen zum Energiesparen zu ermitteln. Die drei Hinweise

- Save Money
- Save The Planet
- Be A Good Citizen

stifteten überhaupt keinen Nutzen. Erst der Hinweis

- Your Neighbors Are Doing Better

führte zum Erfolg. Auf diesen motivierenden Effekt setzte er auch durch die Beispiele aus anderen Ländern und Städten. Vernünftige Argumentation, die auch Michael Adler in seinem Referat vortrug, ist wesentlich weniger motivierend als der Herdentrieb, der Wunsch dazu zu gehören, der Wunsch nach Anerkennung.

Seine drei Regeln für erfolgreiche Radschnellweg-Kommunikation lauteten deswegen:

- Radfahren ist normal. Alle tun es.
- Viele Entscheider einbinden
- Spaß haben

»Radfahren ist normal. Alle tun es.« ist eine Botschaft, die mit ganz einfachen Hilfsmitteln zu kommunizieren ist. Fotos und ein Statement von Radfahrenden sind gut in einer Plakataktion oder viralen Kampagne einzusetzen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum RS1 wurde eine solche Kampagne entwickelt (darüber später mehr).

Viele Entscheider einzubinden ist erfolgsentscheidend. Sie sind genauso wie alle normalen Menschen, deren Aufmerksamkeit wird jedoch von vielen Wettbewerbern beansprucht. Sich hier Gesprächskontakte zu erarbeiten und Verbündete zu suchen ist wichtig. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum RS1 werden nun bald drei Kommunalworkshops durchgeführt.

»Think big« ist eine wichtige Strategie, aber kleine Erfolge in diesem Wettbewerb um Aufmerksamkeit, Geld und Qualität zu feiern und Spaß zu haben ist genauso wichtig.

»Bleiben sie am Ball!« schloss Michael Adler sein Referat.

9. Rad-Langstrecken in Wien

Jens Stachowitz berichtet von einem Telefon-Interview mit Thomas Berger, Stadt Wien. Die Stadt Wien denkt intern über insgesamt 11 Radwegekorridore in ihr Umland nach. Drei Verbindungen werden prioritär bearbeitet, eine nach Norden, eine nach Süden und eine nach Westen. Auf den drei Trassen, die über weite Teilbereiche bereits heute eine Radinfrastruktur aufweisen, fahren in der Radsaison bis zu 3.000 bis 4.000 Radler(innen) / Tag.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sind jeweils mehrere Workshops mit Experten und Entscheidungsträgern aus den Wiener Bezirken, den Nachbargemeinden, der Stadtverwaltung und dem Bundesland Niederösterreich durchgeführt worden. Deren Ziel war es, geeignete Trassenführungen zu finden sowie Qualitätsstandards zu diskutieren, die im städtischen Raum umgesetzt werden können, sowie darauf aufbauend Maßnahmenpakete zu erarbeiten.

Bei der Frage der Umsetzungsmöglichkeit ist

- die technische Machbarkeit,
- die finanzielle Machbarkeit und
- die politische Machbarkeit

von Bedeutung. Die laufende Bearbeitung dient zur Abschätzung der zu erwartenden Aufwendungen bzw. Anstrengungen und der daraus resultierenden Umsetzungsszenarien.

Es ist geplant, aufbauend auf den aktuellen Planungen die nächsten Bearbeitungsschritte möglichst zeitnah einzuleiten. Erste Pressemeldungen zum Thema Rad-Langstrecke sind vor kurzem erfolgt, eine intensivere Befassung der Öffentlichkeit mit dem Thema Rad-Langstrecke incl. der daraus resultierenden Auswirkungen auf den Straßenraum ist vorgesehen, wobei noch kein diesbezüglicher Zeitplan vorliegt.

10. Marketing von Radschnellstrecken

Ineke Spapé beschäftigte sich in Ihrem Referat mit folgender Leitfrage:

- Wie schaffen wir es Kommunen, Land und Bund in Zeiten des Sparens, gar der öffentlicher Armut vom Investieren in Fahrrad-Infrastruktur zu überzeugen?



Ineke Spapé gab folgende Antwort:

- Radfahrer leben 240 Tage länger als Nicht-Radfahrer.
- Radfahrer sind pro Jahr ein Tag weniger krank als Nicht-Radfahrer.
- Die Erreichbarkeit der Stadt wird besser – Radfahrer sind schneller unterwegs, schneller im Zentrum als Autofahrer und Nutzer des ÖPNV.
- Die Stadt ist wirtschaftlich gesünder – Radfahrer sparen Mobilitätskosten und machen in den Niederlanden einen Großteil der Supermarktkunden aus.
- Radfahrer sind zu einem hohen Prozentsatz gut ausgebildete Menschen. Dadurch sind sie auch finanziell potente Kunden.
- Die Kommune investiert insgesamt weniger Geld in die Infrastruktur, wenn sie in Radwege investiert. Das ist insbesondere bei knappen Kassen wichtig.
- Menschen haben weniger Auto-Verluststunden (Stauzeiten) und mehr Fahrrad-Gewinnstunden (Bewegung, Frische Luft, ...).

- Radstädte sind angenehme Städte wegen besseren Klimas, besserer Luftqualität, weniger Lärms.

Städte, Versicherungen und Unternehmen verstünden diese Argumentation gut und in den Niederlanden sei man auch in der Lage, die Argumente mit Studien zu untermauern. Radfahren sei in den Niederlanden seit Langem als Alltags-Verkehrsmittel anerkannt. Die Städte wüssten, dass es volkswirtschaftlich sinnvoller ist, Radverkehr zu fördern, statt den PKW-Verkehr. Insbesondere in der Wirtschaftskrise habe sich diese Erkenntnis gefestigt.

Des Weiteren eröffnete Ineke Spapé den Dialog über das Marketing bestehender Radschnellstrecken. Sie betonte, dass nicht nur die Infrastruktur angeboten werden soll, sondern auch eine intensive Kommunikation stattfinden muss, damit die Menschen, für die das Angebot konzipiert wurde, von den Radschnellstrecken wissen, diese ausprobieren und dann regelmäßig nutzen.

Folgende Aktivitäten werden bei den »Fiets filevrij-Projekten« (Fahrradfahren-Staufrei) umgesetzt:

- Mit allen Behörden werden Aktionspläne zur Kommunikation mit den Zielgruppen abgestimmt:
 - Einwohner
 - Unternehmen
 - Arbeitskräfte
- Webseite und Logo für jede Radschnellstrecke
- Publizität bei der Eröffnung der Strecken
- Zusammenarbeit mit bekannten Persönlichkeiten als Werbepaten, die Radfahren bei Events und auf Plakaten als cool präsentieren
- Kostenloser Fahrradstadtplan
- Möglichkeiten, Pedelecs auszuprobieren
- Wettkampf Auto-Fahrrad
- Smartphone-Apps, die die Fahrstrecke erfassen und Vergleiche zu anderen Radfahrenden möglich machen
- Finanzielle Belohnungen für Radfahrer und andere Stimulanzen
- Monitoring der Radfahrfrequenzen auf den Strecken und Befragung der Radfahrenden
- Service an Radstrecken, von guter Beschilderung bis hin zu mobilem Reparaturservice

Wie vergraulen wir die Radfahrenden aus unseren Städten?

Mit großem Spaß beantworteten die Teilnehmenden diese Frage von Ineke Spapé:

- Angebot von Holperstrecken, Sand- und Kieswegen
- Vorrang für Autos
- Tempo 70 für PKW innerstädtisch erlauben
- Grüne Welle für Auto = rote Welle / Ampelstop für Radfahrende
- Kein Winterdienst auf Radwegen
- Schlechte Routen anbieten
- Hunde (bevorzugt mit dünner, langer Leine) auf dem Radweg laufen lassen
- Drängelgitter quer stellen
- Masten in Radwegen platzieren
- Maut für Radfahrende erheben
- Falschparker-Räder abschleppen
- Falschparker-PKW unbehelligt lassen
- Radwege zu Stellplätzen umwidmen
- Im Supermarkt 1 € Aufschlag von Radfahrenden verlangen
- Anschnallpflicht für Radfahrende
- Fahrradblitzer
- Führerscheinpflicht für Radfahrende

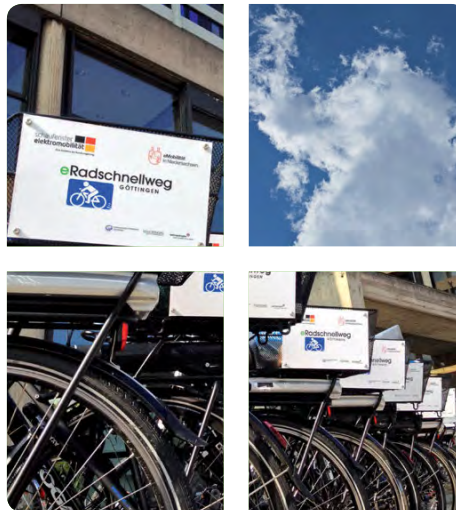
11. E-Radschnellweg in Göttingen

In Göttingen sind die ersten zwei Kilometer Radschnellweg am 26.11.2013 eröffnet worden. Das berichtete Jens Stachowitz, da aus Göttingen mehrere Beteiligte nicht zu diesem Arbeitskreis kommen konnten. Eine Broschüre und eine Webseite (Link unten) geben Auskunft über das Projekt. Die ersten Erfahrungen sind positiv.



eRadschnellweg Göttingen

eCycle Superhighway Göttingen



www.eradschnellweg.de

In 2014 soll die Strecke um weitere zwei Kilometer stadteinwärts bis zum Bahnhof erweitert werden.

12. RS1 – Der schnellste Weg zum entspannten Ziel

Gordon Schmid ist Teil der Beratergruppe, die bei der Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr mitwirkt. Er stellte die Marketingkonzeption für den RS1 in einem Werkstattbericht vor.



Gordon Schmid, Tinkerbelle GmbH, Berlin



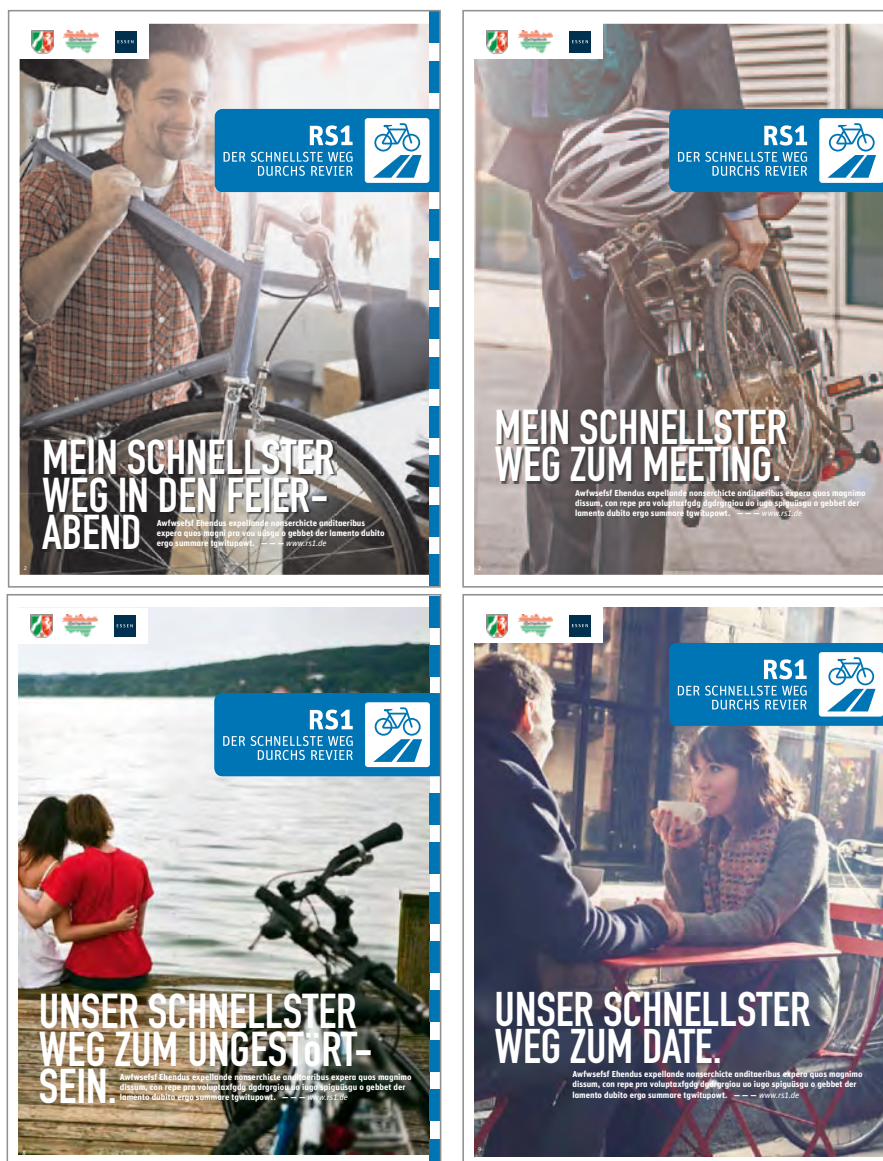
Dieses Logo mit Claim soll das Markenzeichen für den Radschnellweg Ruhr sein. Es wird bereits bei der Veröffentlichung der Ergebnisse

der Machbarkeitsstudie verwendet und wurde bei dem ersten Treffen des bundesweiten Arbeitskreises durch Herrn Staatssekretär Adler und Herrn Tönnies presseöffentlich.

Da nur ein bis zwei Sekunden Zeit bleibt, Aufmerksamkeit zu binden, musste ein Merkmal in



den Vordergrund gestellt werden. »Der RS1 bringt dich schnell an dein Ziel.« kommuniziert das Hauptmerkmal des Radschnellweges, jedoch wird die Botschaft »Entspannt ankommen« ebenso kommuniziert, da der Weg nicht für »Raser« konzipiert wird. Eine Plakatserie, hier noch mit Fotos aus anderen Regionen, soll die Menschen, die vom Radschnellweg profitieren, ihren Profit und den Bezug zur Region herstellen. Das CD mit Logo, Claim und blau-weißer Linie sollen alle Web- und Printprodukte miteinander verbinden.



Plakatmotive © Tinkerbelle

Die Grundpositionierung des RS1 als schnellste Verbindung lässt sich zielgruppengerecht aufladen und mit weiteren Vorteilen kombinie-

re wie z.B. »Dortmunds schnellster Weg zu weniger Lärm.« oder »Unser schnellster Weg zu gesünderen Mitarbeitern.«

Über eine Homepage und gedrucktes Informationsmaterial können Informationen und Service vermittelt werden. Aktuell ist ein Flyer in Arbeit, der die wichtigsten Grunddaten und Vorteile des RS1 vermitteln soll, der elf Ruhrgebietsstädte miteinander verbindet.

Das Kommunikationskonzept beinhaltet auch lokaltypische Kommunikationsmaßnahmen beim Bau, bei der Eröffnung der Strecke und soll die Alltagstauglichkeit der Strecke vermitteln. An dem Konzept wird noch weiter gearbeitet. Es soll bis Mai 2014 fertig werden.

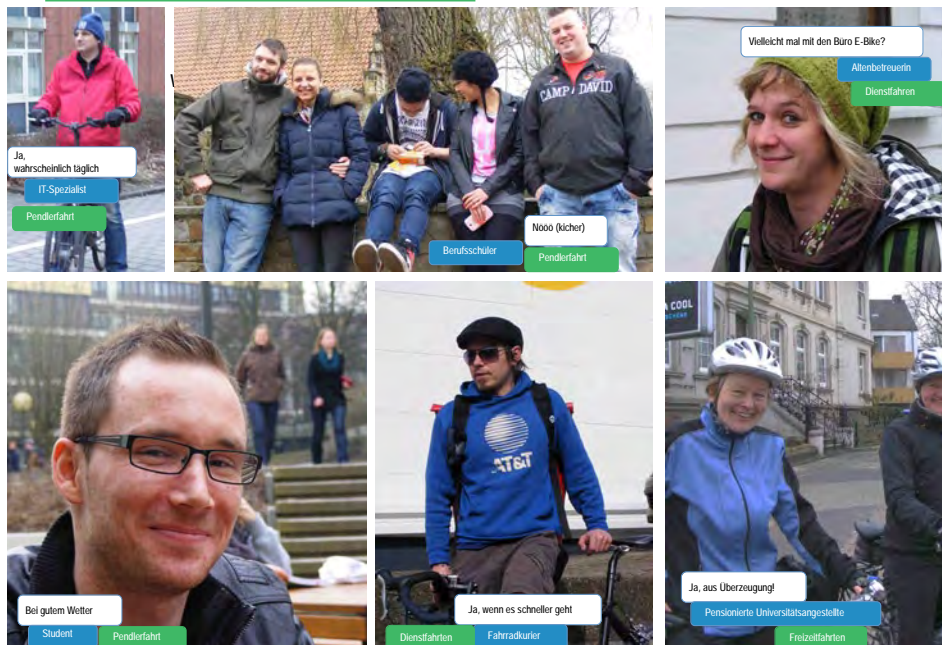
13. Für wen planen und gestalten wir den RS1?

Stefanie Bremer, orange edge, Hamburg, konnte wegen des Orkans in Norddeutschland nicht anreisen. Das Referat übernahm Jens Stachowitz.

Stefanie Bremer ist Teil der Beratergruppe, die bei der Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr mitwirkt. Ihre Fragestellung ist, wie der Radschnellweg im Markt der Mobilitätsangebote auftreten soll. Während tippingpoint und Tinkerbelle sich mit dem Auftritt in den Medien beschäftigen, ist ihr Augenmerk die Präsentation der Machbarkeitsstudie und in enger Abstimmung mit den Planenden die Gestaltleitlinie / das Gestalthandbuch für den späteren Bau.

Wer wird wahrscheinlich den Radschnellweg nutzen? ist eine ihrer Hauptfragen. Dabei sind die 150.000 Studierenden an den Ruhrgebietshochschulen eine Kerngruppe genauso wie Pendler, die durch den Radschnellweg teils fast eine Halbierung ihrer Fahrtzeiten realisieren können, wie z.B. von dem S-Bahnhof Unna-Königsborn bis zur Landwehrstraße in Bergkamen (44 auf 26 Min.). Frau Bremer hat Pendler, die heute schon im Korridor des Radschnellweges mit dem Rad fahren beobachtet und befragt.

Wer wird wahrscheinlich den Radschnellweg nutzen?



Sie konnte dabei feststellen, dass hauptsächlich praktische Vorteile das Motiv und damit das Vorteils-Argument für die Nutzung des Radschnellweges sein werden. Auch zeigte sich, dass in bestimmten Gruppen (Berufsschülern und Werkern) das Radfahren generell und der Radschnellweg ein weniger hohes Ansehen haben.

– Anmerkung: Das deckt sich mit den niederländischen Erfahrungen (vergl. Referat Spapé), dass Radfahrende im Durchschnitt eine höhere Bildung haben. –

– Anmerkung 2: Am Rande der Veranstaltung bemerkte ein Gesprächspartner, dass es aber auch eine große Herausforderung sei, schwer vom Radfahren zu überzeugende »Werker«, die eine große Bevölkerungsgruppe im Ruhrgebiet darstellten und entsprechend zahlreich auch in den Kommunalparlamenten vertreten seien, vom Sinn des Radschnellweges Ruhr zu überzeugen. –

Stefanie Bremer stellt auch fest, dass die Menschen, die sie befragt hat, eher bescheidene Ansprüche an die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur haben, ein Radschnellweg damit deren Erwartungen übertreffen wird.

Frau Bremer fragt, wie das Radfahren im Ruhrgebiet »normal« werden kann. Sie denkt, dass der Radschnellweg einen Kick-Off-Effekt für eine Entwicklung in diese Richtung »Radfahren ist normal« haben könnte. Damit der Radschnellweg Ruhr häufig benutzt wird, muss dieser bequem, sicher und angenehm gemacht werden. Er braucht Gestaltungselemente, die zu den Bedürfnissen heutiger Nutzer passen. Sie sucht deswegen nach einer Zielgruppe, die sich leicht mobilisieren und vom Radschnellweg ansprechen lässt, weil sie schon affin zum Radfahren ist. Ihr Vorschlag für Hauptzielgruppen sind:

- Ältere, gesundheits- und verantwortungsbewusste Menschen
- Junge, für Neuerungen offene, sportliche Menschen mit klaren Zielen

Dass Radfahren in urbanen Gesellschaften mittlerweile »angesagt« ist, belegt Frau Bremer mit Fotos von Leitfiguren unserer Gesellschaft aus den beiden oben aufgezeigten Zielgruppen, die sich als sogenannten Image-Profis mit Bedacht auf Fahrrädern ablichten lassen (vgl. Charts 17 bis 21).

Die kommunale Arbeitsgruppe zum Radschnellweg Ruhr hat aufbauend auf dieser Studie festgelegt, dass der Charakter des RS1 »sportlich-urban« werden soll. Die Planenden sind nun dabei, Gestaltungselemente zu entwickeln, die diesen Charakter zum Ausdruck bringen.

14. Radschnellwege in Kiel und Umgebung

Das Referat hielt Uwe Redecker, Fahrradbeauftragter der Stadt Kiel. Bürgermeister Todeskino führt derzeit die Amtsgeschäfte des Oberbürgermeisters und musste wegen des Orkans in Alarmbereitschaft bleiben.

Uwe Redecker stellte die lange Entwicklung der Gesprächskultur in Sachen »Fahrradfahren« und die nachfolgenden Investitionen in Fahrradinfrastruktur dar. Bereits seit 1992 ist Uwe Redecker Fahrradbeauftragter. Wichtig sei auch, dass er im Tiefbauamt verankert ist und nicht bei der Planung. Das Machen stehe im Vordergrund.

Das Fahrradforum in Kiel ist eine Institution, in der sämtliche Fragen und Projekte diskutiert werden. Dessen Empfehlungen gehen in die Ratsversammlung. Bürgermeister Todeskino, so fügte Jens Stachowitz ein, sieht die »Institutionalisierung von Ideenwelten« (0-Ton Todeskino), also die institutionalisierte Möglichkeit, Ideen zu entwickeln und über Ideen zu sprechen, als wichtigstes Kommunikationsmittel im Rahmen der Radverkehrsplanung an.



Ideen für eine mobile Stadt

Mittlerweile, so Redecker, vermarkte Kiel seine Verkehrsplanung mit der Wort-/Bildmarke »Kieler Wege«. Schneller Radverkehr ist mittlerweile das Thema, nachdem die Grundinfrastruktur schon weit entwickelt ist. Kiel sei z.B sehr früh den

Weg gegangen, alle Einbahnstraßen generell für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Damit sei das Grundnetz im Stadtkern auf einen Schlag erheblich erweitert worden.

Uwe Redecker zeigte viele Bilder, die einen Eindruck von der Qualität der Radverkehrsanlagen in Kiel vermittelten, wie z.B. bei einem Schutzstreifen an einer ehemals großzügig für PKW ausgebauten Straße (Bild).



Im Fahrradklima-Index des ADFC messe sich Kiel beständig mit Münster. Der Anteil des Radverkehrs am Modal-Split betrage 25%. Mittlerweile habe die Stadt 10 km Fahrradstraßen im Stadtgebiet

eingerrichtet. Auch der neu gebaute Radschnellweg sei verkehrsrrechtlich eine FahrradstraÙe. Dieser Radschnellweg verbindet die Universität mit dem Haltepunkt Hassee Citti-Park. Auf einer aufgelassenen Bahntrasse können 4 Meter und mehr im Querschnitt angeboten werden. Der Radschnellweg ist beleuchtet.



Die Eröffnung des ersten Kilometers erfolgte am 25.10.2013

Dieser Radschnellweg ist Teil eines regionalen Radschnellwegenetzes, das derzeit diskutiert wird. Ein interfraktioneller Antrag von 6



Ratsfraktionen forderte die Stadtverwaltung auf, diese Konzeption

gemeinsam mit den Nachbargemeinden zu entwickeln. Die Mehrheitsfraktionen wollen damit eine »neue Ära des Radverkehrs« einleiten. Sie wollen den Radverkehrsanteil in der Stadt von 25 auf 30% heben. Diese Aktivitäten sind eingebunden in einen Masterplan Mobilität in der Region um Kiel, der derzeit erarbeitet wird.

15. Zusammenfassung der Diskussion während des Workshops

Durch die Beiträge der Referent(inn)en wurde sehr deutlich, dass neben der Infrastrukturplanung die Kommunikation einen hohen Stellenwert einnehme. Diese Kommunikations-Arbeit aber würde, so ein Gesprächsteilnehmer selbstkritisch, nicht so intensiv und nicht so professionell gehandhabt, wie die Planung selbst.

Eine zweite wichtige Erkenntnis sei, dass die Herzen der Menschen berührt werden müssten. Dies gelänge Planer(innen) weniger gut, da sie sich hauptsächlich auf sachliche Argumente verließen. Dass diese sachliche Ebene zwar notwendig sei, eine Kommunikation auf dieser Ebene aber kaum wirksam ist, haben die Kommunikationssachleute wirkungsvoll dargelegt.

Des Weiteren wurde wieder einmal deutlich (vergl. Dokumentation zum ersten bundesweiten AK), dass in der Entwicklung des Radverkehrs zwischen den Städten eine Zeitspanne von 3 Jahrzehnten klafft. Die Best-Practice-Fälle zeigen auf, dass in diesen Städten seit 2 bis 3 Jahrzehnten intensive Arbeit geleistet worden ist. Insofern sollten sich Menschen nicht entmutigen lassen, die als Radverkehrsplaner(innen) in Städten arbeiten, die erst langsam das Potenzial des Radverkehrs entdeckten.

16. Workshop-Bilanz

Die Teilnehmenden zeigten sich zufrieden mit dem Ablauf und dem Ergebnis des Workshops. Sie sammelten wichtige Erkenntnisse und lobten die Qualität der Beiträge und der Moderation.