

Das Handbuch „Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel“ basiert auf dem Gedanken, dass der ärgste Feind des Fahrrades im Stadtgebiet nicht das Auto ist, sondern lang gehegte Vorurteile.

Auszüge aus dem Handbuch der europäischen Kommission
„Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel“

Vorwort

Tag für Tag geben zahlreiche europäische Städte (Amsterdam, Barcelona, Bremen, Kopenhagen, Edinburgh, Ferrara, Graz, Straßburg usw.) ein Beispiel dafür, dass eine Verringerung des Autoverkehrs ein nicht nur wünschenswertes, sondern auch vernünftiges Streben ist.

Diese Städte wenden sowohl Maßnahmen an, die zur Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Mitfahrgelegenheiten und Fahrrädern anregen, als auch Maßnahmen zur Begrenzung des Autoverkehrs im Stadtzentrum. Sie schaden damit weder ihrem Wirtschaftswachstum, noch machen sie ihre Einkaufszentren unzugänglich.

Im Gegenteil!

Sie haben eingesehen, dass ungebremster individueller Pkw – Gebrauch sich nicht mehr mit der Mobilität der Masse vereinbaren lässt.

Warum Radfahren ?

Das Entwicklungspotential des Fahrrades in Ihrer Stadt übersteigt mit großer Wahrscheinlichkeit die aufgrund der derzeitigen Lage prognostizierte Dimension.

Tägliches Radfahren gehört zwar noch nicht zu den Gewohnheiten Ihrer Mitbürger, doch ist das Radfahren eine Verkehrsart, die in der Bewältigung der künftigen Mobilität eine erhebliche Rolle zu spielen verspricht.

Warum haben sich Ihrer Stadt vergleichbare Orte der Herausforderung gestellt?

Kann das Fahrrad nicht etwas zum Erreichen Ihrer Ziele beitragen, die Lebensqualität in der Stadt verbessern und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen?

Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.

Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.

Vorteile für die Allgemeinheit

Eine erschöpfende Liste der angenommenen oder bewiesenen Vorteile des Fahrrades lässt sich nicht erstellen.

Die Vorteile sind verschiedener Art :

- wirtschaftlicher Nutzen, so verringern sich beispielsweise der Anteil des Familieneinkommens, der für das Auto ausgegeben wird, und die Arbeitsstunden, die in Staus verloren gehen, aufgrund der regelmäßigen körperlichen Betätigung ist der Aufwand für die Erhaltung der Gesundheit geringer;
- politischer Nutzen, die Abhängigkeit von der Energiezufuhr nimmt ab, nichterneuerbare Energiequellen werden geschont,
- sozialer Nutzen, beispielsweise wird die Mobilität demokratischer, Jugendliche und ältere Leute gewinnen an Eigenständigkeit und können die städtischen Einrichtungen besser erreichen,
- ökologischer Nutzen, zu unterscheiden ist zwischen kurzfristig lokalen Auswirkungen (Stichwort „Umwelt“) und langfristigen, nicht lokalisierbaren Folgen (Stichwort „ökologisches Gleichgewicht“)

Die Schwierigkeit besteht darin, die Vorteile des Fahrrades für die Allgemeinheit (zumal die wirtschaftlichen und ökologischen) zu quantifizieren, denn hier spielen vielfältige und komplexe Faktoren eine Rolle, für die zum Teil zuverlässige Methoden fehlen, um die durch das Fahrrad bewirkten Kostenersparnisse berechnen zu können

Umstieg vom Auto aufs Rad

Die Förderung des Radverkehrs zahlt sich aus: In der Mittelstadt Dordrecht (120 000 Einwohner) untersuchten Wirtschaftler die Kosten und Nutzen der Radverkehrsförderung. Selbst die vorsichtigste Variante kam zu dem Ergebnis, dass die Stadt innerhalb von sieben Jahren fünf Millionen Gulden einsparen könnte, wenn durch eine attraktive Radverkehrspolitik die erwartete Zunahme des Autoverkehrs um 50 Prozent zu senken ist. Im positivsten Szenario, bei dem alle geeigneten kurzen Wege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt wurden, schienen sogar Einsparungen von 55 Millionen Gulden im selben Zeitraum möglich.

Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.

Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.

Vorteile für die Kommunen

Was die Städte anbelangt, so bringt das Fahrrad vor allem Vorteile für die Lebens- und Umweltqualität sowie langfristige Kostenersparnisse mit sich :

- Da weniger Autos unterwegs sind, wird das Verkehrsnetz unmittelbar entlastet (wenn Pendler vom Auto auf das Fahrrad umsteigen), indirekt wird das Verkehrsnetz entlastet, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel, die das Mitnehmen des Fahrrades erlauben, für Pendler attraktiver werden (und sich so die Investitionen in die öffentlichen Verkehrsmittel besser auszahlen), der unvermeidbare Verkehr wird flüssiger und verschmutzt die Luft in geringerem Maße,
- Es wird Platz gespart (Straßen und Parkplätze), und die Kommunen müssen weniger in das Straßennetz investieren, mit den so eingesparten Mitteln können sie den öffentlichen Raum in der Stadtmitte (für Wohnungen und Geschäfte, Kultur – und Freizeiteinrichtungen) attraktiver machen, sowohl für die Betriebe (Parkplätze) als auch für die öffentliche Hand (Parkplätze, Unterhaltung, neue Infrastrukturen usw.) fallen weniger verkehrsbedingte Kosten an,
- Die Stadt gewinnt ganz allgemein an Lebensqualität (weniger Luftverschmutzung, Lärm, mehr öffentlicher Raum, mehr Sicherheit für die Kinder), die Innenstadt wird zumal für Familien als Wohnort attraktiver,
- Die historischen Baudenkmäler verfallen nicht so rasch, ihr Unterhalt (beispielsweise die regelmäßige Reinigung) verschlingt nicht so viele Mittel.

Auch wenn man strikt auf den ökologischen Aspekt des Themas (Verschmutzung) beschränkt, um nicht gezwungen zu sein, den wirtschaftlichen Gegenwert der Vorteile und Nachteile jedes einzelnen Verkehrsmittels genau zu beziffern, ist es sinnvoll, dem Fahrrad die Beachtung und die Mittel zukommen zu lassen, die es verdient. Die Rede vom Ausgleich der Vor – und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel kann nur so gemeint sein.

Das Fahrrad ist gerade in Städten und nicht besiedelten Gegenden das optimale Verkehrsmittel. Es ist vergleichsweise schnell, benötigt weniger Platz und emittiert weder Lärm noch Schadstoffe. Aber obwohl das Fahrrad eine Lösung für viele Probleme bieten kann, gibt es bisher in Deutschland kaum eine koordinierte Fahrradförderung. Ein gutes Radverkehrsnetz ist wichtig. Aber ohne imagefördernde Öffentlichkeitsarbeit, ohne Serviceangebote und ohne eine technisch hochwertige Ausrüstung, die dem Radler das Leben vereinfacht, ändern sie das Verkehrsverhalten der Menschen kaum. Wer möchte, dass mehr Menschen im Alltag aufs Rad setzen, muss den Radverkehr als Gesamtsystem begreifen und fördern.

Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.

Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.

Vorteile für Unternehmen

Arbeitgeber profitieren direkt davon, wenn viele ihrer Arbeitnehmer mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen.

Sie sparen viel Geld, weil sie weniger Parkplätze bereithalten müssen und freiwerdende Fläche sinnvoll und gewinnbringend nutzen können.

Außerdem sind Radfahrer die gesünderen Mitarbeiter.

Sie kommen fitter zur Arbeit und sammeln im Schnitt weniger Krankheitstage an als die nicht-radelnden Kollegen.

Großbetriebe wie BASF und die Deutsche Lufthansa betreiben seit Jahren eine engagierte Fahrradförderung für ihre Belegschaft.

So entwickelte die Lufthansa für ihr großes Werftgelände in Hamburg eine Fahrradschleuse, damit ihre Mitarbeiter auch an unbegrenzten Eingängen mit Drehkreuzanlagen ohne größere Umwege mit dem Rad zum Arbeitsplatz gelangen könnten.

Gerade auf ausgedehnten Betriebsgeländen genießen Radfahrer Vorteile, wenn sie ihr Fahrrad dezentral in der Nähe ihres Arbeitsplatzes abstellen können, während Autofahrer einen längeren Weg vom Großparkplatz zurücklegen müssen.

Ein internationales Unternehmen wie Ciba Geigy wirbt bei seinen Beschäftigten seit 25 Jahren für das Fahrrad.

So stiftete es 1989 rund 400 Beschäftigte, die auf ihren reservierten Firmenparkplatz verzichteten, ein neues Fahrrad.

Jedes Jahr führt das Unternehmen Fahrradtage mit Radtouren, Informationsveranstaltungen und Fahrradreparaturkursen durch.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass Verkehrsstaus den Unternehmen schaden. Verstopfte Straßen erschweren ihren Lieferanten und ihren Besuchern die Anfahrt.

Der britische Industrieverband CBI hat errechnet, dass die Verkehrsüberlastung im Großraum London jährlich Produktionsausfälle und Zeitverluste im Wert von 10 Mrd. EUR verursacht.

Da nun Radfahrer körperlich und auch geistig in besserer Form sind als andere, erfreuen sich Unternehmen, deren Beschäftigte mit dem Fahrrad kommen, einer höheren Produktivität.

Eine Stadt, die den Bedürfnissen der Radfahrer bei ihrer Verkehrsplanung gebührende Beachtung schenkt, kann alle diese Vorzüge geltend machen.

Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.

Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.

- Betriebe, die den Radverkehr fördern möchten, müssen in erster Linie wettergeschützte und diebstahlsichere Fahrradabstellplätze zur Verfügung stellen. Nur wenn das gute Rad am Zielort sicher untergebracht ist, wird es auch für den Arbeitsweg benutzt. Und nur mit dem guten Rad macht ein etwas längerer Weg zur Arbeit Spaß.
- Umkleide- und Duschkmöglichkeiten sowie Schließfächer für Helm und Fahrradbekleidung ermöglichen es dynamischen Radlern, Arbeitsweg und sportliches Training zu verbinden, ohne verschwitzt am Arbeitsplatz zu erscheinen.
- Weitere Anreize sind Fahrtkostenzuschüsse, Gutscheine für den Fahrrad – Check oder Reparaturmöglichkeiten in eigenen Werkstätten, Werksfahräder, die auch privat genutzt werden können, Rabatte beim Fahrradkauf bzw. bei Ersatzteilen und Zubehör durch Sammelbestellungen oder Absprachen mit Vertragshändlern.
- Mit Dienstfahrrädern und dem Einsatz von Fahrradkurieren demonstriert ein Betrieb, dass er das Fahrrad ernst nimmt und überall dort einsetzt, wo es sinnvoll ist.
- Besonders imagefördernd ist es, wenn Chef und leitende Angestellte mit dem Rad zur Arbeit kommen. Fahren sie weiterhin mit dem Auto, während sie ihre Mitarbeiter zum Radfahren bewegen möchten, wird das Auto als Statussymbol weiter aufgewertet und das Fahrradkonzept des Betriebs verliert an Glaubwürdigkeit.

Holland :

Persönliche Firmenräder mit Wartung, ein bis dahin unbekanntes Phänomen, haben sich in den Niederlanden innerhalb kurzer Zeit zu einem derartigen Selbstläufer entwickelt, dass die Fahrradbranche zwei Jahre später von einem „Booming Business“ sprach. Heute sind sie aus der Gesellschaftswelt nicht mehr wegzudenken.

Seit 1995 Jahren ist Bike und Business auch steuerlich neu geregelt. Und das hat sich als ein wichtiges Lenkungsinstrument im Berufsverkehr erwiesen. Seitdem können Firmen ihren Beschäftigten einmal in drei Jahren ein 1.300 – Mark – Rad schenken. Das kann steuerlich voll als Betriebskosten abgesetzt werden und muss vom Beschäftigten nur als Naturallohn von 130 Mark versteuert werden. Naturallohn deshalb, weil dafür keine Arbeitgeberbeiträge anfallen. Zusätzlich kann die Firma ihren radfahrenden Beschäftigten steuerfreie Gutscheine im Wert von max. 490 DM (in drei Jahren) geben. Die können im Fahrradgeschäft eingelöst werden.

**Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.
Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.**

Verkehrsunternehmen und ÖPNV – Aufgabenträger

Das Fahrrad kommt nicht nur auf den kurzen Strecken zum Einsatz. Auch über längere Entfernungen ist es häufig die erste Wahl, wenn es ohne Zeitverlust mit Bus oder Bahn kombiniert werden kann.

- Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für den Weg vom Wohnsitz zur Haltestelle und – am Ende der Bahn- oder Busfahrt- von der Haltestelle zum Fahrtziel.
Das funktioniert aber nur, wenn das Rad günstig und problemlos im öffentlichen Verkehrsmittel transportiert werden kann.
Ein breiter, ebenerdiger Einstieg, ausreichend Platz, günstige Fahrradtarife, Fahrraddauerkarten oder die Gratisradmitnahme für Dauerkartenbesitzer machen die Kombination von Fahrrad und Bus oder Bahn attraktiv.
- Für manche Fahrgäste reicht es jedoch schon, wenn sie mit dem Rad zwischen Wohnsitz und Haltestelle pendeln können.
Hier gilt für die Verkehrsunternehmen, was auch für die Arbeitgeber gilt : Die Verkehrsteilnehmer entscheiden sich nur dann für die Anfahrt mit dem teureren, gut funktionierenden Rad, wenn an Bushaltestelle oder Bahnhof sichere und wettergeschützte Abstellanlagen vorhanden sind.
- Der Fahrradverleih an Bahnhöfen oder Busknotenpunkten ergänzt das System der Fahrradmitnahme.
Gute Fahrräder, die an möglichst vielen Punkten günstig und unbürokratisch zu leihen und am Ziel einfach abzugeben sind, können in vielen Fällen eine gute Alternative zur Mitnahme des eigenen Rades sein. Besonders attraktiv sind Fahrradstationen oder bewachte Abstellanlagen mit integrierter Fahrradverleih-, Reparatur- und Serviceangebot.
- Im Freizeitverkehr erfreuen sich Busse mit Fahrradanhänger besonderer Beliebtheit. Sie verkehren vor allem am Wochenende zu beliebten Naherholungsgebieten. Zahlreiche Verkehrsunternehmen und – verbände bieten entsprechende Busse an, zum Beispiel der Großraumverkehr Hannover zum Steinhuder Meer oder die Südbaden Bus GmbH von Freiburg aus in den Schwarzwald.

73 % der Europäer wollen, dass dem Fahrrad eine Vorzugsbehandlung gegenüber dem Auto zuteil wird. Das Fahrrad ist also genauso populär wie das Privatauto.

**Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.
Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.**

Dokumentation

Internet- Seiten der EU, die auf Initiative der Generaldirektion VII und XI der Europäischen Kommission eingerichtet wurden :

- Gute Praxisbeispiele in Europa über zukunftsfähige Städte:
<http://europa.eu.int/comm/urban>
- Nahverkehr: <http://ww.eltis.org>
- Forschungsprojekte : CORDIS (Community Research and Development Information Service) <http://www.cordis.lu>
- Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities:
<http://www.leda.org>

Auch der Europäische Radfahrerverband ist im Internet vertreten :

<http://www.dcf.dk/ecf/>

Magazine und Veröffentlichungen

- Der europäische Radfahrerverband (ECF) veröffentlicht ein Informationsblatt European Cyclist, Stellungnahmen sowie zusammenfassende Forschungsberichte, Bicycle Research Report.
- Der französische Verband fahrradfreundlicher Städte veröffentlicht eine Monatsanschrift.
- Das Netz der autofreien Städte (Car free cities) gibt eine Broschüre heraus.
- Die nationalen Radfahrerverbände geben in der Regel ein Magazin oder eine Broschüre heraus (die Adressen können sie beim ECF erfragen)
- Im Vereinigten Königreich gibt Sustrans die Network News und Safe Routes to School heraus. (Sustrans, 35 King Street, Bristol BS1 4DZ, Tel. (44-117) 9268893 Fax. (44117) 9294173)

Einschlägige Literatur

- "Best Practice to Promote cycling and Walking", 1998 (310 S.) Adonis (Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking), Forschungsprojekt des FTE-Programms Verkehr der EU. Danish Road Directorate , PO Box 1569, DK- 1020 Kobenhavn K, Fax. (45) 33 15 63 35 E-Mail : vd@vd.dk
- "Sign up for the bike" 1993 – 1996 (320 S.) Handbuch zur Konzeption von Radverkehrsanlagen CROW , PO Box 37, 6710 BA Ede Nederland, Fax: (31-318) 62 11 12, E-Mail: crow@pi.net
- „National Cycling Strategy“ 1996 , Leitgedanken und Inhalt einer Politik zur Förderung des Fahrrades. Department of Transport, DITM Divison Zone 3/23 Great Minister House, 76 Marsham Street, London SW IP 4DR, United Kingdom , Tel. (44-171) 271 51 75

Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.

Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.

- “Cycle-friendly Infrastructure” 1996 (100 S.) Cyclist Touring Club , 69 Meadow, Goldalming Surrey, GU7 3Hs, United Kingdom, Tel. (44-148) 341 72 17
- “The national Cycle Network – Guidelines and Practical Details”, 1997 (180 S.) Sustrans, 35 King Street, Bristol BS1 4DZ, United Kingdom, Fax. (44-117) 929 41 73
- “Vade-mecum des aménagements cyclables”, 1999 (150 S.) , Ministère de la Région wallonne – Ministère de l’équipement et des transports – Direction des éditions et la documentation – Namur (Belique) Tel. (32-81) 30 86 84
- „Conceptions pour l’intégration des deuxroues légères“, 1988 (53 S.) Einrichtung, Nutzung und Organisation von Verkehrsflächen. Amt für Brücken und Straßen im Kanton Bern, Reiterstr. 11, CH-3011 Bern
- „Aménagement d’espaces réservés aux cyclist et cyclomotoristes“ (16 S.) (Bundesamt für Justiz und Polizei), Schweitzer Amt für Unfallvermeidung, Postfach 8236, CH-3011 Bern.
- „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ 1995 (90 S.) (Bundesverkehrsministerium) FGSV Verlag, Konrad – Adenauer - Str. 13, D-50996 Köln

Car Free Cities

Netz für den Austausch von Erfahrungen, Informationen und bewährten Verfahren. Car free cities ist auf mehreren Gebieten tätig und organisiert regelmäßig Seminare. Einer der Tätigkeitsbereiche ist das Fahrrad. Car Free Cities, Square de Meeús 18, B-1050 Brüssel, Te. (32-2) 552 08 74 E-Mail: cfc@eurocities.be

Die Kampagne “Zukunftsfähige Städte”:

Mehr als 400 Städte und Gemeinden Europas haben sich der 1994 in Aalborg ins Leben gerufenen Kampagne für „Zukunftsfähige Städte“ angeschlossen. Fünf große Netze lokaler Gebietskörperschaften unterstützen die Unterzeichner der Charta von Aalborg (Charta der europäischen Städte für Nachhaltigkeit) bei der Umsetzung der Agenda21 auf lokaler Ebene.

Kampagnebüro „Zukunftsfähige Städte in Europa“

Rue de Tréves 49 – 51 B – 1000 Brüssel Tel. (32-2) 230 53 51

E-Mail: campaign.office@skynet.be

Es gibt kein besseres, gesünderes und umweltfreundlicheres Verkehrsmittel.

Fahrradfahrer lösen Verkehrsprobleme.