



# Auf die Räder, fertig, los!

Informationen für Umweltgruppen  
zum Nationalen Radverkehrsplan

## Inhalt

---

Der Nationale Radverkehrsplan	4
Mit dem Rad planen	7
Bike & Ride	9
Der Stall für den Drahtesel	11
Mit dem Rad zur Arbeit	13
Bike & Shop	15
Rad fahren: aber sicher!	17
Ferien auf zwei Rädern	19
Mit dem Rad in die Öffentlichkeit	21
Impressum	23



## Wozu dieses Heft?

---

Rad fahren ist die Königsdisziplin der Fortbewegung. Kein anderes Verkehrsmittel ist so umweltfreundlich, schnell, preiswert und gesund wie das Velo. Nach vielen Jahren hat dies auch die Politik erkannt. Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb den Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 veröffentlicht, der die Bedeutung des Fahrrads im Gesamtverkehr steigern soll. Der BUND begrüßt und unterstützt diesen Plan, denn der Radverkehr ist ein zentraler Teil einer zukunftsfähigen Mobilität.

Ein guter Plan allein reicht allerdings nicht: Deutschland wird nur dann eine Fahrradrepublik, wenn der wichtigste Akteur, die Bevölkerung, mitmacht. Mit der vorliegenden Publikation möchte der BUND den zahlreichen Gruppen und Initiativen, die sich in ihren Gemeinden für das Rad stark machen, Anregungen und Hilfestellungen für die praktische Arbeit vor Ort geben.

In diesem Sinne: Auf die Räder, fertig, los!

Ihr BUND



# Der Nationale Radverkehrsplan

---



*Das Bundesverkehrsministerium hat einen Plan: Deutschland soll fahrradfreundlicher werden. Der Nationale Radverkehrsplan will alle Beteiligten ermuntern, die nötigen Schritte zu unternehmen.*

Lange Zeit hat die Politik das Radfahren eher stiefmütterlich behandelt, als lobenswerte, aber doch nicht besonders wichtige Kinder- und Freizeitbeschäftigung. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012 will das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung diese Sichtweise verändern und den Anteil des Fahrrads am gesamten Verkehrsaufkommen deutlich steigern.

Das Vorbild heißt Masterplan Fiets und kommt aus den Niederlanden. Dank konsequenter und jahrelanger Förderung beträgt dort der Anteil des Radverkehrs mittlerweile 27%. Der holländische Plan (1992–1997) beschränkte sich nicht darauf, Geld für mehr Radwege zur Verfügung zu stellen – er betraf alle Aspekte, die mit dem Radverkehr zu tun haben: Vernetzung der Radrouten untereinander und mit dem öffentlichen Verkehr, Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen zugunsten der Radfahrer, Schutz vor Fahrraddiebstahl und nicht zuletzt Imageverbesserung des alltäglichen Radfahrens.

Radverkehr als System: Unter diesem Motto will die Bundesregierung im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans den Stellenwert des alltäglichen Radverkehrs erhöhen, wirtschaftliche Impulse durch Fahrradtourismus erreichen und die Verkehrssicherheit verbessern. Für alle Aspekte, die für den Radverkehr von Bedeutung sind, formuliert der Plan jeweils Ausgangslage, Ziele, Lösungsstrategien und konkrete Maßnahmen; ob es nun der Alltagsverkehr, der Fahrradtourismus, die Vernetzung der Verkehrsträger, die Koordinierung der Radverkehrsplanung und -förderung, der Ordnungsrahmen, Sicherheit, Forschungsaktivitäten oder die Einbeziehung der Öffentlichkeit ist.

Aufgrund des föderalen Aufbaus der Bundesrepublik können mit einem nationalen Plan nicht alle gewünschten Maßnahmen einfach angeordnet werden. Vielmehr fallen viele Aufgaben der Radverkehrsförderung Ländern und Kommunen zu.

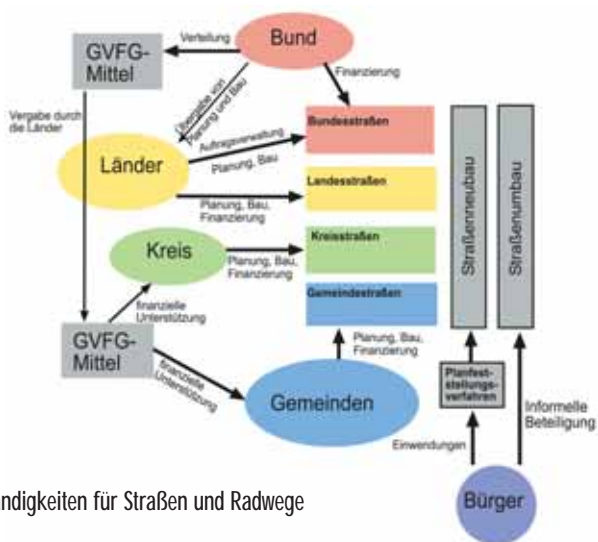


Welche Behörde trägt nun konkret die Verantwortung für die fahrradfreundliche oder fahrradunfreundliche Situation vor Ort? Die Zuständigkeit für Planung, Bau, Unterhaltung und Finanzierung der Straßen (und damit auch der Radwege) hängt davon ab, ob es sich jeweils um Bundes-, Landes-, Kreisstraßen oder kommunale Straßen handelt. Für Maßnahmen an Landesstraßen ist demnach eine Landesbehörde zuständig. Die Bundesstraßen werden in so genannter Auftragsverwaltung von den Landesbehörden verwaltet.

Unabhängig vom Straßentyp wird die Kommune generell in die Planungen mit einbezogen und ist somit erster Ansprechpartner für Umweltgruppen und Bürger, die ihre Anregungen zur Verkehrsplanung einbringen möchten. In größeren Gemeinden ist die Stadt zudem für die übergeordneten Straßen (und damit auch für die zugehörigen Radwege) auf ihrem Gebiet zuständig.

Der Ordnungsrahmen fällt in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden. Ihnen obliegt die Umsetzung der Straßenverkehrsordnung (StVO), sie wachen über Schilder, Markierungen und Ampeln.

Für die Gemeinden, die den größten Teil der Radverkehrsförderung übernehmen müssen, stellt die Finanzierung natürlich ein Problem dar. Lösungen dafür kann das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bieten. Es regelt, wie viel Geld die Länder vom Bund erhalten, um sie für bestimmte Maßnahmen an die Gemeinden zu verteilen. Einige Länder (Nordrhein-Westfalen spielt hier eine vorbildliche Rolle) nutzen dieses Instrument, um kommunale Radverkehrsanlagen zu fördern. Um die Arbeit vor Ort zu erleichtern, hat das Bundesverkehrsministerium eine Förderfibel erstellt, die einen Überblick über relevante Finanzierungsmöglichkeiten in Sachen Radverkehr gibt. Darüber hinaus hilft der Bund den Gemeinden mit Empfehlungen für die



Übersicht: Zuständigkeiten für Straßen und Radwege



kommunale Praxis, wie z.B. mit den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

In seinem eigenen Zuständigkeitsbereich hat der Bund folgende Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans realisiert: Es wird mehr Geld für Forschungsprojekte, für Öffentlichkeitsarbeit rund ums Rad und vor allem mehr Geld für Radwege an Bundesstraßen bereit gestellt. Allein dafür sind seit 2002 98 Millionen Euro jährlich im Bundeshaushalt vorgesehen. Zudem hat das Verkehrsministerium diverse Änderungen der Straßenverkehrsordnung zugunsten des Radverkehrs in Angriff genommen.

Nicht zuletzt soll der Nationale Radverkehrsplan helfen, die unterschiedlichen Ebenen, die sich mit Radverkehrspolitik beschäftigen, stärker miteinander zu vernetzen. Alle Maßnahmen und Handlungsempfehlungen des Plans wurden mit Vertretern der Länder und der kommunalen Spitzenverbände erörtert. Das Bundesverkehrsministerium hat den

Bund-Länder-Arbeitskreis „Fahrradverkehr“ eingerichtet, der die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans begleitet.

Fazit: Mit dem Nationalen Radverkehrsplan würdigt die Bundesregierung das Fahrrad als zentralen Baustein einer nachhaltigen Mobilitätspolitik. Daneben ist freilich ein stärkeres Engagement der privaten Wirtschaft (sei es Arbeitgeber, Einzelhändler oder Vermieter) wünschenswert, aber nur begrenzt von staatlicher Seite zu verordnen.

Alle Bemühungen, mit dem Radverkehr eine sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen, werden aber nur dann Erfolg haben, wenn die Bürgerinnen und Bürger mitmachen. Denn eines ist klar: Ohne Radfahrer hat die beste Radverkehrsförderung keinen Sinn. Mitmachen heißt also vor allem, selber in die Pedale zu treten – aber auch Behörden, Wirtschaft und Öffentlichkeit gelegentlich ein wenig anzuschieben. Die folgenden Seiten wollen Sie, die engagierten Radfahrer, dazu ermuntern.

## Weitere Informationen

► **Der Nationale Radverkehrsplan im Internet:** [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)



## Mit dem Fahrrad planen

---



*Radverkehr ist mehr als ein Kinder- und Freizeitvergnügen. Deshalb muss er eine zentrale Rolle in der Verkehrsplanung spielen – das ist noch nicht in allen Städten der Fall.*

Gefährliche Straßen, unüberwindbare Kreuzungen und die ständige Sorge vor rechts abbiegenden Autos: Radfahrer haben im alltäglichen Verkehr mit vielen Problemen zu kämpfen. Dabei kann eine umsichtige Straßenplanung mit relativ einfachen Mitteln das Radfahren angenehmer und sicherer machen.

Im Idealfall erreichen die Pedalisten alle Ziele ohne größere Umwege über wenig befahrene Nebenstraßen. Je mehr Tempo-30-Zonen durch die Wohnviertel führen, desto besser für den Radverkehr. Dann ist – je nach Größe der Stadt – nur noch eine verständliche Beschilderung nötig.

Zurück zur Realität in den deutschen Städten: In erster Linie muss sich bei Radwegen und Kreuzungen noch viel ändern. Allzu oft gibt es noch benutzungspflichtige Radwege, die weder die Mindestbreite von 150 cm aufweisen noch sich in einem zumutbaren Zustand befinden, was den Belag angeht. Wenn die Radler den Weg mit Fußgängern teilen müssen, sind Konflikte vorprogrammiert. Das größte Problem aber stellen von der Straße

baulich abgetrennte Radwege dar, die von den Autofahrern nicht gesehen werden können. Hier kommt es immer wieder zu tödlichen Unfällen, wenn rechts abbiegende Autos Radfahrer überrollen. Alternativen sind Radspuren auf der Straße, so genannte Radfahrer- oder Schutzstreifen.

An den Kreuzungen kommt es vor allem auf die optische Präsenz der Radfahrer an. Ampelschaltungen, die zuerst dem Radverkehr grünes Licht geben und so genannte erweiterte Radaufstellstreifen (eine sich über die gesamte Fahrbahnbreite erstreckende Fläche direkt vor der Ampel, wo Radfahrer vor den Autos auf Grün warten) machen Kreuzungen sicherer.

Um das Passieren der Kreuzungen nicht nur sicherer, sondern auch schneller zu gestalten, haben sich speziell markierte Spuren für links abbiegende Radfahrer bewährt. Sie erlauben auf stärker befahrenen Straßen direkt abzubiegen – anstatt gemeinsam mit den Fußgängern zwei Ampelphasen abwarten zu müssen.



## Handlungstipps Verkehrsplanung

### *Analyse*

- ▶ **Veloroutennetz:** Gibt es ein zusammenhängendes Netz im Ort?
- ▶ **Mängelliste:** Aufstellung der gefährlichsten Straßen und Kreuzungen
- ▶ **Bürgerbeteiligung:** Fragebogenaktionen zur Situation des Radverkehrs

### *Dialog mit der Gemeinde*

- ▶ **Zuständigkeiten klären:** Ansprechpartner identifizieren (z.B. Fahrradbeauftragte)
- ▶ **Mitsprache:** Stellungnahmen zu Bauvorhaben, formelle Einwendungen im Fall von Planfeststellungsverfahren
- ▶ **Runder Tisch:** Initiieren Sie regelmäßige Treffen von Verwaltung, Politik, Umweltgruppen und Wirtschaft!

### *Öffentlichkeitsarbeit*

- ▶ Ob Sie Bürger zur Beteiligung an Planfeststellungsverfahren aufrufen, ob Sie eine Liste der zehn gefährlichsten Kreuzungen präsentieren oder ob Sie ein eigenes Veloroutenkonzept erarbeitet haben: Tun Sie dies öffentlich! Ausführliche Hinweise für eine erfolgreiche Pressearbeit finden Sie auf Seite 21.

## Weitere Informationen

- ▶ **Fachausschuss Radverkehr:** Gemeinsames Forum zu planerischen und rechtlichen Aspekten des Radverkehrs von Allgemeinem Deutschem Fahrrad-Club (ADFC) und Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL). Weiteres unter [www.adfc.de/1733\\_1](http://www.adfc.de/1733_1)
- ▶ **Theorie und Praxis der Radverkehrsplanung** unter [www.radverkehrsplanung.de](http://www.radverkehrsplanung.de)
- ▶ **Tipps und Tricks zum Umgang mit der Verwaltung:** Anregungen und Musterschreiben unter [www.bund.net/verkehr](http://www.bund.net/verkehr) → Themen → Radverkehr → Verkehrsplanung
- ▶ **Empfehlungen für die kommunale Praxis:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95); erhältlich bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; [www.fgsv.de](http://www.fgsv.de), Tel.: 0 22 36/38 46 30, Fax: 0 22 36/38 46 40





## Bike & Ride

---



*Aufsteigen, absteigen, einsteigen – so einfach kann es gehen, wenn Radverkehr und öffentlicher Verkehr optimal miteinander vernetzt sind.*

In Ballungsräumen ist die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr die günstigste und schnellste Fortbewegungsform, bei Kurzstrecken unter fünf Kilometern kommen die Radler ohnehin als Erste ans Ziel. Aktuelle Schätzungen gehen davon aus, dass etwa 500.000 von 25 Millionen täglichen Fahrten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit einer Fahrradfahrt beginnen und es könnten noch mehr werden.

Um gute Bedingungen für Bike & Ride zu schaffen, sind alle Beteiligten gefragt, denn Handlungsbedarf besteht in vielerlei Hinsicht. Allzu oft mangelt es an barrierefreien Zugängen zu den Bahnsteigen, bei Neu- und umbauten sollten daher Rampen statt Treppen zum Einsatz kommen. Die Bedingungen für die Radmitnahme in den Zügen sind äußerst unübersichtlich und in jedem Verkehrsverbund anders geregelt; in den meisten Linienbussen darf das Rad ohnehin nicht mitfahren. Obendrein sind manche Bahnhöfe nur schlecht oder gar nicht per Velo zu erreichen. In den Fernzügen der Deutschen Bahn ist die Fahrradmitnahme

zwar in fast allen Zügen außer dem ICE möglich, allerdings fahren im Fernverkehr fast nur noch ICE-Züge.

Wer sein Rad nicht in den Zug mitnehmen will oder kann, sucht häufig vergeblich nach gut gelegenen, überdachten und sicheren Fahrradparkplätzen. Dort, wo sie eingerichtet wurden, haben sich Fahrradstationen bewährt: bewachte Parkhäuser für bis zu mehrere tausend Räder. Diese privat oder von Trägern des Zweiten Arbeitsmarkts betriebenen Einrichtungen stehen mal auf Bahnhofsgelände, mal im öffentlichen Straßenland in Bahnhofsnähe. Je nach Größe der Station bieten sie auch Reparaturdienste und Radverleih. Ein weiteres Erfolgsmodell wird unter anderem in Hamburg praktiziert: die Fahrradbox. Für monatlich 7,50 Euro mieten Pendler eine Minigarage, in der auch hochwertige Räder trocken und diebstahlsicher stehen.

Nebenbei bemerkt: Je bessere Parkbedingungen radelnde Reisende finden, desto weniger „verschandeln“ wild geparkte Räder die Bahnhofsvorplätze.



## Handlungstipps Bike & Ride

### *Dialog mit Verkehrsunternehmen*

- ▶ **Analyse:** Wie hoch ist der Bedarf?
- ▶ **Verhandlungen:** Wo sind geeignete Standorte für Abstellanlagen?
- ▶ **Bei Umbauten:** Sind die Planungen fahrradfreundlich?
- ▶ **Werbung:** Infomaterial über Tarife und Mitnahmebedingungen entwickeln und verteilen

### *Dialog mit der Kommune*

- ▶ **Erreichbarkeit:** Bessere Einbindung der Bahnhöfe in das lokale Radroutennetz
- ▶ **Fahrradparkplätze/Fahrradstationen:** Stellt die Stadt Flächen zur Verfügung?

### *Kontakt zur Wirtschaft*

- ▶ **Fahrradstationen:** Betreiber gewinnen
- ▶ **Radverleih:** Warum nicht am Bahnhof?

## Weitere Informationen

- ▶ **100 Fahrradstationen in NRW:** Mehr Informationen zu diesem Landesprogramm unter [www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de) → Marktplatz → Downloads → Fahrradstationen
- ▶ **Vorbildlich:** Bike & Ride-Angebote im Raum Hamburg unter [www.hvv.de](http://www.hvv.de) → Unser Angebot → Mobilitätsservice → Bike + Ride
- ▶ **Beispielhafte Radmitnahme in Bussen:** [www.frankenwaldmobil.de](http://www.frankenwaldmobil.de)
- ▶ **Fahrradmitnahme in der Bahn:** Die Bedingungen der DB AG unter [www.bahn.de](http://www.bahn.de) → Mobilität & Service → Bahn & Fahrrad



## Der Stall für den Drahtesel

---



*Wohin mit dem Rad, wenn man zu Hause angekommen ist? Wer regelmäßig Rad fährt, braucht sichere und gut zugängliche Abstellmöglichkeiten.*

Gut Lachen haben die Bewohner von Einfamilienhäusern; meist verfügen sie über eine Garage, in der mehrere Fahrräder trocken, ebenerdig und vor Langfingern geschützt Platz finden. Schwieriger ist es in Mehrfamilienhäusern: Der überdachte, schnell erreichbare, öffentlich nicht zugängliche oder mit Anschließmöglichkeiten versehene Abstellplatz ist besonders in Altbauten die große Ausnahme. Mal fehlt schlicht der nötige Platz vor, hinter oder in dem Haus, mal ist das Abstellen von Rädern im Hof oder Treppenhaus ausdrücklich verboten, mal lassen sich partout keine Möglichkeiten finden, das Velo an Laternen, Zäunen, Rohren oder anderen fest installierten Gegenständen anzuketten. Ebenfalls ärgerlich: Der Vermieter meint es zwar gut und sorgt für Fahrradständer – entscheidet sich aber leider für die gänzlich ungeeigneten „Felgenkiller“. Oft bleibt daher nur die Alternative, das Rad über Treppen in den Keller oder in die eigene Wohnung zu tragen.

Eine gute Radabstellanlage liegt ebenerdig in der Nähe des Hauseingangs und erfüllt folgende Mindestkriterien: Das Rad steht sicher im oder am Ständer, der Rahmen lässt sich

mit einem Bügelschloss anschließen und das parkende Rad (ca. 80 cm Breite und 200 cm Länge) erhält so viel Platz wie es zum Ein- und Ausparken benötigt. Achtung: Zubehör wie Kindersitze, Anhänger oder Rückspiegel braucht zusätzlichen Platz.

Gerade für Altbauquartiere gibt es kein Patentrezept, um die oft unbefriedigende Parksituation zu verbessern. Nötig sind daher individuelle Lösungen. Gelegentlich – vor allem in Höfen – ist es möglich, Fahrradständer mit einer schlichten Konstruktion zu überdachen. Sollte ein gut zugänglicher, aber zu kleiner Keller vorhanden sein, schaffen hydraulische Hebesysteme mehr Platz, indem sie die abgestellten Räder in eine vertikale Position bringen. In anderen Fällen bieten sich Fahrradhäuschen an. Diese abschließbaren Minigaragen bieten Schutz für ein oder mehrere Räder und können mit einer Sondernutzungsgenehmigung auch auf öffentlichem Gelände stehen.

Übrigens: Nur abschließbare und überdachte Abstellmöglichkeiten bedeuten eine Steigerung des Wohnwertes und rechtfertigen eine Mieterhöhung.



## Handlungstipps Wohnen und Parken

### *Zu wenige Stellplätze im einzelnen Haus*

- ▶ **Bestandsaufnahme:** Wie viele Parkplätze fehlen, wo und wie könnten sie entstehen?
- ▶ **Dialog mit Vermietern/Hausverwaltung:** Unterbreiten Sie konkrete Verbesserungsvorschläge, am besten mit Kostenberechnung (Musterschreiben gibt es unter [bund.net/verkehr](http://bund.net/verkehr) → Radverkehr)!

### *Programme für ganze Siedlungen*

- ▶ **Modellprojekte:** Kontaktieren Sie Wohnungsbaugesellschaften und entwickeln Sie gemeinsam neue Konzepte für Fahrradräume in Großwohnsiedlungen; gute Beispiele entwickeln eine großflächige Wirkung mit Vorbildfunktion für kleinere Vermieter!

### *Das Recht auf den Parkplatz*

- ▶ **Gesetztreue:** Die Bauordnungen nahezu aller Bundesländer fordern Fahrradstellplätze bei Neubauten. Überprüfen Sie, ob bei öffentlichen oder privaten Bauvorhaben das Rad sein gutes Recht bekommt!

## Weitere Informationen

- ▶ **Fahrradhäuschen:** Die Stadt Hamburg fördert finanziell die Aufstellung von Fahrradhäuschen. Weitere Informationen dazu unter [www.nrvp.de](http://www.nrvp.de) oder [www.hamburg.adfc.de/inf-f-haus](http://www.hamburg.adfc.de/inf-f-haus)
- ▶ **Fahrradparken:** Hinweise für Architekten und Bauherren hat die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen zusammengestellt. Download unter [www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de) → Marktplatz → Medien → Die Broschüren des Ministeriums → ... und wo steht Ihr Rad?



## Mit dem Rad zur Arbeit

---



*Kein Stau, keine Parkplatzsuche, kein Stress: Viele Menschen starten mit einer Fahrradfahrt in den Arbeitstag. Mit einigen gezielten Maßnahmen könnten es noch mehr werden.*

Die meisten in Deutschland zurück gelegten Strecken dienen dem Broterwerb. Ein großer Teil der arbeitenden Bevölkerung wohnt nur wenige Kilometer entfernt vom Arbeitsort. Die Vorteile einer täglichen Radfahrt sind vielfältig: Die körperliche Bewegung hält fit und gesund, das freut den Arbeitgeber. Richtig wach werden, das hilft dem Morgenmuffel. Das Rad braucht kein Benzin, das freut den Geldbeutel. Und die Umwelt profitiert auch davon.

Um noch mehr Berufstätige aufs Rad zu bringen, brauchen wir bessere Rahmenbedingungen. Das reicht von der Anerkennung der mit dem Rad verbundenen Werbungskosten über sichere Abstellmöglichkeiten bis zu attraktiven Radwegen.

Einige Aufgaben richten sich speziell an Arbeitgeber. Radelnde Angestellte brauchen Platz, um ihre Räder trocken und sicher abzustellen. Umkleidemöglichkeiten und Duschen erleichtern auch denen, die Kostüm oder Anzug tragen müssen, den Umstieg aufs Rad. Firmen mit einem großen Werksgelände

können Anfahrtszeiten verkürzen, indem sie mehrere Zufahrten schaffen. Im besten Fall stehen Werkstätten zur Verfügung, in denen Rad fahrende Angestellte kleine Reparaturen vor der Heimfahrt selbst übernehmen.

Nicht nur der Weg zur Arbeit, sondern auch Wege während der Arbeit sollten häufiger ein Fall für das Rad sein. Was spricht gegen eine finanzielle Würdigung, wenn Beschäftigte Dienstreisen per Rad statt im firmeneigenen Auto unternehmen? Erleichtern kann eine Firma den Umstieg mit der Anschaffung von Diensträdern. Für jeden größeren Arbeitgeber ist es ohnehin sinnvoll, ein betriebliches Mobilitätsmanagement einzuführen. Gelingt es, die Beschäftigten zu regelmäßigen Fahrten mit dem Rad zu animieren, entfallen die Kosten für bisher bestehende Parkplätze bzw. diese stehen künftig Besuchern zur Verfügung.

Fazit: Bei verhältnismäßig geringen Kosten winken Einsparungen (Krankenstand, Parkplatzmiete) und der Imagegewinn als fahrradfreundlicher Betrieb.



## Handlungstipps Berufsradverkehr

### *Unter Kollegen*

- ▶ **Werbung** für das Rad fahren
- ▶ **Analyse:** Wie viele kommen mit dem Rad?

### *Kontakt zu Arbeitgebern*

- ▶ **Verbesserung der Infrastruktur:** Umkleidebereiche, Schließfächer, Duschen und natürlich möglichst überdachte Radabstellanlagen (z.B. durch Umwandlung von Parkplätzen)
- ▶ **Motivation:** Teilnahme an Wettbewerben

### *Betriebliches Mobilitätsmanagement*

- ▶ **„Betriebsrad“:** Dienstliche Fahrten per Rad
- ▶ **Auswahl externer Dienstleister:** Nutzung von Fahrradkurrierern
- ▶ **Vergünstigungen für Radfahrer** helfen Parkplatzkosten sparen

## Weitere Informationen

- ▶ **„Mit dem Rad zur Arbeit“:** Der ADFC organisiert jährlich gemeinsam mit der AOK in den Sommermonaten einen bundesweiten Wettbewerb, der sich an Arbeitgeber und Arbeitnehmer richtet. Mehr dazu unter [www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de)
- ▶ **Modellregion Rhein/Main:** In Hessen hilft bike + business Arbeitgebern und Arbeitnehmern gemeinsam aufs Rad. Mehr dazu unter [www.bikeandbusiness.de](http://www.bikeandbusiness.de)
- ▶ **Gewinnfaktor Fahrrad:** Modellprojekt in Niedersachsen, weitere Informationen unter [www.gewinn-faktor-fahrrad.de](http://www.gewinn-faktor-fahrrad.de)



## Bike & Shop



*Schnell und komfortabel einkaufen – das Fahrrad macht es möglich. Schluss mit dem Tüten schleppen und der ewigen Parkplatzsuche: Die Einkäufe rollen auf zwei Rädern direkt von Tür zu Tür.*

Alle Welt redet vom Online-Shopping, doch die Realität sieht anders aus: Einkaufen ist einer der alltäglichsten Gründe, warum wir uns bewegen. Was liegt also näher, als dafür das Rad zu nutzen? Zugegeben, beim Transport von sperrigen Möbeln stößt es an seine Grenze, doch die Waren des täglichen Bedarfs passen problemlos in Körbe, Rucksäcke, Fahrradtaschen oder in einen Fahrradanhänger.

Gegenüber dem Auto hat das Rad als Shoppingvehikel einige Vorteile. Erstens ist es schneller. Es entfällt die Parkplatzsuche bzw. der Fußweg über den ausgedehnten Kundenparkplatz, und auf Strecken unter drei Kilometern ist das Rad in der Stadt ohnehin schneller. Zweitens ist es billiger. Radler sparen Geld für Benzin und Parkgebühren. Drittens: Wer häufiger kleine Mengen kauft, ist stets mit frischen Waren versorgt, das bedeutet Spontaneität statt Planwirtschaft. Noch ist Deutschland allerdings kein Shop-

and-Bike-Paradies. Vielen Einzelhändlern scheint das Potenzial der Rad fahrenden Kundschaft nicht klar zu sein. Gerade für Läden in Innenstadtlagen, die unter dem Trend zum Einkaufszentrum auf der grünen Wiese leiden, stellen Radfahrer eine wichtige Klientel dar: Sie bevorzugen den häufigen Einkauf in den Wohnvierteln und verlangen statt Flächen fressenden Parkplätzen lediglich einige stabile Stahlbügel, an denen sie in Eingangsnähe ihre Räder abstellen können. Schlaue Einzelhändler investieren deshalb nicht nur in eine fahradfreundliche Infrastruktur, sondern binden diese interessante Kundengruppe durch spezielle Radlerrabatte langfristig an ihr Geschäft.

Und wenn doch einmal ein umfangreicherer Einkauf ansteht, empfiehlt es sich, die Waren nach Hause liefern zu lassen. Diesen Service bieten alle größeren Händler, oft sogar ohne Aufpreis.



## Handlungstipps Einkaufen mit dem Rad

### *Die Kunden aufs Rad bringen*

- ▶ **Werbung:** Information über und Verleih von Fahrradtaschen und -anhängern
- ▶ **Packdemo:** Öffentliche Darstellung, wie viele Waren auf ein Rad passen
- ▶ **Einkaufswettbewerbe:** Bürger animieren, für eine begrenzte Zeit den Einkauf mit dem Rad zu wagen

### *Dialog mit dem Einzelhandel*

- ▶ **Analyse:** Wo besteht besonderer Handlungsbedarf?
- ▶ **Überzeugungsarbeit:** Imagegewinn des fahrradfreundlichen Geschäfts betonen
- ▶ **Kooperation mit Handelskammer und Läden:** Lohnt sich eine gemeinsame Kampagne?
- ▶ **Sonderangebote:** Rabattsysteme und Aktionspreise für Radfahrer bewerben
- ▶ **Großeinkauf ohne eigenes Auto:** Werbung für Lieferdienste

### *Verhandlungen mit der Gemeinde*

- ▶ **Erreichbarkeit der Läden:** Rad fahren in der City (Problem Fußgängerzone)
- ▶ **Parkplatznot:** Abstellanlagen auf öffentlichem Straßenland

## Weitere Informationen

- ▶ **Einkaufen mit dem Rad:** Praxisbeispiel Kiel, [www.bund-kiel.net](http://www.bund-kiel.net)
- ▶ **Forschungsergebnisse:** Dokumentation einer Fachtagung zum Thema „Einkaufen mit dem Rad – Chancen und Perspektiven für Handel und Kommunen“ unter [www.srl.de](http://www.srl.de) → Aktuelles Fachgruppe FMV





## Fahrrad fahren: aber sicher!

---



*Fahrräder haben weder Airbags, Bordcomputer noch ABS. Trotzdem leben ihre Benutzer nicht grundsätzlich gefährlicher als Autofahrer. Wenn die Umstände stimmen, ist Rad fahren eine sichere Sache.*

Sicherheit im (Rad-) Verkehr setzt sich aus vielen Bausteinen zusammen. Im Straßenbau schaffen Radspuren auf der Straße und einspurige Kreisverkehre mehr Übersichtlichkeit, vor allem bei der gefährlichen Situation, wenn Autos nach rechts abbiegen. Das Problem des „toten Winkels“ bei LKW lässt sich technisch lösen. In den Niederlanden sind zusätzliche Spiegel bereits Pflicht. Es ist Zeit, diesem Beispiel zu folgen und Weitwinkel- und Nahbereichsspiegel für alle LKW einzuführen, nicht nur für Neufahrzeuge, wie es eine EU-Richtlinie ab 2007 vorschreibt.

Natürlich tragen Radfahrer auch selbst entscheidend zur Sicherheit auf den Straßen bei. Zunächst, indem sie sich – eigentlich eine Selbstverständlichkeit – an die Verkehrsregeln halten. Das heißt vor allem: Bei roten Ampeln stoppen und bei Dunkelheit mit Beleuchtung fahren! Des Weiteren sind Radfahrer gut beraten, auf einen gewissen Sicherheitsstandard ihres Vehikels zu achten, wie etwa auf zwei funktionierende Bremsen und eine Klingel.

Damit diese relativ einfachen Regeln von Allen beachtet werden, kommt frühzeitiger Mobilitätserziehung eine Schlüsselrolle zu. In Kindergärten und Schulen müssen die Kinder praxisnah lernen, Gefahren zu erkennen und sich selbst möglichst berechenbar im Verkehr zu verhalten. Dies allein reicht aber nicht: Um sich zu sicheren Radfahrern zu entwickeln, brauchen sie Übung – hier sind die Eltern gefragt, den Nachwuchs nicht ausschließlich als „Elterntaxi“ mit dem Auto durch die Gegend zu kutschieren.

Der effektivste Schritt zu mehr Sicherheit ist zugleich auch der einfachste: mehr Rad fahren. Unfallstatistiken aus den Fahrradhochburgen Nordrhein-Westfalen und Holland zeigen einen auffälligen Trend. Bei stark wachsendem Radverkehr sinkt der Anteil der verletzten Radfahrer deutlich. Der Grund dafür ist simpel: Je präsenter das Rad ist, desto weniger wird es „übersehen“ – je mehr Radfahrer auf den Straßen unterwegs sind, desto stärker akzeptieren die Autofahrer diese als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer.



## Handlungstipps Sicherheit

### *Bewusstsein für mehr Sicherheit*

- ▶ **Analyse:** Ermitteln der gefährlichsten Straßen und Kreuzungen Ihrer Stadt
- ▶ **Sofortmaßnahmen:** Erstellung eines Sofortmaßnahmenkatalogs für mehr Sicherheit
- ▶ **Überzeugungsarbeit:** Öffentliche Übergabe von Gefahrenliste und Maßnahmenkatalog an Bürgermeisterin und Polizeipräsident

### *Mobilitätserziehung*

- ▶ **Initiative ergreifen:** Runder Tisch zur Mobilitätserziehung mit Schulen und Verbänden
- ▶ **Schulwegpläne:** Musterpläne erarbeiten
- ▶ **Kooperation:** Gemeinsame Veranstaltungen mit Polizei und Verkehrsschulen, z.B. Rollentausch zwischen Auto- und Radfahrern oder Aufklärungsaktionen zum Thema „Toter Winkel“

### *Sicheres Fahrrad*

- ▶ **Fortbildung:** Kurse zum Thema „Reparatur der Lichtanlage“ zum Winterbeginn anbieten

## Weitere Informationen

- ▶ **Vision Zero – Null Verkehrstote:** Verkehrssicherheitskonzept des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) unter [www.vcd.org](http://www.vcd.org) → Themen → Verkehrssicherheit
- ▶ **Handreichungen zur Mobilitätserziehung:** [www.hamburger-bildungsserver.de](http://www.hamburger-bildungsserver.de) → Themen → Mobilitätserziehung



## Ferien auf zwei Rädern

---



*Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute so nahe liegt? Ein Netz von interessanten Fernwanderradwegen durchzieht die Republik und bietet Erholungssuchenden vielfältige Urlaubserlebnisse.*

Das Radwandern in Deutschland boomt. Selbst im Schlechtwetterjahr 2004 verbrachten 2,45 Millionen Bundesbürger und damit fast neun Prozent mehr als im Vorjahr ihren Urlaub auf dem Radsattel. Und das ist gut so, denn der Fahrradtourismus nutzt Allen: Die Natur profitiert vom sanften Tourismus, die regionale Wirtschaft freut sich über neue Kunden und die Touristen tun etwas für ihre Gesundheit.

Der Radtourismus entwickelt sich allerdings nicht von selbst. Um ein funktionierendes System von Wegen, Beschilderung, Gastronomie und Dienstleistungen rund ums Rad zu schaffen, bedarf es enger Zusammenarbeit zwischen Ländern, Kommunen, Tourismusverbänden, dem Hotel- und Gaststättengewerbe, Verkehrsunternehmen und Fahrradverbänden.

Bei den Radwegen fängt es an. Sie müssen breit genug sein, dass zwei Personen auch bei Gegenverkehr nebeneinander fahren können. Eine Selbstverständlichkeit ist, dass sie abseits der großen Straßen und durch reiz-

volle Landschaften verlaufen. Mindestens ebenso wichtig ist eine verständliche und einheitliche Beschilderung. Auch empfiehlt es sich, an die Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu denken; die wenigsten Touristen befahren schließlich einen Radwanderweg über seine ganze Länge. Sollte die nächste Bahnstrecke zu weit gelegen sein, können die örtlichen Busse eine Zubringerfunktion übernehmen.

Reisen macht hungrig und müde. Hier bieten sich bisher kaum ausgeschöpfte Potenziale für regionale Dienstleister: Radtouristen geben im Durchschnitt mehr aus als andere Urlaubergruppen. Gastwirte sind daher gut beraten, auf deren Bedürfnisse zu achten. Dazu gehören Schließfächer und Reparaturservice sowie komfortable Parkplätze, die es gestatten, das Gepäck nicht immer abnehmen zu müssen.

Nicht zuletzt gehören auch Rast- und Spielplätze sowie Informationstafeln über die örtlichen Sehenswürdigkeiten zu einem attraktiven Radfernweg.



## Handlungstipps Fahrradtourismus

### *Verbesserung der Infrastruktur*

- ▶ **Analyse:** Wo sind Lücken im Routennetz, wo fehlt die Beschilderung, wo mangelt es an Abstellmöglichkeiten vor den örtlichen Sehenswürdigkeiten?
- ▶ **Gemeinsam mit Kommunen und Fremdenverkehrsbüros:** Erstellung eines lokalen Konzepts für Radtourismus (Vorschläge für Routen und Informationssysteme)
- ▶ **Auf Landesebene:** Dialog mit zuständigen Stellen (Radbeauftragte, Wirtschafts- und Verkehrsministerium) über Ausbau der Routen und einheitliche Beschilderung
- ▶ **Kontakt zur örtlichen Wirtschaft:** Bett & Bike-Anbieter gewinnen

### *Marketing für Radtourismus vor Ort*

- ▶ **Informationen:** Aktuelle Meldungen zu Ereignissen, Umleitungen oder Wegschäden
- ▶ **Angebote:** Geführte Touren organisieren
- ▶ **Aktionen:** Festivitäten rund ums Rad, z.B. am Euopaweiten Autofreien Tag (jährlich 22. September)
- ▶ **Attraktionen:** Hinweise auf Besonderheiten am Wegrand (z.B. Infotafeln aufstellen)

## Weitere Informationen

- ▶ **Vom Campingplatz bis zum Hotel:** Verzeichnis der fahrradfreundlichen Unterkünfte in Deutschland unter [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)
- ▶ **38.000 km Radfernege, darunter das 10.200 km lange D-Netz:** Übersicht der Routen in Deutschland unter [www.deutschland-tourismus.de/radfahren](http://www.deutschland-tourismus.de/radfahren)
- ▶ **An- und Abreise per Bahn:** [www.bahn.de](http://www.bahn.de) → Mobilität & Service → Bahn & Fahrrad
- ▶ **Standards für Wegbeschilderung:** Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Ausgabe 1998) ; erhältlich bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; [www.fgsv.de](http://www.fgsv.de), Tel.: 0 22 36/38 46 30, Fax: 0 22 36/38 46 40



## Mit dem Rad in die Öffentlichkeit

---



*Sie engagieren sich in Ihrer Gemeinde für den Radverkehr? Dann reden Sie darüber! Auch kleine Aktionen können – wenn sie gut vorbereitet sind – große Aufmerksamkeit erregen.*

Zahlreiche Gruppen und Initiativen setzen sich für bessere Bedingungen im Radverkehr ein und wollen die Öffentlichkeit darüber informieren. Vom Leserbrief bis zum Rundfunkinterview – es gibt viele Möglichkeiten, für die gute Sache zu werben. Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit ist nicht schwierig, wenn einige Regeln beachtet werden.

Das Thema muss Interesse wecken – weil es die Menschen betrifft, weil es aktuell ist oder weil Prominente beteiligt sind. Die Stellungnahme einer Bürgerinitiative zu einem geplanten Straßenbau beispielsweise wird die Lokalzeitung nicht einmal in der nachrichtenarmen Sommerzeit drucken. Was ist zu tun? Die Botschaft muss mit einem Ereignis verbunden sein: Übergeben Sie der Oberbürgermeisterin eine Liste der zehn gefährlichsten Straßenkreuzungen, markieren Sie symbolisch eine Radspur auf der Hauptstraße oder veranstalten Sie einen öffentlichen Lichtcheck zu Beginn der dunklen Jahreszeit ...

Der Fantasie sind hier keine Grenzen gesetzt. Wichtig: Aktionen in der Öffentlichkeit müssen in der Regel als Demonstrationen angemeldet werden. Anmeldebehörde ist das örtliche Polizeipräsidium.

Nachdem Sie die Aktion ausgedacht, geplant und angemeldet haben, gilt es, die Medien über das bevorstehende Ereignis zu informieren, am besten drei bis sechs Tage vorher. Sollte die Aktion mit optischen Reizen arbeiten, so schadet der Hinweis „Achtung, Fototermin!“ nicht. Zusätzlich empfiehlt sich die Veröffentlichung einer Pressemitteilung am Tag des Ereignisses: per email und Fax an die Redaktionen und gedruckt an die anwesenden Medienvertreter. Ein paar Tricks verhindern, dass die Pressemitteilung gleich in den Papierkorb wandert. Schreiben Sie knapp und allgemein verständlich; so dass die Journalisten den Text unverändert übernehmen könnten. Die wichtigsten Informationen stehen am Anfang: wer, was, wann, wo, warum und wie. Dazu eine knackige Überschrift sowie Kontaktdaten eines Ansprechpartners und fertig ist die Pressemitteilung.

Wichtig ist auch der Zeitpunkt Ihrer Aktion – die meisten Journalisten werden Sie an einem Wochentag zwischen 11 und 13 Uhr mobilisieren.



## Handlungstipps Öffentlichkeitsarbeit

### *Anlass, Aufhänger, Ereignis*

- ▶ **Festivitäten:** Infostand am Straßenfest, Tag der offenen Tür im Vereinsbüro, Kinderfeste
- ▶ **Angemeldete Veranstaltungen:** Die „klassische Demo“, Fahrradsternfahrten, symbolische Straßenumbauten oder -umbenennungen
- ▶ **Präsentationen:** Öffentliche Übergabe von Unterschriftenlisten oder Petitionen, Vorstellungen von eigenen Publikationen (z.B. Fahrradstadtplan) oder Online-Aktivitäten

### *Pressearbeit*

- ▶ **Aufbau Presseverteiler:** Welche Medien sind relevant? Wer ist im jeweiligen Ressort zuständig? Regelmäßige Pflege von Telefon- und Faxnummern und Emailadressen
- ▶ **Ankündigung von Presseterminen:** Angabe von Ort, Zeit, Anlass und Ansprechpartner
- ▶ **Pressemitteilungen:** Das Wichtigste zuerst, Hintergrundinformationen am Schluss, verständliche Sprache mit möglichst wenig Fremdworten
- ▶ **Pressemappe:** Neben der Pressemitteilung ergänzende Informationen wie Flyer, Fotos, Zeitungsartikel etc.
- ▶ **Vorsicht bei der Uhrzeit:** Am besten Vormittagstermine anbieten!

### *Internetaktivitäten*

- ▶ **Die eigene Seite:** Heutzutage unerlässlich
- ▶ **Newsletter:** Welche Zielgruppe kommt in Frage? Regelmäßiges Erscheinen oder Anlass bezogen?

## Weitere Informationen

- ▶ **BUND-Broschüre Tipps und Tricks für Pressearbeit am Beispiel Lärm:** Download unter [www.bund.net/verkehr](http://www.bund.net/verkehr) → Lärm → BUND-Materialien
- ▶ **Onlinekurs:** Tutorium unter [www.umweltkommunikation.de](http://www.umweltkommunikation.de) → Umweltmarketing → Selbstlernkurs Presse + PR
- ▶ **Literatur:** Norbert Franck, Handbuch Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Ein Praxisleitfaden für Vereine, Verbände und Institutionen. Fischer Taschenbuch Verlag 2003



## Impressum

---

Herausgeber:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Berlin

Crellestr. 35

10827 Berlin

Telefon: 030/78 79 00-0

Fax: 030/78 79 00-18

info@bund-berlin.de

www.bund-berlin.de

Konzept und Redaktion: Merja Spott

Text und Gestaltung: Sebastian Petrich/text-for-sale.de

Fotos: Photocase.com, Ricarda Mieth, Merja Spott, Sebastian Petrich

Satz: Natur & Umwelt Verlag, Berlin 2006

## Kontakt

BUND Bundesgeschäftsstelle

Am Köllnischen Park 1

10117 Berlin

Telefon: 030/2 75 86-0

Fax 030/2 75 86-440

verkehr@bund.net

www.bund.net/verkehr

Förderhinweis: Diese Publikation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung finanziell gefördert. Der Förderer übernimmt keine Garantie für Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben und für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Förderers übereinstimmen.



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung



Mehr Informationen? \_\_\_\_\_



Bitte einsenden an:

BUND · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin

oder per Fax an 0 30/2 75 86-440 (E-Mail: [verkehr@bund.net](mailto:verkehr@bund.net))

## Ich will ...

- ... mehr Informationen über Radverkehr
- ... mehr Informationen über nachhaltige Verkehrspolitik
- ... mehr Informationen über Umwelt und Naturschutz
- ... mehr Informationen über den BUND

\_\_\_\_\_  
Vorname, Name

\_\_\_\_\_  
Straße, Hausnummer

\_\_\_\_\_  
PLZ, Ort

\_\_\_\_\_  
E-mail



Auf die Räder, fertig, los! Informationen für Umweltgruppen