Radverkehr
Fußverkehr
Carsharing

in kleinen Städten fördern

Verkehrswende in Kleinen Städten e. V.

Verkehrswende in Kleinen Städten e. V. (Hrsg.):

Radverkehr · Fußverkehr · Carsharing in kleinen Städten fördern.

Zusammengestellt im Rahmen des Projektes *LimA – Landverkehr ist mehr als ein Auto. Radverkehr und Carsharing fördern, aber richtig.* Leipzig 2022

Impressum:
Verkehrswende in Kleinen Städten e. V. (Hrsg.)
Bearbeitung: Antje Böttcher
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig

https://www.verkehrswende-ev.de/
boettcher@verkehrswende-ev.de

Verkehrswende in Kleinen Städten e.V.

LimA Mobil in Stadt & Land

Gefördert durch: Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Inhalt

Radverkehr · Fußverkehr · Carsharing in kleinen Städten fördern ... 2
Zusammenfassung ... 5
Warum ... 5
Sicherheit durch Verkehrsberuhigung ... 5
Temporeduzierung ... 6
Verkehrsleitende Maßnahmen ... 7
Bauliche Maßnahmen ... 7
Sicherheit durch Schaffung von Querungsmöglichkeiten ... 7
Gehwegen ihre eigentliche Funktion zurückgeben ... 8
Gehwegparken ... 9
Gehwegradeln ... 10
Einbahnstraßen – frei für den Radverkehr! ... 10
Fahrradparken – Schaffung guter Abstellmöglichkeiten! ... 12
Anforderungen an gute Abstellanlagen ... 12
Standorte für Abstellanlagen und Anforderungen ... 13
Wohngebiete ... 14
Bike&Ride ... 14
Arten moderner Fahrradparker ... 14
Autoarme, lebenswerte Innenstädte und Stadtviertel ... 15
Sackgassen – durchlässig für Rad- und Fußverkehr ... 16
Radfahrverbote – warum? ... 16
Schutzstreifen ... 18
Fahrradstraßen ... 19
Anforderungen an Fahrradstraßen ... 19
Benutzungspflichtige Wege – Gemeinsamer Geh-/ Radweg Z 240 ... 20
Zweirichtungsradwege/ Linke Radwege ... 20
Radverkehr an Baustellen ... 21
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit ... 21
Beteiligungsverfahren ... 22
Stadtradeln ... 22
Fahrradklimatest ... 23
No-Gos der Rad- (und Fuß)verkehrsförderung ... 23
Praxisbeispiele: Das Mobilikon ... 23
Fördermöglichkeiten: Bundesamt für Güterverkehr ... 24
Arbeitsgemeinschaften Fuß- und Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) ... 24
Carsharing ... 24

Carsharing in kleineren und mittleren Kommunen 25
Allgemeine Hinweise für den Start 25
Quellen und Literaturempfehlungen 27
Weblinks 28

Zusammenfassung

Rad- & Fußverkehr, der Öffentliche Personennahverkehr ÖPNV und Carsharing bilden die vier Säulen des Umweltverbundes. Nach der jahrzehntelangen Bevorrechtigung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit all den bekannten negativen Auswirkungen ist es heute zwingend erforderlich, den Umweltverbund zu stärken und zu fördern und damit die Verkehrswende voranzubringen.

Die Voraussetzungen für die Umsetzung der Verkehrswende und die dabei zu bewältigenden Probleme sind in jeder Kommune anders. Insbesondere kleinere und mittlere Kommunen (in ländlichen Räumen) stehen dabei noch vor ganz anderen Herausforderungen als Großstädte in Ballungsräumen. Viele gute Ideen und Ansätze, die Verkehrswende voranzubringen, sind in kleineren Städten schlichtweg nicht umsetzbar (u.a. aufgrund von Platzmangel und/ oder fehlender Akzeptanz von z. B. Radverkehrsbelangen in der Stadtpolitik).

Diese Handreichung zur Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie Carsharing ist das Ergebnis dreijähriger praktischer Zusammenarbeit mit kommunalen Projektpartner*innen. Sie richtet sich an Stadtverwaltungen kleinerer und mittlerer Kommunen sowie an weitere Interessierte. Im Vordergrund stehen solche Maßnahmen, die mit vergleichsweise wenigen finanziellen Mitteln in relativ kurzer Zeit viel zur Förderung des Rad- und damit auch des Fußverkehrs beitragen und sich leicht umsetzen lassen. Carsharing wird ebenfalls thematisiert, lediglich der ÖPNV spielt in dieser Handreichung keine Rolle.

Hinweis: Für die bessere Erkennbarkeit wurden in manche Fotos die real vorhandenen Verkehrszeichen noch einmal als Abbildung eingefügt. Einige der im Dokument gezeigten negativen Beispiele sind inzwischen von den Kommunen beseitigt worden. Alle Fotos ohne Autorenverweis stammen von der Bearbeiterin.

Warum...

... Rad- und Fußverkehr fördern?	**... Carsharing fördern?**
Weil zu Fuß gehen die ursprünglichste und natürlichste Art der Fortbewegung ist! **Weil** Rad- und Fußverkehr keinen Stau & keine Abgase verursachen. **Weil** Rad- und Fußverkehr umwelt- und klimafreundlich, leise & platzsparend, gesundheitsfördernd, gerecht & kostengünstig sind.	**Weil** (fast) jeder ab und an mal ein Auto braucht, aber ein Privat-PKW im Schnitt 23 Stunden am Tag herumsteht. **Und** dabei Platz braucht & Geld kostet.

Sicherheit durch Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigung ist der erste Schritt zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr und damit zu mehr Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit. Verkehrsberuhigung kann sowohl durch Temporeduzierung als auch verkehrsleitende und bauliche Maßnahmen erfolgen, wobei die ersten beiden deutlich kostengünstiger zu realisieren sind.

Temporeduzierung

Bei der Umsetzung von Temporeduzierung ist die Kommune der entscheidende Akteur: Sind die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für Tempo 30 erfüllt, muss die Straßenverkehrsbehörde dem Antrag stattgeben. Jede Kommune hat also selbst in der Hand, ob Wohngebiete oder Straßenabschnitte verkehrsberuhigt und damit sicherer werden oder nicht (VCD 2018). Umso erstaunlicher ist, dass im Jahr 2022 in vielen Kommunen in Wohngebieten, aber auch in historischen Altstädten mit schmalen, gleichrangigen Straßen und selbst vor (Grund-)Schulen noch immer Tempo 50 angeordnet ist.

Tempo 30 (Strecke)

Tempo 30 dient den schwächsten Verkehrsteilnehmern. Es wird an klassifizierten und weiteren Vorfahrtsstraßen angeordnet, wenn sich dort

- Einrichtungen der Kinderbetreuung,
- allgemeinbildende Schulen (vgl. Abb. 1),
- Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen,
- Alten- und Pflegeheime oder
- Krankenhäuser

mit direktem Zugang zur Straße befinden oder wenn im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr vorhanden ist (VCD 2018).

Abb. 1 Tempo 30 & eine sichere Querungsmöglichkeit vor einer Schule

Abb. 2 Zone 30 in einem Wohngebiet. Unterstreichung der Temporeduzierung durch bauliche und gestaltende Maßnahmen (Einengung durch Baumscheibe)

Zone 30

Tempo-30-Zonen dienen dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie des Fuß- und Radverkehrs. Sie werden ausgewiesen

- in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte,
- an Straßen ohne Bedeutung für den Durchgangsverkehr und wenn an Kreuzungen und Einmündungen rechts vor links gilt.

In zentralen städtischen Bereichen werden oft auch Zonen-Geschwindigkeitsbegrenzungen mit weniger als 30 km/h angeordnet, z. B. Zone 20. Neben den positiven Auswirkungen auf die Sicherheit erhöht Tempo 30 auch die Aufenthalts- und Wohnqualität durch geringere Schadstoff- und Lärmbelastung und steigert die Attraktivität eines Gebietes bzw. einer Kommune (VCD 2018).

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der **Grundlage** einer **flächenhaften Verkehrsplanung** der Gemeinde vorgenommen und so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Verkehrsleitende Maßnahmen

Eine weitere Möglichkeit der Verkehrsberuhigung ist das Verhindern von Abkürzungs-, Durchgangs- und Schleichverkehr durch Wohngebiete und Altstädte, indem (potentielle) Abkürzungsstrecken z. B. durch Poller (vgl. Abb. 3) oder durch gegenläufige Einbahnstraßen unmöglich gemacht werden. Auch diese Maßnahmen dienen dem Schutz der Wohnbevölkerung und erhöhen die Aufenthalts- und Lebensqualität.

Bauliche Maßnahmen

Aufwendiger (und kostenintensiver), aber an manchen Stellen durchaus sinnvoll, sind bauliche Maßnahmen, die die angeordnete Geschwindigkeitsreduzierung unterstützen. So können der Beginn einer Zone 30 seitlich eingeengt und die veränderten Bedingungen zusätzlich durch einen kurzen Belagwechsel unterstrichen werden (vgl. Abb. 2). Aber auch innerhalb eines Gebietes kann die Verkehrsberuhigung durch z. B. Baumscheiben oder andere grüne Inseln verstärkt werden (vgl. Abb. 4). Neben dem verkehrsberuhigenden hat dies auch einen positiven ökologisch-stadtgestalterischen Effekt.

Abb. 3 Poller zur Vermeidung von Durchgangsverkehr durch ein Wohngebiet

Abb. 4 Bauliche Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung innerhalb eines Wohngebietes

Sicherheit durch Schaffung von Querungsmöglichkeiten

An Stellen mit Querungsbedarf von Fußgänger*innen können zur Erhöhung der Sicherheit innerorts sowohl Fußgängerüberwege als auch sog. bauliche Querungsinseln (vgl. Abb. 5) eingerichtet werden, wobei dies bei Fußgängerüberwegen im Umfeld von Schulen auch bei Tempo 30 gilt. Beide Maßnahmen sind kostenintensiven Lichtsignalanlagen vorzuziehen.

Auch bei Querungsbedarf des Radverkehrs (z. B. wenn ein Radweg/ eine touristische Radroute eine Straße quert) sowie am Ende eines benutzungspflichtigen Radweges, wenn sich der Rad- in den fließenden Verkehr einfädeln muss, sind sicherheitserhöhende Maßnahmen erforderlich (VwV-StVO 2021). Das Mindeste, was Kommunen tun können und sollten, ist die Anordnung von Zeichen 138 (Radverkehr). Zur Verdeutlichung, dass der Radverkehr ab jetzt auf der Fahrbahn geführt wird, kann der Kfz-Verkehr mit einer kurzen Markierung mehr in Richtung Fahrbahnmitte gelenkt werden (vgl. Abb. 6).

Abb. 5 Querungsinsel für sicheres Überqueren einer großen Straße

Abb. 6 Kleine Einfädelhilfe am Ende eines benutzungspflichtigen Radweges

Gehwegen ihre eigentliche Funktion zurückgeben

Gehwege sind Flächen, die ursprünglich dem Fußverkehr vorbehalten waren. In den letzten Jahrzehnten haben sie ihre ureigenste Funktion immer mehr verloren: sie sind oft (legal als auch illegal) Parkplatz oder Radweg, Abstellfläche für Mülltonnen, Fahrräder oder Auslagen von Geschäften. Nicht zuletzt stehen die Masten von Verkehrszeichen, Straßenschildern und -lampen auf Gehwegen.

Abb. 7 Ungerechtfertigt angeordnetes Gehwegparken auf einem zu schmalen Gehweg

Abb. 8 Ungerechtfertigt angeordnetes Gehwegradeln auf einem zu schmalen Gehweg

Abb. 9 Gehweg in desolatem Zustand

Abb. 10 Kleine Stadt, kleiner Gehweg

Jahrzehntelang spielte der Fußverkehr in der Verkehrsplanung eine ungeordnete bis keine Rolle. Und nur sehr wenige Kommunen haben Fußverkehrsbeauftragte eingestellt, die sich um die Belange des Fußverkehrs kümmern (FUSS e. V. 2021). Infolge dessen sind Gehwege vielerorts in einem desolaten Zustand und sehr oft viel zu schmal. Das Zu-Fuß-Gehen, die natürlichste Fortbewegungsart überhaupt, ist vielerorts nicht attraktiv.

Gehwegparken

Damit auf Gehwegen andere Nutzungen, insbesondere die, von denen für den Fußverkehr eine Gefahr ausgeht, überhaupt angeordnet werden dürfen, müssen Gehwege breit genug sein. Die VwV-StVO erlaubt das Parken auf Gehwegen nur in absoluten Ausnahmen und nur dann, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern ggf. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO 2021). Genaue Maße für „genügend Platz“ gibt die VwV-StVO bisher nicht vor, allerdings finden sich diese in anderen (Regel)Werken (EFA, RASt, HBVA). Die Mindestbreite von 2,20 m der EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) ist dabei das absolute Minimum, das für einen benutzbaren Gehweg erforderlich ist. HBVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) und RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) gehen über die Maße der EFA noch hinaus (FUSS e. V. 2021).

In vielen kleineren Kommunen sind die meisten Gehwege von Haus aus schmaler als 2,20 cm. Insofern dürfte Gehwegparken in kleineren Kommunen i.d.R. gar nicht angeordnet werden. Die Ortskenntnis aus zahlreichen Klein- und Mittelstädten bestätigt jedoch das Gegenteil. Vielerorts ist Gehwegparken großflächig und manchmal *ohne erkennbare Not* angeordnet. Denn: einerseits ist der Parkdruck auch bei höherer Autobesitzrate aufgrund der geringeren Bebauungsdichte deutlich niedriger als in Großstädten. Andererseits wird Gehwegparken angeordnet, damit dem fließenden Kfz-Verkehr weiterhin zwei Fahrspuren zur Verfügung stehen. Besonders kritisch ist Gehwegparken auf Schulwegen sowie die Tatsache, dass Fahrzeuge in den letzten Jahren immer breiter geworden sind.

Abb. 11 Beidseitig angeordnetes Gehwegparken für ungehinderten Kfz-Verkehrsfluss

Abb. 12 Viele Gehwegparkplätze sind für die Autos von heute zu schmal

Abb. 13 Gehwegparken auf dem Schulweg

Abb. 14 Beidseitiges Gehwegparken und auf der Straße Tempo 50: wer möchte hier zu Fuß gehen?

Aufgabe der Kommunen: Abschaffung von Gehwegparken, wenn Gehwege nicht die erforderliche Mindestbreite aufweisen. **Dringendster Handlungsbedarf** besteht dabei im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten.

Gehwegradeln

In kleineren Städten ist Radfahren auf dem Gehwegen oft erlaubt (Gehweg, Rad frei – Z 239 und Z 1022-10) bzw. sind Wege als Gemeinsame Geh-/Radwege (Z 240) ausgeschildert und damit für den Radverkehr benutzungspflichtig.

Im Gegensatz zum Gehwegparken trifft die VwV-StVO beim Gehwegradeln klare Regeln. So darf die Freigabe innerorts erst ab einer Breite von 2,50 m für den Radverkehr erfolgen und wenn „dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist“. Beim gemeinsamen Radweg (Z 240) kommt noch die Vereinbarkeit mit „der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs“ hinzu. Außerdem muss die „Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs“ genügen (VwV-StVO 2021).

Abb. 15/16 Innerorts erst ab 2,50 m Breite zulässig: Benutzungsrecht (links) und Benutzungspflicht (rechts)

Im Sinne der **Förderung** von **Fuß-** und **Radverkehr** ergeben sich für die Kommunen **folgende Aufgaben**:

1. **Aufhebung der Benutzungspflicht** Gemeinsamer Geh-/ Radweg (Z 240), wenn die so beschilderten Wege den Kriterien (u.a. der Mindestbreite 2,50 m) nicht entsprechen
2. **Prüfung der Zulassung des Gehwegradelns** als Gehweg (Z 239) Rad frei (Z 1022-10), wenn die 2,50 m Breite deutlich unterschritten wird
3. In beiden Fällen sollte geprüft werden, ob die Sicherheit der Radfahrenden auf der Fahrbahn ggf. durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung erhöht werden kann. Als zusätzliche „Marketing“maßnahme können bei ausreichend Platz Schutzstreifen abmarkiert werden.

Einbahnstraßen – frei für den Radverkehr!

Die flächendeckende Öffnung von Einbahnstraßen ist ein zentrales und kostengünstiges Mittel, den Radverkehr zu fördern und seit 2001 in der StVO verankert. Die Öffnung von Einbahnstraßen

- erhöht die Sicherheit der zu Fuß Gehenden,
- fördert die gegenseitige Rücksichtnahme (§ 1 der StVO) und
- hat nachweislich nicht zu mehr Unfällen geführt.

Trotzdem gibt es insbesondere in den Stadtkernen von Klein- und Mittelstädten noch immer unzählige nicht geöffnete Einbahnstraßen (vgl. Abb. 17), die dem Radverkehr dieselben Umwege aufzwingen wie dem Autoverkehr oder alternativ Regelverstöße (Nutzung Gehweg, Fahren in die gesperrte Richtung) nach sich ziehen. Nicht selten bedeuten nicht geöffnete Einbahnstraßen ungeeignete Streckenführungen oder widersprüchliche Ausschilderungen für touristische Radrouten (Abb. 18).

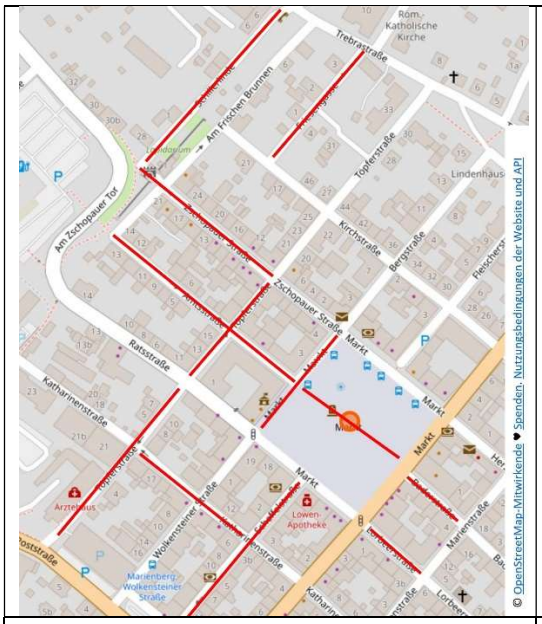


Abb. 17 Für Radverkehr in eine Richtung gesperrte Straßen einer historischen Altstadt (rote Linien)

Abb. 18 Widerspruch: ausgeschilderte touristische Radroute führt in eine nicht geöffnete Einbahnstraße (und Fußgängerzone)

Aufgrund der langjährigen ausschließlich positiven Erfahrungen mit geöffneten Einbahnstraßen wurden die Hürden für die Öffnung von Einbahnstraßen immer wieder herabgesetzt. 2021 wurde die VwV-StVO schließlich so weit angepasst, dass – sofern die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt – Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden müssen (VwV-StVO 2021).

Die Breite der Einbahnstraße spielt außer bei Bus- und starkem LKW-Verkehr (mind. 3,50 m) keine entscheidende Rolle („ausreichende Begegnungsbreite“, kurze Engstellen zulässig). Ebenfalls ausdrücklich zugelassen sind markierte Schutzräume (z. B. an Einmündungen/ Kreuzungen) (VwV-StVO 2021).

Zeichen	Einfahrt in die Einbahnstraße	Zeichen	Gegenrichtung
220-20		267	
1000-32		1022-10	

Abb. 19 Beschilderung geöffneter Einbahnstraßen

Abb. 20 Lange Str. Haldensleben

Abb. 21 Neumarkt Auerbach/ V.

Abb. 22 Adam-Ries-Str. Annaberg-B.

Abb. 23 Frankenberg (Foto: M. Haase)

Die Abb. 20-23 zeigen, dass dort, wo der Wille da ist, auch in Kleinstädten Einbahnstraßen geöffnet werden.

Aufgabe der Kommunen: **Umgehende Öffnung von Einbahnstraßen**, die den Vorgaben der VwV-StVO entsprechen.

Wichtig: Die Öffnung von Einbahnstraßen muss mit einer breiten **Öffentlichkeitsarbeit** begleitet werden (Presse/ Plakate/ Flyer). Wichtig ist zudem die möglichst **flächendeckende** Öffnung.

Fahrradparken – Schaffung guter Abstellmöglichkeiten!

Die Schaffung guter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Gute Fahrradabstellanlagen fördern die Nutzung hochwertigerer und damit meist verkehrssicherer, attraktiverer Räder, mit denen es Spaß macht zu fahren! Da es zum Thema bereits zahlreiche Publikationen und Hinweise, z. B. vom ADFC und VCD gibt, wird es in dieser Handreichung nur kurz angerissen.

Anforderungen an gute Abstellanlagen

Gute Fahrradparker bieten Schutz

- vor Diebstahl: Rahmen und ein Rad müssen angeschlossen werden können
- vor Umkippen: Fahrräder sollten auch im beladenen Zustand nicht umkippen
- und dort, wo Fahrräder länger stehen (Arbeitsstätten, Schulen), auch vor Regen und Schnee.

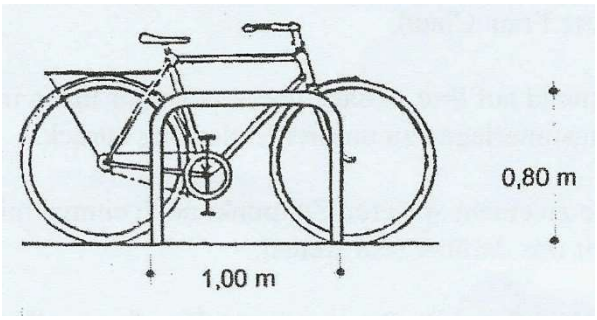


Abb. 24 Fahrradbügel mit Maßen (Herkunft der Abb. unbekannt)

Standorte für Abstellanlagen und Anforderungen

Öffentlicher Raum	Öffentliche Gebäude & Einrichtungen	Wohngebäude & -gebiete
Fußgängerzonen Markt-/ öffentliche Plätze Gehwegnasen Parkanlagen Spielplätze ...	Verwaltungsgebäude Schulen Sporthallen/ Schwimmbäder Bibliotheken/ Museen Super-/ Baumärkte ...	
➢ oft nur kurze Parkdauer	➢ mehrere Stunden Parkdauer möglich	➢ Fahrräder stehen über Nacht
	➢ überdacht wünschenswert	➢ abschließbarer Raum ➢ überdacht
➢ nah am Eingang/ Ziel ➢ gut einsehbar (Vandalismus-/Diebstahlschutz), soziale Kontrolle		➢ ebenerdiger Zugang/ alternativ Rampe oder Fahrstuhl

Da Gehwege wie oben bereits erwähnt, meist zu schmal sind, gehören Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum auf die Fahrbahn. In Kreuzungsbereichen können Fahrradbügel auch als Schutz gegen Falschparker eingesetzt werden und damit die Sichtbeziehungen deutlich verbessern.

1 PKW-Stellplatz: Platz für bis zu 8 Fahrräder

Abb. 25 Fahrradparker gehören auf die Straße

Abb. 26 Fahrradparker gehören nah an den Eingang

Abb. 27 Abschließbar und überdacht im Wohngebiet

Abb. 28 Nur z. T. überdacht, aber definitiv nicht abschließbar

Wohngebiete

Nicht alle Wohnhäuser verfügen über (geeignete) Unterstellmöglichkeiten für Fahrräder. Und selbst wenn z. B. Kellerräume vorhanden sind, führt der Weg zum Fahrradraum nicht selten über steile/ schmale Treppen. Nicht jede/r ist in der Lage, sein Fahrrad zu tragen.

Wohnungseigentümer*innen profitieren davon, wenn ihre Mieter*innen Rad statt Auto fahren. Sie sollten deshalb dafür sorgen, dass in einem Wohngebiet nicht nur (ausreichend) PKW-Stellplätze vorhanden sind, sondern auch Fahrräder über Nacht sicher und vor Regen und Schnee geschützt stehen können. Da das Nachrüsten innerhalb der Gebäude oft nicht oder nur mit erheblichem (finanziellen) Aufwand möglich ist, müssen abschließbare Fahrradräume in unmittelbarer Umgebung der Wohnungen geschaffen werden. V.a. in den Plattenbaugebieten aus DDR-Zeiten sollte es am Platz nicht scheitern. Schwieriger dürfte dies in Gründerzeitgebieten oder historischen Altstädten werden, wo ggf. Baulücken genutzt oder Kellertreppen mit einer Schiebrille versehen werden müssen.

Kosten: Die Finanzierung von abschließbaren Fahrradräumen in einem Wohngebiet sollte nach Möglichkeit über Fördermittel erfolgen und wenn überhaupt nur minimal und einmalig auf die Mieter*innen umgelegt werden. Besser ist es, die zukünftigen Nutzer*innen der Fahrradräume beim Bau zu beteiligen.

Bike&Ride

Ein weiterer wichtiger Standort für gute Abstellanlagen sind Bahnhöfe. Von zentraler Bedeutung sind hier Diebstahl- und Wetterschutz. Nicht nur in bergigen Regionen sind Pendler*innen, die mit dem Rad zum Bahnhof und dann mit dem Zug weiterfahren, mit E-Bikes/ Pedelecs und damit mit besonders hochwertigen Fahrrädern unterwegs. Gleichzeitig liegen Bahnhöfe in ländlichen Regionen/ kleineren Städten oft abseits frequentierter Orte, so dass es an sozialer Kontrolle fehlt.

Da Fahrräder an Bahnhöfen meist mehrere Stunden stehen, muss der überwiegende Teil der Abstellmöglichmöglichkeiten mindestens überdacht sein. Idealerweise sind die Abstellanlagen in den drei Hauptwindrichtungen zusätzlich mit Seitenwänden ausgestattet.

Für Pendler*innen, denen der Schutz ihrer Fahrräder ein monatliches Entgelt wert ist, gehören auch abschließbare Fahrradparker an den Bahnhof. Dies können z. B. Fahrradboxen (inkl. Lademöglichkeit), aber auch die platzsparenden und von der Deutschen Bahn (bis Ende 2022) geförderten Sammelschließanlagen sein https://www1.deutschebahn.com/bikeandride.

Abb. 29/30 Sammelschließanlagen von Kienzler (Quelle: https://www.kienzler.com/radparksysteme)

Arten moderner Fahrradparker

Schlichte, aber gute Fahrradparker sind die sog. Anlehnbügel, die insbesondere in Großstädten weit verbreitet sind. Diese sollten 70-80 cm hoch und ca. 1 m lang sein (siehe Abb. 24). Der seitliche Abstand zueinander sollte mind. 1,00 m, idealerweise 1,20 m betragen. Sie müssen fest im Boden

verankert sein und können nur auf waagerechtem Gelände eingebaut werden. Je nach Einsatzort kommen Stahl, Guss oder auch Holz zum Einsatz. Es empfiehlt sich, aus optischen (und praktischen) Gründen innerhalb einer Kommune nur eine Art von Fahrradbügeln aufzustellen.

Ausführliche Informationen findet man auf der Seite des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), der zudem seit Jahren Abstellanlagen zertifiziert www.adfc.de/abstellanlagen.

Autoarme, lebenswerte Innenstädte und Stadtviertel

In den letzten Jahren wurde in zahlreichen europäischen Großstädten erkannt, dass man lebendige Stadtzentren und lebenswerte Stadtviertel nur dann erhält, wenn man den Menschen wieder mehr Platz zur Verfügung stellt. Dafür hat man den Motorisierten Individualverkehr (MIV) aus Innenstädten und/ oder Stadtteilzentren rigoros zurückgedrängt. Öffentlicher Personennah-, Liefer- und Anwohnerverkehr, Rad und Taxi sind weiterhin möglich und bis auf wenige Ausnahmen auch erlaubt. Die Folgen: Der so frei gewordene Platz wurde umgehend von Menschen zurück "erobert" – zum Flanieren, für die Außengastronomie, zum Verweilen. Lärm- und Schadstoffemissionen gingen zurück.

Ganz anders sieht das in den Zentren vieler Klein- und Mittelstädte aus. Historische Marktplätze sind Parkplätze, innerstädtische Einkaufsstraßen trotz Alternativen Durchgangsstraßen. Vor vielen Geschäften kann – meist kostenlos – direkt vor der Tür geparkt werden. Die Folgen: das Zufußgehen macht keinen Spaß, viele Wege werden mit dem Auto zurückgelegt, für Außengastronomie ist kein Platz. Außerdem: wer trinkt schon gern seinen Kaffee neben ständig vorbeifahrenden Autos?

Abb. 31 Kleinstadt: Marktplatz als Parkplatz

Abb. 32 Kostenloses Parken direkt vor der Tür

Abb. 33 Fußgängerzone einer Kleinstadt. Autos dürfen hier nicht entlang, Radfahren ist erlaubt. Eine gute Lösung, denn viele Ältere sind zu Fuß schlechter unterwegs als mit dem Rad. Es gibt Bänke zum Sitzen und Fahrradbügel zum Abstellen der Räder. Die Fußgängerzone lädt zum Bummeln und Verweilen ein.

Abb. 34 „Fußgängerzone" einer Kleinstadt. Autos dürfen hier nicht nur durch durchfahren, sondern auch parken. Außerdem fährt der Bus und es führt eine touristische Radroute durch. Als Fußgänger*in fühlt man sich gehetzt und nicht besonders sicher. Zum Bummeln und Verweilen lädt diese Straße nicht ein.

Obwohl es inzwischen zahlreiche Studien gibt, die höhere Umsätze durch autofreie Straßen belegen, scheitert die Umsetzung autoarmer Konzepte für innerstädtische Bereiche oft am Widerstand des Einzelhandels. Dabei gilt – auch für kleinere Kommunen – dass Menschen, die zu Fuß, mit dem ÖPNV oder dem Rad in die Innenstadt kommen, insgesamt mehr Geld ausgeben als diejenigen, die mit dem Auto fahren (vgl. ADFC 2021, Große und Böhmer 2019, https://goodnews-magazin.de/mehr-umsatz-durch-autofreie-strassen/). Wer zu Fuß unterwegs ist, entdeckt wohlmöglich manches Detail im Schaufenster eines Ladens, den er gar nicht aufsuchen wollte, gönnt sich noch ein Eis, kauft Brötchen und Blumen in der Innenstadt anstatt im Supermarkt und trifft dazu noch Bekannte. Doch diese kleinen Wegeketten, die eine Innenstadt lebendig machen und lebendig halten, werden gerade von Einzelhändler*innen noch allzu oft unterschätzt (https://www.iass-potsdam.de/de/news/mobilitaet-beim-einkaufen-haendler-ueberschaetzen-rolle-des-autos).

Sackgassen – durchlässig für Rad- und Fußverkehr

Fuß- und Radverkehr sind Umwege empfindliche Verkehrsarten und Sackgassen bedeuten Umwege. Zahlreiche Sackgassen sind für den Rad- und Fußverkehr durchlässig, jedoch nicht korrekt beschildert. Dies ist insbesondere für ortsunkundige Radfahrer*innen ein Ärgernis. Seit 2017 regelt die StVO die Ausweisung durchlässiger Sackgassen mit den Zeichen 357-50, 357-51 und 357-52:

Alternativ können vorhandene echte Sackgassenzeichen 357 in sehr gutem Zustand zunächst um das Zusatzzeichen Rad frei 1022-10 ergänzt werden.

Die Überprüfung aller innerörtlichen Sackgassen hinsichtlich ihrer Durchlässigkeit und ihre korrekte Beschilderung sind eine sehr leicht umzusetzende Maßnahme.

Radfahrverbote – warum?

Zur Erweiterung des von Radfahrer*innen legal nutzbaren Wegenetzes ist erforderlich, die unten vorgestellte Beschilderung kritisch zu hinterfragen. Bei unbegründeten Radfahrverboten sind die betroffenen Wegeverbindungen neu zu beschildern. Dies trägt einerseits zur Erhöhung der Regelakzeptanz bei Radfahrerenden bei. Gleichzeitig werden damit widersprüchliche Beschilderungen aufgehoben, insbesondere im Zusammenhang mit der Ausweisung touristischer Radrouten.

Abb. 35 Die ausgewiesene touristische Radroute führt in eine für den Radverkehr gesperrte Straße

Abb. 36 Wer soll da noch durchblicken? Grüße aus dem Schilderwald...

Abb. 37 Beste Radfahrbedingungen und eine tolle Abkürzung, aber Radfahren ist hier nicht erlaubt

Abb. 38 Eine ebenfalls nur illegal mit dem Rad befahrbare Abkürzung und Alternative zur Hauptstraße

Zeichen		Bestand	Frage	Neu
Z 250	Fahrverbot für Fahrzeuge aller Art, auch in Kombination mit verschiedenen Zusatzzeichen		Muss Radverkehr zwingend verboten werden?	
Z 209ff	Vorgeschriebene Fahrtrichtung (gilt auch für andere Richtungen)		Einschränkung auch für den Radverkehr zwingend?	
Z 239	Sonderweg Fußgänger		Muss Radverkehr zwingend verboten sein? Ggf.: Muss überhaupt beschildert sein?	oder gar keine Beschilderung
Z 250	Fahrverbot für Fahrzeuge aller Art in Kombination mit Touristischer Radwegweisung -> **Widerspruch!**			

Abb. 39 Zu prüfende Radfahrverbote (in Anlehnung an die Radverkehrskonzeption Sachsen 2019)

Schutzstreifen

Die Anlage von Radfahrstreifen und damit echten Radverkehrsanlagen ist in kleineren Städten aufgrund der beengten Platzverhältnisse oft nicht möglich. Auf vielen Straßen reicht aber der Platz zumindest für (einen) Schutzstreifen. Diese stellen eine sinnvolle Möglichkeit dar, den Radverkehr zu führen und überhaupt auf das Thema Rad auf der Straße aufmerksam zu machen.

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und keine Radverkehrsanlagen. Der abmarkierte Teil der Fahrbahn dient primär dem Radverkehr und darf nur im Ausnahmefall vom Kfz-Verkehr überfahren werden. Es gilt absolutes Halteverbot für Kfz. Der seitliche Überholabstand zu Radfahrenden auf Schutzstreifen beträgt – wie innerorts generell – mindestens 1,50 m.

Vorteile	**Nachteile**
➢ kostengünstig und schnell realisierbar ➢ gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz & Rad, insbesondere an Knoten und Einmündungen ➢ Entschärfung der Konflikte mit Fußgänger*innen	➢ bei Fahrbahnbreiten zw. 6 und 7 m: Überholvorgänge durch Kfz oft ohne Sicherheitsabstand -> Tempo 30 empfehlenswert ➢ **nicht** für alle Benutzergruppen geeignet

Da man davon ausgehen kann, dass der Radverkehr weiter zunehmen wird, sollten Schutzstreifen (genau wie Radverkehrsanlagen auch) in Regelbreite von 1,50 m ausgeführt werden. Die Mindestbreite von 1,25 m ist nur für verkehrsarme Straßen empfehlenswert. Wichtig sind zudem ein Sicherheitsabstand zum Parkstreifen von mind. 0,50 m. Mittelstreifen dürfen bei Kernfahrbahnen < 5,50 m nicht aufgebracht werden und sind bis 6,50 m ebenfalls nicht empfehlenswert (zu knappe Überholvorgänge) (AGFK Baden-Württemberg 2020).

Tipp 1: Eröffnung von Schutzstreifen durch Pressearbeit begleiten (Hinweis auf Ver- und Gebote)

Tipp 2: Straßenabschnitte mit Schutzstreifen (vorübergehend) mit einer Art Zusatzschild ausstatten, das die 1,50 m Seitenabstand verdeutlicht

Tipp 3: in bergigen Regionen bei Platzmangel Schutzstreifen bergan wichtiger als bergab

Abb. 40 Kreuzungsbereiche können zusätzlich eingefärbt werden

Abb. 41 Schutzstreifen bergan

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, die dem Radverkehr vorbehalten sind und vom Kfz-Verkehr nur eingeschränkt mitgenutzt werden dürfen. Sie sind als Hauptverbindungen im Radnetz sowie zur Bündelung von Radverkehr geeignet. Genau wie Schutzstreifen sind sie schnell und kostengünstig im Nebenstraßennetz realisierbar und zeichnen sich durch sehr gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz & Rad aus.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen wurde mit der Novelle der VwV-StVO von 2021 noch einmal vereinfacht. Sie können bei einer für alle geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h überall dort eingerichtet werden, wo

- der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder demnächst sein wird oder
- der Kfz-Verkehr eine lediglich untergeordnete Bedeutung hat oder
- eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr vorliegt.

Wichtig: Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte zählt auch dann, wenn sie erst mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird (VwV-StVO 2021).

Anforderungen an Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind nur dann sinnvoll, wenn sie gewisse Kriterien erfüllen, die den Radverkehr nicht nur bündeln und bevorrechtigen, sondern ihn auch sicherer machen.

- Kfz-Verkehr: soll Fahrradstraßen nicht durchgehend befahren können (kein Durchgangs-, Schleich- oder quartiersfremder Verkehr) – erreichbar z. B. durch Diagonalsperren oder gegenläufige Einbahnstraßen
- Ruhender Verkehr: keine Quer- oder Schrägparker, Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr, keine häufigen Parkwechselvorgänge
- Knotenpunkte: übersichtliche Gestaltung für gute Sichtbeziehungen
- Farbeinfärbungen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit möglich

(Klein 2021)

Abb. 42 Fahrradstraße in Brandenburg (Foto: U. Patzer)

Abb. 43 Fahrradstraße mit deutlicher Kennzeichnung

Benutzungspflichtige Wege – Gemeinsamer Geh-/ Radweg Z 240

Die Benutzungspflicht für Radwege darf nach einem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts nur noch selten und in ganz besonderen Fällen angeordnet werden. Laut VwV-StVO darf das Zeichen Z 240 (Gemeinsamer Geh-/ Radweg) nur noch angeordnet werden, wenn:

- die Belange des Fußverkehrs berücksichtigt werden und
- die Leichtigkeit und Sicherheit des Radverkehrs vereinbar sind und
- die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt (VwV-StVO 2021).

Die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) definieren Ausschlusskriterien für Z 240. Es darf nicht angeordnet werden bei:

- vielen Zufahrten/ Hauseingängen
- starkem Gefälle
- schlechten Sichtverhältnissen
- intensiver Geschäftsnutzung
- Fußgänger*innen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis und auf
- Hauptverbindung des Radverkehrs (ERA 2010).

Abb. 44 Unübersichtlicher Zweirichtungsradweg mit Gefälle/ Anstieg und 1,40 m Breite

Abb. 45 Innerstädtischer, gemeinsamer Geh-/ Radweg < 2,50 m mit Benutzungspflicht in beide Richtungen

Zweirichtungsradwege/ Linke Radwege

Zweirichtungsradwege sind besonders unfallträchtig und schädlich für die Regelakzeptanz: es ist Radfahrenden nur schwer zu vermitteln, dass Radfahren auf der falschen Seite gefährlich (und eigentlich verboten) ist, wenn es anderer Stelle in der Kommune zwingend vorgeschrieben ist.

Linke Radwege sollten nach VwV-StVO innerorts „grundsätzlich nicht angeordnet werden“ (VwV-StVO 2021).

Auch die Freigabe (Benutzungsrecht durch Zusatzzeichen Rad frei) linker Radwege kommt lt. VwV-StVO innerhalb geschlossener Ortschaften nur „ausnahmsweise in Betracht“. Zudem sind Anfang und Ende der Anordnung mit sicheren Querungsmöglichkeiten der Fahrbahn auszustatten. Nach eigenen Beobachtungen funktioniert dies außerorts, innerorts jedoch nur in den seltensten Fällen. Voraussetzung für die Anordnung eines linken Radweges ist eine durchgehende lichte Breite von in der Regel 2,40 m, mindestens aber 2 m (VwV-StVO 2021).

Radverkehr an Baustellen

In Städten mit viel Radverkehr gehört es i.d.R. seit Jahren dazu, dass der Radverkehr auch an Baustellen mitgedacht und mit beachtet wird. Kleinere Kommunen haben bei diesem Thema oft noch Nachholbedarf. Nicht selten enden Geh- oder Radwege am Bauzaun oder mittels Beschilderung (z. B. Gemeinsamer Geh-/ Radweg Z 240 und Zusatzzeichen Ende Z 1012-31) – ohne dem Rad- und Fußverkehr eine (sichere) Alternative/ eine Umleitung anzubieten. In besonders krassen Fällen werden Rad- bzw. Fußverkehr mit den Zeichen 254 bzw. der Fußverkehr mit Zeichen 259 ohne Ausweichmöglichkeit verboten (siehe unten).

Einen sehr guten Überblick zum Radverkehr an Baustellen bietet der *Leitfaden Baustellen. Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen* der AGFK Baden-Württemberg.

Abb. 46/47 Große Stadt, große Baustelle und manchmal große Umleitung: in Leipzig werden die Belange der Radfahrenden bei Baustellen seit vielen Jahren in den meisten Fällen berücksichtigt

Abb. 48 Kleine Stadt, kleine Baustelle. Trotzdem muss die Sicherheit auch für Rad- und Fußverkehr gegeben sein, was hier an einer stark befahrene Bundesstraße nicht der Fall ist.

Abb. 49 Nicht nur aus Marketingsicht ein No-Go: Radverbot auf einer touristischen Radroute ohne ausgewiesene Umleitung

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Aufgrund der jahrzehntelangen Vernachlässigung des Fuß- und Radverkehrs ist es besonders wichtig, dass Kommunen ihre Maßnahmen zur Förderung der beiden Verkehrsarten öffentlich bewerben bzw. medial begleiten. Damit zeigt man einerseits denen, die bereits zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, dass man an der Verbesserung der Fuß- und Radinfrastruktur arbeitet.

Andererseits erreicht man so insbesondere die noch Unentschlossenen, die eigentlich gern Rad fahren, aber aufgrund der Bedingungen vor Ort das Rad doch lieber stehen lassen.

Nicht zuletzt dient Öffentlichkeitsarbeit auch der Aufklärung der Autofahrenden, z. B. dass Einbahnstraßen jetzt für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind und welche Regelungen bei Schutzstreifen gelten.

Beteiligungsverfahren

Neben der klassischen Öffentlichkeitsarbeit bietet es sich an, bei größeren Projekten (z. B. Umgestaltung eines Straßenabschnitts in einen verkehrsberuhigten Bereich oder in eine Fußgängerzone) die Bevölkerung einzubeziehen. Dies kann über einen Ideenwettbewerb oder -workshop erfolgen. Schüler*innen könnten im Rahmen eines Schulprojektes ihre Schulwege mit Rad bzw. zu Fuß in eine Karte eintragen und Schwach- bzw. Gefahrenstellen aus ihrer Sicht kennzeichnen. Aber auch die eigene Verwaltung sollte nicht vergessen werden, denn an einer größeren Planung sind nicht nur die eigentlichen Planer beteiligt. Sowohl Straßenverkehrsbehörde als auch Mitarbeitende des Bauhofes, die nach Umsetzung einer Maßnahme z. B. die Verkehrsschilder austauschen, fühlen sich in ihrer Arbeit wertgeschätzt, wenn sie beim Runden Tisch Rad-/ Fußverkehr einbezogen werden.

Beteiligungsverfahren sind zwar aufwendig, haben aber (mindestens) zwei entscheidende Vorteile: Erstens kommen aus der Bevölkerung viele Anregungen und Ideen. Zweitens erhöhen Beteiligungsverfahren die Akzeptanz der Maßnahmen: wer sich einbringen konnte, meckert hinterher weniger.

Stadtradeln

Um noch mehr Menschen fürs Radfahren zu begeistern, bietet sich auch das jährlich stattfindende Stadtradeln https://www.stadtradeln.de/home an. Dafür muss man sich zunächst anmelden (als Kommune oder auch als Landkreis), eine Teilnahmegebühr entrichten und für einen Zeitraum entscheiden, in dem man das Stadtradeln durchführen möchte. Dann gilt es, die Aktion zu bewerben, damit sich möglichst viele Menschen beteiligen und drei Wochen lang fleißig radeln und ihre Kilometer erfassen. Sehr medienwirksam ist ein stadtweiter Auftakt für das Stadtradeln (z. B. in Form einer gemeinsamen Radtour/ Radnacht). Empfehlung: der Zeitraum für das Stadtradeln sollte außerhalb der Sommerferien liegen.

Sehr gute Multiplikatoren für das Stadtradeln können Schulen sein, die innerhalb einer Kommune um die meisten Kilometer kämpfen. Hat man vor Ort gute Bedingungen, so dass bereits ein Teil der Kinder selbständig zur Schule radelt, kann man mit dem Stadtradeln die oben bereits erwähnten Unentschlossenen erreichen und zukünftig das eine oder andere Elterntaxi einsparen. Aber auch Firmen können das Stadtradeln nutzen und ggf. mit einem kleinen Anreiz ihre Mitarbeitenden für den Arbeitsweg per Rad motivieren.

Abb. 50 Startseite https://www.stadtradeln.de/home

Abb. 51 Startseite https://fahrradklima-test.adfc.de/

Fahrradklimatest

Alle zwei Jahre findet vom 1. September bis zum 30. November der bundesweite Fahrradklimatest https://fahrradklima-test.adfc.de/ statt. Anhand eines standardisierten Fragebogens können Radfahrende das Fahrradklima in ihrer Stadt bewerten. Die Ergebnisse zeigen der Verwaltung und den Stadtplanern, was sie bei der Radverkehrsförderung richtig gemacht haben bzw. wo noch Nachholbedarf besteht.

No-Gos der Rad- (und Fuß)verkehrsförderung

Zu den No-gos bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs gehören das Zusatzzeichen 1012-32 *Radfahrer Absteigen* sowie die Verbote Zeichen 254 für den Radverkehr und Zeichen 259 für den Fußverkehr. Während die beiden Verbote z. B. an Schnellstraßen durchaus ihre Berechtigung haben, kommen sie ebenso wie *Radfahrer absteigen* aber viel zu oft in Situationen zur Anwendung, die man auch anders beschildern kann.

So ist das Zeichen Z 101 *Allgemeine Gefahrenstelle* oft deutlich besser geeignet, auf (mögliche) Gefahren hinzuweisen, ggf. mit konkreter Angabe, was es zu beachten gilt (Baustelle, Tiere, Gefälle, ...). Das Zeichen *Radfahrer absteigen* führt nur selten dazu, dass Radfahrende absteigen oder gar schieben. Im Gegenteil: es fördert die mangelnde Regelakzeptanz unter Radfahrenden und unterstellt Ihnen, in bestimmten Situationen nicht selbst einschätzen zu können, ob an einer Stelle zwingend abgestiegen werden muss (vgl. Abb. 46 und 47). Allein schon aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten mit dem Rad kann in vielen Situationen viel angepasster reagiert werden als mit dem Auto. Und für Autofahrende gibt es schließlich auch kein Zusatzzeichen *Autofahrer Aussteigen*.

Abb. 52 Der Baustellenverkehr ist vom Radweg aus bestens einzusehen. Warum sollten Radfahrende hier absteigen? Die größte Gefahr geht wahrscheinlich von den zu eng aufgestellten Bauzäunen aus.

Abb. 53 „Radfahrer absteigen“ auf einer ausgewiesenen touristischen Radroute im Gebirge. Warum sollten Radfahrende bergab schieben? Wer hier (freiwillig) Rad fährt, der kann es!

Praxisbeispiele: Das Mobilikon

Zahlreiche Maßnahmen, Beispiele aus der Praxis sowie Hinweise auf Kosten und Fördermöglichkeiten zur Verbesserung der Mobilität liefert das Online-Lexikon **Mobilikon** https://www.mobilikon.de/ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR).

Fördermöglichkeiten: Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr befasst sich auch mit Radverkehr und bietet auf seinen Seiten aktuelle Hinweise und Entwicklungen rund um das Thema Rad, insbesondere auch zu Fördermöglichkeiten sowie Weiterbildungen https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Home/home_node.html.

Arbeitsgemeinschaften Fuß- und Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)

In mittlerweile 11 Bundesländern gibt es Arbeitsgemeinschaften für die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, die meist als AGFK abgekürzt werden. Von der gemeinsamen Webseite https://www.wir-machen-radverkehr.de/ wird auf die jeweiligen Länderseiten verlinkt, wo man dann alles über die Aktivitäten der AG, die Mitgliedschaft und die Aufnahme erfährt. Eine Mitgliedschaft in einer AGFK dient nicht nur dem fachlichen Austausch und der besseren Vernetzung der Kommunen, sondern auch der Stärkung des Radverkehrs im eigenen Bundesland.

Carsharing

In Deutschland stehen Privatfahrzeuge im Schnitt 23 Stunden am Tag herum. Menschen, die viele ihrer Alltagswege mit dem Rad und/ oder zu Fuß erledigen und für weitere Entfernungen auch den ÖPNV nutzen, fragen sich irgendwann, ob sich der eigene PKW überhaupt noch lohnt. Denn Steuern, Versicherungen sowie die regelmäßig vorgeschriebenen Überprüfungen fallen an, egal, wie viele Kilometer ein Auto zurückgelegt hat. Wer im Jahr weniger als 10.000 km mit dem Auto fährt und nicht mit dem Auto pendeln muss, spart mit Carsharing Geld.

Bereits seit Ende der 1990er Jahre gibt es in Deutschland Carsharing (deutsch: Autoteilen) – und das nicht nur in den Großstädten und Ballungsgebieten. Zum 1. Januar 2022 gab es in Deutschland:

- 243 Carsharing-Anbieter
- 935 Kommunen mit Carsharing-Angebot, darunter:
  74 % der Kommunen zwischen 50 und < 100.000 EW
  49 % der Kommunen zwischen 20 und < 50.000 EW)
- > 3,4 Mio. angemeldete Nutzer*innen
- 30.200 Carsharing-Fahrzeuge

(Bundesverband Carsharing BCS 2022).

Neben den o.g. Kostenvorteilen für Wenigfahrer hat das stationsbasierte Carsharing (Fahrzeuge stehen an festen Stationen und müssen auch an diesen wieder abgegeben werden) zudem eine verkehrsentlastende Wirkung. Verschiedenen Studien zufolge ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug 10-12 Privat-PKW, in einigen besonders verdichteten Großstädten sogar bis zu 20 private Fahrzeuge. Im ländlichen Raum bzw. in kleineren Städten liegt dieser Wert bei unter 10 Fahrzeugen. Hier ermöglicht Carsharing oft den Verzicht auf den Zweitwagen.

Carsharing in kleineren und mittleren Kommunen

Im Folgenden ist mit Carsharing ausschließlich das stationsbasierte Carsharing gemeint [das sog. free-floating-Carsharing spielt auf dem Land keine Rolle]. In kleineren und mittleren Kommunen ist die Etablierung eines Carsharing-Angebots deutlich schwieriger und mit größeren wirtschaftlichen Risiken verbunden als in einer Großstadt. Zudem gibt es für den Aufbau eines Carsharing-Angebots abseits der Ballungszentren nicht DIE Lösung, sondern viele unterschiedliche Modelle. Welches dabei zur Anwendung kommt, hängt wiederum von verschiedenen Faktoren ab. Einen sehr guten, umfangreichen Überblick dazu bietet der *Leitfaden zur Gründung neuer Carsharing-Angebote* des BCS, der über folgenden Link https://carsharing.de/verband/veroeffentlichungen/leitfaden-zur-gruendung-neuer-carsharing-angebote heruntergeladen werden kann.

Allgemeine Hinweise für den Start

Aus der Erfahrung des Vereins Verkehrswende in Kleinen Städten e.V. lassen sich für den Aufbau neuer Carsharing-Angebote in kleineren Kommunen einige allgemeine Hinweise geben. Grundsätzlich gilt: Man braucht in jedem Fall einen langen Atem! Und je besser/ gründlicher die Vorbereitung, desto höher die Erfolgsaussichten!

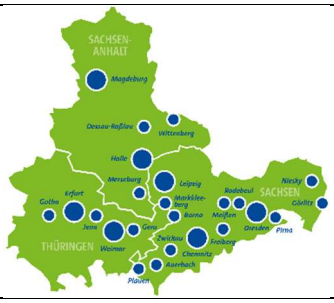
Erste Vorbereitungsphase

- Suche nach Gleichgesinnten, die Carsharing vor Ort etablieren (und nutzen) möchten, und Vernetzung untereinander
- Ansprache professioneller Carsharing-Anbieter, unter welchen Bedingungen sie in einer Kommune neu an den Start gehen
- Kontaktaufnahme mit Carsharing-Vereinen, die in anderen Regionen ein Carsharing aufgebaut haben/ betreiben
- ggf. Kontaktaufnahme zu weiteren Organisationen/ Projekten, die sich mit dem Aufbau eines Carsharings beschäftigen/ beschäftigt haben

Sofern ein etabliertes Carsharing-Unternehmen grundsätzlich bereit ist, das Angebot auf kleinere Kommunen auszudehnen, ist es sinnvoll, eine Zusammenarbeit anzustreben. So kann man das Know-how, die Technik/ den Support und nicht zuletzt die jahrelange Erfahrung dieses Anbieters nutzen. Dazu zählt auch die Vernetzung innerhalb des Carsharing-Verbundes, die es ermöglicht, deutschlandweit auf Carsharing-Fahrzeuge zurückzugreifen.

Carsharing-Unternehmen, die Angebote nicht nur in Großstädten haben, sind:

- cambio (Schwerpunkt in Bremen, Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen, aber auch in Saarbrücken und Berlin)
- stadtmobil (Schwerpunkt in Baden-Württemberg, im Raum Frankfurt/ M., aber auch Hannover und Berlin)
- Stattauto München (München und einige Kleinstädte im Umland)
- teilAuto (Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen)

		
Abb. 54 Regionale Verbreitung von cambio (Quelle: https://www.cambio-carsharing.de/)	Abb. 55 teilAuto-Standorte (Quelle: Mobility Center GmbH)	Abb. 56 stadtmobil-Regionen (Quelle: https://www.stadtmobil.de/stadtmobil/ueber-stadtmobil/)

Kommt für die eigene Kommune keiner der großen Anbieter in Frage, lohnt es sich zu prüfen, inwieweit die Erfahrungen von Carsharing-Vereinen möglicherweise auf die eigene Kommune übertragbar sind und genutzt werden können. Als Pionier des Vereins-Carsharings mit einem eigenen Carsharing-Angebot gilt der Vaterstettener Auto-Teiler e. V. (Umland von München). Ein weiteres erfolgreiches Vereinsmodell ist das des Carsharing im Wendland e. V. in einer wirklich sehr ländlichen Region.

Zweite Vorbereitungsphase (unabhängig vom sich abzeichnenden Modell)

- Intensivierung der Suche nach potentiellen Carsharing-Nutzer*innen: einerseits Privatpersonen, andererseits aber auch sog. Ankernutzer (Firmen, Verwaltungen)
- Suche nach Verbündeten in Verwaltung und Politik
- regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit, um auf das Thema aufmerksam zu machen und weitere Interessierte zu gewinnen

Das Einbeziehen der Stadtverwaltung ist dabei aus zwei Gründen essentiell. Zum Einen kann die Verwaltung das Carsharing erleichtern, indem sie z. B. geeignete Stellplätzen im öffentlichen Raum unentgeltlich zur Verfügung stellt. Andererseits kann eine Kommune auch selber das Angebot als sog. Ankerkunde nutzen und damit sowohl Geld sparen als auch mit gutem Beispiel vorangehen, dass man die Verkehrswende ernst nimmt. Ankerkunden benötigen die Carsharing-Fahrzeuge fast ausschließlich an Wochentagen und zu Zeiten, wo Privatpersonen seltener ein Auto nutzen. Dies sorgt für eine gute Auslastung, ohne dass sich die Nutzergruppen gegenseitig die Autos wegnehmen, und damit für eine Stabilisierung und Sicherung des Angebots. Denn: kaum etwas ist für das positive Image von Carsharing schädlicher als die Tatsache, dass ein einmal geschaffenes Angebot aus wirtschaftlichen Gründen wieder eingestellt werden muss.

Quellen und Literaturempfehlungen

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) e. V. (Hrsg.): **InnoRAD. Stadtentwicklung und Radverkehr. Die besten internationalen Ideen.** Berlin 2021

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) e. V. (Hrsg.): **So geht Verkehrswende. Infrastrukturelemente für den Radverkehr.** Berlin 2018

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Baden-Württemberg e.V. (Hrsg.): **Leitfaden Baustellen**. Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen. Fachbroschüre. Stuttgart 2017

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Baden-Württemberg e.V. (Hrsg.): AGFK-Faktenblatt 02. **Schutzstreifen für den Radverkehr.** Stuttgart 2020

Bergische Universität Wuppertal & Deutsches Institut für Urbanistik Difu (Hrsg.): **Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis**. Wuppertal 2021

Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) (Hrsg.): **Förderung des Radverkehrs in Städten und Gemeinden.** Neuauflage. Berlin 2021

Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e. V. (Hrsg.): **Parken auf Gehwegen. Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf.** Berlin 2021

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (Hrsg.): **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA. Ausgabe 2010**. Köln 2010

Große, Christine und Juliane Böhmer, Mitarbeit Stefan Lieb/ FUSS e.V.: **Radverkehr in Fußgängerzonen.** Endbericht des NRVP-Forschungsprojektes „Mit dem Rad zum Einkaufen in die Innenstadt“. Erfurt 2019

Klein, Tobias (Hrsg.): **Radverkehrsinfrastruktur – Baustein der Verkehrswende.** Gemeinsame Abschlusspublikation des NRVP-Forschungsbegleitkreises „Förderschwerpunkt Infrastruktur“, Berlin 2021 (Difu Sonderveröffentlichung)

Loose, Willi: **Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote.** Berlin, Bundesverband CarSharing 2018

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Hrsg.): **Radverkehrskonzeption Sachsen 2019**. Dresden 2019

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V. (Hrsg.): **Tempo 30 Soforthilfepapier.** Berlin 2018

Weblinks (zuletzt jeweils aufgerufen am Datum)

https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle/ (26.07.2022)

https://www.adfc.de/artikel/fuer-mehr-nachbarschaftliches-miteinander (04.08.2022)

https://www.bag.bund.de/DE/Themen/Radverkehr/Radverkehr_node.html (27.07.2022)

https://www.cambio-carsharing.de/ (25.07.2022)

https://www1.deutschebahn.com/bikeandride (27.07.2022)

https://www.fuehrerscheine.de/verkehrsrecht/verkehrszeichen/ (25.07.2022)

https://goodnews-magazin.de/mehr-umsatz-durch-autofreie-strassen/ (27.09.2022)

https://www.iass-potsdam.de/de/news/mobilitaet-beim-einkaufen-haendler-ueberschaetzen-rolle-des-autos (27.09.2022)

https://www.kienzler.com/radparksysteme (27.07.2022)

https://www.mobilikon.de/ (27.07.2022)

https://www.stadtmobil.de/stadtmobil/ueber-stadtmobil/ (25.07.2022)

https://www.stattauto-muenchen.de/stationsliste/#S (26.07.2022)

http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (26.07.2022)

https://www.wir-machen-radverkehr.de/ (04.08.2022)