

## **9. Schlussfolgerungen: Handlungsempfehlungen zur strategischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs**

Aus den Ergebnissen des Modellvorhabens lassen sich wesentliche und konkrete Handlungsempfehlungen zur strategischen Förderung des Fuß- und Radverkehrs ableiten. Diese richten sich in erster Linie an die Kommunen als maßgeblich Verantwortliche für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, aber auch an den Bund bzw. die Länder als Gesetz- und Fördermittelgeber.

### **A. Handlungsempfehlungen für Kommunen**

#### **1. Organisation des Planungsprozesses und der Beteiligung**

Der Organisation des Planungs- und Beteiligungsprozesses zur Umsetzung des systembezogenen Ansatzes der Förderung des Fuß- und Radverkehrs kommt eine große Bedeutung zu. Zur Prozessorganisation gehören die Einrichtung von spezifischen Organisationsstrukturen, die Entwicklung eines Beteiligungskonzeptes sowie eine umfassende Strategie zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Die Entwicklung der spezifischen Organisations- und Kommunikationsstruktur ist vor dem Hintergrund der jeweiligen lokalen Situation zu sehen. Entsprechende Rand- und Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen.

#### **§ Oberbürgermeister als maßgeblicher Akteur**

Der Oberbürgermeister (bzw. Dezernent) sollte leitender, federführender Akteur der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sein. Wie kein anderer Akteur der Verwaltung und einer Kommune insgesamt sollte der OB die Autorität und Vorbildfunktion besitzen und nutzen, um die störungssensible Steuerung der Planungs-, Abstimmungs- und Vermarktungsprozesse der Fuß- und Radverkehrsförderung mit seiner ganzen Persönlichkeit insgesamt positiv zu beeinflussen.

#### **§ Kernarbeitsgruppe**

Die Kernarbeitsgruppe in der Verwaltung bereitet alle Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr vor, koordiniert die fachliche und politische Abstimmung zwischen den beteiligten Akteuren und übernimmt auch planerische Aufgaben. Als effektiv haben sich relativ kleine ämterübergreifende Arbeitsgruppen erwiesen. Neben den eher planenden Ämtern (Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Stadterneuerung) gehören auch weitere Ämter oder Fachbereiche, vor allem die Straßenverkehrsbehörde, Polizei, aber auch das Jugendamt, Sozialamt, die Gleichstellungsstelle

und die Pressestelle dazu. Bei der Zusammensetzung ist auf die vertretenen Entscheidungsebenen zu achten. Bei dem ämter- bzw. derzernatsübergreifendem Vorhaben wie der Fuß- und Radverkehrsförderung darf nicht lediglich die Sachbearbeiterebene vertreten sein, die Leitungsebene sollte zumindest inhaltlich informiert sein.

#### § **Koordination (Fuß- und Radverkehrsbeauftragte/r)**

Die/der Fuß- und Radverkehrsbeauftragte/r wird auf Basis einer langfristigen Absicherung im Rahmen einer – je nach Aufgabenumfang – teilweisen oder vollen Personalstelle eingesetzt. Die komplexen Arbeitsfelder der Aufgabe, wie z.B. Kontakt zu allen Akteuren herstellen und halten, konkrete Planungsaufgaben und die Öffentlichkeitsarbeit koordinieren, die Geschäftsführung des begleitenden Beirates zwischen den Sitzungen wahrnehmen usw. (laufendes Geschäft) erfordern eine angemessene Konzentration auf diese Aufgaben; ein „So-nebenbei-Behandeln“ wird nicht erfolgreich sein.

#### § **Projektbegleitender Beirat**

Für die fachlich inhaltliche Arbeit und zur Beteiligung der lokalen Akteure sollte ein projektbegleitender Beirat eingerichtet werden. Die wesentliche Aufgabe des projektbegleitenden Beirates besteht in der Begleitung der Bearbeitung von integrierten Handlungskonzepten, in der konsensualen Umsetzung und in der Unterstützung bei der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit. Der projektbegleitende Beirat erhält durch politischen Beschluss seinen Auftrag. Der Auswahl und Einbindung der Mitglieder der projektbegleitenden Beiräte kommt eine große Bedeutung zu. Mitglieder sind i.d.R. Vertreter bestimmter Interessengruppen, aber auch öffentliche und private Handlungsträger der Fuß- und Radverkehrsförderung. Wichtig ist die Einbindung aller Akteursgruppen, auch derer mit unterschiedlichen Interessen und Meinungen.

#### § **Moderation**

Zielführend ist eine Begleitung des Planungs- und Beteiligungsprozesses durch eine externe Moderation, besonders bei der Arbeit des Projektbegleitenden Beirates. Die konsensuale und zugleich effektive Arbeit wird gefördert.

## **2. Strategie- und Handlungskonzept**

Das Strategie- und Handlungskonzept zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs enthält konkrete Leitlinien und Zielbeschreibungen, die Festlegung von Handlungsfeldern und die Zeitschiene für den gesamten Planungsprozess.

### § **Zieldiskussion**

Das Entwickeln von Leitlinien und Zielbeschreibungen mit Hilfe einer Zieldiskussion ist wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der Handlungsfelder, entsprechender Maßnahmenkonzepte und Einzelmaßnahmen sowie für die Überprüfung der Ergebnisse.

### § **Handlungsfelder**

Die Handlungsfelder sind wesentliche Elemente des Gesamtkonzeptes und sollten aus den Leitlinien und Zielbeschreibungen nachvollziehbar abgeleitet werden. Die Handlungsfelder setzen inhaltliche Schwerpunkte entsprechend den Ergebnissen der Situationsanalyse. Die gewählten Themen sind möglichst den „3 Säulen“ der Fuß- und Radverkehrsförderung Infrastruktur-Öffentlichkeitsarbeit-Service zuzuordnen.

### § **Beteiligung der politischen Gremien**

Für eine konsequente Umsetzung der Handlungsfelder und der Akzeptanz der Maßnahmen ist es erforderlich, die politischen Gremien kontinuierlich in Kenntnis zu setzen und die maßgeblichen Maßnahmen durch Beschlüsse absichern zu lassen. Dazu zählt auch ein entsprechender Grundsatzbeschluss. Vertreter der Fraktionen sollten Mitglieder der projektbegleitenden Beiräte sein.

## **3. Verbesserung der Infrastruktur**

Die Verbesserung der Infrastruktur bildet die erste der drei Säulen der Gesamtstrategie und die materielle Voraussetzung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Ohne eine Verbesserung der Infrastruktur ist eine erfolgreiche Steigerung der Verkehrsanteile beider Verkehrsarten nicht vorstellbar. Die Erwartungen der Nutzer sind ganz besonders auf eine gute Infrastruktur gerichtet.

### § **Positive Bestandsaufnahme**

Eine positive Bestandsaufnahme ist eine über die allein technische Erfassung, Beschreibung und Bewertung der Bestandssituation hinausgehende positive und öffentlichkeitswirksame Darstellung des bisher Erreichten. Auf diese Weise werden auch neue Maßnahmen dargestellt.

### § **Netz- und Maßnahmenkonzepte**

Neben der Bearbeitung von Netz- und Maßnahmenkonzepten für den Fuß- und Radverkehr sind konkrete Darstellungen und Beschreibungen unverzichtbar für die Finanzierung (Förderanträge) und Umsetzung. Der Detaillierungsgrad richtet sich nach den vorgeschriebenen Standards; hilfreich sind öffentlichkeitswirksame Präsentationsmaterialien.

### § **Kostengünstige Maßnahmen**

Kostengünstige Maßnahmen, die mit geringem Aufwand herzustellen, zu betreiben und zu unterhalten sind, bieten auch Städten mit gering ausgeprägter Infrastruktur die Möglichkeit, in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum nutzergerechte Verkehrsanlagen und Ausstattungselemente zu realisieren. Hierzu zählen beispielsweise Verbesserungen an Lichtsignalanlagen, Markierungsarbeiten, Anlagen von Überquerungsstellen, Bordsteinabsenkungen, das Aufstellen von Ruhebänken usw. Diese sind anhand von Checklisten abzuarbeiten.

### § **„Maßnahmen-Highlights“**

Besondere „Maßnahmen-Highlights“ können die Identifikation der Bürger und Akteure fördern. Hier sind nicht bundesweit einmalige Maßnahmen gefragt, sondern solche, die für die jeweilige Stadt etwas Besonderes darstellen und deshalb auch von finanziell geringerem Umfang sein können („der erste Schutzstreifen für Radfahrer in xy-Stadt“, die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer nach jahrelanger Diskussion).

### § **Qualitätskriterien**

Bei der Verbesserung der Infrastruktur (auch in Städten mit vergleichsweise guter Infrastruktur) ist die fachlich und städtebaulich anspruchsgerechte Ausbildung der Maßnahmen zu gewährleisten. Im Übrigen bedeutet der Zusammenhang zwischen attraktiven Wegen für den Fuß- und Radverkehr und einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Stärkung der Nahmobilität (z.B. bei der Neugestaltung von Altstadtstraßen oder Stadtteilplätzen) ein großes Potenzial zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

## **4. Elemente einer „guten“ Öffentlichkeitsarbeit**

Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen und ist die dritte Säule der Gesamtstrategie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Öffentlichkeitsarbeit als Querschnittsaufgabe, die über die technische Verwaltung hinausgeht, macht die Entwicklung einer Kommunikationsstrategie notwendig, die ziel- bzw. zielgruppenorientiert ist und sowohl nach außen (allgemeine Öffentlichkeit, Bürgerschaft) als auch nach innen (Verwaltung, Politik) gerichtet ist. Im Mittelpunkt sollte die Förderung der Akzeptanz, also die Wertschätzung der eigenen Füße und des Fahrrades als alltagstaugliche Verkehrsmittel stehen. Öffentlichkeitsarbeit ist eine eigenständige Aufgabe seitens der Verwaltung, die integrativer Bestandteil bei der Realisierung von Maßnahmen ist. Hierfür sind entsprechende Kapazitäten (personell und finanziell) bereit zu stellen.

Elemente einer „guten“ Öffentlichkeitsarbeit:

- § Kontinuierliche Begleitung des Planungsprozess mit jeweils **geeigneten Medien**.
- § **Kontinuierliche Information** begleitend zur Realisierung der Konzepte und Maßnahmen.
- § **Jahresprogramme** zur Öffentlichkeitsarbeit, die zu Beginn eines Jahres aufgestellt werden und z.B. vierteljährlich aktualisiert werden.
- § **Zielgruppenspezifische Öffentlichkeitsarbeit**, die entsprechend den speziellen Verhaltensweisen und Wünschen die Akzeptanz erhöht und die Ansprache wichtiger Akteure (evtl. auch Sponsoren) erleichtert .
- § **Jährliche Aktionstage** mit Event-Charakter fokussieren die relevanten und aktuellen Einzelthemen und fördern neue Partnerschaften zwischen verschiedenen Akteuren.
- § **Bundesweite Kampagnen bzw. Aktionen** sollten zur Unterstützung der lokalen Öffentlichkeitsarbeit genutzt wurden. Hilfreich ist die Verfügbarkeit von unterstützendem Informationsmaterial (z.B. europaweiter Aktionstag „In die Stadt ohne mein Auto“ am 22.09. d.J.).
- § Eine **kontinuierliche Medienpräsenz** durch Pressearbeit in Zusammenarbeit mit dem Pressereferat ist ein wesentlicher Baustein einer guten Öffentlichkeitsarbeit.
- § Ein **abgestimmtes Vorgehen** zur Öffentlichkeitsarbeit zwischen den Akteuren der Fuß- und Radverkehrsförderung ist hilfreich. Aber auch eigene Öffentlichkeitsarbeit z.B. der Polizei, Verkehrssicherheitsorganisationen, Schulen ist erwünscht.
- § Die **Vorbildfunktion der Akteure** ist für eine glaubwürdige Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar. D.h., ist der Bürgermeister kein Alltags – oder Sportradfahrer, sollte er sich z.B. für die Eröffnung eines Radweges nicht für die Presse aufs Rad setzen. Dies gilt auch für die Sachbearbeiter, denn die besten Multiplikatoren und Imagebildner sind die eigenen Mitarbeiter.

## 5. Finanzierung sichern und Synergien nutzen

Finanzierungskonzepte für den Fuß- und Radverkehr benötigen eine besonders intensive, fachkundige und kontinuierliche Abstimmung und Koordination, sowohl verwaltungsintern wie extern. Sie machen ein baulastträger- und ressortübergreifendes Abstimmen und Koordinieren durch die zuständigen Mitarbeiter notwendig, weil „Radverkehr als System“ in hohem Maße eine querschnittsorientierte Aufgabe ist. Vollständige und beschlossene („gültige“) Konzepte für den Fuß- und Radverkehr erleichtern eine schrittweise, kontinuierliche Umsetzung der Maß-

nahmen. Darüber hinaus sind sie Voraussetzung beispielsweise für die finanzielle Förderung von Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

- § Generell: kontinuierliche **Sensibilisierung** der zuständigen Akteuren für die speziellen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs.
- § **Fachfremde, externe Akteure** mit der teilweise sehr speziellen Thematik des Fuß- und Radverkehrs vertraut machen und aktiv in die Planungsprozesse einbinden.
- § **Kreativität** ist erwünscht bei der Entwicklung von innovativen Finanzierungsmodellen, besonders vor dem Hintergrund der „leeren Kassen“ und z.T. geringen Eigenmitteln. Hierzu gehört auch, die Spielräume der rechtlichen Regelungen flexibel für individuelle Lösungen zu nutzen.
- § Einrichten einer **eigenen Haushaltsstelle** „Fußgänger- und Fahrradverkehr“ (investive Maßnahmen, Unterhaltungsmaßnahmen, Mittel für Öffentlichkeitsarbeit).
- § Bereitstellen von **eigenen finanziellen Mitteln** für die Gegenfinanzierung und die Umsetzung von kostengünstigen Maßnahmen.
- § **Förderpotenziale und -bedingungen** fachkundig recherchieren und im Sinne optimaler Finanzierungskonzepte für den Fuß- und Radverkehr umsetzen.
- § „Andocken“ an andere Themen und **Nutzen von Synergien**, z.B. Programme „Soziale Stadt“, EU-Förderprogramme, Tourismusförderung.

## 6. Nachhaltigkeit durch Qualitätsmanagement (QM)

Für die nachhaltige Förderung des Fuß- und Radverkehrs sollten Bausteine eines Qualitätsmanagements eingesetzt werden. Eine umfassende Anwendung von Bausteinen eines QM-Systems, die alle mit der Thematik Fuß- und Radverkehrsförderung befassten Bereiche der Verwaltung systematisch einbindet, kann die hier dargestellten wichtigsten Leitsätze für eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs verknüpfen und nachhaltig sichern.

Geeignete Bausteine sind:

- § **Grundsatzbeschluss**, d.h. ein verbindlicher, eigenständiger kommunaler Beschluss zur Einführung eines QM-Systems für den Fuß- und Radverkehr als erster Schritt.
- § Vereinbarung von **Qualitätszielen** und Verantwortlichkeiten.
- § **Bilanzen** und Modifikationen des Konzeptes.
- § Das Instrument **Beschwerdemanagement**, beispielsweise in der einfachen Form von Mängelcoupon-Aktionen. Dieses ist sehr gut geeignet, um ein vorhandenes Rad- und Fußverkehrssystem zu pflegen und weiterzuentwickeln.

## **7. Monitoring im Sinne eines Qualitätsmanagements**

Turnusmäßiges Monitoring umfasst die kontinuierliche Datenerfassung des Fuß- und Radverkehrs für regelmäßige Wirkungskontrollen und ggf. Städtevergleiche (Lernen aus Vergleich und Austausch). Notwendig sind zumindest kontinuierliche Querschnittszählungen und Unfallanalysen, wenn möglich Haushaltsbefragungen zur Erhebung von Mobilitätskenndaten. Darüber hinaus bietet es sich an, bestimmte Fragestellungen bei notwendigen anstehenden eigenen Erhebungen bzw. Untersuchungen anderer Akteure (z.B. zu Standortkonzepten, Innenstadtentwicklung, kommunales Beschwerdemanagement) mit einzubinden. Die Daten sollten übersichtlich aufbereitet und veröffentlicht werden.

## **8. Fachlicher Austausch**

Fachlicher Austausch, d.h. das Herstellen und Halten der Kontakte zu anderen fußgänger- und fahrradfreundlichen Kommunen, ist für die eigene Arbeit wichtig. Da Wissen auf Erfahrungen beruht und Erfahrungen im Austausch mit anderen wesentlich beeinflusst werden, werden praxisnahe, umsetzbare Angebote zum Austausch mit anderen Akteuren auf eine positive Resonanz stoßen. Fachexkursionen können hier hilfreich sein. Hierdurch entstehen wichtige Netzwerke. Hierbei können Bund und Länder eine federführende Rolle einnehmen.

## **B. Handlungsempfehlungen an den Bund bzw. die Länder**

Im Rahmen der Bearbeitung des 2. Fahrradberichtes der Bundesregierung und der Projekte im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2002 – 2012 werden detaillierte Vorschläge zum Rechts- und Ordnungsrahmen entwickelt. Erarbeitet wird ebenfalls eine „Förderfibel“, die internetgestützt eine Übersicht zur Förderung und Finanzierung von Maßnahmen des Radverkehrs inklusive Best-Practise-Beispielen erstellt. Aus Sicht der Erfahrungen mit dem Modellvorhaben ist dies uneingeschränkt zu begrüßen. Eine Übertragbarkeit auf die Finanzierungsmöglichkeiten des Fußverkehrs sollte geprüft werden.

Aus den Erfahrungen mit der Durchführung des Modellvorhabens werden darüber hinaus nachstehende Vorschläge gemacht.

### **1. Finanzierung (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG))**

Die Ausführungsbestimmungen der Länder zum GVFG sind sehr unterschiedlich. Bei der Bewilligung von Fördermitteln nach dem GVFG werden die vorhandenen Spielräume zugunsten des

Fuß- und Radverkehrs unterschiedlich genutzt. Neben einer Übersicht über die länderspezifischen **Ausführungsbestimmungen des GVFG (Synopsis)** sollten die vorhandenen Spielräume innerhalb des GVFG offensiv und zeitgemäß genutzt werden.

Die für Radfahrer und Fußgänger wichtigen öffentlichen Verkehrsräume gehören bisher nicht zu den förderfähigen Vorhaben nach GVFG (explizit eingegangen und damit förderfähig sind lediglich die selbstständigen Radverkehrsanlagen in gemeindlicher Baulastträgerschaft). Zudem ist die Förderung an den Kfz-Zulassungen festgemacht. Der in § 1 GVFG ausdrücklich festgeschriebene Gesetzeszweck „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ wird so unzureichend umgesetzt. Eine Verbesserung könnte über die explizite Förderung entsprechender Infrastrukturmaßnahmen erreicht werden. Weiterhin sollte der **Verteilschlüssel in § 6 GVFG** dahingehend geändert werden, dass statt einer Aufteilung nach zugelassenen Kfz die Aufteilung nach der vorhandenen Bevölkerung vorgenommen wird.

## 2. Datenerfassung

Es sollte geprüft werden, ob – ähnlich dem Kfz-Verkehr – turnusmäßige, bundesweite Zählungen und/ oder Haushaltsbefragungen zum Fuß- und Radverkehr durchführbar und förderfähig sind.

## 3. Koordination

Zur Verbesserung der Koordination der Fuß- und Radverkehrsförderung kann die Einrichtung von so genannten **Kompetenzzentren für den Fuß- und Radverkehr** dienen. Die in den Ländern z.T. eingesetzten Landesbeauftragten für (Fuß- und) Radverkehr haben in der Regel eine vergleichsweise schwache Funktion im Hinblick auf ihre Stellung in der Verwaltungshierarchie, ihr Selbstverständnis und ihre (unmittelbare) Ansprechbarkeit. Auf der anderen Seite besteht bei Kommunen und Interessenverbänden ein ständig wachsendes Bedürfnis z.B. nach Informationen über Fördermöglichkeiten und nach Kommunikation mit politischen Entscheidungsträgern. Formal könnten gestärkte Landesbeauftragte für den Fuß- und Radverkehr die Möglichkeit eines aktiven „Gegen-Übers“ zu den kommunalen Beauftragten bieten. Dies besonders vor dem Hintergrund, dass die mittlere Verwaltungsebene (Bezirksregierungen) mit ihren bisherigen fachlich kompetenten Ansprechpartnern zunehmend aufgelöst wird.

Die Einrichtung von Kompetenzzentren für den Fuß- und Radverkehr könnte die Bündelung von Verwaltungs- und Fachkompetenzen auf Landesebene beinhalten, besonders für eine effektive Kommunikation der aktuellen Förderrichtlinien und technischen Regelwerke. Hierzu bedarf es einer genaueren Definition und Machbarkeitsuntersuchung.

Empfohlen wird ein stärkeres Einbinden der kommunalen Spitzenverbände in die Förderung des Fuß- und Radverkehrs mit Übernahme konkreter Funktionen zur Unterstützung bei der Einführung von QM-Bausteinen (ggf. unter Mitwirkung der Kommunalen Gemeinschaftsstelle zur Verwaltungsvereinfachung (KGSt)), bei Benchmarking-Konzepten und zur Förderung des Erfahrungsaustausches unter den Kommunen.

#### **4. Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit**

Mitglieder der Verwaltung haben i.d.R. keine ausreichenden Kenntnisse über die Planung und Durchführung von adäquater Öffentlichkeitsarbeit (d.h. wann ist welche Aktion zielführend, Eignung von Methoden und Medien). Sie haben aufgrund der personellen und finanziellen Restriktionen kaum Zeit zu intensiver Recherche und Zusammenstellung von Infomaterial, z.B. für eine Kampagne „Mit dem Rad zum Einkaufen“. Entsprechende Infopakete und Einsatzmöglichkeiten sollten bereitgestellt und leicht abrufbar sein. (z.B. in Form eines **Handlungsleitfadens „Kommunale Öffentlichkeitsarbeit** als Printversion bzw. als download auf der Internetseite zum Nationalen Radverkehrsplan).

#### **5. Modellvorhaben**

Modellvorhaben haben „Katalysatorwirkung“ und sind erfolgreiche Ansätze, um das Innovationspotenzial vor Ort zu erhöhen und gute Beispiel (best practise) zu verbreiten. Künftige Modellvorhaben des Bundes sollten in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Ländern der Modellgemeinden durchgeführt werden.