

Heiner Monheim

## **Fahrradförderung in Deutschland und Nordrhein- Westfalen. Eine Bilanz**

### *Anfänge der Fahrradförderung in einem fahrradfeindlichen Umfeld*

1974 hat der Bundesbauminister mit seiner Rahmenstudie „Fahrrad im Nahverkehr“ (1) einen ersten Impuls für die Fahrradförderung in Deutschland gegeben. Diese Initiative wurde in der Bundesregierung eher belächelt. Ich kann mich noch gut an die hämischen Kommentare der Ressortvertreter des Wirtschaftsministeriums und Verkehrsministeriums bei der interministeriellen Abstimmung der Ressortforschung erinnern. Trotzdem folgte Ende der 70er Jahre als Initiative des Innenministeriums und des damals zu seinem Geschäftsbereich gehörenden Umweltbundesamtes das Bundesmodellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt“ (2) mit den beiden Hauptmodellstädten Rosenheim und Detmold und zahlreichen assoziierten Teilmodellstädten. Damals entstand ein kleines erstes Forschungsfeld Fahrradverkehr, mit bescheidener Ausstattung im Vergleich zu den Budgets des Autoverkehrs und öffentlichen Verkehrs, aber immerhin wurde ein Zeichen gesetzt. Allerdings fehlte es damals noch an einer großzügigen Finanzausstattung für die Infrastrukturmaßnahmen und die breitenwirksame Kommunikation. Trotzdem kam bei den Insidern eine Art Enthusiasmus auf, der allerdings noch kaum auf breite Kreise der kommunalen Verkehrsplanung abfärbte. Parallel zu diesen frühen Aktivitäten der Fahrradförderung konsolidierte sich die organisierte Fahrradszene in Deutschland. Zunächst waren dezentral vor allem Bürgerinitiativen und „Grüne Radler“ im Fahrradverkehr aktiv. Später engagierten sich die Umweltverbände, ehe dann ADFC und VCD sich dauerhaft des Fahrradthemas und der Radfahrerinteressen annahmen. Beinahe wäre es damals sogar gelungen, eine eigene Bundesstiftung Fahrrad zu etablieren, in die für jedes in Deutschland verkaufte Fahrrad 1-2 € eingezahlt worden wäre, was einen Jahresetat von 4-8 Mio. € für Fahrradbelange ermöglicht hätte. Leider scheiterte dieser Anlauf am Ende am Widerstand der organisierten Fahrradindustrie und des Fahrradhandels, die sich anders als die Autoindustrie und der Autohandel nicht wirklich als Lobby für ein Verkehrsmittel und eine Verkehrsphilosophie verstanden.

Die damals methodisch neu angelegte Mobilitätsforschung, in der erstmals auch auf breiterer Basis Fuß- und Fahrradverkehr im sog. „erweiterten Modal Split“ erfasst wurden und im Mikrozensus neben Autobesitz auch Fahrradbesitz erfasst wurde, förderte zwei erstaunliche Tatsachen zutage: der Fahrradbesitz war in all den Jahren deutscher Autoförderung und Autobegeisterung immer mehr als doppelt so hoch wie der Autobesitz. Allerdings führte hoher Fahrradbesitz leider nicht automatisch auch zu hoher Fahrradnutzung, mit nur 6% war der durchschnittliche Fahrradanteil leider der kleinste Marktanteil unter allen Verkehrsarten. Aber immerhin gab es schon damals in Deutschland Städte und Regionen, die einen drei bis fünf mal höheren Fahrradanteil hatten, was bewies, dass bei entsprechenden Anstrengungen hohe Potenziale im Fahrradverkehr genutzt werden konnten. Erstmals wurden Zielwerte wie 20% oder orientiert am Münsterland sogar über 30% am Modal Split als wieder vorstellbar diskutiert, Werte, die noch in den 1950er Jahren in ganz Deutschland üblich waren. Allerdings waren viele Städte und Regionen dank fahrradignoranter Politik und Planung zur Fahrraddiaspora verkommen, mit Marktanteilen, die unter 3% lagen, also mehr als die Hälfte unter dem Bundesdurchschnitt. Hierzu gehörten leider auch viele Großstädte und fast das ganze Ruhrgebiet, eine ehemalige Fahrradhochburg in den 1920er und 30er Jahren.

Die Verkehrsressorts von Bund und Ländern standen angesichts dieses aus ihrer Sicht vernachlässigbar geringen bundesdurchschnittlichen Marktanteils der Fahrradförderung skeptisch, hinhaltend und unwillig gegenüber. Sie misstrauten den eigentlich bei breitem Fahrradbesitz erwartbaren hohen Marktpotenzialen mit den klassischen Killerphrasen: angeblich würden zu viel Berge, zu viel Wind, zu schlechtes Wetter, viel zu gefährliche Straßen, viel zu bewegungsfaule und bequeme Bürger, viel zu unzureichende Transportkapazität der Fahrräder den verkehrlichen Stellenwert des Fahrrades klar limitieren. Dem Fahrradverkehr hohe Priorität zu geben, lag ihnen deshalb fern. Typisch für die damalige Befindlichkeit waren so provokante Aussagen wie die von Prof. Ernst Fiala, dem Forschungschef

von VW in den 1970er Jahren, der in einer Fernsehdiskussion davor warnte, das Fahrrad als Verkehrsmittel ernst zu nehmen: es handle sich bei Fahrrädern vorwiegend um Spielgeräte für Kinder oder um Sportgeräte für Rennen. Fiala verglich das Fahrrad mit Schlitten und Skiern. Niemand käme auf die Idee, das Schlitten- und Skifahren als eine Alternative für den Verkehr zu positionieren. Ähnlich fahrradignorant gab sich damals die Mehrzahl der renommierten Verkehrsgutachter, allen voran Prof. Paul A. Mäcke aus Aachen, seinerzeit eine Art „Papst“ seiner Zunft und Chef von IVV, der in seinen damaligen Generalverkehrsplänen dem Fahrradverkehr den bemerkenswerten Standardsatz widmete: das Fahrrad habe sich als Verkehrsmittel überlebt. Es werde aussterben. Deshalb sei es überflüssig, dem Fahrrad systematische Planungsvorsorge zu widmen. Kurios genug: heute verdient die von ihm gegründete Firma IVV mit ihren Gutachten und Netzplanung für den Fahrradverkehr gutes Geld.

Fahrradboom „aus dem Nichts“ dank publizistischer Offensive

Dann geschah etwas Erstaunliches: der Fahrradverkehr stieg trotz weitgehender Fahrradignoranz der professionellen Akteure in Politik, Wissenschaft und Planung Ende der 1970er Jahre innerhalb von zwei Jahren auf 11% um fast das Doppelte an. Und das, obwohl die Fahrradinfrastruktur durchweg noch lausig schlecht war. Der Grund war eine publizistisch forcierte Welle von reißerischen Berichten zum Fahrradfahren, vor allem in den Massenillustrierten wie Quick, Stern, Bunte, Brigitte, Bravo, aber auch in der Tagespresse sowie in Funk und Fernsehen. Das Fahrrad wurde als Symbol eines neuen Lebensgefühls aufgebaut. Vorzugsweise mit halb nackten Frauen auf knallbunten Rennrädern wurde das Fahrrad als Ausdruck eines neuen, jungen, freien, sportlichen, spaßvollen Lebens- und Mobilitätsstils kommuniziert. Das machte Appetit und trieb neben den unentwegten Alltagsradlern immer mehr Gelegenheitsradfahrer auf ihre Fahrräder.

Folge: Beginn einer breiteren Fahrradförderung

Dieser Fahrradboom konnte politisch und planerisch nicht mehr ganz ignoriert werden. Es begann ein Phase allmählich zunehmender Fahrradförderung. Bund und Länder und viele Kommunen begannen mit ihren Radwegeprogrammen. Angesichts insgesamt steigender Verkehrsetats musste man nun auch gewisse Teilsommen für den Fahrradverkehr abzweigen. Allerdings blieben die Beträge immer eher bescheiden, erreichten zu keiner Zeit auch nur annähernd die Größenordnung, die im Bereich des sonstigen Straßenbaus und der ÖPNV- Förderung ausgegeben wurde.

Auch änderte sich allmählich das Planungsrepertoire. Während in den 1970er Jahren der Bordsteinradweg und dessen Billigvariante, der mit weißem Strich in einen halben Gehweg und einen halben Radweg ummarkierte Gehweg Standard waren, begannen jetzt erste Experimente mit einer fahrbahnseitigen Radverkehrsführung. Hier trafen Erkenntnisse der Verkehrsberuhigung und der Fahrradplanung fruchtbar aufeinander. Rund um die leider auch für viele Politiker heute noch verwirrenden Begriffe Mehrzeckstreifen, Schutzstreifen, Radfahrspur und Fahrradstreifen wurden durchweg sehr erfolgreiche Experimente gestartet. Allerdings brauchte es noch viele Jahre, diese innovativen Elemente auf breiter Front anzuwenden, obwohl sie eine gute Möglichkeit boten, in kurzer Zeit komplette, sichere Radverkehrsnetze zu schaffen.

Politisierung und Ideologisierung der Fahrradplanung. Reaktanz der Autolobby

Leider wurden die innovativen fahrbahnseitigen Lösungen als tabubeladener Angriff auf verbrieft Autorechte und „heilige“ Autofahrflächen missverstanden. In dieser Situation machten die Fahrradszene und die gutmeinenden Fahrradplaner einen gravierenden strategischen Fehler. Sie kommunizierten die neuen Elemente in einer eher autofeindlichen Diktion und Bildersprache. Motto: man müsse dem Autoverkehr jetzt endlich was wegnehmen, man müsse dem Fahrradverkehr endlich zu seinem Recht verhelfen. Der entsprechende Kampfbegriff war der sog. „Rückbau“ von Hauptverkehrsstraßen. Damit war der verkehrliche Verteilungskampf und die Ideologisierung des Verkehrsdiskurs eingeläutet. Eine viel bessere Alternative wäre gewesen, zu argumentieren, die Straßen würden leistungsfähiger, sie würden ausgebaut, sie erhielten zusätzliche Spuren, wie das beispielhaft die IG Velo in Basel mit ihrem Vordenker Jürg Tschopp vorgemacht hatte (5).

Zusätzlich erschwert wurde die Lage durch die aufkommende Polarisierung Deutschlands in der Umweltfrage. Mit der Diskussion um Waldsterben, Sommersmog, verdreckte Flüsse, verpestete Luft und gefährliche Atommeiler geriet das Umweltthema auf die Headlines der politischen Agenda. Das führte am Ende zur „Geburt“ der Grünen. Seitdem geriet auch das Fahrrad in den Sog der Umweltwelle

und wurde dadurch nahezu zwangsläufig ideologisiert. Dies hat der Fahrradförderung letztlich eher geschadet, wegen der starken emotional- ideologischen Aufladung als „Umweltsymbol“ und damit als „grünes“ Vehikel. Plötzlich wurde in vielen Städten und Regionen nicht mehr pragmatisch nach der besten Lösung gesucht, sondern aus jedem Stück neuer Radweg eine ideologische Grundsatzschlacht gemacht. In der Systematik der politischen Farbenlehre prallten „rote“, „schwarze“, „grüne“ und „blau-gelbe“ Strategien aufeinander.

- Die in den 1970er Jahren noch als Umweltpartei profilierte FDP (allen voran damals der Bundesinnenminister Baum als „Vater“ des ersten Modellprogramms „fahrradfreundliche Stadt“ oder die Landesminister Hirsch und Riemer als Väter des Modellprogramms „Verkehrsberuhigung in NRW“) gerierte sich 20 Jahre später als „Radwegkiller“, diskreditierte mit Vorliebe Radverkehrsförderung als „rausgeschmissenes Geld“.
- Und auch die CDU formierte sich als krampfhaft verteidigter angestammter Autofahrerrechte, als ADAC- nahe Hilfstruppe der Massenmotorisierung und freien Fahrt. Daran hinderte sie auch nicht, dass die deutsche Fahrradregion Nr. 1, das Münsterland, jahrzehntelang „schwarz“ regiert wurde, dass man also hier hohe Fahrradanteile getrost als konservatives Markenzeichen hätte interpretieren können. Auf den Rest der CDU in der Republik färbte das wenig ab.
- Die SPD, die als einzige der großen Volksparteien eine wirkliche eigene Fahrradtradition hatte und noch in den 1920er Jahren mit den Naturfreunden und zwei eigenen Radfahrerverbänden an der Spitze der Arbeiter-Fahrradbewegung stand, positionierte sich im krampfhaften Wettbewerb zur CDU und im pointierten Kontrast zu den Grünen ebenfalls zunehmend fahrradskeptisch, mindestens wenn es ins „Eingemachte“ der Verteilungskämpfe um Verkehrsetats und Verkehrsflächen ging. In der Programmatik dagegen gab es gerne „lauwarme Worte“ für das Fahrrad, stets verbunden mit dem Zusatz, ohne Auto gehe es aber dennoch nicht. Typisch war, dass in den alten Fahrradhochburgen des Ruhrgebietes, die jahrzehntelang von der SPD regiert wurden und die alle in den 1950er Jahren noch Fahrradanteile über 30% hatten, der Fahrradverkehr dank autogerechter Stadt- und Verkehrsplanung auf marginale Werte um 3% abstürzte. Statt dessen fand man seit den 1980er Jahren die Radfahrer des Ruhrgebiets vorzugsweise an den Wochenenden im Münsterland auf ihren Pättkestouren.
- Die Grünen profilierten sich natürlich zunächst als Fahrradpartei, mit Blick auf ihre junge, alternative Klientel. Aber selten gelang es ihnen, bei entsprechender Regierungsbeteiligung in kommunalen Bündnissen wirklich erfolgreiche Fahrradpolitik zu machen, weil immer ein mehr fahrradskeptischer Koalitionspartner bremste. Immerhin geht aber der Bericht der Bundesregierung zum Fahrradverkehr (6) und der Nationale Radverkehrsplan (7) primär auf das grüne Engagement zurück, allerdings leider ohne gravierende Konsequenzen für die alltägliche Fahrradrealität auf Deutschlands Straßen und für die Haushaltsansätze bei der Fahrradförderung (vgl. Scharnweber, M. in diesem Band)

Frustrierende Erfahrung. Fahrradförderung hat trotz lokaler Erfolge den generellen Trend nicht verändert

Tatsache ist, dass nach Beginn der Fahrradförderung das Fahrrad nie mehr einen so starken und breiten Wachstumsschub verzeichnet hat wie vorher. Regional und lokal gab es natürlich infolge potenziert lokaler und regionaler Anstrengungen beachtliche Markterfolge. Viele aus heutiger Sicht als „Fahrradstädte“ anzusprechende Mittel- und Kleinstädte schafften den Sprung über die magische Grenze von 20% Fahrradanteil, einige stiegen sogar in die Spitzenklasse der 30% auf. Selbst einige Großstädte schafften starke Anstiege ihres Fahrradanteils, wie die traditionellen Fahrradgroßstädte Münster, Freiburg, Krefeld, Bremen oder die beachtlichen Newcomer Berlin oder München. Andererseits stieg der Marktanteil des Fahrrades seit den 1980er Jahren nur noch im Bundesdurchschnitt auf 12%, seit 2002 konstatieren entgegen den landläufigen Beobachtungen und lokalen Einzelbefunden sogar die bundesweiten KONTIV- Erhebungen wieder einen leichten Rückgang, was ein alarmierender Befund wäre. Unter Fachleuten wird hier allerdings – auch wegen anderslautender Trends in vielen Fahrradstädten - eher der Effekt einer veränderten Erfassungsmethode im Etappenkonzept vermutet.

Riesendefizite in der Umsetzung von Innovationen

In einem solchen Klima brauchten Innovationen ungewöhnlich lange für ihre Durchsetzung.

- Das Rad fahren gegen die Einbahnrichtung blieb 20 Jahre lang ein frustrierendes fahrradpolitisches Kampftema. Das naheliegende, illegale Gewohnheitsrecht der Radfahrer kann die kommunale Fahrraddiskussion auf Jahre vergiften. Hier geht es kaum um rationale Abwägung sondern nur um Glaubenskriege.
- Die Fahrradstraße als mit System anzuwendendes Element innovativer Netzplanung kam über singuläre Alibi-Einzelbeispiele nie hinaus. Damit wird die Chance vertan, wirklich komfortable Fahrradachsen mit legalem Radeln im Pulk zur Basis von Radverkehrsnetzen zu machen. Der „Gänsemarsch“ auf schmalsten Radwegen oder –streifen bleibt die dominante Alltagserfahrung im Radfahren.
- Der Außerorts- Fahrradstreifen an klassifizierten Straßen, in der Schweiz schon lange eine Selbstverständlichkeit, muß bei uns erst noch mal mit ganz vorsichtigen Forschungsprogrammen erprobt werden. Wäre er breit eingeführt, entfielen das jahrzehntelange Warten auf minimale Netzfortschritte im Radwegbestand an Bundes- und Landesstraßen.
- Das Kommunale Fahrrad hat sich trotz international beachtlicher Erfolge in Deutschland bis heute nicht durchsetzen können. Generell dümpelt der Fahrradverleih – abgesehen von einigen fortschrittlichen Tourismusregionen- noch auf minimalem Niveau. Weder die Wirtschaft noch die Politik und Planung zeigen hier Initiative. Die DB hat mit ihren ersten vier Call-a-Bike Projekten in München, Berlin, Frankfurt und Köln immerhin einen ersten Schritt nach vorn gemacht. Aber erst ein landesweit einheitlicher, hoher Standard im Fahrradverleih wird zu durchgreifenden Verhaltensänderungen führen.
- Auch in Industrie und Handel wird die Relevanz von Werks- und Betriebsfahrrädern oder Besucherfahrrädern weitgehend ignoriert. Dabei gibt es vereinzelt überzeugende Beispiele, wie z.B. in der chemischen Industrie oder auf einigen Flughäfen. Aber generell kümmert sich die Wirtschaft noch kaum um betriebliche Mobilitätskonzepte und wenn sie es doch tut, spielt der Fahrradverkehr darin keine oder nur eine marginale Rolle.
- Die Fahrradstationen als Grundbestandteil integrierter Verkehrssysteme haben sich trotz des Nordrhein- Westfälischen Programms 100 Fahrradstationen und seines Zwischenstandes von 50 Beispielen nicht wirklich durchsetzen können. Die DB, die kommunalen Verkehrsunternehmen, die Städte und der Fahrradhandel kommen bei diesem Thema ebenso wenig in die Gänge wie die Verkehrsministerien von Bund und Ländern. Nicht einmal beim Bike & Ride und dem Fahrradverleih an Bahnhöfen werden nennenswerte Fortschritte erreicht.
- Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist immer noch chaotisch geregelt. Jeder Verkehrsverbund, jedes Verkehrsunternehmen bäckt seine eigene Brötchen, die Bandbreite reicht vom völligen Verbot bis zur völligen Freigabe, von saftigen Preisen bis zur freien Mitnahme.

#### Mangel an professioneller Kommunikation

Am schlimmsten aber ist, dass eine professionelle Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, ein systematisches Marketing und eine an der emotional aufgeladenen, extrem pfiffig-professionellen Autowerbung orientierte Kampagne für das Fahrrad bis heute nicht zustande kommt. Politik missversteht Fahrradförderung immer noch als reine Bau- und Infrastrukturförderung, oft genug als Alibi, neue, breitere Straßen zu bauen, die dann als „Sahnehäubchen“ auch noch einen Radweg kriegen. Gegen Kommunikationsgeld für das Fahrrad wird oft polemisiert. Dagegen nimmt niemand Anstoß an den Milliardensummen, die regelmäßig in die Autowerbung fließen.

#### Gute Basis mit neuer Richtliniengeneration

„Festen Grund“ gibt es immerhin im fahrradbezogenen Richtlinienrepertoire. Die zunächst wenig fahrradbegeisterte Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen hat im Laufe der Jahre viele Innovationen in die Richtlinienwerke integriert, für Radwege, Fahrradstreifen und Radspuren, für Fahrradabstellanlagen und für die Fahrradwegweisung (ERA) und für angepasste, verkehrsberuhigte Standards bei Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen (EAE, EAHV) (4).

## Große Umsetzungsdefizite

Nur mangelt es leider an der konsequenten und systematischen Anwendung. Anders als beim Autoverkehr, wo die Richtlinien-treue sehr groß ist, leisten sich im Fahrradbereich die Kommunen weiterhin eine weit verbreitete Unprofessionalität. Das kommt, weil Radverkehrsplanung fast immer „nebenbei“, mit minimaler Finanz- und Personalausstattung geleistet werden muß. Vielfach müssen die Fahrradverbände (ADFC, Grüne Radler, VCD) sorgsam darauf achten, dass wenigstens die schlimmsten Planungsfehler vermieden werden. Wo sie als „lästige Mahner und Kritiker“ aus dem Planungsdialog ausgesperrt bleiben, können sie nicht mal diese wichtige Anregungs- und Kontrollfunktion wahrnehmen.

## Großes Vorbild Niederlande mit seinem Masterplan

In den Niederlanden engagiert sich das Verkehrsministerium traditionell stark für den Fahrradverkehr, tatkräftig flankiert durch die Städtebau- und Umweltministerien. Auf hohem Ausgangsniveau wurde durch nationale Modellprogramme zur flächenhaften Verkehrsberuhigung (Delft, Eindhoven und Reijswyk) und zur systematischen Fahrradförderung (Delft, Groningen, Tilburg und Den Haag) ein weiterer Sprung vorwärts gemacht. Delft und Groningen erreichten Marktanteile für den Fahrradverkehr über 40% und damit europäische Spitzenwerte. In der Netzplanung wurden als wichtige Elemente komfortable Haupttrouten (Velorouten) fest verankert. Der ANWB, der niederländische ADAC, engagierte sich erfolgreich für die landesweit einheitliche Fahrradwegweisung. Die NS (Niederlandse Spoorwegen) baute systematisch das System der Fahrradstationen aus. Der Fahrradhandel sorgte darüber hinaus für ein dezentrales Fahrradverleihsystem (vgl. hierzu im Detail den Beitrag Lehner-Liez in diesem Band).

Mit dem dann folgenden Masterplan Fiets entwickelten die Niederlande dann Anfang der 1990er Jahre ein ambitioniertes Gesamtprogramm zur Fahrradförderung, das wesentliche neue Politikfelder öffnete. Neben die konventionelle Infrastrukturförderung traten vielfältige organisatorische und fiskalische Maßnahmen. Die Wirtschaft wurde im Rahmen der betrieblichen Mobilitätskonzepte auf ein großes Engagement für die Fahrradnutzung der Mitarbeiter eingeschworen. Das Steuerrecht entwickelte zusätzliche Nutzervorteile für Radfahrer und den Fahrradhandel, auf diese Weise wurde der Absatz hochwertiger Fahrräder forciert.

Die fiskalischen Dimensionen, die das kleine Fahrradland Niederlande für die Fahrradförderung auf nationaler Ebene mobilisierte, müssen einen Deutschen neidvoll erblassen lassen. Die Ende der 1990er Jahre noch mal um 250 Mio € aufgestockten Mittel würden auf Deutschland übertragen und hochgerechnet etwa 2,5 Mrd. € an Bundesfahrradförderung bedeuten. Eine solche Summe würde wirklich Zeichen setzen. Sie brächte den Spielraum für ein breites Kommunikations- und Fortbildungsprogramm und für eine sinnvolle Infrastrukturförderung. Demgegenüber nehmen sich die deutschen „Mildtätigkeiten und Brosamen“ der Fahrradförderung äußerst bescheiden aus. Es gibt in den Niederlanden offenbar einen starken politischen Willen, eine beharrliche Ausdauer und eine Art von unaufgegebener Selbstverständlichkeit, mit der der Fahrradverkehr seine notwendige Priorität erhält.

## *Aktuell Sparkurs bei der Fahrradförderung in Deutschland trotz des Nationalen Radverkehrsplans*

Dagegen hat der Nationalen Radverkehrsplan NRVP keinen neuen Schwung in die Finanzierung der Radverkehrsförderung gebracht (vgl. hierzu den Beitrag Scharnweber in diesem Band). Beim Bund und in allen Bundesländern wird die Fahrradförderung derzeit finanziell zusammengestrichen. Das Fahrrad rangiert personell, finanziell und politisch wieder unter „ferner liefen“. Selbst im „Deutschen Musterland“ Nordrhein- Westfalen ist jetzt „Schmalhans Küchenmeister“ bei der Fahrradförderung. Die infrastrukturellen und kommunikationsbezogenen Etats der Fahrradförderung wurden dort ebenfalls drastisch gekürzt. Das schlägt natürlich voll auf die Kommunen durch, die ihrerseits in ihren Verkehrsetats den Fahrradverkehr nur marginal bedienen.

In keinem der 2003 evaluierten 16 Bundesländer ist ein wirklicher Impuls durch den Nationalen Radverkehrsplan mit einer entsprechenden landesbezogenen Folgeaktivität und einer erkennbaren Multiplikation der Anstrengungen erkennbar, weder im Finanz- noch im Personalbereich. Die Parlamente haben den Nationalen Radverkehrsplan auch nicht zum Anlaß für eigene nachfolgende Beratungen genommen, wie sie etwa beim Bundesverkehrswegeplan überall stattgefunden haben und stattfinden. Hier schließt sich ein Teufelskreis: ohne Geld wird der Radverkehr kein Politikum und ohne Politikum

zu sein, kriegt er auch kein Geld.

#### *Konkurrenz zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr unsinnig*

Erschwerend kommt hinzu, daß der Fahrradverkehr in der Zwickmühle zwischen Alltagsverkehr und Freizeitverkehr „zermahlen“ wird. Beim Autoverkehr und öffentlichen Verkehr werden die Netze immer im Zusammenhang gedacht und geplant, da gibt es keine Unterscheidung in Freizeit- und Alltagsnetze. Und die Teilnetze von Bund, Ländern, Kreisen und Gemeinden werden immer im stimmigen Gesamtverbund gesehen und optimal miteinander vernetzt. Nur beim Fahrradverkehr praktiziert man einen unsinnigen Verteilungs- und Prioritätenkampf zwischen Freizeitverkehren und Alltagsverkehren und ihren Netzen.

#### *Kaum Systemansätze erkennbar*

Insgesamt hinkt die planerische Sicht der professionellen Akteure dem notwendigen Systemverständnis weit hinterher: die Integration des Fahrrades im Umweltverbund wird weithin nicht gesehen. Daher spielen Fahrradstationen, Bike & Ride sowie kommunale und betriebliche Leih- und Pfandfahrradsysteme kaum eine Rolle. Die Fahrradwegweisung und die Mobilitätsberatung für den Fahrradverkehr kommen viel zu kurz, vor allem beim innerörtlichen Alltagsradverkehr. Und die vielen indirekten Fördermöglichkeiten im Bereich der Krankenkassen, des betrieblichen Mobilitätsmanagements, der Prämierung fahrradfreundlichen Verhaltens über Wettbewerbe zwischen Kommunen und zwischen Betrieben werden kaum genutzt.

#### *Neuer Anlauf des Bundes nötig*

Insofern ist das Ergebnis leider sehr ernüchternd. Man kann nur hoffen, daß das Parlament das Thema aufgreift, daß der Bund seiner Berichtspflicht mit einem weiteren, notwendigerweise kritisch-evaluierenden Bericht zur Lage des Fahrradverkehrs und der Fahrradplanung in Deutschland bald wieder nachkommt und daß die Medien, die in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts maßgeblich für die kurze Renaissance der Fahrradförderung in Deutschland gesorgt haben, sich des Themas erneut engagiert annehmen.

#### *Impulse der EU und kommunalen Spitzenverbände wären hilfreich*

Impulse könnten darüber hinaus „von oben“ aus der EU kommen, wenn dort endlich europäische Verkehrspolitik nicht nur als Vollendung transeuropäischer Bahn- und Automagistralen sondern auch als rahmensetzende Angleichung nationaler Politiken für den lokalen Alltagsverkehr verstanden würde und ein Best Practice Ansatz einen Wettbewerb zwischen den EU- Ländern um die Rolle als führendes Fahrradland anstoßen würde. Auf der anderen Seite müßten eigentlich auch die kommunalen Spitzenverbände auf Bundes- und Landesebene bei den Verkehrsressorts und Verkehrsausschüssen sehr viel energischer einfordern, daß die kommunalen Sorgen und Nöte im Bereich der Verkehrsfinanzierung durch eine grundlegende Reform der Kommunal- und Verkehrsfinanzen behoben werden. Gleichzeitig allerdings sollten gerade die kommunalen Spitzenverbände auch bei ihren Mitgliedern für mehr Engagement in der lokalen Fahrradförderung werben, denn das rechnet sich am Ende durch viele direkte und indirekt positive Effekte in der Lebensqualität, im Mobilitätsablauf und in der Wirtschaftlichkeit des Verkehrs.

#### *Hohe Wirtschaftlichkeit der Fahrradförderung endlich nutzen*

Erst wenn auf allen Ebenen verstanden wird, daß Investitionen im Fahrradbereich unter allen Verkehrsinvestitionen den höchsten Kosten- Nutzeneffekt haben, kann auch in Deutschland mit einem Durchbruch und damit Anschluß an das führende Nachbarland Niederlande gerechnet werden. Der nationale Radverkehrsplan sollte in diese Richtung vieles anstoßen, aber es scheint so, als wäre der Impuls weitgehend verpufft. Noch ist es nicht zu spät, daran durch mehr Engagement etwas zu ändern.

#### *Fahrradförderung in Nordrhein- Westfalen*

Vor diesem insgesamt enttäuschenden Hintergrund der deutschen Fahrradpolitik wird nachfolgend für das Land Nordrhein-Westfalen eine parallele Detailanalyse durchgeführt, weil sich Nordrhein-Westfalen in Sachen Fahrradförderung stark von den anderen Bundesländern unterscheidet. Es gilt inzwischen als Pionierland der Fahrradförderung. Abweichend vom Bundestrend kam es in NRW schon in den 1980er Jahren zu einem ersten Durchbruch, weil zeitweise im Ressortzuschnitt Verkehr und Städtebau zusammengelegt waren und dementsprechend auch im Parlament Verkehr und Städtebau zusammen diskutiert wurden. Daraus resultierten die engagierten Gründerjahre der nordrhein-westfälischen Modellprogramme zur Fahrradförderung und in deren Folge die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden, die bundesweit Maßstäbe für eine effektive Fahrradförderung setzte.

#### Systematische Integration der Fahrradförderung in die Finanzierungsprogramme

In den **80er Jahren begann das** damalige Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, **mehr Landesgeld** als bis dahin üblich in die **Fahrradförderung zu stecken**. Das bedeutete damals natürlich vor allem mehr Geld für **Radwegebau**. Damit wurde **mehr Geld als je zuvor** und **mehr Geld als in irgend einem anderen Bundesland** für die Fahrradförderung mobilisiert. Radwegebau wurde in die klassischen Straßenbauprogramme für Bundesstraßen (Bundesprogramm, Ortsdurchfahrtsprogramm) und Landesstraßen (Landesstraßenneubau- und Umbauprogramm) und für innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (GVFG-Straßenbauprogramm) integriert. Grundsatz war, dass keine Planfeststellung oder Zuschussbewilligung mehr ohne ausreichende Berücksichtigung des Fahrradverkehrs bewilligt werden sollte. Zusätzlich legte das Land ein eigenes, spezielles Radwegeprogramm an, das auch für Erschließungsstraßen und für Fahrradabstellanlagen genutzt werden sollte. Und schließlich wurde auch das Stadterneuerungsprogramm mit seinem Verkehrsberuhigungstopf für die Fahrradförderung genutzt. Im ÖPNV- Programm nach dem GVFG wurden Bike & Ride- Anlagen und später auch Fahrradstationen als eigener Fördertatbestand aufgenommen. Neue Finanzmittel für den Fahrradverkehr wurden auch durch Änderungen der Landesbauordnung, des Gemeindefinanzgesetzes und des Landesstraßengesetzes mobilisiert. Die Stellplatzverpflichtung der LBO wurde auf Fahrradabstellanlagen erweitert. Für die Verwendung der Ablösebeträge wurde ausdrücklich auch der Fahrradverkehr genannt, vor allem für Fahrradabstellanlagen. Ebenso wurde für die Verwendung von Einnahmen aus Parken und Parkraumüberwachung auch der Fahrradverkehr einbezogen.

Negativ war allerdings, dass dieses Geld weitgehend nach dem **Gießkannenprinzip** verteilt wurde. Es gab **kaum konzeptionelle Kriterien** für die Antragstellung und die Vergabe und nur die **vagen Ziele** „Förderung des Fahrradverkehrs“ und „Verbesserung der Verkehrssicherheit“. Ziele im Sinne einer Innovationsförderung waren nicht formuliert.

Zunächst ging ein Großteil des Geldes in **Radwegprojekte an den Stadträndern** und in der **Landschaft** und diente damit vor allem dem **Freizeitradverkehr**. Die besonders **problematischen Konfliktbereiche** innerhalb der Ortslagen, vor allem an den **Hauptverkehrsstraßen** und ihren gassen **Knotenpunkten** blieben weitgehend **ausgespart**. Die **Alltagsradler** hatten also **wenig** von der Förderung. Deshalb wünschten der damalige Minister Christoph Zöpel und der damalige Vorsitzende des Verkehrs-ausschusses, **Hans Jaax**, eine **Neuausrichtung der Fahrradförderung**:

- Die damals stark öffentlich diskutierte **Verkehrsberuhigung** sollte stärker mit der Fahrradförderung **verzahnt** werden.
- Die **Priorität** sollte im **Innerortsbereich** liegen.
- Die **separate Töpfchenwirtschaft** und engstirnige Konkurrenz der Fachverwaltungen sollte in Integration und Koordination umgewandelt werden. Hierzu hat das Land damals einen auch noch heute beispielhaften und in der Deutlichkeit einmaligen **Grundsatzterlass** zur Integration von Stadterneuerung und Verkehr herausgebracht.
- Die offenkundigen Konfliktbereiche der innerörtlichen **Hauptverkehrsstraßen** sollten mutig **einbezogen** werden. Hierfür wurden als Impuls zwei Pilotprogramme gestartet: Verkehrsberuhigung in Konfliktbereichen und Geschwindigkeitsdämpfung auf Ortsdurchfahrten. Beide bewiesen anhand von ca. 200 gelungenen Beispielen, dass Hauptverkehrsstraßen fahrradfreundlich umgestaltet werden können, ohne ihre Leistungsfähigkeit im KFZ- Verkehr einzubüßen.

- Die konzeptionelle Schlüssigkeit sollte durch **erhöhte Planungsanforderungen** nachgewiesen werden. Hierfür wurde ein eigenes **Planungskostenprogramm** aufgelegt und darin wurden neben Verkehrsberuhigungskonzepten, Tempo 30 Konzepten und Verkehrsentwicklungsplänen auch verstärkt **Radverkehrskonzepte** gefördert.
- Die vorrangige Verteilung der Fördermittel auf **Freizeitradwege** sollte **beendet** werden. Das Geld sollte mehr nach Gesichtspunkten der **verkehrlichen Dringlichkeit** eingesetzt werden.
- Es sollte viel stärker mit **innovativen Elementen** experimentiert werden, weil ganz klar war, dass der konventionelle Radwegebau allein nicht ausreichte, um wirklich schnell weiter zu kommen. Daher sollte eng mit **innovativen Planungsbüros** kooperiert werden. Und es sollten vor allem solche **Städte gefördert** werden, die bereit waren, Innovationen auch durchzusetzen, ggf. auch trotz politischer Widerstände vor Ort.
- Die **Betroffenen**, das hieß in diesem Falle vor allem der **ADFC** und sein Sachverstand, sollten viel stärker einbezogen werden, daraus resultierten viele nützliche Kooperationen mit dem ADFC NRW.

Den ehrgeizigen Zielen dienen sog. **Pilot- und Modellprogramme**. Die Mittelstadt Troisdorf sollte als erstes ein solches Programm umsetzen. Es folgten 10 weitere Modellstädte. Aus diesen Anfängen entwickelte sich dann ab 1993 die Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden. **Arbeitsgemeinschaften galten damals** als wirksames Instrument in der Kooperation von Land und Kommunen. In der Stadterneuerung gab es schon die Arbeitsgemeinschaften der **historischen Stadtkerne** und **Ortskerne**. In der Verkehrsberuhigung gab es eine informelle Arbeitsgemeinschaft im mittleren Ruhrgebiet. Jetzt sollte auch im Fahrradverkehr eine **offizielle Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden** für die nötige **Kontinuität** sorgen und einen ehrgeizigen **Wettbewerb** auslösen, mit **Landesauswahlkommission**, mit einer Art Vertrag als **Qualitätsvereinbarung** und mit angemessener politischer Rückendeckung auch auf der kommunalen Ebene. Diese Arbeitsgemeinschaft besteht nun 11 Jahre, sie ist von 13 auf 34 Mitglieder (32 Städte und Gemeinden, drei Landkreise) angewachsen. Sie sorgt dafür, dass unabhängig von den großen politischen Konjunkturen und den wechselnden Pegelständen im Landeshaushalt die kommunale Fahrradförderung engagiert weiter geht. Allerdings blieben auch die Städte und Kreise der Arbeitsgemeinschaft nicht von der urdeutschen Krankheit „ideologischer Kleinkriege“ verschont, so als ob es linke und rechte Fahrräder, rote, grüne oder schwarze Radwege und linke und rechte Mobilität gäbe. Diese Probleme gab es allerdings mehr vor Ort, in der Arbeitsgemeinschaft selber hat es zum Glück solche **Kinkerlitzchen** nie gegeben, sie war immer von sehr sachlicher, freundlicher, innovationsoffener Kooperation geprägt.

Im Nachhinein kann man sagen, dass diese Strategie **fachlich und politisch sehr erfolgreich** war: fast alle wichtigen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Innovationen der letzten Jahrzehnte hatten ihren Ursprung in NRW. Ob das die **Novellen im Verkehrsrecht**, bei der Verkehrsberuhigung, bei der Behandlung des **Fahradverkehrs in der StVO**, bei Tempo 30, in der Landesbauordnung, im GVFG waren, immer hatte NRW eine **wichtige Innovatorenrolle**. Das klassische Klischee des Ministerialen als die Bremser und Bedenkenträger, der stets nur nach Politproporz und auf Druck von oben reagiert, wurde umgekrempelt. Die Ministerialen wurden zu **Antreibern, Anregern, Innovatoren und Ratgebern**. Auch die RPs wurden vom frischen Wind erfasst. Und selbst die bis dahin immer als Bremser attackierten **Verkehringenieure** in den Straßenverkehrsbehörden bei **RPs, Kreisen und Gemeinden und bei den Landesstraßenbauämtern** machten erst zögernd, dann aber immer motivierter mit, nachdem sie gemerkt hatten, dass die Verkehrssicherheit stets von den neuen Ideen profitierte.

Bei diesen Ausgangsbedingungen lag es nahe, dass Nordrhein- Westfalen zum **Motor des Fahrradfortschritts** in Deutschland wurde. Fast alle **innovativen Elemente** wurden hier erstmals entwickelt und erprobt. Angefangen von den **Radfahrspuren** und **Fahrradstreifen**, den **Fahrradfurten** und „aufgeblasenen Radfahrstreifen an Kreuzungen. Es folgte die erst vorsichtige und dann immer breitere **Öffnung von Einbahnstraßen** für den Fahrradverkehr. Es folgte die Einführung von **Fahrradstraßen**, die leider bis heute auch in Nordrhein- Westfalen noch nirgendwo wirklich systematisch genutzt wird. Die **Kreisverkehre** und die innovative Führung des Radverkehrs in kleinen und großen Kreisverkeh-



ren war vor allem für die Hauptverkehrsstraßen sehr wichtig, hier ist Nordrhein- Westfalen bundesweit Spitzenreiter, in manchen anderen Bundesländern gibt es hier immer noch unverständliche ideologische Blockaden. Es folgten die **gemischten Bus- und Fahrradspuren**, auch dies eine leider viel zu selten genutzte Chance zu Integration im Umweltverbund. Der Begriff „**Umweltverbund**“ ist eine nordrhein-westfälische Kreation, die leider sehr zögernd im Rest der Republik Eingang ins Fachvokabular findet. Die vielen Planungsbüros entwickelten sehr schnell ein **kreatives Analyse- und Methodenrepertoire** für kommunale Radverkehrskonzepte, das inzwischen bundesweit und international zum Standard geworden ist. Die Umsetzung systematischer **Bike & Ride** Programme in den Verkehrsverbänden brachte ÖPNV und Fahrradförderung endlich als Verbündete zusammen. Viel zu lange hatte sich der organisierte ÖPNV gegen Verkehrsberuhigung und Fahrrad-förderung gestemmt und die möglichen Synergien nicht erkannt. Die weitgehende **Öffnung von Bussen und Bahnen** für die **Fahrradmitnahme** nahm im VRR und VRS ihren Anfang. Die **Fahrradstationen** an Bahnhöfen waren die konsequente Fort-setzung der Integrationsbemühungen. Dass von den derzeit 60 deutschen Fahrrad-stationen gut **80% in NRW** liegen, zeigt Nordrhein- Westfalens Spitzenrolle Dank des **Landesprogramms 100 Fahrradstationen in NRW. Allerdings haben noch längst nicht alle** Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft eigene Fahrradstationen. Dies Beispiel zeigt, dass auch unabhängig vom Geld der Fortschritt oft sehr zäh und langsam ist. Wenn man bedenkt, dass nach seriösen Schätzungen in Deutschland **Bedarf** für etwa **1300 Fahrradstationen** besteht, könnte man angesichts des in anderen Bundesländern nur millimeter-weisen Fortschritts fast verzweifeln. Die Bahn muß endlich die Weichen so stellen, dass sie zum engagierten Förderer solcher integrierter Mobilitätskonzepte wird. Und die Verkehrsminister in Bund und Ländern müssen sich des Themas wie überhaupt der ÖV-Fahrradkombination mit mehr Engagement annehmen. Eine Bund- Länder- Initiative für **Call – a Bike**, die modernen High-Tech Pfandfahrrädern, wäre z.B. eine tolle Sache, da könnten Tausende von neuen Arbeitsplätzen entstehen. Und ein **riesiger verkehrlicher Entlastungs-effekt**. Hier sollte die AGFS bald ein prominentes Spitzenbeispiel vorweisen können.

In **allen Mitgliedstädten der AG** der hat der Fahrradverkehr **überdurchschnittlich stark zugenommen** hat. **Troisdorf** zum Beispiel hat seinen Radverkehrsanteil um **30% gesteigert** und spielt jetzt in der „**Bundesliga**“, das sind Städte mit mehr als 20% Fahrradanteil. Im Troisdorfer **Binnenverkehr** schafft der Fahrradverkehr sogar einen Anteil **von 28%**. Dass dabei der **Autoverkehr** in Troisdorf **um 10% abgenommen** hat, zeigt, wie entlastende Fahrradförderung wirkt. Keine **einzige Ortsumgehung in Deutschland** hat bisher nur annähernd ähnlich starke **Gesamtentlastungseffekte** gehabt, da wird der Autoverkehr immer nur ein Stückchen weiter geschoben und meist nimmt er nach dem Bau der Ortsumgehungen sogar noch zu, weil das ausgebaute Straßennetz attraktiver für den Autoverkehr wird. Trotzdem bleibt die **Politik** in Kommunen, Ländern und Bund ganz stark **auf Ortsumgehungen fixiert**. Zum BVWP wurden bundesweit mal wieder über 2000 neue Ortsumgehungen und Straßenausbauten an Bundesstraßen angemeldet. Was könnte man alles erreichen, wenn man auch nur einen Teil davon in engagierte Fahrradförderung steckte, das gäbe eine wirkliche **Verkehrsentlastung** und Mobilitäts-förderung mit sehr guten Effekten auf die Vehrssicherheit. In Troisdorf konnte die Zahl der **schwerverletzten Radfahrer** trotz der starken Zunahme des Radverkehrs **halbiert** werden. Das bestätigt die alte Erfahrung: **je mehr Radfahrer** es gibt, **desto sicherer** fahren sie.

In die Weltliga des Fahrradverkehrs mit über 40% Fahrradanteil wird einstweilen leider nur Münster aufsteigen und dann zu Groningen und Delft aufschließen, die beiden Spitzenreiter in Europa. Daraus folgt, auch in **Münster sind noch Zuwächse des Fahrradanteils möglich und notwendig, zur Sicherung der Mobilität. Darum lehnen sich** die Planer in Münster auch noch lange nicht zurück mit der Fahrradförderung. Allerdings verlagern sie ihre Schwerpunkte. Jetzt geht es weniger um die Infrastruktur sondern viel mehr um die „Soft Policies“, also um **pfiffige Konzepte einer systematischen Belohnung des Fahrradverkehrs. Typische Beispiele sind spezielle** Krankenkassentarife für Radfahrer, beispielsweise mit je einem Prozentpunkt Preisnachlass je 200 am Kilometerzähler nachgewiesener Fahrradkilometer. Typische Beispiele sind Prämien der Firmen für Fahrradpendler, weil die ja teure Parkraumvorsorge ersparen. Typische Beispiele sind Zuschüsse zur Beschaffung hochwertiger und sicherer Fahrräder. Und natürlich die Beschaffung großer Dienstfahrradflotten für kommunale Ämter und private Firmen. Die **schönste Fahrradstation** der Welt gehört neben dem Prinzipalmarkt und dem Dom inzwischen zu den am häufigsten fotografierten Objekten in Münster.

Die meisten **Mitgliedstädte der Arbeitsgemeinschaft** liegen heute mit ihrem Fahrradanteil **weit über dem Landes-** und erst recht über dem **Bundesdurchschnitt**. Das sind Werte, die man sich natürlich

auch für das ganze Land wünschen muß, denn in den 50er Jahren gab es solche Marktanteile noch fast überall, selbst in **Wuppertal, Remscheid und Solingen** und hoch oben in Sauerland und Eifel, wo heute oft so getan wird, als sei dort Rad fahren gar nicht möglich. Dabei boomt gerade in den Mittelgebirgslagen neuerdings der Fahrradtourismus, weil es wieder chic ist, sich auch mal schweißtreibend abzustrampeln und seine 12 Gang-Schaltung auszuprobieren. Und der scheinbaren Last jeden Anstiegs folgt ja auch die Lust einer beschwingten Talfahrt.

Aber auch Nordrhein- Westfalen gab es innerhalb und außerhalb der Arbeitsgemeinschaft manche herbe Enttäuschungen. In den historischen **Fahrradhochburgen des Ruhrgebietes**, die noch in den 1950er Jahren bei **40% Fahrradanteil** lagen, bleibt der Fahrradverkehr bislang eine marginale Restgröße. Hier wieder Anschluß an frühere Zeiten zu gewinnen, erfordert besondere Anstrengungen im Bereich der Kommunikation und Infrastruktur. Die Mitgliedstadt Essen im Zentrum des Ruhrgebietes hat diesbezüglich noch wenig Erfolge vorzuweisen. Die **Tour de Ruhr und die IBA- Radwege waren erste Ansätze, den bislang auf die Ränder des Ruhrgebietes beschränkten Fahrradtourismus und das regelmäßige Freizeitrادن wieder zurück mitten ins Ruhrgebiet zu bringen. Und darüber dann auch das Alltagsradlen wieder so populär zu machen, dass eine neue Fahrradkultur entsteht.** Und zwar nicht nur auf den Straßen sondern wohl auch in den Köpfen von Politik und Medienleuten. Es ist ärgerlich, dass so viele Ruhrgebetsmenschen mehrfach im Jahr begeistert ins Münsterland zu ihren Pättkestouren fahren, um zu Hause **in der Großstadt das Fahrrad untätig im Keller einzusperren.**

Generell sind die **Großstädte bis auf wenige Ausnahmen** die Sorgenkinder der Fahrradförderung. Darum ist es so wichtig, dass Köln, Krefeld und Bonn auf der Rheinschiene und Münster und Bielefeld am anderen Ende Zeichen wachsender Fahrradfreundlichkeit setzen. Leider gibt es in Deutschland in vielen Großstädten noch wenig Engagement pro Fahrrad, immer mit dem Klischee begründet, Großstädte müssten per se fahrradfeindlich sein. Dabei beweisen die Großstädte der Arbeitsgemeinschaft, dass Großstadt und Fahrradverkehr sehr nützliche Symbioten werden können. Wenn selbst die **Millionenstadt München** es in den letzten Jahren geschafft hat, ihren Fahrradanteil zu verdoppeln, ohne Landesprogramm, dann sollten Köln, Düsseldorf, Duisburg, Essen und Dortmund ebenfalls ihre Chance nutzen, modernes Mobilitätsmanagement durch Fahrradförderung zu schaffen, um endlich mit **Fahrradmetropolen wie Kopenhagen oder Amsterdam, Tokyo oder Osaka** in Wettbewerb zu treten. Gerade in Großstädten kann starker Radverkehr eine segensreiche Rolle für die Verkehrsverhältnisse und für das Lebensgefühl als liebenswerte, moderne Metropole spielen, die nicht zum **Verkehrsmoloch degeneriert.**

Diesen Aspekt betont das neue Leitbild der AGFS zur Nahmobilität „Fahrradfreundlich und mehr...“ (10). In diesem Leitbild werden alle nichtmotorisierten Mobilitätsformen (also auch das Gehen und das Rollern bzw. Inline-Skaten) einbezogen. Funktionierende Nahmobilität durch **Fahrradfreundlichkeit wird dann zu einem wichtigen Standortfaktor, zum Garant eines vitalen Handels. Radverkehr, Nahmobilität und Intelligenz gehen eine sinnvolle Symbiose ein.** Das lehren die hohen Radverkehrs- und Nahmobilitätsanteile vieler deutscher Hochschulstädte, allen voran Münster und Freiburg. Wo viel Intelligenz, da **viel Fortschritt.** Weltweit gilt übrigens inzwischen, dass vor allem die intellektuellen Eliten am Fahrrad und der Nahmobilität hängen: ob in Havard, Cambridge, Oxford, Münster, Bonn, Freiburg oder Erlangen: innovative Städte mit großen Hochschulen und vielen Forschungseinrichtungen haben im Schnitt **zwei bis vier mal so hohe Nahmobilitäts- und Fahrradanteile** wie Städte mit hohem Indsutriebesatz, hoher Arbeitslosigkeit und veralteter Wirtschaftsstruktur. Zur Bewältigung des Strukturwandels gehört somit auch ein Strukturwandel im Verkehr, weg von alten Problemen der Ineffizienz, hin zum intelligenten Verkehrssystemmanagement dank viel Fahrradverkehr. Also: hieran müssen **Dortmund, Duisburg, Essen und Bochum endlich Anschluß suchen.**

Ein „**Programm Velorapid**“ würde im Ruhrgebiet somit sehr viel besser zu den akuten Verkehrs- und Strukturproblemen passen als das reine Korridorprojekt **Metro-rapid, das weniger an neuen Einsichten als vielmehr an Finanzierungsproblemen gescheitert ist.** Vor allem wegen des weit überdurchschnittlich hohen Anteil von **Kurzstrecken-autofahrten angesichts der maximalen Siedlungs- und Einwohnerdichte** im Ruhrgebiet hat hier der Fahrradverkehr riesige Potenziale, die es zu wecken gilt.

Das Beispiel Ruhrgebiet lehrt folgendes: Es muß gelingen, das Thema Fahrradförderung und nachhaltige Mobilität als verkehrspolitisches Top- Thema zu etablieren. Wenn statt dessen weiterhin im verkehrspolitischen Verteilungskampf um knappe Gelder der Fahrradverkehr in den politischen Gremien auf Bundes-, Landes-, Regional- und Kommunalebene zum Verlierer wird, wenn seine ohnehin schon viel zu **knappen Mittel weiter gekürzt werden, um den** konventionellen Straßenbau und die konventionelle ÖPNV- Förderung vor Kürzungen zu schonen, dann beweist sich hieran mal wieder der Fluch der kleinen Zahlen. Gerade in schlechten Zweiten haben eher die Großprojekte Konjunktur, werden als Rettungsanker für das Image, für die Bauwirtschaft, als „Leuchtturmprojekte“ neuer Wachstumsimpulse hochstilisiert. Gestrichen wird bevorzugt bei den sog. „Kleinigkeiten“. Ein Blick auf die Verkehrsausgaben des Landes Nordrhein- Westfalen 2002 zeigt die Reaktionen: **1,3 Mrd € für den Straßenbau, 1, 6 Mrd € für den ÖPNV, aber nur 0,05 Mrd € (also 50 Mio €) für die Fahrradförderung.** Und auf der Bundesebene ist die Diskrepanz noch viel größer. Radverkehr ist ein Miniposten im Bundeshaushalt, trotz des nationalen Radverkehrsplans. Und wenn Bund und Länder solche falschen Zeichen setzen, muß man sich nicht wundern, dass die Kommunen den gleichen Weg wählen. Da werden oft pro Kopf und Jahr nur **2-4 €** für die Fahrradförderung ausgegeben. Dagegen investieren fahrradfreundliche Städte wie Freiburg und Münster angemessene Spitzenwerte mit 20-40 € je Kopf und Jahr, was immer noch nur der Wert einer durchschnittlichen Tankfüllung ist. Fahrradhochburgen fallen nicht vom Himmel, ohne Geld, ohne Personal, ohne Anstrengung. Und der **Fahrradverkehr** ist keine unwichtige Kleinigkeit. Er ist zusammen mit dem Fußgängerverkehr der **Garant von funktionierender Nahmobilität** und Stadtqualität, von **urbaner Vitalität**.

Bisher ist es leider nicht gelungen, das überall in die Köpfe zu bringen. Deshalb hat sich die Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Städte ein **neues Leitbild gegeben, als „Modellstädte für eine zukunftsfähige, ökologisch sinnvolle und stadtverträgliche Mobilität, die die Stadt als Lebensraum stärkt – fahrradfreundlich und mehr“.**

Ein Problem der Fahrradpolitik in Deutschland ist, dass sie immer noch viel zu **infrastrukturlastig** ist. Die **Fahrradöffentlichkeitsarbeit**, das politische und allgemeine Marketing kommen **zu kurz**. 80.000 € an Bundes- Geld für Fahrradöffentlichkeitsarbeit im Nationalen Radverkehrsplan sind ein Witz. 80 Mio. € wären immer noch ein Bruchteil von dem, was in Werbung und Marketing für den Autoverkehr geht. Wo sind die **professionellen Werbespots** im Fernsehen, wo die **pfiffigen Anzeigen** in der Massenpresse? Auch die **Fahrradindustrie** ist auf diesem Gebiet viel zu **passiv**. Und der Fahrradlobby beim ADFC fehlen natürlich die Mittel, um ihr Anliegen ähnlich massiv und erfolgreich wie der ADAC zu platzieren. Das muss sich ändern. Bund, Länder, Regionen und Kommunen müssen viel mehr **in die Öffentlichkeitsarbeit pro Fahrrad und Nahmobilität investieren**. Denn allein mit konventioneller Infrastruktur-förderung erreicht man wenig. Zur Fahrradförderung gehören also zwingend die **sog. „soft policies“**: es geht um **Lust auf Fahrrad**, um das Image als modern, dynamisch, kultiviert, spontan, individuell, urban. Und es geht um Anreize, günstige Tarife für Radler bei der Krankenkasse, Prämien für Radler durch die Arbeitgeber, einen Finanzbonus für Städte mit hohem Radverkehrsanteil. Auch auf diesen Gebieten müssen sich die AG und das Land von oben und die Mitgliedstädte von unten engagieren.

Prof. Dr. Heiner Monheim (1946), mehrjährige Erfahrungen im Bereich kommunaler Verkehrsplanung in Bayern und Nordrhein-Westfalen, 15 Jahre leitende Tätigkeit im Bereich der Bundesraumordnung und Städtebauförderung (BMBau/BfLR), 10 Jahre Referatsleiter im Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr NW, Gründungsvater der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte in NRW, seit 1995 Professor für Angewandte Geographie/Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier.