

## Fahrradkommunalkonferenz 2019

### Kurzbericht der AG 1 „Kleine Bausteine des Radverkehrs für die Mobilitätswende“ Beispiele und Austausch an 6 Thementischen

Moderation

Dr. Norbert Korallus, Stadt Oldenburg

Übersicht Thementische

1. Subjektive Sicherheit für den Radverkehr stärken  
**Attraktive Radinfrastruktur aus NutzerInnensicht**  
Michael Hardinghaus, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
2. Radverkehrsfreundliche LSA  
**Auffe Schnelle, Radwelle**  
Sabine Janclas, Stadt Oberhausen
3. Positive Effekte des Radfahrens  
**Gewinner der Radverkehrsförderung**  
Edwin Süselbeck, AGFK Niedersachsen/Bremen
4. Fahrradstationen als Kommune betreiben  
**Erfahrungen mit der Erstellung und dem Betrieb des Fahrradparkhauses in Oranienburg**  
Sven Dehler, Stadt Oranienburg
5. Fahrradabstellen per Satzung sichern  
**Satzungsermächtigung, Stellplatzsatzung und Praxis in der Bauüberwachung**  
Jörg Thiemann-Linden, büro thiemann-linden stadt & mobilität
6. Digitale Planungstools - mehr Qualität für den Radverkehr  
**BIKE IT! – Nutzerdaten an der Schnittstelle zwischen Öffentlichkeitsarbeit und Planung**  
Jens Joost-Krüger, Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Sechs Thementische boten den Teilnehmenden Raum für Austausch in Kleingruppen. Man konnte sich innerhalb kurzer Zeit einen Überblick über unterschiedliche Bausteine verschaffen, sich austauschen, inspirieren lassen und natürlich Fragen stellen. Die Gesamtmoderation oblag Dr. Norbert Korallus, Fachdienstleiter für Verkehrsplanung der Stadt Oldenburg. Er machte die Teilnehmenden eingangs mit dem Format vertraut und stellte jeden Tisch kurz vor. In insgesamt sechs Durchgängen von jeweils ca. 20 Minuten wurden die folgenden Beispiele mit wechselndem Teilnehmendenkreis diskutiert:

#### **Thementisch 1. Subjektive Sicherheit für den Radverkehr stärken: Attraktive Radinfrastruktur aus NutzerInnensicht**

Michael Hardinghaus vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat die Ergebnisse des NRVP-Projektes „InfRad – Infrastruktur als Einflussfaktor auf den Radverkehr“ vorgestellt. In einer Online-Befragung sollten Radfahrende wie auch Nicht-Radfahrende aus jeweils drei Varianten ihre präferierte Führungsform wählen. In den einzelnen Varianten wurden eine Vielzahl von Infrastruktureigenschaften kombiniert und sie sowohl bildlich dargestellt wie auch textlich beschrieben. Ziel des Projektes war es, herauszufinden, für welche Infrastrukturelemente Nutzenden bereit sind, einen Umweg in Kauf zu nehmen. Die Forschenden fanden heraus, dass auf Tempo-50-Straßen geschützte Radfahrstreifen die präferierte Führungsform ist, im Nebennetz sind es Fahrradstraßen. Auch eine glatte Oberfläche wurde sehr gut bewertet. Wenn Kinder dabei sind, ist die Bereitschaft für Umwege noch höher.

Projektseite auf dem Fahrradportal: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/infrastruktur-als-einflussfaktor-auf-den>

Endbricht: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=DOT0Y9G7>

## **Thementisch 2. Radverkehrsfreundliche LSA: Aufge Schnelle, Radwelle**

Sabine Janclas von der Stadt Oberhausen stelle das Radwelle-Projekt vor, in dem der Radverkehr an Lichtsignalanlagen mit Hilfe automatischer Detektion beschleunigt wird. In einem Pilotprojekt an der Königstraße sollte zunächst versucht werden, die Fahrzeit von 5 Minuten für 800 m durch reduzierte Wartezeiten an den drei Ampeln stark zu reduzieren. Dafür wurden im Zulauf zu zwei Ampeln zur Detektion der Radfahrenden Induktionsschleifen und an einer Ampel eine Wärmebildkamera angebracht. Diese forderten bereits in den Anfahrt grün für den Radverkehr an. Nun ist die gleiche Strecke für den Radverkehr in etwa der Hälfte der Zeit zu befahren, ohne die Leistungsfähigkeit des MIV zu reduzieren. Die gewonnenen Erkenntnisse des Pilots wurden dann auf weitere 30 Stellen im Stadtgebiet angewandt, um auch dort die Wartezeit für den Radverkehr zu reduzieren. Dabei können bis zu 65 Sekunden pro Knoten eingespart werden. Es handelt sich allerdings nicht um eine Grüne Welle für den Radverkehr. Dies wäre nur mit Einschränkungen für den MIV machbar.

Projektseite der Stadt Oberhausen: <https://www.oberhausen.de/de/index/rathaus/verwaltung/umwelt-gesundheit-und-mobilitat/mobilitat/verkehrsplanung-undsignalwesen/radwelle.php>

Praxisbeispiel auf dem Fahrradportal: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/radwelle-oberhausen>

## **Thementisch 3. Positive Effekte des Radfahrens: Gewinner der Radverkehrsförderung**

Edwin Süselbeck, Geschäftsführer der AGFK Niedersachsen/Bremen e.V., sprang spontan als Ersatz ein, da zwei ursprünglich geplante Thementische (CargoBikes für den KEP-Verkehr in Kleinstädten sowie RegioRadStuttgart – Ein Fahrradverleihsystem dehnt sich räumlich aus) nicht stattfinden konnten. Herr Süselbeck stellte das neue Poster der AGFK „Mit Radverkehr gewinnen“ vor und beschrieb die positiven Effekte des Radverkehrs auf die neun Themenfelder Gesundheit, Umwelt, Soziale Gerechtigkeit, Lebensqualität, Chancen zur Stadtgestaltung, Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Wirtschaft & Handel sowie Finanzen. In allen Themenfeldern kann der Radverkehr zu einer Verbesserung der Gegebenheiten beitragen – und dass im Vergleich zu anderen Verkehrsarten mit einem relativ geringen Aufwand. Gewinner der Radverkehrsförderung ist in allen Bereichen die Gesellschaft.

AGFK-Poster: [https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user\\_upload/public/Meldungen/2019\\_AGFK-Poster\\_Mit-Radverkehr-gewinnen.pdf](https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Meldungen/2019_AGFK-Poster_Mit-Radverkehr-gewinnen.pdf)

Begleittext: [https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user\\_upload/public/Meldungen/2019\\_AGFK-Poster\\_Mit-Radverkehr-gewinnen\\_Umschlag.pdf](https://www.agfk-niedersachsen.de/fileadmin/user_upload/public/Meldungen/2019_AGFK-Poster_Mit-Radverkehr-gewinnen_Umschlag.pdf)

## **Thementisch 4. Fahrradstationen als Kommune betreiben: Erfahrungen mit der Erstellung und dem Betrieb des Fahrradparkhauses in Oranienburg**

Sven Dehler von der Stadt Oranienburg stellte die Errichtung und den Betrieb des Fahrradparkhauses am Bahnhof in Oranienburg vor. Durch die Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofes sowie die direkte Verbindung zum Berliner Ostkreuz ist die Zahl der Fahrgäste in Oranienburg in den letzten Jahren enorm gestiegen. Da viele Fahrgäste den dortigen Bahnhof mit Fahrrädern erreichen, wurden diese an allen Zufahrtsstraßen bis zu einer Entfernung von 300 m abgestellt. Um das Fahrradparken zu ordnen, plante die Stadt Oranienburg ein Fahrradparkhaus mit mindestens 700 kostenfreien Plätzen direkt am Bahnhof. Die Nutzung von Bahnflächen für diesen Zweck schied aus, so dass das Parkhaus als zweigeschossige Anlage auf öffentlichen Flächen errichtet wurde. Das Obergeschoss ragt in den Luftraum der DB, wodurch Platz gewonnen wurde. Diese Umsetzung konnte in Absprache mit der DB relativ leicht

verwirklicht werden. Im gesamten Parkhaus gibt es Doppelstockparker, die gut funktionieren, aber gewöhnungsbedürftig sind. Die größten Probleme sind Fahrraddiebstahl und Vandalismus, diese versucht man mit dem Einsatz von Wachen sowie von Videoüberwachung einzugrenzen. Aktuell besitzt das Fahrradparkhaus eine Auslastung von 70 %, im Bahnhofsumfeld werden allerdings immer noch etwa 150 Fahrräder abgestellt, deren Nutzende scheinbar für das neu geschaffene Angebot nicht zu erreichen sind.

Infolyer zum Fahrradparkhaus: [https://oranienburg.de/media/custom/2967\\_1577\\_1.PDF?1536134432](https://oranienburg.de/media/custom/2967_1577_1.PDF?1536134432)  
Bericht auf dem Fahrradportal: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/neues-fahrradparkhaus-am-bahnhof-oranienburg>

## **Thementisch 5. Fahrradabstellen per Satzung sichern: Satzungsermächtigung, Stellplatzsatzung und Praxis in der Bauüberwachung**

Jörg Thiemann-Linden vom büro thiemann-linden stadt & mobilität stellte den Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW vor. Der Reiseantrittswiderstand ist sehr wichtig für die Verkehrsmittelwahl. Daher ist es im Sinne einer Verkehrswende und eines Modal Shifts hin zum Radverkehr nötig, Radabstellplätze so anzulegen, dass diese für Nutzende ohne Hürden genutzt werden können. Auch die Zunahme von teuren Fahrrädern erfordert ein sicheres Abstellen am Wohn- wie auch am Arbeitsplatz. Zudem müssen auch die Gehwege vom Parkdruck durch Fahrräder entlastet werden. Daher ist eine Festschreibung von Radabstellplätzen in den kommunalen Stellplatzsatzungen wichtig. Dazu muss dies zunächst im Landesrecht verankert werden. Hier können Standards festgelegt werden, die dann jede Kommune differenziert auf die örtlichen Gegebenheiten und kommunale Entwicklungsstrategien ausrichten kann. Unabdingbar ist das Mitwirken der kommunalen Bauüberwachung.

Handbuch „Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“:  
<https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/leitfaden-kommunale-stellplatzsatzungen>  
Meldung auf dem Fahrradportal: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/kommunale-stellplatzsatzungen-leitfaden-zur>

## **Thementisch 6. Digitale Planungstools - mehr Qualität für den Radverkehr: BIKE IT! – Nutzerdaten an der Schnittstelle zwischen Öffentlichkeitsarbeit und Planung**

Jens Joost-Krüger von der Wirtschaftsförderung Bremen GmbH stellte das BIKE IT! Projekt des Landes Bremen vor. Der Radverkehr trägt mit einem Modal-Split-Anteil von 25 % dort erheblich zur Standort- und Lebensqualität bei. Um den Radverkehr weiter zu fördern und Aspekte des Radverkehrs in das Stadtmarketing zu integrieren, bietet der Stadtstaat die Nutzung der Bike Citizens Radnavigations-App für das Bremer und das Bremerhavener Stadtgebiet kostenfrei an. Mit Hilfe der App können spezielle Stadtspiele (z.B. „Radeln zum Mond und zurück“) erstellt werden, die zu mehr Nutzung des Fahrrades anregen. Auch Kulturveranstaltungen wie das Jazz-Festival können integriert werden und Veranstalter speziell für die Fahrradnutzung werben. Die Stadt kann mit Hilfe eines Tools die erradelten Strecken analysieren und erhält so Informationen wie Durchschnittsgeschwindigkeiten, Wartezeiten an Ampeln oder gefahrene Umwege. Auch die Auswirkung von Infrastrukturmaßnahmen auf die Radverkehrsströme (z.B. durch einen Brückenneubau) lassen sich mit dem Tool simulieren.

BIKE IT! Projektseite: <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/bike-it>  
Bike Citizens Radnavigations-App für Bremen: <https://www.bremen.de/leben-in-bremen/bike-it/bike-citizens-app>

*Lutherstadt Wittenberg, 12. November 2019*

*Dokumentation: Tobias Klein (Difu)*