

RADVERKEHR SELBER MACHEN!

**Wie wir Politik und Verwaltung
in unseren Städten und Kommunen
zum Handeln bewegen**

Zu diesem Handbuch

Warum es sich lohnt, jetzt für mehr Radverkehr in Städten und Kommunen aktiv zu werden

In den letzten Jahren ist eine neue Fahrrad-Bewegung entstanden. Ob Critical Mass, Fahrrad-Sternfahrten oder Protestaktionen für geschützte Radfahrstreifen: Zigtausend Menschen machen Jahr für Jahr fürs Radfahren mobil. Die Fahrradbewegung vereint Klimaschutz und Stadtpolitik, das Lokale und Globale und: Sie zeigt Wirkung. Fahrradfahren hat gesellschaftlich stark an Bedeutung gewonnen. Sowohl die Anzahl der Wege wächst, die mit dem Rad zurückgelegt werden, als auch die Zahl gut ausgebauter Fahrradwege.

Das Erfolgsrezept der neuen Fahrradbewegung: Sie fordert konkrete politische Veränderungen auf lokaler Ebene ein. So organisieren sich immer mehr Initiativen zu Radentscheiden und erwirken den konkreten Ausbau der Radinfrastruktur vor Ort. Dank genügend Stimmen aus der Bevölkerung erhalten diese Initiativen den notwendigen gesellschaftlichen Rückenwind. Ob in Aachen, Berlin, Bamberg, Bremen, Dresden oder München – die Mobilitätswende durch den Ausbau des Radverkehrs ist aufgrund ehrenamtlichen Engagements in der öffentlichen Wahrnehmung angekommen.

Vierorts zeigt sich jedoch, dass vor allem das Umsetzen beschlossener Maßnahmen nur sehr langsam vorangeht. An dieser Stelle setzen wir mit diesem Handbuch an: Wir möchten BUND-Aktiven eine Handreichung geben, wie sie konkret dazu beitragen können, dass Maßnahmen für mehr Radverkehr möglichst schnell und wirksam die Straßen verändern. Es gibt inzwischen viel Wissen dazu, wie der Radverkehr vor Ort „von unten“ gestärkt werden kann und welche Hindernisse es hierbei wie zu überwinden gibt. Dieses haben wir in diesem Handbuch zusammengetragen und dafür auch Interviews mit Wissenschaftler*innen und BUND-Aktiven geführt.

Das Momentum ist da! Machen Sie mit. Denn das Schöne am Thema Radverkehr ist: Das eigene Engagement hat ganz konkrete, sichtbare Auswirkungen. Wie Josephine Michalke, stellvertretende Sprecherin des BUND-Bundesarbeitskreises Verkehr sowie Fahrrad-Aktive, sagt: „Sehe ich einen neuen Radfahrstreifen, an dem ich mitgewirkt habe, zeigt das: Als Bürgerin kann ich etwas bewegen, auch gegen politische Widerstände. Die gemeinsame Arbeit war nicht nur bereichernd, sie hat etwas gebracht, ich habe etwas verändert. Das ist ein tolles Gefühl!“

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Freude und Erfolg dabei, die Mobilitätswende mit Hilfe dieses Handbuchs vor Ort mitzugestalten.



Grünes Licht für den Radverkehr. Foto: Animaflora PicsStock / Adobe Stock



INHALT

Zentrale Maßnahmen für mehr Radverkehr	4
Geschützte Radfahrstreifen	4
Fahrradstraße	6
Baulich getrennte Radwege	7
Weitere Maßnahmen für mehr Radverkehr	9
Autoparkplätze zu Fahrradparkplätzen umwandeln	9
Tempo 30 ausweiten – auch auf Vorrangstraßen	9
Kreuzungen fahrradsicher machen	10
Superblocks einführen	10
Öffentlichkeitswirksame Aktionen für mehr Radverkehr	10
Bildaktion für geschützten Radfahrstreifen	10
Critical Mass bzw. Kidical Mass Protest organisieren	10
Schulstraßen-Demo	11
Parking Day organisieren	11
Infostand	11
Unterschriftensammlung für einen Einwohnerantrag	11
Erkenntnisse von Expert*innen	12
Interview mit Thomas Stein, Deutsches Institut für Urbanistik	12
Interview mit Josephine Michalke, BUND	13
Politik und Verwaltung zum Handeln bringen	14
Wie Sie dazu beitragen können, dass Maßnahmen für mehr Radverkehr auf kommunaler Ebene schneller umgesetzt werden	14
ÖPNV und Fußverkehr berücksichtigen	15
In Kontakt mit der Politik treten	15
An öffentlichen Gemeinderatssitzungen teilnehmen	15
Beteiligungsrechte einfordern und wahrnehmen	16
Expertise zu Planungsunterlagen aufbauen	16
Frühzeitig an Verkehrsplanungen beteiligen	16
Probleme und Lösungen bildlich aufzeigen	17
Ortsbegehungen beantragen	18
Den Druck auf die Verwaltung erhöhen	18
Gute Argumente gegenüber Politik und Öffentlichkeit für mehr Radverkehr ...	18
Dank	19

Zentrale Maßnahmen für mehr Radverkehr

Es gibt drei Maßnahmen, die sich besonders gut zur Ausweitung des Radverkehrs vor Ort eignen. Dabei handelt es sich um (temporäre) geschützte Radfahrstreifen, um Fahrradstraßen und um baulich getrennte Radwege. Die ersten beiden Maßnahmen sind relativ schnell umzusetzen, da sie keine großen baulichen Veränderungen erfordern, sondern mit einfach zu installierenden Verkehrsschildern, Pollern und Markierungen umgesetzt werden können. Alle drei Maßnahmen stellen wir ausführlicher vor, weitere in verkürzter Form. Außerdem beleuchten wir öffentlichkeitswirksame Aktionen, die dabei helfen können, die Notwendigkeit für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur sichtbar zu machen.

Geschützte Radfahrstreifen

Durch Poller vom Autoverkehr abgetrennte, geschützte Radfahrstreifen bekamen in den letzten Jahren große Aufmerksamkeit. Berlin startete mit der Ausweisung zahlreicher sogenannter Pop-up-Radwege – zeitlich befristeter geschützter Radfahrstreifen –, um den Menschen eine mit Blick auf die Corona-Pandemie sichere Fortbewegungsart von A nach B in der Großstadt zu ermöglichen. Die Wege wurden vor allem auf mehrspurigen Straßen schnell und problemlos eingerichtet und sehr gut von den Radfahrer*innen angenommen. Da in Berlin aufgrund des erfolgreichen Volksentscheids Fahrrad und dem darauf basierenden Berliner Mobilitätsgesetz der Ausbau des Radverkehrs ohnehin beschlossene Sache war, begann die Stadt Pop-up-Radwege in dauerhafte geschützte Radfahrstreifen umzuwandeln.

Viele weitere Städte und Kommunen ließen sich von diesem Ansatz inspirieren. Wie aber können BUND-Aktive vor Ort dazu beitragen, dass geschützte Radfahrstreifen entstehen – und diese am besten gleich auf Dauer angelegt sind?



Straßenverkehrsordnung

Rechtlich gilt die Generalklausel des Paragraphen 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Danach können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder zur Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Paragraph 45 Abs. 9 Satz 4 der StVO erlaubt die Einrichtung von Radwegen weitgehend ohne das Vorliegen einer Gefahrenlage.

Geschützte Radfahrstreifen können durch Poller, Blumenkübel oder sogenannte Flexposts vom Autoverkehr getrennt werden. Die Streifen sind idealerweise so breit wie eine reguläre Fahrspur und vom Fußverkehr möglichst baulich getrennt. Für ihre Einrichtung braucht es ausreichend Platz, der in kleinen Nebenstraßen meist nicht gegeben ist, sondern nur auf großen, gut ausgebauten Hauptverkehrsstraßen. Am sinnvollsten sind geschützte Radfahrstreifen an Straßen, auf denen Geschwindigkeiten von mehr als 30 km/h gefahren werden, auf denen viele Lkw oder Busse unterwegs sind oder wo durch viele Fahrspuren des Kraftfahrzeugverkehrs (Kfz) das Radfahren unübersichtlich und gefährlich wird. Hier macht der Radfahrstreifen den Verkehr deutlich sicherer.



Ein sogenannter Pop-up-Radweg in Berlin. Foto: Nicor @wikimedia.org

Vorgehen:

- Wichtig ist, zunächst beim zuständigen Verkehrsamt anzufragen, ob ein geschützter Radfahrstreifen an der gewünschten Stelle bereits in Planung ist. Wenn dies der Fall ist, sollten Sie trotzdem aktiv werden, um die Umsetzung sicherzustellen. Wenn noch kein Radfahrstreifen geplant ist, können Sie diesen beantragen.
- Im zweiten Schritt sollten Sie sich informieren, ob bereits andere Organisationen oder Gruppen zu Ihrem Anliegen aktiv sind. Wenn dies der Fall ist, haben Sie Verbündete. Wenn noch niemand am Thema arbeitet, sollten Sie, wenn möglich, Bündnisse mit anderen Organisationen schmieden.
- Bringen Sie über das Internet oder telefonisch in Erfahrung, wer in der Verwaltung Ihrer Kommune für den Radverkehr bzw. die Mobilität verantwortlich ist. Schreiben Sie dieser Person eine E-Mail, die einen formlosen Antrag enthält, mit der Aufforderung, an der gewünschten Stelle einen geschützten Radfahrstreifen einrichten zu lassen (mehr zu potentiellen Ansprechpartner*innen in der Infobox auf Seite 6).
- Der Antrag kann gestellt werden unter dem Betreff „Antrag zur Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens auf der Straße XY zwischen Kreuzung A bis Kreuzung B“. Beschreiben Sie den Straßenzug und die (für Radfahrende nicht zu vertretende) Verkehrslage. Wichtig für den Antrag ist das Aufführen der wichtigsten Argumente für den Radfahrstreifen. Die Argumente sollten klar genannt und im besten Fall auch ein grober Plan für den Radweg vorgelegt werden. Sehr hilfreich können auch Unfalldaten sein, die bei der Polizei abgefragt werden können. Diese dokumentiert in der Regel Fahrradunfälle separat.
- Falls kein Beschluss zur Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens erwirkt werden konnte, bzw. dieser steht, aber nicht umgesetzt wird – sollten BUND-Aktive politisch oder auch mit Öffentlichkeitsarbeit Druck aufbauen (siehe mehr dazu ab S. 10). Sie können auch einen temporären geschützten Radfahrstreifen beantragen, der im besten Fall im Anschluss verstetigt wird, oder aber – weil einfacher einzurichten als ein geschützter Radfahrstreifen – einen einfachen Radfahrstreifen.

a) Argumente zur Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens

- An der entsprechenden Stelle herrscht eine für Radfahrende unübersichtliche und stressige Verkehrslage mit hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs von mehr als 30 km/h.

- *Es fahren dort viele Busse und Lkw, was das Radfahren noch gefährlicher macht.*
- *Es fehlt eine geordnete Verkehrsführung für Radfahrende.*
- *Viele Radfahrende nutzen diese Strecke bzw. noch mehr würden sie nutzen, wenn sie sicherer für Radfahrende wäre.*
- *Mehr Radverkehr durch eine bessere Infrastruktur würde den motorisierten Individualverkehr reduzieren – ein Beitrag für bessere Luft, Gesundheit, Klimaschutz und weniger Stau in der Stadt.*

b) Argumente zur Einrichtung eines temporären geschützten Radfahrstreifens

- Temporäre geschützte Radfahrstreifen werden ähnlich wie eine Baustellensicherung eingerichtet. Gelbe Begrenzungsstreifen markieren den Radfahrstreifen, soweit möglich ist dieser zusätzlich durch Baustellenbaken vom Autoverkehr getrennt. In der Regel kann ein solcher temporärer Radfahrstreifen innerhalb eines Tages umgesetzt werden. Zu Pandemie-Zeiten richteten Kommunen derartige Radfahrstreifen v. a. mit der Argumentation des Infektionsschutzes ein (genug Abstand zwischen Radfahrenden durch die relativ breiten Pop-up-Radwege). Laut Wissenschaftlichem Dienst des Deutschen Bundestages und einem Rechtsgutachten der Deutschen Umwelthilfe (DUH) können Pop-up-Radwege aber auch unabhängig von infektionsschutzrechtlichen Erwägungen eingerichtet werden. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von Pop-up-Radwegen folgt den gleichen Regeln wie bei dauerhaft angelegten Radfahrstreifen. Es ist also lediglich die Gefährlichkeit der bisherigen Verkehrssituation darzulegen, was beispielsweise aufgrund von Verkehrsstärken und/oder Unfallstatistiken geschehen kann.

TIPP: Der BUND empfiehlt, die Einrichtung eines temporären geschützten Radfahrstreifens als Verkehrsversuch zu beantragen, wenn kein Beschluss zur dauerhaften Einrichtung getroffen wird. Die schnelle Einrichtung eines Pop-up-Radweges einzufordern ist auch dann sinnvoll, wenn sich ein Straßenzug als Unfallschwerpunkt für Radfahrende herausstellt, der Sicherheitsabstand von Autofahrer*innen zu Radfahrer*innen trotz Platz auf einer Strecke nicht eingehalten wird oder wenn Luftgrenzwerte an der Strecke gerissen werden.





Kommunale Ansprechpartner*innen für den Radverkehr

- Erste*r Ansprechpartner*in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde ist – wenn vorhanden – der oder die Radfahrbeauftragte bzw. Mobilitätsbeauftragte. Wenn nicht vorhanden, wenden Sie sich an die Abteilung bzw. das Dezernat für Verkehrs- bzw. Stadtplanung. Die Kontaktdaten finden sich entweder auf der Webseite Ihrer Stadt bzw. Gemeinde oder erfragen Sie sie telefonisch bei der Verwaltungszentrale oder dem Bürger*innenbüro.
- Wenn Sie von den genannten Ansprechpersonen keine Antwort erhalten oder ein bereits beschlossener Radfahrstreifen seit langem nicht umgesetzt wird, wenden Sie sich an die „nächsthöheren“ Ansprechpersonen – das sind die für den Verkehr politisch verantwortlichen Stadträt*innen bzw. Gemeinderät*innen, die Vertreter*innen in den verkehrspolitischen Ausschüssen der Kommunalparlamente oder sogar der oder die Bürgermeister*in selbst.
- Empfehlenswert ist auch, sich an die in größeren Städten bestehenden Bezirksbeiräte zu wenden. Sie beraten über alle Entscheidungen, die der Stadt- bzw. Gemeinderat für einen bestimmten Bezirk treffen soll und sprechen Empfehlungen aus.



Mehr Informationen bietet das ADFC-Positionspapier „Geschützte Radfahrstreifen“:
<https://www.adfc.de/artikel/adfc-positionspapier-geschuetzte-radfahrstreifen>

Fahrradstraße

Mit Fahrradstraßen können Kommunen ihr Radverkehrsnetz schnell und kostengünstig ausbauen. Gut umgesetzt, sind sie komfortabel und sicher für alle Radfahrenden – von der Familie mit kleinen Kindern bis hin zur berufstätigen Radlerin auf ihrem schnellen Weg quer durch die Stadt. Denn anders als bei den geschützten Radfahrstreifen geht es bei der Einrichtung einer Fahrradstraße darum, dem Fahrrad auf einer ganzen Straße Vorrang vor allen anderen Verkehrsmitteln zu gewähren. Laut Straßenverkehrsordnung (StVO) können Fahrradstraßen aus Gründen der Sicherheit, der Ordnung des Verkehrs oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Die dazugehörige Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO erläutert, dass Fahrradstraßen „[...] dann in

Betracht [kommen], wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ Den Grund einer Gefahrenabwehr braucht es nicht.



TIPP: Laut den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) – einem in Deutschland gültigen technischen Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen – sind Fahrradstraßen besonders geeignet für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. für Strecken, die von sehr vielen Radfahrenden genutzt werden. Empfohlen werden sie vor allem für ruhigere Wohn- oder Geschäftsstraßen.

Ein speziell für die Fahrradstraße vorgesehenes Verkehrszeichen markiert den Beginn der Fahrradstraße. Wenn nicht anders ausgewiesen, dürfen hier nur Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge fahren, es gilt Tempo 30 und Fahrräder dürfen nebeneinander fahren, auch in Gruppen. Kfz-Verkehr ist nur in Ausnahmefällen zugelassen wie zum Beispiel für den Anliegerverkehr, dies kann mit Zusatzkennzeichen ermöglicht werden. Pkw-Fahrer*innen müssen auf die Radfahrer*innen Rücksicht nehmen, ihr Tempo verringern und langsam hinterherfahren.

Vorgehen:

Wollen BUND-Aktive eine Fahrradstraße erwirken, empfiehlt sich dafür eine Straße, auf der es bereits einen hohen bzw. vorherrschenden Radverkehrsanteil gibt oder auf der ein hoher Fahrradverkehrsanteil erwartet wird. Eine den ganzen Tag durchgehende Radnutzung ist von Vorteil. Dazu kann auch eine Verkehrszählung durchgeführt und diese der Beantragung (gleicher Vorgang wie oben bei geschützten Rad-



Eine gut ausgewiesene Fahrradstraße. Foto: CC0 1.0 Universal Public Domain @flickr

fahrstreifen, siehe Seite 5) beifügt werden. Die Erfolgsaussichten für die Einrichtung steigen, wenn die Straße große Radverkehrsachsen miteinander verbindet und somit durch sie ein durchgehendes Radwegenetz mit entstehen kann. Fahrradstraßen können auch auf Straßen mit untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr angeordnet werden.

Zu beachten bei der Beantragung ist, dass durch das Installieren des Schilds „Fahrradstraße“ allein meist nicht das gewünschte Verhalten von den Verkehrsteilnehmenden erreicht wird. Daher sind weitere Elemente notwendig, die im Antrag zu nennen sind: zum Beispiel ein markierter Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr und das Einfärben des Asphalt an Kreuzungen bzw. am Eingang der Fahrradstraße. Dies erhöht die Sichtbarkeit der Fahrradstraße und der Radfahrer*innen. Wichtig einzufordern ist auch, dass die Fahrradstraße möglichst wenig und keinesfalls durchgehend für den Kfz-Verkehr befahrbar sein sollte (kein Durchgangs-, Schleich- oder quartiersfremder Verkehr). Zusätzlich können auch Diagonalsperren aufgestellt werden, also bauliche Maßnahmen, durch die die Mitte einer Kreuzung diagonal geteilt wird. So werden Autos daran gehindert, geradeaus über die Kreuzung zu fahren, während Fußgänger*innen und Radfahrer*innen die Sperre ohne Probleme passieren können. Zur anfänglichen Einführung der Fahrradstraße empfiehlt sich, Verkehrskontrollen einzufordern.



Mehr Informationen bietet der Leitfaden für Fahrradstraßen vom Deutschen Institut für Urbanistik: <https://difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis>



Wie führe ich eine Verkehrszählung durch?

Wer eine hohe Radnutzung nachweisen will, kann zunächst eine eigene vorläufige Verkehrszählung durchführen. Dazu sind Hand-Klick-Zähler zu empfehlen. Wichtig wäre, eine gute Übersicht der Nutzung durch Radfahrer*innen und Autofahrer*innen an zwei Wochentagen und für einen Wochenendtag zu bekommen. So können die Zahlen abgeglichen und der vorherrschende Radverkehr nachgewiesen werden. Organisieren Sie dafür Mitstreiter*innen, die sich die Tage auch stundenweise aufteilen können. Das Ergebnis kann bei der Behörde eingereicht und damit eine offizielle Zählung beantragt werden.



Fahrraddemo in München. Foto: Jörg Farys / dieprojektoren.de

Baulich getrennte Radwege

Baulich getrennte Radwege bedeuten für Radfahrer*innen ein hohes Sicherheitsniveau. Umfragen zeigen, dass die meisten Menschen diese Radwege bevorzugen bzw. sich hier am sichersten fühlen. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) empfehlen baulich getrennte Radwege für mehrspurige Straßen mit Tempo 50 und hohem Lkw-Anteil.

Ein baulich getrennter Radweg ist idealerweise durch Grün- oder Parkstreifen von der Fahrbahn und vom Gehweg abgehoben. Zur besseren Sichtbarkeit kommt zum Teil ein anderer Untergrundbelag zum Einsatz als auf dem Gehweg oder der Fahrbahn. Diese Wege sind Sonderwege für den Radverkehr, zum Teil sind sie aus Verkehrssicherheitsgründen benutzungspflichtig und werden gemäß StVO beschildert.

Die Einrichtung baulich getrennter Radwege ist mit deutlich mehr Aufwand verbunden als die Einrichtung geschützter Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen. Für baulich getrennte Radwege ist das Tiefbauamt mit zuständig, Straßen müssen aufgedaubt und zum Teil u. a. auch die Entwässerungsplanung oder Stadtgestaltung miteinbezogen werden. Die durch den Bau von getrennten Radwegen notwendige neue Grundaufteilung der Verkehrsinfrastruktur dauert meist viel länger als bei den anderen Maßnahmen – bis zu zwei oder drei Jahren. Eine Fahrradstraße kann zum Teil sogar schon innerhalb von zwölf Wochen eingerichtet werden.

Vorgehen:

Wollen BUND-Aktive den Radverkehr vor Ort durch baulich getrennte Radwege sicherer und attraktiver machen, empfiehlt sich dasselbe Vorgehen wie für die geschützten Radfahrstreifen. Wichtig ist, eine verkehrssichere Führung einzufordern – das heißt zum Beispiel, dass die Radwege



im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs verlaufen bzw. an Kreuzungen rechtzeitig ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs gelangen müssen. Dafür müssen u. a. Kreuzungsbereiche von parkenden Autos freigehalten werden.

Aufgrund der längerfristigen Planung und Finanzierung für eine bauliche Trennung ist es zudem sinnvoll zu erfragen bzw. online nachzuschauen, ob der betreffende Abschnitt im kommunalen Radverkehrsentwicklungsplan vorgesehen ist (für diesen gibt es je nach Ort teils unterschiedliche Namen). Wenn dies nicht der Fall ist, sollten Sie darauf hinwirken. Je nachdem, wann die nächste Fortschreibung eines solchen Plans durch die Verwaltung ansteht, empfiehlt es sich, als BUND-Vertretung in das entsprechende Beteiligungsgremium zu gehen und sich dort dafür einzusetzen, dass die Strecke als baulich getrennter Radweg vorgesehen wird – und am besten gleich noch andere Abschnitte, da diese Pläne das gesamte Stadtgebiet betreffen.



Mehr Informationen bietet die DStGB-Dokumentation Nr. 158: <https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-foerderung-des-radverkehrs-in-staedten-und-gemeinden/>

Radfahrstreifen und Schutzstreifen:

Niedrigschwelliger und damit erfolgsversprechender zu beantragen sind Radfahrstreifen: auf der Fahrbahn markierte Sonderwege, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie sind allerdings nicht so sicher wie geschützte Radfahrstreifen und baulich getrennte Radwege. Sie sind nur durch Farbe von der Fahrbahn getrennt, dem Radverkehr vorbehalten und dürfen nicht von Kraftfahrzeugen befahren werden. Auch Parken und Halten sind verboten. Allerdings werden sie häufig trotzdem von Autofahrer*innen dafür genutzt. Radfahrstreifen eignen sich für Hauptverkehrsstraßen mit bis zu 50 km/h Regelschwindigkeit, müssen dann aber breit genug sein, damit Radfahrende sich komfortabel überholen können und sie beispielsweise auch von Lastenrädern gut genutzt werden können. Zudem ist ein ausreichender Sicherheitsabstand zu parkenden und fahrenden Autos notwendig.

Sogenannte Schutzstreifen für den Radverkehr sind durch eine gestrichelte Linie gekennzeichnet, die von Kfz überfahren werden darf. Damit stellen sie keine eigenständige und auch keine sichere Radverkehrsinfrastruktur dar. Sie sind keine adäquater Ersatz für einen echten Radstreifen oder baulich getrennten Radweg.



Hier lässt es sich einfach besser radeln. Foto: Mickis Fotowelt / Adobe Stock



Fahrradparkplatz in Dresden. Foto: adfc.sachsen @flickr

Weitere Maßnahmen für mehr Radverkehr

Neben den oben beschriebenen Maßnahmen gibt es weitere Möglichkeiten, die dazu beitragen, den Fahrradverkehr in der Stadt oder Kommune sicherer zu machen und die Zahl der Radfahrer*innen zu erhöhen. Hier einige Beispiele:

Autoparkplätze zu Fahrradparkplätzen umwandeln

Wenn es am Wohnort, dem nächsten ÖPNV-Haltepunkt oder vor der Arbeitsstelle keine oder nicht genügend Fahrradabstellanlagen gibt, sollte zunächst beim zuständigen Verkehrsamt der Stadt / des Bezirkes angefragt werden, ob es diesbezüglich schon Planungen gibt. Wenn nicht, können sich BUND-Aktive direkt mit einer E-Mail an die Straßenverkehrsbehörde und am besten auch direkt an politisch Verantwortliche (siehe Box oben) wenden und einen Fahrradparkplatz beantragen. Im formlosen Antrag ist der genaue Ort zu nennen, was benötigt wird (Fahrradbügel für Fahrrad- und/oder Lastenradparkplätze) und was dafür eventuell aus Platzgründen entfernt werden muss (Kfz-Parkplätze). Wichtig ist, die Gründe zu nennen, warum der Bau nötig ist. Hilfreich ist es, wenn Sie nachweisen können, dass viele Menschen einen Bedarf haben und sich den Bau wünschen. Dafür können Aktive Unterschriften von Anwohner*innen und/oder Gewerbetreibenden sammeln. Auch Fotos von wild herumstehenden Fahrrädern oder der von Autos zugeparkten Stelle helfen, um das Problem deutlich zu machen.

Empfehlenswert ist auch, Fahrradbügel an Kreuzungsecken einzufordern: Durch sie werden Falschparker*innen ferngehalten, die Verkehrsteilnehmenden haben eine bessere Sicht und Fußgänger*innen kommen sicherer über die Straße. Gleichzeitig gibt es mehr Platz fürs Rad.

Beim Bündnis Radentscheid München gibt es eine Vorlage für einen solchen Antrag. Wie Fahrradbügel gebaut werden sollten, dazu gibt der ADFC Empfehlungen: So sollten zwischen zwei Fahrradbügeln mindestens 120 cm Abstand bestehen, die Bügel sollten 80–120 cm lang sein und eine mittlere Querstange enthalten. Wir empfehlen, die Maße direkt mit anzugeben und ggf. auch Fotos von guten Anlagen beizulegen.

Mehr Informationen: www.radentscheidmuenchen.de/mitmachen/radabstellanlagen-selbst-beantragen

Tempo 30 ausweiten – auch auf Vorrangstraßen

Tempo 30 ist (noch) nicht als Regelgeschwindigkeit in der Straßenverkehrsordnung verankert. Es ist aber möglich und auch erfolgversprechend, sich dafür einzusetzen, dass Tempo-30-Zonen in Nebenstraßen und Tempo-30-Abschnitte an Vorfahrtsstraßen eingeführt werden. Tempo-30-Zonen dürfen in Wohn- und Mischgebieten eingerichtet werden, wenn keine Vorfahrtsstraße betroffen ist. Für

eine streckenbezogene Temporeduzierung auf anderen Straßen muss aktuell noch eine erhöhte Gefahr für Menschen, z. B. durch eine hohe Unfallgefahr, hohe Schadstoffwerte oder zu hohe Lärmbelästigung bestehen und nachgewiesen werden. Die gute Nachricht ist, dass inzwischen eine streckenbezogene Temporeduzierung vor bestimmten schützenswerten Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Pflegeeinrichtungen oder Krankenhäusern etc. auch ohne Gefahrennachweis möglich ist. Wer sich für eine Tempo-30-Zone bzw. streckenweises Tempo 30 auf Hauptstraßen einsetzen möchte, gehe vor wie oben bei den Fahrradparkplätzen beschrieben.

Kreuzungen fahrradsicher machen

Immer wieder kommt es zu schweren Unfällen beim Rechtsabbiegen von Autos und vor allem Lkw. Das hat nicht nur mit fehlenden Lkw-Abbiegeassistenten zu tun, sondern vor allem mit für Radfahrende gefährlich gestalteten Kreuzungen und Einmündungen. Ein Patent-Rezept für geschützte Kreuzungen gibt es nicht – aber das Vorbild Niederlande zeigt, wie es geht: So kann beantragt werden (s. o.), dass u. a. an Kreuzungen der Rad- und der Autoverkehr baulich getrennt werden sollen. Der Radverkehr sollte eine dem Autoverkehr vorgezogene, geschützte Haltefläche erhalten, die Ampelphasen von Radfahrer*innen und rechtsabbiegenden Autofahrer*innen getrennt werden. Es können auch kleine Verkehrsinseln an den Kreuzungsecken gebaut werden: Das reduziert die Abbiegegeschwindigkeit der Autofahrer*innen und ermöglicht Blickkontakt mit den Radfahrer*innen.

Superblocks einführen

In Barcelona gibt es sie als „Superblocks“, in Deutschland sind sie durch den Einsatz der Verkehrswendeinitiative Changing Cities in Berlin als „Kiezblocks“ bekannt: Stadtviertel ohne Durchgangsverkehr und mit mehr Möglichkeiten zum Aufenthalt. Ein gut durchdachter Mix von Durchfahrtssperren, Einbahnstraßen oder Tempolimits verhindert, dass Autofahrer*innen ein Quartier als Abkürzung nutzen. Stattdessen wird der Durchgangsverkehr auf die Hauptstraßen geleitet. Die Einführung von Superblocks dauert deutlich länger als zum Beispiel die von Fahrradparkplätzen, da es sich um die Umgestaltung eines ganzen Stadtquartiers handelt. Das Konzept dafür muss zunächst detailliert ausgearbeitet und dann dem zuständigen Bezirk oder Stadtausschuss vorgelegt werden. Erfolgversprechend ist dafür das Instrument des Einwohner*innenantrags (siehe Seite 11).

Öffentlichkeitswirksame Aktionen für mehr Radverkehr

Bildaktion für geschützten Radfahrstreifen

Um Aufmerksamkeit für eine fehlende Radinfrastruktur zu schaffen, können BUND-Aktive im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Aktion einen temporär geschützten Radfahrstreifen an der gewünschten Stelle aufbauen. Dafür muss bei den zuständigen Ordnungsbehörden (meist Polizei oder das Ordnungsamt) eine Versammlung unter freiem Himmel angemeldet und für die notwendigen Materialien (Verkehrshütchen, evtl. roter Teppich, Plakate) sowie für Mitstreiter*innen gesorgt werden. Auf eine angemessene und sichere Absperrung zu den angrenzenden Fahrbahnen sollte geachtet werden. Mindestens eine Woche vor der Aktion sollten die Presse und – sogar noch früher – politisch Verantwortliche zu der Aktion eingeladen werden. Am Aktionstag ist es wichtig, Fotos zu machen, die auf Social Media oder auch bei weiteren Treffen beispielsweise mit der Verwaltung verwendet werden können.

Critical Mass bzw. Kidical Mass Protest organisieren

Das Besondere an einer Critical Mass Aktion ist, dass es für sie grundsätzlich keiner Anmeldung bei bzw. Genehmigung von Behörden bedarf. Laut Straßenverkehrsordnung dürfen mehr als 15 Radfahrende auf der Fahrbahn einen geschlossenen Verband bilden und dann auch zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren. In der Regel empfiehlt es sich jedoch, trotzdem eine Fahrraddemonstration anzumelden. Denn dann können Sie mit der Critical Mass auch politische Botschaften und Forderungen in Form von Plakaten etc. transportieren und am Anfang und Ende Reden halten. Auch das Mitführen von Soundanlagen ist bei einer angemeldeten Versammlung



Zusammen radeln, für die Mobilitätswende. Foto: Jörg Farys / dieprojektoren.de

klar geregelt. Mobilisieren Sie zu dem beantragten Zeitpunkt und Ort möglichst viele Menschen auf die Räder und schon kann die Critical Mass gemeinsam durch die Stadt fahren und ein Zeichen für mehr Platz für den Radverkehr setzen. Die angemeldete und damit von der Polizei gesicherte Fahrraddemonstration kann auch mit Kindern als familienfreundliche sogenannte Kidical Mass durchgeführt werden.

Schulstraßen-Demo

Eine genehmigte und ausgewiesene Schulstraße bedeutet, dass die Straße vor der Schule meist für eine halbe Stunde um den Schulbeginn und um das Schließen für den Autoverkehr von Seiten der Kommune offiziell gesperrt wird. Danach wird die Straße wieder für den Autoverkehr geöffnet. Um eine Schulstraße vor Ort zu erwirken, können Sie gemeinsam mit der Schule bzw. den Eltern und den Schüler*innen eine Schulstraßen-Demo organisieren. Die Demo muss bei der Polizei angemeldet werden, die dafür die Straße sperrt. Dann können die Kinder, Eltern und BUND-Aktive zum Beispiel entweder als Fußgänger*innen mit Kreidomalereien direkt vor der Schule auf der Straße und mit bunt bemalten Plakaten für die Einrichtung der Schulstraße demonstrieren. Oder aber es wird eine längere Kinder-Fahrraddemo – eine Kidical Mass – über eine dafür von der Polizei zu sperrende Straße mit vielen fahrradfahrenden Schulkindern organisiert, die schließlich vor der Schule endet. Sinnvoll ist es für beide Varianten, die Presse und zuständigen Verwaltungsmitarbeiter*innen oder Politiker*innen einzuladen.

Parking Day organisieren

An jedem dritten Freitag im September findet der internationale PARK(ing) Day statt. Dabei organisieren Menschen weltweit Protestaktionen, bei denen sie Parkplätze kreativ in kleine Parks bzw. Erholungs- oder auch Kulturflächen umwandeln. Einen PARK(ing) Day – zum Beispiel zum Thema „Mehr Platz fürs Rad!“ – können BUND-Aktive im Rahmen dieses Aktionstages organisieren, oder auch abseits dessen. Wichtig ist es, die Aktion bei der Ordnungsbehörde als Versammlung rechtzeitig anzumelden. Dann kann der Kreativität freier Lauf gelassen werden. Suchen Sie, um Ihrer Forderung nach mehr Radverkehr Ausdruck zu verleihen, unterschiedlichste Materialien zum Thema zusammen, spielen Sie Lieder zum Thema Rad oder lassen Sie Lesungen zum Radfahren stattfinden. Oder nutzen Sie gleich mehrere zusammenhängende Parkplätze und zeigen Sie, wie gut sich hier ein breiter Radweg machen würde oder eben Parkplätze für Fahrradfahrer*innen. Wichtig ist, die Presse rechtzeitig zu informieren, Anwohner*innen und ggf. Geschäftsinhaber*innen einzuladen, Fotos von der Aktion zu machen und diese in den sozialen Medien zu verbreiten.

Infostand

Melden Sie bei der Ordnungsbehörde einen Infostand an dem Ort an, an dem Sie eine Maßnahme für den Radverkehr umsetzen möchten; dort, wo Tempo 30 dringend geboten wäre, ein Fahrradweg fehlt oder Autoparkplätze in Fahrradparkplätze umgewandelt werden sollen. Der Ort sollte belebt sein – findet Ihre Maßnahme an einem wenig von Passanten frequentierten Ort statt, empfiehlt es sich, an einen zentralen Ort in der Nachbarschaft auszuweichen. Am Infostand können Sie Informationsmaterial zum Thema verteilen und ggf. Unterschriften für Ihr Anliegen sammeln. Vor Ort können Sie auch weitere Aktive für Ihr Anliegen gewinnen. Idealerweise haben Sie eine große Fahrradpumpe dabei und bieten auf einem Pappschild „Frische Luft tanken“ an. Wichtig: Infostände gelten unter Umständen als Sondernutzung im öffentlichen Raum und sind ggf. als solche anzumelden. Dies ist beim Ordnungsamt zu klären.

Unterschriftensammlung für einen Einwohnerantrag

Der Einwohner*innen- bzw. Bürger*innenantrag ist ein Instrument der direkten Demokratie, das es in fast allen Bundesländern gibt. Sobald eine rechtlich festgelegte Anzahl an Unterschriften gesammelt wurde, werden diese beim Stadt- oder Gemeinderat eingereicht. Ist der Antrag rechtlich genehmigt worden, müssen sich die Ratsmitglieder mit dem Thema des Antrags beschäftigen und als Initiator*in gibt es ein Rederecht in den Stadtparlamenten bzw. in den Ausschüssen. Die genauen Regeln dazu (wer den Antrag stellen darf, wie viele Unterzeichnende es braucht und ob vom Stadt- bzw. Gemeinderat auch ein Sachentscheid folgen muss oder nicht) sind in den Gemeindeordnungen der Bundesländer unterschiedlich ausgelegt. Diese können bei den zuständigen Behörden erfragt oder in der Regel auch gut online recherchiert werden.

BUND-Aktive können einen Einwohner*innenantrag in ihrem Bezirk bzw. Stadtteil starten, um eine Radverkehrsmaßnahme in die politische und damit auch öffentliche Diskussion zu bekommen. Sie sollten den Antrag zunächst im Bezirksamt absprechen und die formale Zulässigkeit überprüfen und bestätigen lassen. Um die benötigten Unterschriften zu sammeln, erstellen Sie eine Unterschriftenliste und sammeln Sie gemeinsam mit Mitstreiter*innen am besten an gut besuchten Orten (Märkten, vor Einkaufszentren) Unterschriften ein. Sie können Listen auch an wichtigen Orten in Ihrem Bezirk auslegen oder aber auch online, zum Beispiel über das Portal www.openpetition.de, zum Unterschreiben aufrufen.

Erkenntnisse von Expert*innen

Bevor wir konkret darauf eingehen, wie BUND-Aktive vor Ort am erfolgreichsten Politik und Verwaltung zum Handeln bringen können, möchten wir Ihnen vorab einen Einblick geben, welches die zentralen Hindernisse des Radverkehrsausbaus in den Kommunen sind – einmal aus Sicht der Wissenschaft und einmal aus Sicht einer BUND-Aktiven. Beide geben auch erste konkrete Tipps, wie diese Hindernisse überwunden werden können.

Interview mit Thomas Stein, Deutsches Institut für Urbanistik

Thomas Stein vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) hat an einem Forschungsvorhaben zur Fragestellung „Was hemmt die Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung?“ mitgearbeitet. Wir haben ihn gefragt, was – basierend auf den Forschungsergebnissen – die Hemmnisse sind und wie Aktive die Verwaltung zum Handeln bringen können.

Frage: Herr Stein, was sind die Ergebnisse Ihrer Studie? Welche Haupthindernisse gibt es bei der Umsetzung der kommunalen Radverkehrsplanung?

Thomas Stein: Unsere Studie hat gezeigt, dass es zum einen externe Rahmenbedingungen – wie eine aufs Auto ausgerichtete Straßenverkehrsordnung (StVO) und andere Regelwerke – gibt, die die Umsetzung einer fahrradgerechten Stadt behindern. Trotz dieser externen Hindernisse haben die Kommunen aber vor Ort eigentlich viele Möglichkeiten zu handeln. Sie tun dies aber oft nicht oder viel zu langsam, weil der neue Ansatz der Verkehrswende noch nicht in den Köpfen verankert ist. In den Verwaltungen und Behörden herrscht zum Teil noch ein veraltetes, autozentriertes Wissen. Die Behörden denken teilweise noch konservativ und es fehlt das konkrete Wissen, wie man zum Beispiel wirklich eine Fahrradstraße ausweist. Das trifft vor allem für kleinere Städte zu, wo ein*e Verwaltungsmitarbeiter*in auch noch tausend andere Sachen neben dem Radverkehr machen muss.

Frage: Welche Hemmnisse gibt es darüber hinaus noch?

Thomas Stein: Das Problem ist, dass Verwaltungen, das Verwaltungsdenken und das Arbeiten in der Verwaltung nicht darauf ausgelegt sind, schnelle Entscheidungen herbeizuführen. Im Gegenteil, die Verwaltungen arbeiten linear – eine Verwaltungssache wird von einem Schreibtisch zum nächsten weitergereicht, kommentiert und wieder weitergereicht, aber nicht entschieden. Dazu kommen die langwierigen Planungsprozesse in Deutschland: Das alles führt dazu, dass die Dinge sehr lange dauern.

Von den Kommunen wird auch immer wieder der Personalmangel als Problem genannt. Es gibt entweder keine Stellen

für den Radverkehr oder aber sie werden ausgeschrieben und es findet sich zu wenig entsprechend ausgebildetes Personal. Natürlich ist das ein ernstzunehmendes Problem – gleichzeitig können Aktive aber darauf aufmerksam machen, dass mit den vorhandenen Stellen auch anders gearbeitet und die Priorisierung der Verkehrsplanungen zugunsten des Fahrrads verändert werden kann.

Frage: Wie können Aktive vor Ort diesen Herausforderungen begegnen und die Verwaltung zum Handeln zu bringen?

Thomas Stein: Hilfreich ist es, wenn es eine Politik vor Ort gibt, die neue und auch konfliktbehaftete Maßnahmen – wie den Abbau von Parkplätzen – mitträgt. Wenn von Seiten der Politik keine Rückendeckung kommt, wird in der Verwaltung wenig passieren. Deswegen sind ein von der Zivilgesellschaft initiiertes Radentscheid oder Proteste schon sehr wichtig, da sie Druck erzeugen, das Thema auf die politische Agenda zu bringen.

Aber selbst wenn es die politische Entscheidung gibt, fehlt der Verwaltung und der Kommunalpolitik im Anschluss oft das Wissen bzw. der politische Wille für die Umsetzung. Deswegen sollte aus meiner Sicht bei Radentscheiden dringend auch direkt die Umsetzung der Maßnahmen mitgedacht und diese in den Forderungskatalog mit einfließen – in Form beispielsweise von Stellenaufbau, Fortbildungen der Verwaltungsangestellten und der Beteiligung der Zivilgesellschaft an Planung und Umsetzung.

Sehr hilfreich ist fachliche Expertise in Form von Stellungnahmen oder auch das Aufzeigen der Möglichkeit von schnell umzusetzenden Maßnahmen. Die Zivilgesellschaft kann zum Beispiel durch Demos für Pop-up-Radwege Bilder für die Verwaltung schaffen: „Hey – tatsächlich, hier wäre Platz für die Fahrräder und der Fahrradstreifen wäre wirklich leicht umzusetzen.“ Aufzeigen, dass Dinge wirklich schnell auf die Straße gebracht werden können, das ist sehr gut.

Frage: Welche Tipps haben Sie für den direkten Umgang mit Verwaltungsmitarbeitenden?

Thomas Stein: Es ist wichtig, mit Fingerspitzengefühl auf die Menschen in der Verwaltung zuzugehen. Dort sitzen ganz unterschiedliche Menschen mit ganz unterschiedlichen Hintergründen und Motivationen. Es sollte wirklich genau überlegt werden, wo mache ich jetzt Druck und wo lasse ich es lieber? Wenn es zum Beispiel in der Kommune eine*n Radverkehrsbeauftragte*n gibt, hat diese Person womöglich schon einen schweren Stand innerhalb der Verwaltung. Wenn sie oder er dann von Aktiven von außen auch noch kritisiert wird, hat das auch negative Auswirkungen auf die Verwaltung.



Es braucht aus meiner Sicht dringend auch eine wertschätzende Kommunikation. Erfolge vor Ort sollten gefeiert und der Verwaltung Rückendeckung gegeben werden, gerade bei konflikthafter Maßnahmen. Bei Informationsveranstaltungen zum Neubau von Radwegen, durch die Autoparkplätze wegfallen, sind oft die Autofahrer*innen in der Mehrzahl und die Verwaltungsmitarbeiter*innen haben einen schweren Stand. Hier sollte sich die Zivilgesellschaft gezielt beteiligen, um die Verwaltung zu unterstützen. Eine tolle Aktion gab es einmal von Changing Cities in Berlin. Als die Fahrbahnmarkierer*innen losgingen, um die geschützten Radfahrstreifen einzurichten, überreichten ihnen Aktivist*innen Blumen und stellten „Danke!“-Schilder auf. So etwas ist unglaublich wertvoll.



Radentscheide

In Deutschland gibt es bereits 53 Radentscheide – also Bürger*innen- bzw. Volksbegehren für eine bessere Radinfrastruktur. Mehr als 900.000 Menschen haben deutschlandweit schon für einen Radentscheid gestimmt. Bürger*innen- bzw. Volksbegehren haben sich zu einem zentralen politischen Druckmittel für mehr Radverkehr auf kommunaler Ebene entwickelt. Bürger*innen können dabei einen gemeinsamen Antrag für eine bessere Radinfrastruktur unterschreiben. Wenn genügend Unterschriften gesammelt sind (wie viele das sein müssen, unterscheidet sich von Bundesland zu Bundesland), kann der Stadt das Begehren eingereicht werden. Ist das Bürgerbegehren formal zulässig, kann der Stadt- bzw. Gemeinderat die Ziele entweder beschließen oder ablehnen. Lehnt er sie ab, folgt in der Regel ein Bürger*innenentscheid. Dieser funktioniert ähnlich wie eine Kommunalwahl. Die Wahlberechtigten werden für einen bestimmten Tag aufgerufen, in einem Wahllokal ihre Stimme abzugeben. Damit der Entscheid in Kraft tritt, muss ein bestimmtes Quorum erreicht werden, das auch wieder von Land zu Land unterschiedlich ist. Ein erfolgreicher Entscheid hat dieselbe Rechtswirkung wie ein Beschluss der parlamentarischen Vertretung der Stadt. Beim Radentscheid München war laut Katharina Horn (BUND Naturschutz München und Sprecherin des Radentscheids München) für den Erfolg maßgeblich entscheidend, dass das Bürger*innenbegehren im Vorfeld der Kommunalwahl stattfand. Das erhöhte den Druck auf die zu wählenden Kommunalvertreter*innen, sich zum Ausbau des Radverkehrs zu positionieren, und damit die öffentliche Aufmerksamkeit für das Thema.

Wer mehr zum Thema Radentscheid erfahren möchte, kann sich unter <https://changing-cities.org/radentscheide> und bei erfolgreichen Radentscheiden wie dem in München www.radentscheidmuenchen.de informieren.

Interview mit Josephine Michalke, BUND

Josephine Michalke, stellvertretende Sprecherin des BUND-Bundesarbeitskreises Verkehr, engagiert sich seit Jahren für eine fahrradfreundliche Stadt und hat viele Erfahrungen mit Politik, Medien und der Verwaltung gesammelt.

Frage: Josephine, worin siehst du die Haupthindernisse für mehr Radverkehr in den Städten?

Josephine Michalke: Aus meiner Sicht ist klar zu unterscheiden zwischen den Hindernissen, bevor eine politische Entscheidung gefallen ist, und denen nach einer politischen Entscheidung. Vor einer Entscheidung sind es meist konservative Parteien, die örtliche Industrie- und Handelskammer, Wirtschafts- und Autolobbyverbände, Teile des Einzelhandels und auch Autofahrer*innen, die den Umbau hin zu einer fahrradfreundlichen Stadt erschweren. Nachdem es eine politische Entscheidung gab, können die Verwaltungsstrukturen, zu wenig Personal, auch fehlendes Know-how und eine über Jahrzehnte gelebte autozentrierte Verkehrsplanung die Umsetzung behindern. Und auch zum Teil weiterhin der fehlende politischer Wille.

Frage: Welche Herangehensweise empfiehlst Du Aktiven jeweils vor und nach der politischen Entscheidung?

Josephine Michalke: Wenn noch keine politische Entscheidung gefallen ist, ist Lobbyarbeit das Mittel der Wahl. Als Aktive*r kann man gegenüber der Stadtverwaltung einfordern, dass der BUND in den Beteiligungsgremien beteiligt werden muss, in denen auch andere Umweltverbände beteiligt werden. Meistens gibt es diese Beteiligungsgremien im Rahmen der Fortschreibung bereits existierender Stadt-, Verkehrs- oder auch Radverkehrsentwicklungspläne. Je nach Stadt oder Gemeinde heißen sie: Runder Tisch für Rad-, Fuß- oder Nahverkehr oder auch AG Rad oder sie werden als Beiräte bezeichnet. In diesen Gremien hat man neben direktem Einfluss durch Beteiligung auch die Möglichkeit, Kontakt mit Entscheider*innen aufzunehmen, für die eigenen Anliegen zu werben und so für politische Mehrheiten für einen Stadtratsbeschluss zu sorgen.

Nachdem es eine politische Entscheidung gab, hilft nur: Druck aufbauen, und zwar mit Aktionen, Pressemitteilungen, Leser*innenbriefen, Öffentlichkeitsarbeit usw. Das ist hier

das Wichtigste. Darüber hinaus können BUND-Aktive die Verwaltung darin unterstützen, die Prioritäten Richtung nachhaltiger Mobilität zu verschieben. Aktive können ein Radverkehrs-Sofortmaßnahmen-Programm oder eine Priorisierungsplanung für den Radverkehr ausarbeiten und einfordern. Viele Städte haben den Klimanotstand beschlossen, der Ausbau des Radverkehrs gehört als eine der daraus resultierenden Maßnahmen zentral dazu. Zudem können Aktive öffentlich fordern, dass in Haushaltsverhandlungen mehr Stellen in der Verwaltung für die Verkehrsplanung geschaffen und diese schnell besetzt werden sollen. Nach einem politischen Beschluss ist auch weiterhin die Teilnahme an Beteiligungsgremien wichtig, um eine schnellere Umsetzung zu erwirken.

Außerdem können Aktive Stellungnahmen zu konkreten Bebauungsplänen abgeben. Diese sind öffentlich zugänglich. Der BUND darf als anerkannter Umwelt- und Naturschutzverband Stellung nehmen und die Behörden müssen diese Stellungnahme berücksichtigen bzw. dazu wiederum Stellung beziehen. Die BUND-Akademie bietet für BUND-Aktive Seminare zum Verfassen von Stellungnahmen an. Aktive können auch in ihrem Landesverband anfragen, ob dieser mit Expertise unterstützen kann. Durch diese Maßnahme können Bebauungspläne geändert werden, ohne einen Stadtratsbeschluss erwirken zu müssen.



TIPP: Die BUND-Akademie bietet für BUND-Aktive neben Fortbildungen für das Verfassen von Stellungnahmen auch Fortbildungen für Pressearbeit, Lobbyarbeit, Argumentationstraining und vieles weitere an: www.bund.net/mitmachen/bund-akademie

Politik und Verwaltung zum Handeln bringen

Wie Sie dazu beitragen können, dass Maßnahmen für mehr Radverkehr auf kommunaler Ebene schneller umgesetzt werden

Erste Schritte

Die ersten Aufgaben bei der Radverkehrswegeplanung von unten sind Recherche, Dokumentation und Vernetzung. Informieren Sie sich darüber, was vor Ort los ist:

- Welche zivilgesellschaftlichen Akteure arbeiten bereits vor Ort zum Thema Mobilitätswende?
- Wie ist der aktuelle Stand in der Stadt, der Kommune oder dem Bezirk in Sachen Radverkehr? Welche politischen Beschlüsse oder konkreten Umsetzungspläne gibt es bereits? Schauen Sie im Internet nach, ob es bereits einen Radverkehrsentwicklungsplan oder ähnliche Pläne zum Ausbau des Radverkehrs in Ihrer Stadt gibt. Wenn ja, können Sie sich einen guten Überblick über geplante, bereits umgesetzte oder noch fehlende Maßnahmen verschaffen.
- Welches sind in der Politik und in der Verwaltung die wichtigsten Personen und Gremien für den Radverkehr, welche Akteure in Politik und Verwaltung stehen meinem Anliegen eher positiv gegenüber und welche eher nicht?
- Dokumentieren Sie von Anfang an Ihre Rechercheergebnisse, Kontakte und wichtige Informationen, die Sie erhalten. Eine gute Dokumentation wird Ihnen in Zukunft viel Arbeit ersparen.



Park & Ride in Oldenburg. Foto: pilot_micha @flickr



TIPP: Arbeiten Sie nicht allein. Suchen Sie sich Gleichgesinnte, machen Sie eine AG in Ihrer BUND-Gruppe auf und vernetzen Sie sich mit anderen Gruppen. Um Kontakte zu knüpfen, lohnt es sich neben einer Internetrecherche und Kontaktaufnahme via Telefon oder E-Mail auch, bei öffentlichen Veranstaltungen, bei Diskussionsabenden oder einer Critical Mass teilzunehmen. Dort treffen Sie auf Menschen, die dasselbe Anliegen wie Sie haben. Nur im persönlichen Gespräch können Sie sich gut vernetzen.

ÖPNV und Fußverkehr berücksichtigen

Der Fuß- und Radverkehr sind die Verkehrsarten, die es politisch und medial leider noch immer schwer haben. In der Debatte um den Ausbau von Radwegen ist es wichtig darauf zu achten, dass die umweltfreundlichen Verkehrsarten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Bevor Sie eigene Forderungen zum Radverkehr aufstellen, sollten Sie sich zuerst mit den ÖPNV-Anbietern vor Ort und anderen Rad- oder Fußverkehrsinitiativen vernetzen. Ziel ist es, mit ihnen gemeinsam Lösungen und Forderungen zu erarbeiten und so vorab Widerstände gegen den Radausbau abzubauen.

In Kontakt mit der Politik treten

1. Wer Kontakt zu Politiker*innen aufnehmen möchte, kann dies mit einer gut formulierten E-Mail an die in der eigenen Stadt oder Kommune für den Verkehr zuständigen Vertreter*innen tun. Die E-Mail-Adressen von Stadt- bzw. Bezirksrät*innen bzw. Gemeinderät*innen sind oft auf der Webseite der Stadt oder Kommune zu finden. Klären Sie für sich vorab, in welcher Rolle Sie das Schreiben aufsetzen. Als BUND-Aktive*r oder gar als BUND-Gruppe? Dann sollten Sie dies mit dem Vorstand Ihrer BUND-Gruppe absprechen. Als betroffene*r Bürger*in und Mitglied im Umweltverband genießen Sie einen hohen Stellenwert und finden eher Gehör. Beschreiben Sie Ihr konkretes Anliegen kurz und knapp und bitten Sie um Stellungnahme oder Unterstützung. So ist schon ein erster Kontakt hergestellt.
2. Als weiteren Schritt zum Vertiefen des Kontakts können Sie die zuständigen politischen Vertreter*innen der Parteien auch zu einer Aktion oder in die eigenen BUND-Räumlichkeiten einladen. Auch die Bürgersprechstunden von Politiker*innen sind eine gute Möglichkeit, ins Gespräch zu kommen. Wichtig ist hier, dass Sie sich gut auf ein Gespräch vorbereiten und fundiert, sachlich oder auch bildhaft über die Kampagne, das Projekt und die Forderungen informieren können. Sie sollten sich

mit den wichtigsten Pro- und Kontraargumenten auseinandergesetzt haben.

3. Manchmal haben die Parteien vor Ort eigene Arbeitskreise zum Thema Stadtentwicklung oder Mobilität. Hier sitzen nicht nur gewählte Stadtvertreter*innen, sondern auch ehrenamtlich Aktive aus der jeweiligen Partei. Die Treffen stehen meistens auf der Webseite der Parteien. Am besten ist es, vorher anzufragen, ob eine Teilnahme an der Sitzung möglich ist. Hier können wichtige Kontakte geknüpft und Unterstützung für das eigene Anliegen eingeholt werden.
4. Wenn sich politisch durch diese klassische Art der Lobbyarbeit nichts tut, können Sie auch den Druck erhöhen, zum Beispiel indem Sie die Politiker*innen zu einer öffentlichen Diskussionsrunde oder einem Streitgespräch in einer Zeitung einladen. Sie können auch eine Protestaktion organisieren und eine Einladung an die Politiker*innen und die Presse schicken.

An öffentlichen Gemeinderatssitzungen teilnehmen

Nehmen Sie an öffentlichen Gemeinderatssitzungen bzw. Stadt- oder Bezirksverordnetenversammlungen teil, wenn Ihr Anliegen besprochen wird. Die Anwesenheit signalisiert den Gemeinderäten, dass das Projekt für Sie oder den BUND einen hohen Stellenwert hat. Unter dem Blick einer kritischen Öffentlichkeit wird ernsthafter abgewogen. Aspekte, die sonst schnell beiseitegeschoben werden, finden eher Berücksichtigung. Veranstaltungen und Empfänge sind andere Gelegenheiten, sich „zu zeigen“. Hilfreich ist es, zumindest ein DIN-A4-Blatt mit einer Projektvorstellung mit



Eine Bürgerratssitzung in Leipzig. Foto: Mehr Demokratie @flickr

den Rahmendaten und den zentralen Argumenten der Initiative dabeizuhaben. Ein solches Blatt, für das Stichpunkte und Kontaktdaten genügen, kann auch am Rande einer Gemeinderatsitzung oder bei einer Veranstaltung Gemeinderatsmitgliedern und Journalist*innen mitgegeben werden.



TIPP: Oft sind unter BUND-Mitgliedern ausgewiesene Naturschutzfachleute, Landschaftsplaner*innen oder Regional- und Stadtentwickler*innen. Gemeinderäte, Stadtverordneten- bzw. Bezirksverordnetenversammlungen berufen deshalb häufiger Vertreter*innen von Verbänden als sachkundige Bürger*innen in ihre Sitzungen. Wenn dies in Ihrer Stadt oder Gemeinde noch nicht der Fall ist, können Sie dies im Gespräch mit Gemeinderatsmitgliedern oder Fraktionen anregen.



TIPP: Einwohner*innen können Anträge an den Gemeinderat bzw. an die Bezirks- oder Stadtverordnetenversammlungen stellen, das eigene Anliegen auf die Tagesordnung zu setzen. Gelingt dies nicht, sollten bestehende Kontakte zu Gemeinde-/Bezirksstadträt*innen genutzt werden, die ihrerseits das Thema auf die Tagesordnung bringen können.

Beteiligungsrechte einfordern und wahrnehmen

In Beteiligungsgremien der Stadt, in denen Themen bearbeitet werden, die dem Satzungszweck des BUND entsprechen (es also kurzgefasst um Natur- und Umweltschutzbelange geht), haben Umweltverbände wie der BUND das Recht auf einen Sitz. Sie können also bewirken, wenn der BUND dort noch nicht vertreten ist, dass er eingeladen wird. Klären Sie am besten mit dem BUND-Vorstand vor Ort ab, ob schon jemand regelmäßig für den BUND teilnimmt oder noch Bedarf an Mitarbeit besteht. Beteiligungsgremien für die Zivilgesellschaft können zum Beispiel ein Runder Tisch Radverkehr oder ein Mobilitätswenderat wie in Berlin sein.

Expertise zu Planungsunterlagen aufbauen

Bisher stehen in vielen Verwaltungen Deutschlands beim Thema Mobilität noch die Autos im Zentrum der Planung. Hier müssen sich Aktive darauf einstellen, mit guten Argumenten, Fachwissen und einem langen Atem ein Umdenken anzustoßen. Dafür ist es hilfreich und wichtig, sich selbst zum Thema fahrradgerechte Mobilitätsplanung Wissen anzueignen und sich gegebenenfalls Ingenieur*innen oder

Planer*innen als Mitstreiter*innen zu suchen. Um selbst Expertise in Verkehrsplanung aufzubauen, helfen die bereits genannten „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA). Oder vernetzen Sie sich mit erfahrenen BUND-Aktiven aus anderen Städten.



Katharina Horn vom BUND München und Sprecherin des Radentscheids München zum Thema Unterstützung der Verwaltung durch Expert*innenwissen und was dies in einer Großstadt an Aufwand bedeuten kann

*„Am Anfang waren wir vom Radentscheid München wirklich noch ein wenig naiv. Wir dachten, dass die Verwaltung und ihre eigenen Planer*innen schon wissen, was konkret zu tun ist, wenn auf einer Straße ein Radweg zu bauen ist. Immerhin und zum Glück hatten wir im Radentscheid mitgefordert, dass wir als Umweltverbände an der Umsetzung des Radentscheids beteiligt sein müssen. Das wurde dann auch so beschlossen und der Runde Tisch Radverkehr genau für diese Beteiligung eingerichtet. Aber dass wir letztlich so viel Fachkenntnis einbringen müssen zur konkreten Umsetzungsplanung – was ja eigentlich nicht die Aufgabe eines gemeinnützigen Vereins ist – hätten wir nicht gedacht.*

*Das Thema Ausbau der Radinfrastruktur ist vielerorts in den Verwaltungen noch recht neu. Wir haben einen Ehrenamtlichen, der dann eineinhalb Jahre sehr viel Zeit damit verbracht hat, die Netzplanung für München zu schreiben. Inzwischen gibt es eine halbe Stelle für den Radentscheid. Vor jedem Treffen mit der Verwaltung treffen wir uns, besprechen die Planungen, wir schreiben eine ausführliche Stellungnahme und gehen sie dann mit den städtischen Verkehrsplaner*innen konkret durch. Das ist ein enorm hoher Aufwand. Im Nachhinein hätte man bei der Umsetzung des Radentscheides noch viel mehr einfordern sollen – die zügige Einstellung von Fachpersonal, Fortbildungen und vieles mehr.“*

Frühzeitig an Verkehrsplanungen beteiligen

Wird eine Freifläche bebaut, ein Park neugestaltet oder ein neues Quartier entwickelt, muss die Kommune einen Bebauungsplan bzw. einen verbindlichen Bauleitplan erstellen. Dabei muss sie die Belange des Natur- und Umweltschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigen sowie Bürger*innen beteiligen. Diese Beteiligung ist im Baugesetzbuch geregelt. Dort ist eine zweistufige Bürgerbeteiligung vorgesehen: die sogenannte frühzeitige Beteiligung und die erneute Beteiligung bzw. öffentliche Auslegung. Zunächst informiert



die Kommune Bürger*innen häufig auf öffentlichen Veranstaltungen und muss zudem auch Wasserwerke, Energieversorger, Dienstleister für Telekommunikation etc. einbeziehen. Umweltverbände sind formal zwar keine „Träger öffentlicher Belange“, doch werden sie von den Planungsbehörden oft wie solche behandelt und damit auch schon frühzeitig um ihre Einschätzung gebeten. Das Gute ist: Um hier Änderungen zu erwirken, braucht es keinen politischen Beschluss.

Wie BUND-Aktive vorgehen können:

Schreiben Sie dem Stadtplanungsamt eine E-Mail, am besten von einer E-Mail-Adresse des BUND aus. Teilen Sie dem Amt mit, dass Sie Ihre Beteiligungsrechte wahrnehmen möchten und künftig in der Phase der frühzeitigen Bürgerbeteiligung informiert werden möchten, um rechtzeitig Stellungnahmen einreichen zu können. Erbitten Sie die Zusendung aller Planungsentwürfe für verkehrliche Vorhaben innerhalb der gesetzlich festgelegten Frist. In der Folge erhalten Sie viele Dateien (teils auch noch Dokumente per Post), die Sie aber – am besten gemeinsam mit Mitstreiter*innen, die sich gut in Verkehrsplanung auskennen – nach den eigenen Zielen/Arbeitsschwerpunkten sortieren können. Auf diese Weise sind Sie immer frühzeitig über Planungen informiert und können eigene Stellungnahmen abgeben, die von den Ämtern berücksichtigt werden müssen. Die BUND-Akademie bietet Seminare zum Thema „Schreiben von Stellungnahmen“ an oder Sie können auch Hilfe von Ihrem BUND-Landesverband dazu erfragen.

Mehr zum Thema Bürgerbeteiligung auch im BUND-Handbuch „1x1 der Bürgerbeteiligung vor Ort“. Das Handbuch finden Sie unter Publikationen auf BUND.net.

Probleme und Lösungen bildlich aufzeigen

Ein effektives Mittel, um Verwaltungen zum Handeln zu bewegen, ist, ihnen die konkrete Problematik vor Ort sowie leicht umzusetzende Lösungen für die Probleme bildlich zu vermitteln sowie die Lösungen als Verkehrsversuch vorzuschlagen. Es kann zum Beispiel sein, dass Verwaltungsmitarbeiter*innen (temporäre) geschützte Radfahrstreifen noch nicht kennen. BUND-Aktive können dann zum Beispiel das Baureferat um einen Termin in der Verwaltung bitten, zur Besprechung eines Abschnitts, auf dem trotz Beschluss noch kein Radweg gebaut wurde. Bringen Sie am besten Fotos von der Stelle mit, ebenso wie Bildmaterial von geschützten Radfahrstreifen (entweder echte Fotos aus anderen Städten oder aber auch selbst gestaltetes, grafisch erstelltes Material). Bei dem Termin können Sie der Verwaltung vorschlagen, den geschützten Radfahrstreifen zunächst als Verkehrsversuch einzuführen. Für diese braucht es keine jahrelange Planung. Sie sind schnell umzusetzen und die Verwaltung sieht, dass eine Änderung auch ohne lange Planung möglich ist. Wenn sich dann zeigt, dass die Maßnahme angenommen wird, kann sie verstetigt werden.



Mit Fotos oder einer Ortsbegehung lassen sich Probleme und Lösungen meist besser klären. Foto: dümel.de

Ortsbegehungen beantragen

Um Verwaltungsmitarbeitenden oder politischen Entscheider*innen die Probleme vor Ort deutlich zu machen, lohnt es sich, eine gemeinsame Ortsbesichtigung oder -begehung bei den entsprechenden Personen zu beantragen. Oft ist die konkrete Situation vor Ort nicht bekannt. Dieser Antrag kann formlos gestellt werden. Wird er abgelehnt, kann zum Beispiel durch eine öffentlichkeitswirksame Demonstration vor Ort Aufmerksamkeit und Bewusstsein geschaffen werden. Wichtig ist, gute und eindrückliche (Presse-) Bilder zu generieren und danach erneut bei den Entscheider*innen nachzuhaken.

Den Druck auf die Verwaltung erhöhen

Sie können bei den verantwortlichen Stadt-/ Gemeinderät*innen immer wieder nachfragen, wie der Stand der beschlossenen Maßnahmen ist. Über den politischen Druck steigt der Umsetzungsdruck in den Verwaltungen.

Gute Argumente gegenüber Politik und Öffentlichkeit für mehr Radverkehr

Wie oben beschrieben, sind bei Beantragung von Radinfrastruktur harte Fakten wie zum Beispiel die Erhöhung der Verkehrssicherheit vor Ort, das Schaffen von Ordnung im Verkehr oder eine hohe Nutzung durch Radfahrende zu nennen. In der Diskussion mit Politiker*innen oder der Öffentlichkeit sollte jedoch auch mit der grundsätzlich höheren Lebensqualität in der Stadt argumentiert werden, die durch den Ausbau des Radverkehrs erreicht werden kann. Es wird bessere Luft zum Atmen geben, mehr Platz für Freizeit und sichere Bewegung, für Kinder, für Kinderwagen, mobilitätseingeschränkte Personen und für ältere Menschen. Das soziale Miteinander verbessert sich und auch der Einzelhandel profitiert von der Laufkundschaft – was wiederum die Innenstädte belebt. Gegenüber hochrangigen Politiker*innen kann dafür geworben werden, dass die Stadt anerkannte Vorreiterin für eine hohe Lebensqualität werden kann.

Das Fahrrad als zentrales Verkehrsmittel für die Mobilitätswende vor Ort

Das Fahrrad ist emissionsfrei, leise, gesundheitsfördernd und bezahlbar. Der Fahrradverkehr benötigt viel weniger Fläche als der Autoverkehr und ist allen anderen Verkehrsarten in Hinblick auf Lärm, Abgase und Feinstaub überlegen. Gleichzeitig sind 70 Prozent aller mit dem Pkw zurückgelegten Fahrten kürzer als zehn Kilometer, die Hälfte sogar kürzer



Immer mehr Menschen steigen auf das Rad um. Foto: Georg Wendt / BUND

als fünf Kilometer. Das sind Distanzen, die – inzwischen durch E-Fahrräder auch in hügeligen Gegenden oder auch für ältere Menschen – leicht mit dem Fahrrad zurückzulegen sind. Das Fahrrad hat somit eine Schlüsselrolle, den Pkw auf mittleren Strecken zu ersetzen und damit unsere Städte lebenswert zu machen.

Die Kommunen müssen sich der Klimakrise anpassen

In städtischen Gebieten wirkt sich die Klimaerwärmung noch stärker aus als im grünen Umland: Aufgrund des hohen Bebauungs- bzw. Versiegelungsgrades wird es in den Städten heißer und die Hitze speichert sich länger. Deswegen rufen immer mehr Städte und Kommunen den Klimanotstand aus und räumen der Eindämmung der Klimakrise und seiner Folgen höchste Priorität ein. Um die Hitzefaktoren abzumildern und Wasser in der Stadt zu halten, sollen in sogenannten „Schwammstädten“ Flächen entsiegelt und mehr Grünflächen geschaffen werden. Die Frage nach der Flächengerechtigkeit in den Städten spitzt sich zu. Das Fahrrad kann als sehr

flächenschonendes Verkehrsmittel einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, mehr Raum zu schaffen. Der Ausbau des Radverkehrs ist eine zentrale Maßnahme im Klimanotstand.

Der Handlungsdruck wächst

Der Verkehr ist der Sektor, der bislang nichts zum Klimaschutz beiträgt. Sein Treibhausgasausstoß lag laut Berechnungen des Umweltbundesamts im Jahr 2022 bei 148 Millionen Tonnen CO₂. Damit liegt er rund neun Millionen Tonnen über der im Bundesklimaschutzgesetz für 2022 zulässigen Jahresemissionsmenge. Der Verkehr ist der einzige Sektor, der gleichzeitig sein Ziel so deutlich verfehlt und einen Emissionsanstieg gegenüber 2021 verzeichnet. Ob Dürresommer, schmelzende Gletscher oder ausgetrocknete Flüsse im Februar: Die Klimakrise spitzt sich zu. Es müssen auf allen Ebenen schnell wirksame Maßnahmen ergriffen werden, die dem Klima und damit uns Menschen helfen – besonders im Verkehr.

Dank

Wir bedanken uns herzlich bei **Josephine Michalke** für ihren wertvollen Input: Sie ist stellvertretende Sprecherin des BUND-Bundesarbeitskreises Verkehr sowie im Vorstand der BUND Regionalgruppe Leipzig und Sprecherin für den Arbeitskreis Stadtentwicklung und Verkehr des BUND Leipzig. Ebenso danken wir **Katharina Horn**, sie ist Referentin für Nachhaltige Mobilität des BUND Naturschutz München und Sprecherin des Bündnis Radentscheid München. Vielen Dank auch an

Thomas Stein, der am Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich Mobilität tätig ist. Wir haben für dieses Handbuch auch auf bestehendes Wissen anderer mit dem Fahrradverkehr befasster Organisationen und Institutionen zurückgegriffen und möchten an dieser Stelle der Arbeit des VCD, des ADFC, von Changing Cities, der DUH sowie dem UBA, dem Difu und der Agora Verkehrswende danken.

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Umwelt
Bundesamt

*Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.*



MACHEN SIE MIT!

Der BUND setzt sich auf allen Ebenen für Umwelt und Natur ein. Engagieren Sie sich in einer von rund 2000 Ortsgruppen. Und unterstützen Sie unsere Arbeit mit einer Mitgliedschaft: bund.net/mitgliedwerden