

# Wege zur Fahrradstadt

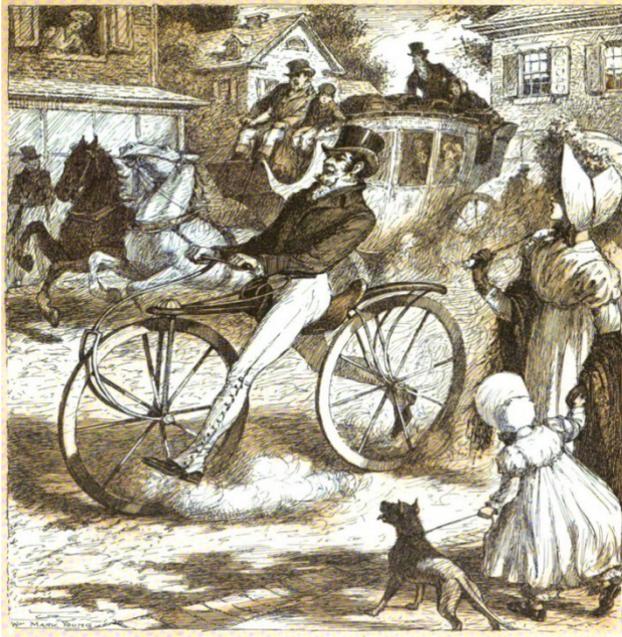
Prof. Heiner Monheim



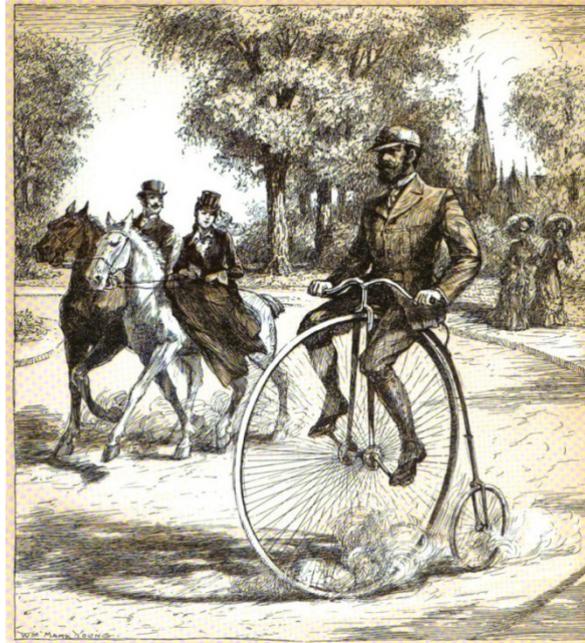
Trier, Malente  
Seminar FfM SoSe 21

# 200 Jahre Fahrrad- Etappen der Entwicklung

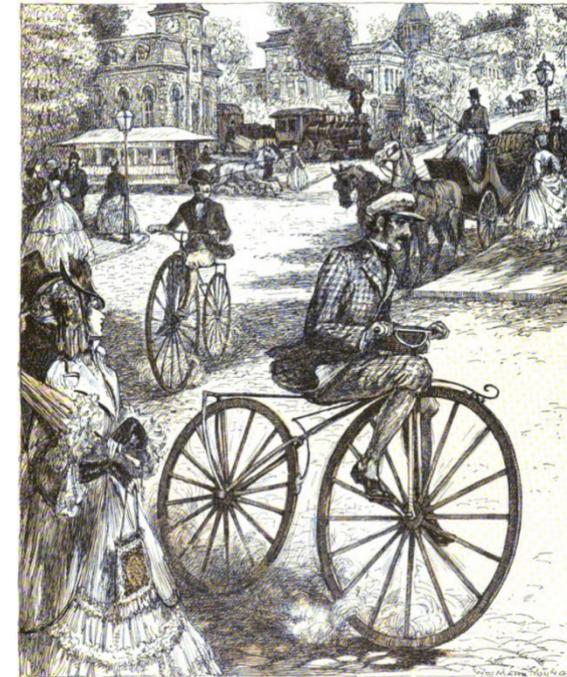
**Lauftrad, exotische Rarität**



**Das Hochrad als Irrweg**

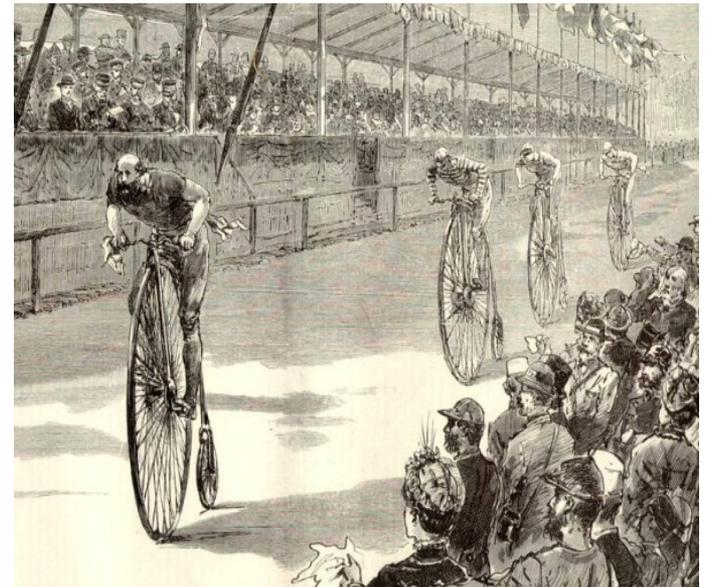


**Fortschritt :  
Pedalen am  
Vorderrad, aber  
ohne  
Gummireifen.**



# Sportliche Inszenierung als Multiplikator

- beginnender Radsport
- staunende Massen
- exotischer Kontext
- ab 1900
  - Differenzierung der Wettbewerbe (Etappenrennen, „Tour....“, Sechstagerennen, Bahnrennen, Radball, Kunstradfahren, Mannschaftsrennen...)
  - „olympisch“
  - kulturell überhöht (Sportpalast..., mit Musik...)
  - Symbolhaft (Helden...)



# Mit dem Niederrad beginnt der Durchbruch

- Leicht, klein, handlich
- praktisch, einfach bedienbar
- Bequem, im Vergleich zum Hochrad ungefährlicher
- serielle Massenproduktion, daher preiswert
- Vehikel der Frauenemanzipation und der Geschäftsleute



# Frühe Formen der Fahrradorganisation

## Bürgerliche Etablierung



Gründungsmitglieder des am 31. Oktober 1883 in Bonn ins Leben gerufenen „Bicycle-Clubs“.

## Etablierung in der Arbeiterbewegung als Arbeiter-Radfahrer-Solidarität



# Bis in die 1950er das dominierende Fahrverkehrsmittel

Im Einkaufs-, Berufs- und Ausbildungsverkehr vielfach 30 %  
Fahrradanteil. Massenhafter Radverkehr. Auch viele Lastfahrräder.  
Keine Separation. Alle Bahnhöfe, Läden und Betriebe haben  
Abstellanlagen, in Ortskernen gibt es Fahrradwachen.



Copenhagen City Museum / Bymuseum



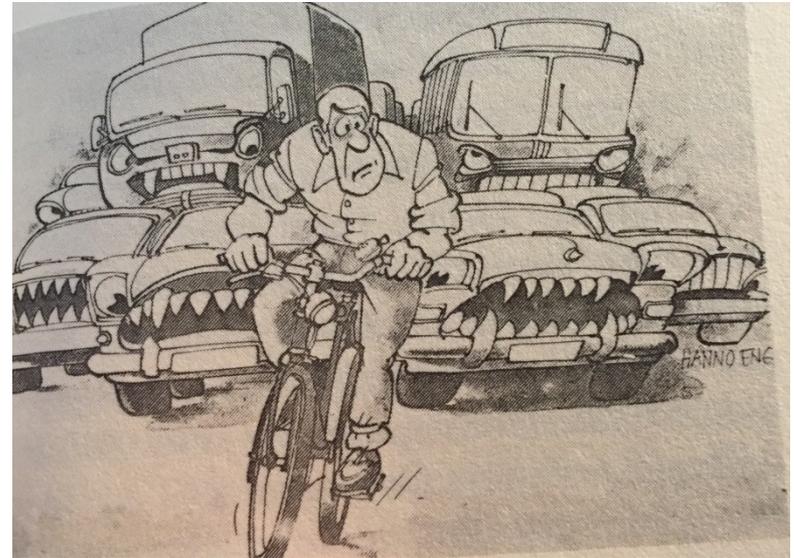
# 1950-1970 – ein Land im Autorausach – das Ende der friedlichen Koexistenz im Verkehr

## Viele Tabus behindern die friedliche Koexistenz

- Tempolimits sind tabu
- Parkverbote sind tabu
- Das Auto hat Priorität
- Geh- und Radwege werden zugeparkt
- Fahrbahnen werden verbreitert, Platz für Autos muss geschaffen werden

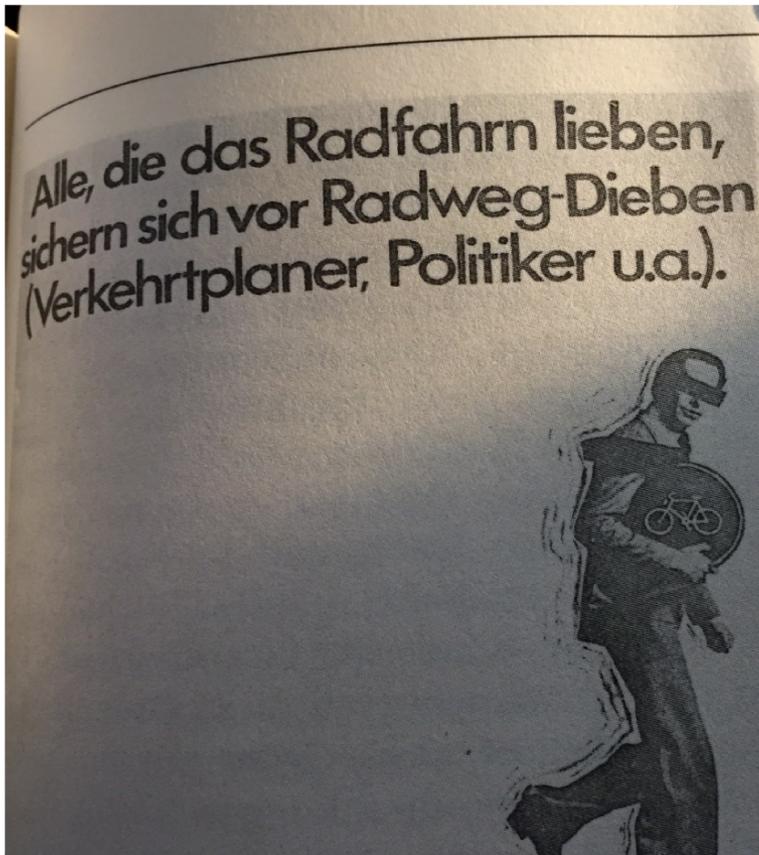
**Probleme des Autoverkehrs werden billigend in Kauf genommen (Unfälle, Lärm, Abgase, Staus, Flächenfraß)**

## Dominanz der Masse und Recht des Stärkeren



# Der Verteilungskampf beginnt

Platz ist knapp und umkämpft    ADAC fordert....



- Gehwege zu halbieren, denn die wären zu breit und es fehle Parkraum
- Radwege abzuschaffen, denn es würde immer weniger Rad gefahren
- Straßenbahnen abzuschaffen, wegen angeblicher Behinderungen des Autoverkehrs

# Das Auto dominiert Politik, Planung und Medien –Stau und Parkchaos machen Mobilität ineffizient und ruinieren die öffentlichen Räume und die Lebensqualität

160.000.000 leere Autositze werden täglich durch die BRD chauffiert, zu viele Autos und LKW produzieren den täglichen Stau.



160.000.000 Stell- und Parkplätze blockieren in Städten und Dörfern den öffentlichen Raum, die Gehwege und Radwege.



# Der „Kater“ beginnt

Ab 1970 wachsende Autokritik



Rezeptur

- Fußgängerzonen
- Verkehrsberuhigung
- Fahrradförderung
- ÖPNV-Ausbau
- Stadterneuerung
- Neues Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ – Rückbesinnung auf die europäische Stadt

# Kontiv-Zahlen (heute MID und SrV) lassen aufhorchen

## Radverkehr hat sich....

- Basis: Verkehrstagebücher
- Etappenprinzip
- Ganzjährige Zahlen aus allen Jahreszeiten
- Befunde:
  - Radverkehr besonders stark im Einkaufsverkehr, Ausbildungsverkehr,
  - Volumen im Freizeitverkehr und Berufspendelverkehr geringer

## ...1976-1982 verdoppelt

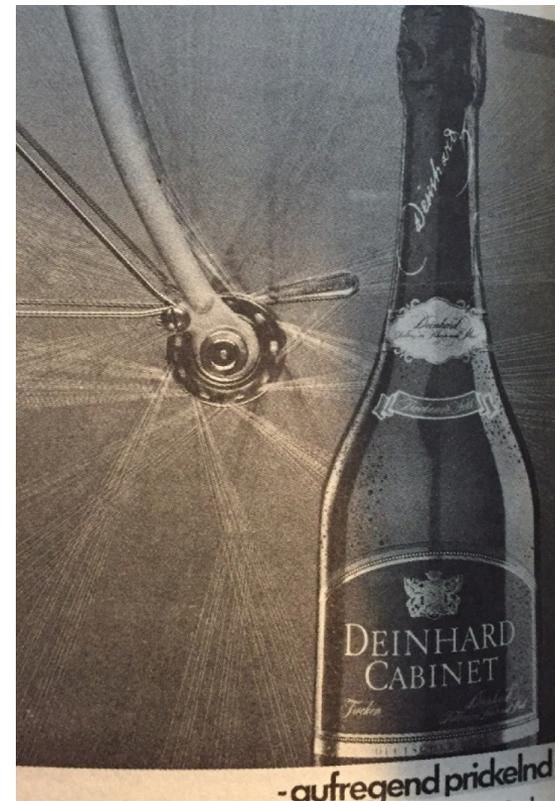
- Winter- und Wettereffekt geringer als erwartet
- Reliefeffekt besteht, aber trotzdem wird auch in bergigen Gegenden geradelt, wenn auch etwas weniger
- Kontiv I und II belegen Anstieg von 6 auf 12 %

# Ein wichtiger Grund: Fahrrad wird beliebtes Werbemotiv

...in der Autowerbung



...in der Konsumgüterwerbung



# Fahrrad „füttert“ Titelgeschichten in den Massenmedien

Das Fahrrad: Der „Hit“ der 1970er Jahre als Symbol für

- Jugendlichkeit
- Modernität
- Sportlichkeit
- Freiheit
- Unabhängigkeit



# Die erste Fahrradrenaissance ist „grün“

## **Aufkommende Umweltbewegung**

- Umweltprobleme motivieren eine neuen Umweltbewegung
- Auto-Umwelt-Probleme werden zunehmend problematisiert
- Verkehrsberuhigung beginnt
- Suburbanisierung wird kritisiert
- Stauprobleme wachsen

## **Aufkommende Gesundheitsbewegung**

- Bewegungsmangel als Zivilisationskrankheit
- Lärm und Luftschadstoffe als Krankmacher
- Fahrradnutzung als „Medizin“

## **Aber: Separation bleibt dominantes Planungsprinzip**

- daher nur mäßiger Netzfortschritt außerorts
- und Substandardlösungen innerorts

# Fahrradwerbung bleibt karg, unemotional, anders als Autowerbung

**Phil Rogers Alu Cityrad 7-G (2007)**



▶▶ **219,99 € \***

\*statt 299,99 €  
**Sie sparen  
80,00 € \***

in 24 h bei Ihnen!  
★★★★★  
keine Bewertungen

**Giant XTC 1.5 (2006)**



▶▶ **649,99 € \***

\*statt 699,90 €  
**Sie sparen  
249,91 € \***

in 24 h bei Ihnen!  
★★★★★  
keine Bewertungen

**BMC superstroke 01 orange Kit 1 (2007)**



▶▶ **2699,- € \***

\*statt 3699,- €  
**Sie sparen  
1.200,00 € \***

in 24 h bei Ihnen!  
★★★★★  
keine Bewertungen

**Gepida 300 NX7 Faltrad (2006)**



▶▶ **329,99 € \***

\*statt 499,- €  
**Sie sparen  
169,01 € \***

in 24 h bei Ihnen!  
★★★★★  
keine Bewertungen

**KHE BMX PRISM Radial (2007)**



▶▶ **179,99 € \***

\*statt 199,99 €  
**Sie sparen  
10% \***

in 24 h bei Ihnen!  
★★★★★  
1 Bewertung

**Technium Forrester (2007)**



▶▶ **849,99 € \***

\*statt 1199,99 €  
**Sie sparen  
350,00 € \***

in 24 h bei Ihnen!  
★★★★★  
2 Bewertungen



# Eine neue Fahrradbewegung beginnt

**Fahrraddemos, Flash Mobs, aber auch viel „Hinterzimmerarbeit“**

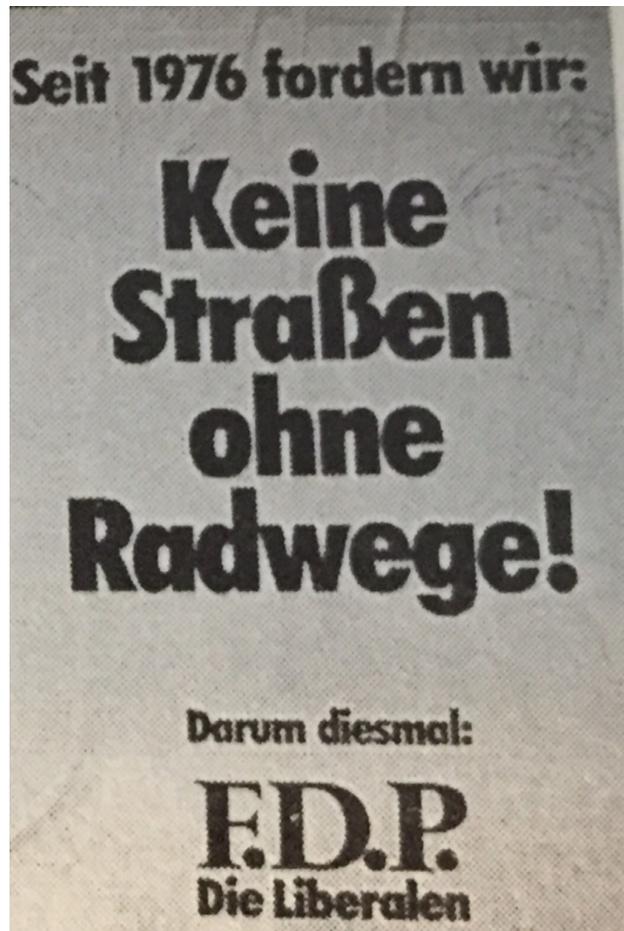
**Fahrradlobby wächst langsam, aber stetig, auch die Umweltlobby engagiert sich für Fahrradbelange**



- allen voran ADFC (1979)
- aber auch BBU (1972) VCD (1986), UMKEHR (1978), BUND (1975)....
- Fahrradindustrie und Handel bleiben lange passiv, im Gegensatz zum VDA

# erste mutige Zeichen, aber auch typische Reaktanz

1976 sozialliberale FDP  
„vorneweg“



Ab 1990 FDP oft als Bremser in  
Fahrradfragen

- Vorher Hirsch, Baum und Riemer als Antreiber
- Später Westerwelle, Möllemann u.a. als Bremser

Starke ideologische Aufladung  
der Debatten, weil Radverkehr  
als „grünes Thema“ gilt

Skepsis bei Einzelhandel,  
Handwerk und ÖPNV,  
Widerstand gegen Umverteilung  
bei der Autolobby

# Immerhin: Verkehrsberuhigung als erste Abkehr von der Separation

**Fußgängerzonen mit Lieferverkehr sowie teilw. auch integriertem Radverkehr und ÖPNV**



**Verkehrsberuhigte Bereiche und Shared Space mit Koexistenz auf Mischflächen**



# Das neue Jahrtausend bringt neue Trends

**durch....**

- Pedelecs, Lastfahrräder
  - darum braucht der Radverkehr mehr Platz
  - müssen Abstellanlagen stabiler und sicherer werden
  - muss Fahrradplanung regional und überregional abgestimmt sein
  - zwingen vergrößerte Aktionsradien und Geschwindigkeiten zu mehr Verbindungsqualität und Direktheit (Radschnellwege)

## **Leihfahrräder, Faltrahrräder und Fahrradleasing**

- Leihfahrräder als High-Tech-Angebot für Multi- und Intermodale
- Faltrahrräder sichern hohe Flexibilität in der Kombination mit ÖV und Auto
- Fahrradleasing aktiviert Betriebe für effiziente Mitarbeitermobilität

# Pedelec-Boom ändert Vieles



- den Aktionsradius, die Reliefabhängigkeit (Berge kein Problem mehr),
- die Nutzlastfähigkeit,
- den Preis und damit den Wert
- das Image, den politischen Stellenwert

# Personen- und Gütertransport

**Lastfahrrad für Personentransport  
(Rikscha, Fahrradtaxi, Boda-Boda)**

**Lastfahrrad für Gütertransport in  
Logistik, Handwerk, Handel**



# Fahrrad im Umweltverbund

**Bike Sharing, öff. Leihradssysteme, optimal in der Verantwortung des ÖPNV**

**Bike + Ride , Radstationen und Fahrradmitnahme**



- Bewerber
- △ Nextbike bereits vorhanden
- Call a Bike\* bereits vorhanden
- ◇ anderes FVS bereits vorhanden

\*ohne Call a Bike K&E



# Endlich beginnt Paradigmenwechsel

## **Bund und Länder werden aktiv**

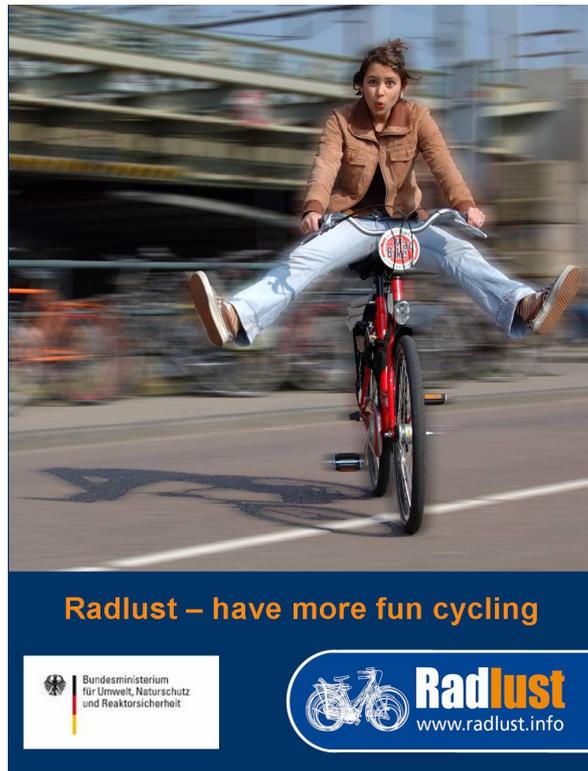
- Niederlande als Vorbild erkannt
- NRVP als Strategiekonzept
- Fahrradförderung ist mehr als Radwegbau- der Systemansatz wird allmählich anerkannt, mit neuen Handlungsfeldern, z.B.
  - Fahrradservice
  - Kommunikation
  - Umweltverbund durch Kooperation mit dem ÖV
  - Betriebliches Mobilitätsmanagement
  - Steuerrecht

## **Kommunale „Familie“ bildet Netzwerke**

- Ländernetzwerke wie AGfS, AGfK
- Internationale Netzwerke wie ICLEI oder CIVITAS
- Radverkehr wird mehr als Fahrverkehr gesehen
- fahrbahnseitige Markierungslösungen setzen sich allmählich durch
- Öffnung von Einbahnstraßen und Schaffung von Fahrradstraßen als Routineaufgabe

# RadLUST als Weckruf für mehr RadKULTUR und professionelle Fahrradwerbung

Startpunkt für diverse Folgekampagnen



warum keine Slogans wie „Freude am Fahren“ und „Vorsprung durch Technik“ für Fahrradwerbung

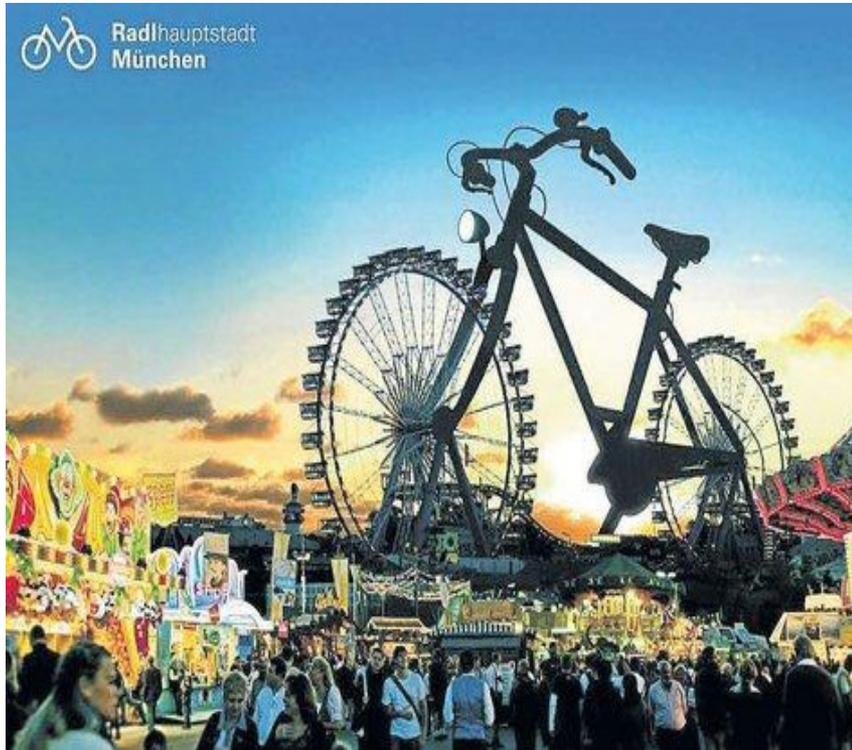


# Fahrrad liegt im Trend, ihm gehört die Zukunft

**Stilleben Ruhr Schnellweg: Symbol einer Renaissance!**



# Aktivitäten kommunaler Fahrradwerbung und RadKULTUR



# Trotzdem braucht es lange, bis sich fahrbahnseitige Lösungen durchsetzen

sei es als Radstreifen/-spur  
Schutz- o. Angebotsstreifen



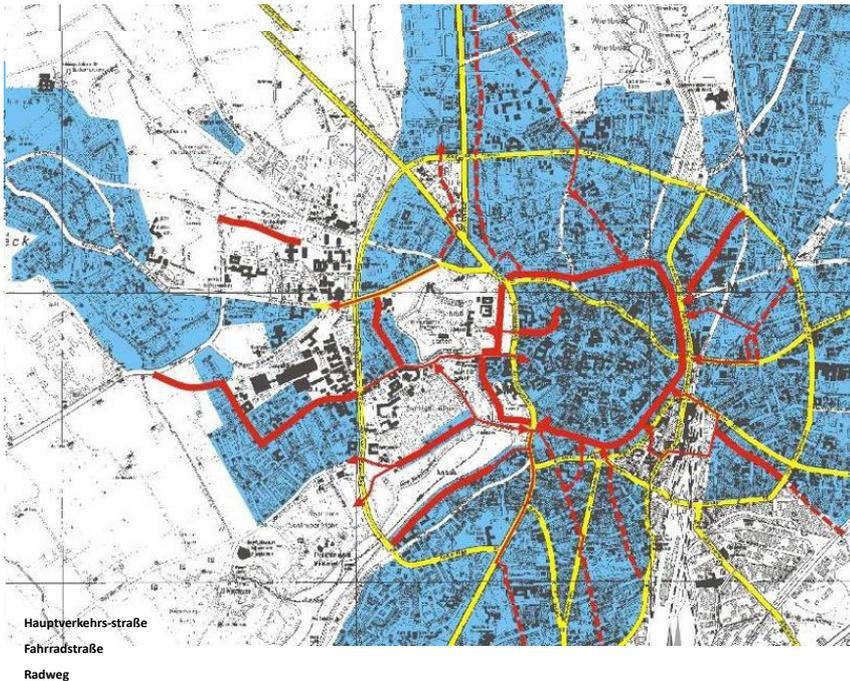
Sei es als Fahrradstraße



# Planen mit Netzen und System

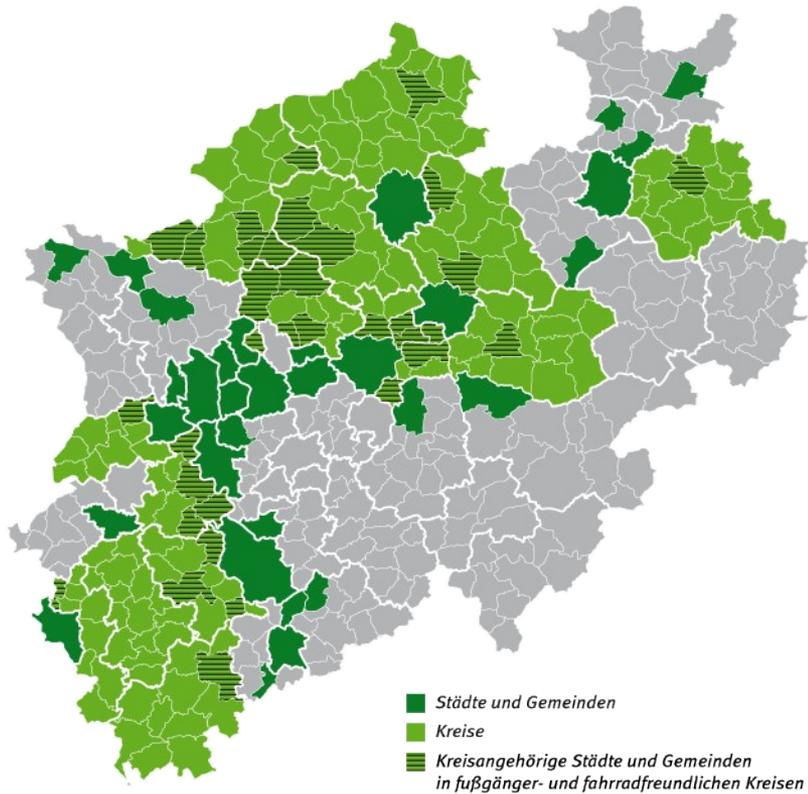
**Fahrradstraße nicht als Alibi sondern mit System und Netzkonsistenz**

**20 Jahre Stückwerk, erst jetzt kommt System in das Thema**



# Neue Netzwerke entstehen

## Die größte und älteste AGfS in NRW



## Die ersten und meisten Radstationen (im Verbundsystem)



# Wie wird man Fahrradland?

Durch interkommunale  
Leihradsysteme mit ÖPNV-Bezug



Durch interkommunale  
Radschnellwege



# Fahrrad + ÖV- Vom Gegner zum Partner im Umweltverbund

## Die 80er Jahre: ÖV und Radverkehr als Feinde

- ÖV Unternehmen sind sauer und eifersüchtig, wenn zu viel über Radverkehr geredet wird und wenn die Radverkehrsförderung neues Geld kriegt
- Mitbenutzung von Busspuren ist tabu
- Fahrradmitnahme wird als betrieblicher Störfall betrachtet
- Herr Mehdorn kämpft verbissen gegen Fahrräder im ICE

## Seit den 1990ern: ÖV und Fahrrad im Umweltverbund

- Viele Experimente mit Fahrradbussen oder Freigabe für die Mitnahme
- Tarifintegration der Fahrradmitnahme („Eisbrecher“ Semestertickets)
- Busspuren werden geöffnet- Programme
- Programm 100 Radstationen

# Weiterentwicklung der Symbiose

## Leihradssysteme

- Von der Skepsis zur Übernahme des Bike Sharing in die Regie des ÖV
  - Call a Bike bei DB Rent
  - Main Rad Mainz
  - SWM Rad München
  - Metropolrad Ruhr in Kooperation mit VRR
  - Chinesische Anbieter mit Faktor 10-20

## Faltfahrräder

- ÖV-gebrandete Räder, VRS
- Gemeinsame Werbung



# Benchmark Niederlande und Dänemark

## Niederlande

- Lange Tradition, weit höherer Radverkehrsanteil, keine Fahrraddiaspora
- vitale RadKULTUR (Fahrrad als Element nationaler Identität), darum auch Fahrradbotschaft
- pragmatischer Fahrradbesitz (Hollandrad, oft 2-3 Räder pro Person), viel Alltagsradeln
- mehr Experimente, konsequentere Förderung, keine Tabus, weniger ideologischer Streit
- Mutterland der Verkehrsberuhigung (woonerv, winkelerv, Shared Space)
- keine Angst vor teuren Projekten (z.B. Radschnellwege, Brücken..., Radstationen), systematisches Vorgehen

## Dänemark

- starker urbaner + ländlicher Radverkehr
- Pragmatischer Fahrradbesitz, viel Alltagsradeln
- Leuchtturm Kopenhagen als Metropole mit wenig Autoverkehr und starkem Umweltverbund
- Integrierter Ansatz zusammen mit Verkehrsberuhigung und Verbesserung des öffentlichen Raumes
- Keine Tabus, hohes Qualitätsbewußtsein, geringe Dominanz der Verkehrstechnik

# Hausaufgaben

## Für den Bund

- Gesamtverkehrsplan vorlegen
- BMM-gesetzlich verankern
- Finanzmittel für Radverkehr aufstocken
- Fahrradkommunikation intensivieren
- Radschnellwege als Bundesverkehrswege/Hauptverkehrsstraßen für Radverkehr fördern
- Rechtsrahmen novellieren beim Fahrradparken (Baurecht, StVO) und der Regulierung des Autoverkehrs (Tempo-Limits, Überholverbote)
- Steuerlichen Rahmen anpassen

## Für die Länder

- eigene AGs gründen
- Straßengesetze anpassen, Straßenbauverwaltung „umpolen“
- eigene Landesakademien schaffen
- Programme für Radstationen und Leihradsysteme auflegen
- Kommunikation als Daueraufgabe etablieren
- Landesnetze und Radschnellwegenetz schnell planen

# Hausaufgaben für Kommunen

- Den AGs beitreten
- Moderne Gesamtverkehrs- und Radverkehrskonzepte erarbeiten
- Potenziale mutig ausloten- an Spitzenreitern ausrichten
- Verkehrsraum neu ordnen, mehr Mischflächen
- Parken neu ordnen, Überforderung des öffentlichen Raums durch Parken zurückdrängen
- Innerörtliche Wegweisung weiter verdichten
- Fahrradstraßen mit System netzbildend schaffen
- Einbahnstraßen durchweg öffnen
- Netzlücken schließen, Umwege abkürzen
- Lokale Kampagnen auflegen
- BMM als Daueraufgabe etablieren
- mehr Abstellanlagen an Haltestellen, ggf. mit Verleihstationen kombiniert, Radstationen an größeren Bahnhöfen
- öffentliche Leihradssysteme aufbauen
- Finanzmittel für Radverkehr aufstocken
- Fahrradkommunikation intensivieren
- Radschnellwege planen

# Zum Weiterlesen

**Im VAS Verlag 2 Bde.  
Verkehrswende**

- **Bd. 1 Wege zur  
Fahrradstadt (2017)**
- **Bd. 2 Wege zur  
Fußgängerstadt (2018)**

**Bd. 1 FAHRRADSTADT**



*vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!*

**raumkom**  
Institut für Raumentwicklung und Kommunikation

Max-Planck-Str. 18  
D-54296 Trier

Schweizerstr.56 A  
D-23714 Malente

0170 80 48 154  
heinermonheim@yahoo.de  
[www.raumkom.de](http://www.raumkom.de)  
www.heinermonheim.de