



Radverkehrskonzept Eching

Handbuch Radverkehr

Impressum

Verantwortlich für Inhalte, Bilder und Texte und Inhaber des Urheberrechts ist topplan, Wald.

Bildnachweis:

Bilder, Texte, Gestaltungen und Grafiken
©topplan, soweit nicht anders genannt

Gender-Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:

Wald, November 2022

Hinweis:

Nachdruck der Inhalte, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung auf elektronischen Datenträgern.

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	Seite 3
2. Führungsformen des Radverkehrs	Seite 6
3. Übergänge zw. Führungsformen des Radverkehrs	Seite 30
4. Streckenbezogene Qualitätskriterien	Seite 38
5. Radwegweisung	Seite 49
6. Fahrradparken	Seite 58
7. Öffentlichkeitsarbeit	Seite 102

1 Einführung

**Das Menschen sich selbst in ihrer
Umgebung bewegen, ist von größter
Bedeutung für unsere Gesellschaft.
Mit dem Rad ist dies möglich!**

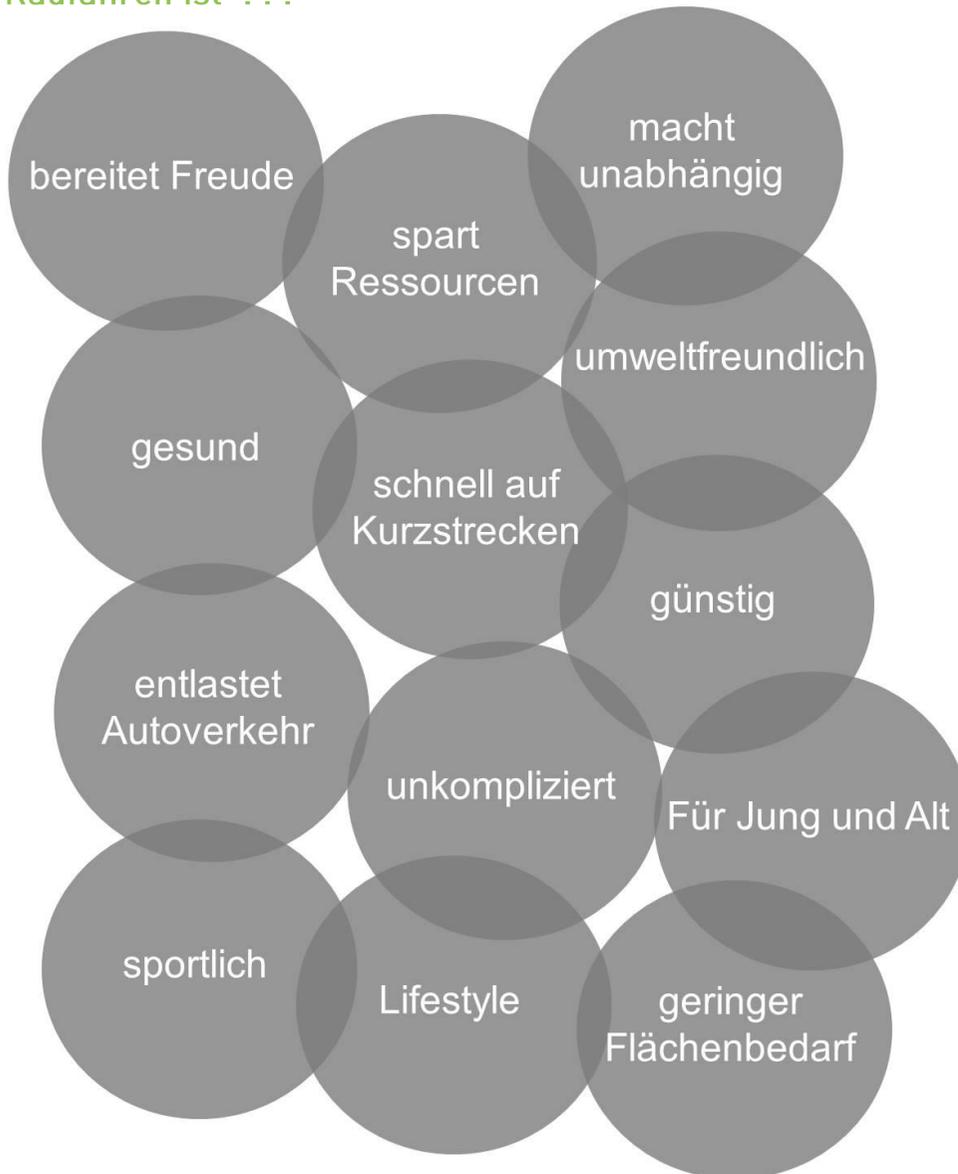
Ein etwas anderes Vorwort . . .

Marco hat kein Auto, denn seine Arbeitsstelle ist nur 5 km entfernt. Bis an den Stadtrand kann er wunderbar auf einem Radweg radeln. Ab dort muss er sich die Fahrbahn allerdings mit unzähligen Autos teilen. Der Radweg endet einfach so. Das ist unangenehm und gefährlich. Sein Arbeitgeber hat die Notwendigkeit von Abstellanlagen leider noch nicht erkannt. Marco kann sein Fahrrad nur an einem Geländer neben dem Autoparkplatz anketten. An verregneten Tagen ärgert sich Marco dann beim nach Hause fahren über einen nassen Hintern. Außerdem würde er sich wohler fühlen, wenn er sein Fahrrad während der Arbeitszeit diebstahlsicher verstaut wüsste. Dafür hat seine Vermieterin eine überdachte und abschließbare Abstellmöglichkeit vor dem Eingang des Hauses errichten lassen. Das Fahrrad immer in den 2. Stock zu tragen wäre auf Dauer einfach zu anstrengend gewesen.

Nicht nur die Fahrt zur Arbeit, sondern auch die meisten anderen Besorgungen erledigt Marco mit dem Rad. So fährt er regelmäßig nach der Arbeit zum Einkaufen. Früher hätte er mit dem Auto beim Großmarkt angehalten, heute fährt er zu mehreren Einzelhändlern (Metzger, Bäcker). Dort gibt es in der Zwischenzeit überall einen Fahrradparkplatz mit guten Abstellmöglichkeiten so dass man auch mit einem Korb oder einem Anhänger genug Platz hat. Dieser Service und das gute Warenangebot sind es auf jeden Fall wert in mehrere Läden zu gehen. (Die meist aufwendige Parkplatzsuche mit dem Auto fällt bei Marco ja weg.)

In den letzten Jahren haben sich viele Kollegen von Marco ein eBike gekauft. Mit diesen radeln sie auch fleißig in der Freizeit. Nur zum Arbeiten kommen die wenigsten damit. Darauf angesprochen sagen seine Kollegen, dass sie sich auf den stark befahrenen Straßen im Berufsverkehr zu unsicher fühlen, aber auch keine Umwege zur Arbeit fahren möchten und deshalb weiterhin mit dem Auto kommen . . .

Radfahren ist . . .



Sicherlich hat jeder von uns den einen oder anderen Marco aus dem Vorwort in seinem Bekanntenkreis – auch in Eching findet man sie. Daher hat die Gemeinde sich entschlossen zu handeln und den Radverkehr zu fördern. Zu diesem Zweck wurde ein Radverkehrskonzept erstellt, das sich konkret und umfassend dem Radwegenetz, den Problemstellen, Hindernissen und Entwicklungspotentialen widmet.

Das nachfolgende Handbuch soll dieses Konzept ergänzen und erweitern. Es werden positive Ansätze und Ideen aus anderen Gemeinden vorgestellt und die wichtige Radverkehrsthemen erörtert. Das Echinger Radverkehrshandbuch soll damit einen Baustein zur Förderung des Radverkehrs leisten und das notwendige Wissen bereitstellen, um auch künftig im Sinne der Radfahrenden zu handeln.

Inhaltlich reichen die Themen von Führungsformen des Radverkehrs über Qualitätskriterien von Radwegenetzen, bis hin zu Radabstellanlagen und den Anforderungen an solche.

2 Führungsformen des Radverkehrs

Auf welchen Wegen können Radfahrer geführt werden?

sicher, direkt, komfortabel, attraktiv

Welche Lösungen gibt es?

Welche Führungsformen gibt es für Radfahrer?

Wer den Radverkehr stärken möchte, muss den Radfahrenden eine Infrastruktur zur Verfügung stellen, die den Bedürfnissen der Radfahrenden gerecht wird. Im Alltagsradverkehr ist vor allem die Verkehrssicherheit und der erforderliche Zeitbedarf für eine bestimmte Strecke von großer Bedeutung. Einen wesentlichen Beitrag dazu können bzw. müssen geeignete Führungsformen für die Radler leisten. Im nachfolgenden Kapitel stellen wir Ihnen die wichtigsten Führungsformen vor und bewerten diese. Dabei sprechen wir auch Empfehlungen für die Wegebreiten aus. Diese sind als Mindestbreiten für einen sicheren und komfortablen Radverkehr zu verstehen. Bei einer hohen Netzbedeutung bzw. hoher Radfahrerfrequenz können die Radverkehrsführungen natürlich auch breiter ausgebaut werden.

Zu den vorgestellten Führungsformen zählen:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Nicht benutzungspflichtiger Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“
- Radfahr- und Schutzstreifen
- Geschützter Radfahrstreifen
- Fahrradstraße
- Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr

Die Bilder links stellen einige Führungsformen exemplarisch vor.

Bild 1: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Bild 2: Getrennter Geh- und Radweg

Bild 3: Radfahrstreifen

Bild 4: Geschützter Radfahrstreifen außerorts

Bild 5: Schutzstreifen

Bild 6: Fahrradstraße



Radwegebenutzungspflicht

Eine Radwegebenutzungspflicht ist nach den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) nur dann anzuordnen, wenn folgende drei Kriterien erfüllt sind:

1. Es besteht eine Gefahrenlage auf der Fahrbahn.
2. Eine den Vorgaben der VwV-StVO entsprechende Infrastruktur ist vorhanden.
3. Ausreichende (Rest-)Breiten für den Fußverkehr sind gegeben.

Teilweise ist nur Kriterium 1 gegeben. Die Kriterien 2 und 3 müssen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen auch gemeinsam betrachtet werden. Gerade innerorts sind immer wieder zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege anzutreffen.

Das Thema Radwegebenutzungspflicht hat eine hohe Bedeutung für Versicherungs- und Haftungsfälle. Wenn Radfahrende trotz einer angeordneten Benutzungspflicht auf der Fahrbahn fahren und es zu einem Unfall kommt, so wird ihnen zumindest eine Teilschuld angelastet werden. Ebenfalls problematisch wird es, wenn Radfahrende die angeordnete Benutzungspflicht befolgen und einen Unfall haben. Das Hauptproblem haben dann zunächst natürlich die verunfallten und verletzen Radfahrenden. Auch wenn sie sich verkehrsrechtlich korrekt verhalten haben. Die haftungspflichtige Versicherung des Unfallverursachers wird aber die Rechtmäßigkeit der angeordneten Benutzungspflicht prüfen. Wenn diese nicht den Vorgaben der VwV-StVO entspricht, wird dies auch Folgen für die Kommune bzw. die anordnende Behörde haben.

Es ist also für alle Beteiligten von Interesse, dass v. a. die innerörtlichen Radwegebenutzungspflichten im Rahmen von Verkehrsschauen detailliert überprüft und bei Bedarf aufgehoben werden.

Zu bedenken ist auch, dass sich gerade entlang vieler innerörtlicher Hauptstraßen beidseitig Ziele des Radverkehrs befinden, welche bei einer ausschließlich einseitigen Führung – mit Benutzungspflicht – nur erschwert erreichbar sind.



1

Bild oben: Beispiel für einen nicht geeigneten, zu schmalen gemeinsamen Geh- und Zweirichtungsradweg innerorts. Die Breite wird im Bereich des Hauszuganges noch zusätzlich verringert. Nicht nur die geringe Wegebreite ist problematisch, sondern auch die Gefährdung der Radfahrenden aufgrund der sehr unübersichtlichen Grundstücksausfahrten.



1



2

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist eine Fläche, die nur von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden benutzt werden darf. Kfz-Verkehr ist dort verboten. Im hier beschriebenen Fall handelt es sich um einen für Radverkehr benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg, der mit Verkehrszeichen 240 angeordnet ist.

Sofern die Radfahrenden nicht auf der Fahrbahn geführt werden, stellen gemeinsame Geh- und Radwege in Süddeutschland den Standardfall der Radverkehrsführung außerorts dar. Aus unserer Sicht ist der gemeinsame Geh- und Radweg hier eine geeignete Führungsform, da außerorts meist nur sehr wenige zu Fuß Gehende unterwegs sind. Der gemeinsame Geh- und Radweg steht außerhalb der Ortschaften also vorwiegend den Radfahrenden zur Verfügung, wodurch schnelles und sicheres Radfahren möglich ist. Ist allerdings auch außerorts mit einem höheren Fußverkehrsaufkommen zu rechnen, ist ein Trennung von Rad- und Fußverkehr sehr zu empfehlen.

Die Mindestbreite für gemeinsame Geh- und Radwege beträgt 2,5 m. Dies ermöglicht außerorts (bei geringem Fußverkehrsaufkommen) einen zügigen gefahrlosen Begegnungsverkehr. Bei höherem Radverkehrsaufkommen, beispielsweise auf Radhauptverbindungen sind 3,0 m zu empfehlen. Ab dieser Breite können drei Radfahrer gefahrlos nebeneinander radeln. Dies ermöglicht gleichzeitig Begegnungs- und Überholverkehr.

Durch seitliche Fahrbahnmarkierungen (siehe Bild) kann die Wahrnehmung der Verkehrsfläche, vor allem bei Dunkelheit und Nässe, deutlich erhöht werden.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“

Bild 2: Beispiel für einen gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts mit seitlicher Fahrbahnmarkierung



1



2

Bild 1: Der Radverkehr wird von der Fahrbahn kommend auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg geleitet. Zwei nebeneinander zu Fuß Gehende beeinträchtigen die Radfahrenden. Die Radfahrenden müssen bereits auf der Fahrbahn – im Kreuzungsbereich – abbremsen. Noch stärker abbremsen müssten Radfahrer, wenn bei roter Fußgängerampel wartende Fußgänger den Bereich blockieren. Das ist nicht nur ärgerlich sondern bei einem Wechsel der Ampelschaltung durchaus auch gefährlich.

Bild 2: Beispiel für einen stark frequentierten gemeinsamen Geh- und Radweg – hier können Beeinträchtigungen für beide Nutzergruppen entstehen.

Die Bilderserie auf der nächste Seite veranschaulichen einen typischen Konflikt bei gemeinsamen Geh- und Radwegen (v. a. innerorts). Zu Fuß Gehende müssen dem schnelleren Radverkehr ausweichen, oder die Radfahrenden stark abbremsen.

Gemeinsame Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht für den Radverkehr sind allerdings auch in innerörtlichen Bereichen häufig anzutreffen. Innerörtlich sind sie jedoch für alle beiden Nutzergruppen nur sehr eingeschränkt geeignet.

Überwiegt der Radverkehr, werden die zu Fuß Gehenden an die Seite gedrängt. Gibt es viele Fußgänger, wird der Radverkehr massiv behindert und ausgebremst. Einzelne Fußgänger gehen meist eher mittig und blockieren so einen Großteil der Verkehrsfläche. Sind zwei oder mehr zu Fuß Gehende gemeinsam unterwegs, laufen sie eher nebeneinander um sich zu unterhalten. Für den Radfahrenden steht dann nicht mehr viel Platz zur Verfügung, schon gar nicht bei Begegnungsverkehr. Das Tempo muss also stark reduziert werden. Zudem kommt es aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden häufig zu Konflikten. Gerade wenn ein Fahrrad schnell von hinten kommt, erschrickt schon mal der eine oder andere Fußgänger. Zusätzlich verstärkt wird das Problem der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zwischen Fußverkehr und Radverkehr bei Gefällestrecken.

In der ERA (*Empfehlung für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010*) werden Ausschlusskriterien für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr aufgeführt. Unter anderem werden folgende Punkte genannt:

- *Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung*
- *Hauptverbindungen des Radverkehrs*
- *Dichte Folge von unmittelbar an Gehwegen mit Mindestbreite angrenzende Hauseingänge*
- *Zahlreiche untergeordnete Knotenpunkt- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen*
- Wir ergänzen: regelmäßiges Aufkommen von zu Fuß Gehenden





1



2

Sie haben soeben gesehen, dass gemeinsame Geh- und Radwege innerorts keine geeignete Führungsform sind. Dennoch treffen wir sie regelmäßig an – hier besteht großer Handlungsbedarf. Nicht selten sind sogar gemeinsame Geh- und Radwege anzutreffen, welche in beide Fahrtrichtungen eine Benutzungspflicht für die Radfahrer vorschreiben (siehe [Abbildung 1](#)). Dies ist bei Einmündungen von Seitenstraßen und Grundstückszufahrten besonders problematisch. Der angeordnete Zweirichtungsverkehr lässt nämlich Radfahrende als „Geisterfahrer“ aus der falschen Richtung kommen. Für den aus der Seitenstraße ausfahrenden Verkehr kommen also nicht nur von links, sondern auch von rechts Radfahrer und für den in die Seitenstraße einbiegenden Verkehr kommen die Radfahrenden nicht nur von vorne, sondern auch von hinten. In beiden Fällen wird mit Radlern von rechts bzw. von hinten meist nicht gerechnet. Die Gefahren sind groß. Auch Hinweise auf kreuzenden Radverkehr wie in [Bild 2](#) dargestellt oder Bodenmarkierungen mit Radpiktogrammen und Richtungspfeilen können das Problem nur teilweise entschärfen. Hinzu kommen bei innerörtlichen Einmündungen immer wieder eingeschränkte Sichtfelder durch Bepflanzungen oder Bewuchs. Gerade schnelle Radfahrer werden dadurch zum Teil zu spät wahr genommen.

Fazit gemeinsamer Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht

- Komfortables, schnelles Radfahren ist auf gemeinsamen Geh- und Radwegen innerorts selten möglich. Und auch der Fußverkehr wird beeinträchtigt. Da gibt es bessere Lösungen!
- Zweirichtungsradwege sind innerorts problematisch und sollten vermieden werden.
- Außerorts, bei geringem Fußgängeraufkommen, stellen gemeinsame Geh- und Radwege eine praktikable und geeignete Führungsform dar.
- Die Mindestbreite beträgt 2,5 m.

Nicht benutzungspflichtige Radwege

Eine gute Alternative zu benutzungspflichtigen Radwegen stellen Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht dar. Solche Wege werden mit einem Bodenpiktogramm, das optisch Verkehrszeichen 240 entspricht, jedoch **ohne** blauen Kreis und Umrandung markiert. Ein weiteres Verkehrszeichen ist nicht erforderlich. Das Bodenpiktogramm soll den Nutzern die Eigenschaft des Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg klar vermitteln. Natürlich gilt auch hier das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme und die Radler müssen mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs sein.

Auf diesen Wegen haben Radfahrende zwar ein Benutzungsrecht, jedoch keine Benutzungspflicht. Sie können also frei wählen. Unsichere und langsame Radfahrende werden eher auf dem Geh- und Radweg radeln. Die schnellen und sicheren Radfahrer werden voraussichtlich die Fahrbahn bevorzugen. Es ist folglich auch nicht zu erwarten, dass plötzlich alle Radfahrer auf die Fahrbahn wechseln und dort durch teils sehr geringe Fahrgeschwindigkeiten zum Hindernis für den Kfz-Verkehr werden würden.

Neben einem nicht benutzungspflichtigen Radweg ist es möglich eine weitere Radverkehrsführung anzubieten, wie z. B. einen Schutzstreifen.

Unseres Erachtens stellen nicht benutzungspflichtige Radwege gerade innerorts eine sehr gute Alternative zu gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Benutzungspflicht und auch zu Gehwegen mit dem Zusatz „Rad frei“ dar.

Bilder 1 und 2: Kennzeichnung eines gemeinsamen Geh- und Radweges ohne Benutzungspflicht für die Radfahrenden mit einem Bodenpiktogramm, ähnlich dem Verkehrszeichen 240.

Bilder 3 und 4: Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtiger Radweg nebeneinander, in entgegengesetzter Fahrtrichtung.



Getrennter Geh- und Radweg

Getrennte Geh- und Radwege sind innerorts für Radfahrende und zu Fuß Gehende wesentlich besser geeignet als gemeinsame Geh- und Radwege. Im hier beschriebenen Fall handelt es sich um einen für den Radverkehr benutzungspflichtigen getrennten Geh- und Radweg, welcher mit Verkehrszeichen 241 angeordnet ist. Kfz-Verkehr ist darauf natürlich verboten. Und auch die Fuß- und Radverkehr werden voneinander getrennt und dürfen die jeweils andere Fläche nicht nutzen. Dadurch steht jeder Nutzergruppe ihre eigene Spur zur Verfügung. Die Radfahrenden können sich also zügig und sicher auf dem Radweg bewegen und die zu Fuß Gehenden kommen nicht in Konflikte mit den Radfahrenden.

Zahlreiche Beobachtungen von uns ergaben, dass sich sowohl Radfahrer als auch Fußgänger mit sehr großer Mehrheit an die Trennung halten. Voraussetzung ist, dass Ihnen die Trennung bewusst gemacht wird. Dazu genügt das Verkehrszeichen alleine nicht. Regelfall ist ein höhengleicher Begrenzungstreifen. Zusätzlich möchten wir am Beginn eines getrennten Geh- und Radweges und anschließend in regelmäßigen Abständen und bei Einmündungen das Aufbringen von Rad- und Fußgängerpiktogrammen empfehlen. Eine weitere, jedoch aufwendigere Möglichkeit, ist die Verwendung von verschiedenen Oberflächenmaterialien. So kann z. B. der Radweg asphaltiert und der Gehweg gepflastert werden. Beispielfotos finden Sie auf der nächsten Seite.

Hinweis: Weitere Informationen zu Breiten von Sicherheitstrennstreifen, Gehwegen, Radwegen und angrenzenden Fahrstreifen finden Sie in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Abbildung 1: Verkehrszeichen 241 „getrennter Geh- und Radweg“

Bild 2: Beispiel für einen getrennten Geh- und Radweg



1



2



Was die Maße angeht, sollte der Radweg eine Breite von mindestens 2,0 m, bei Begegnungsverkehr besser 2,5 m, haben. Hinzu kommen Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m zum Fahrbahnrand und 0,3 m zum Gehweg. Der angrenzende Gehweg muss mindestens 1,8 m breit sein und einen Sicherheitstrennstreifen von 0,2 m zu angrenzenden Gebäuden, Mauern, Zäunen etc. aufweisen.

Fazit: Getrennte Geh- und Radwege sind eine sehr geeignete Führungsform für Rad- und Fußverkehr. Im Bereich von Kreuzungen und Einmündung ist aber darauf zu achten, dass die Radfahrenden im Blickfeld des Kfz-Verkehrs sind.

Auf dieser Seite haben wir einige Fotos von gelungenen Beispielen zusammengestellt.

Bilder 1 und 2: Durch Bodenpiktogramme wird zusätzlich auf die Trennung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden hingewiesen. Im Bild rechts oben wird im Bereich einer Brücke der Radweg zusätzlich mit einer roten Fahrbahnmarkierung gekennzeichnet.

Bild 3: Die Trennung von Fuß- und Radverkehr wird durch zwei unterschiedliche Beläge (Radweg asphaltiert, Fußweg gepflastert) optisch hervorgehoben. Unsere Beobachtungen an einem sehr stark von Fußgängern und Radfahrern frequentierten Abschnitt zeigen, dass sich eine sehr große Mehrheit der Menschen an die Trennung hält.

Bild 4: Wir empfehlen nicht nur am Anfang eines getrennten Geh- und Radweges, sondern in regelmäßigen Abständen, auch auf der Strecke, Bodenpiktogramme aufzubringen. Im dargestellten Beispiel ist dies nicht erfolgt.

Bild 5: Die Radfahrenden werden von einem Radfahrstreifen auf einen getrennten Geh- und Radweg übergeleitet.

Bild 6: Der getrennte Geh- und Radweg ist durch die rote Fahrbahnmarkierung klar gekennzeichnet. Im Kurvenbereich wird der Zweirichtungsradverkehr zudem getrennt. Die Richtungspfeile verdeutlichen den Radfahrenden wo sie fahren dürfen. Eine sehr gute Lösung.



Radweg

Baulich angelegte Radwege sind sowohl von der Fahrbahn als auch vom Gehweg getrennte Fahrspuren nur für Radfahrende. Sie werden mit Verkehrszeichen 237 angeordnet und sind für die Radfahrenden benutzungspflichtig. Fußgänger und Kfz dürfen die Radwege nicht nutzen.

Eigenständige Radwege sind bei guter Ausführung eine sehr geeignete Führungsform. Auf ihnen ist schnelles, komfortables Radfahren bei gleichzeitig hohem Sicherheitsniveau möglich.

Möchten Sie Radwege in innerörtlichen Bereichen umsetzen, möchten wir Ihnen in der Regel Einrichtungsradwege empfehlen. Dadurch werden die Gefahren bei Begegnungsverkehr und vor allem bei Einmündungen reduziert (*siehe hierzu Erläuterungen bei gemeinsamen Geh- und Radwegen*).

Die Mindestbreite von Einrichtungsradwegen beträgt 1,6 m. Jedoch ist bei dieser Breite ein Überholvorgang nur eingeschränkt möglich. Ein gefahrloses, zügiges Überholen von Radfahrern untereinander muss aber für eine leistungsfähige Radinfrastruktur gewährleistet sein. Wir empfehlen daher eine Breite von mindestens 2,0 m bei Einrichtungsradwegen. Für Zweirichtungsradwege beträgt die Mindestbreite 2,0 m. Dies ermöglicht Begegnungs- oder Überholverkehr. Komfortabler sind aber Breiten ab 2,5 m. Bei einer hohen Frequentierung des Radweges (z. B. in der Nähe eines Schulzentrums) können sowohl Einrichtungs- als auch Zweirichtungsradwege natürlich auch breiter ausgebaut werden.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 237

Bild 2: Radpiktogramm und Richtungspfeil verdeutlichen die erlaubte Nutzung eines Einrichtungsradweges.

Bild 3: Rad- und Fußweg sind deutlich getrennt – hier kommt man zügig voran.

1



2



3



1



2

Gehweg – Rad frei

Über die Nachteile und Probleme einer gemeinsamen Nutzung von Verkehrsflächen durch Radfahrer und Fußgängern haben Sie im Abschnitt „gemeinsamer Geh- und Radweg“ gelesen. Das Gesagte gilt auch für Gehwege, welche mit dem Zusatzzeichen 1022 „Rad frei“ zur Mitbenutzung durch Radfahrende frei gegeben sind. Hier kommt aber hinzu, dass nur mit Schrittempo (4-7 km/h) geradelt werden darf. Zu Fuß Gehende haben absoluten Vorrang.

Für den Alltagsradverkehr sind Gehwege mit dem Zusatz „Rad frei“ daher nicht geeignet.

Die Radfahrenden müssen den für sie freigegebenen Gehweg allerdings nicht nutzen – es ist nur ein Angebot. Sie dürfen genauso auf der Fahrbahn radeln. Ein für die Radfahrenden frei gegebener Gehweg ist nur für besonders schutzbedürftige, langsame Radler sinnvoll – bei einer gleichzeitig hohen Verkehrsgefährdung auf der Fahrbahn. Ein Teil dieser schutzbedürftigen Radfahrer und Radfahrerinnen, nämlich Kinder bis 10 Jahre, dürfen immer auf dem Gehweg radeln, auch wenn dieser nicht für die Radfahrenden frei gegeben ist. Und bei Kindern bis einschließlich 8 Jahre dürfen zudem begleitende Aufsichtspersonen (z. B. die Eltern) immer auf Gehwegen radeln.

Gehweg – Rad frei sind nach unseren Beobachtungen in vielen Fällen eine Verlegenheitslösung oder eine „Alibi-Lösung“. Es wird suggeriert, dass eine Radverkehrsführung bereit stehe. Diese trägt aber kaum zur Radverkehrsförderung bei.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10

Bild 2: Für die Radfahrenden sind freigegebene Gehwege meist nicht geeignet. Zügiges Radfahren ist nicht erlaubt und wäre auch oft gar nicht möglich.

Schutzstreifen

Schutzstreifen für Radfahrende können innerorts verwirklicht werden. Sie sind Teil der Fahrbahn und dürfen von Kraftfahrzeugen im Bedarfsfall (z. B. beim Ausweichen) überfahren werden. Die Mindestbreite eines Schutzstreifens beträgt 1,25 m (ohne die Leitlinie), sie werden mit einer unterbrochenen Schmalstrichmarkierung markiert.

Wichtig ist unseres Erachtens nach zudem ein Fahrradpiktogramm in regelmäßigen Abständen, um allen Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass der Schutzstreifen für den Radverkehr da ist. Die Radpiktogramme sind ein wichtiger Hinweis für den Kfz-Verkehr, dass dieser mit Radfahrenden rechnen muss.

Für Radler besteht keine Benutzungspflicht des Schutzstreifens. Das bedeutet, dass neben einem Schutzstreifen (in die gleiche Fahrtrichtung) auch noch eine weitere nicht benutzungspflichtige Radverkehrsführung möglich ist. Zum Beispiel ein Gehweg mit dem Zusatz „Rad frei“. Dadurch ist es möglich, für unterschiedliche Radfahrtypen nebeneinander liegende Angebote zu schaffen. Ein weiterer Vorteil ist, dass Radfahrende auf Schutzstreifen im direkten Sichtfeld des Kfz-Verkehrs sind und somit gut wahrnehmbar sind. Da für Schutzstreifen nur eine Markierung erforderlich ist, können diese ohne größeren Aufwand auf vorhandenen Straßen verwirklicht werden. Die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr (ohne Schutzstreifen) sollte mindestens 4,5 m betragen. Ist die verbleibende Fahrbahnbreite schmäler als 5,5 m darf keine Mittelleitlinie auf der Fahrbahn markiert werden.

Doch wie geeignet sind Schutzstreifen wirklich? Nicht umsonst gibt es hier immer wieder Diskussionen.

Bild 1 zeigt einen ausreichend breiten Schutzstreifen an einer innerstädtischen Hauptverkehrsachse.

Bild 2: Schutzstreifen mit ca. Mindestbreite. Durch die gepflasterte Wasserführung wird der zur Verfügung stehende Raum weiter verringert. Die angrenzende schmale Fahrspur „zwängt“ die Radler regelrecht ein.





1



2

Begründet auf unseren persönlichen Beobachtungen und Erfahrungen an und auf Schutzstreifen, erachten wir diese nur teilweise für eine geeignete Führungsform. Diese Meinung teilen auch andere Radverkehrsexperten. In der Realität ergeben sich einige Konflikte. So ist zu beobachten, dass der Kfz-Verkehr Schutzstreifen teilweise ohne jeglichen Grund überfährt oder der Überholabstand zu den Radfahrenden sehr knapp ist. Ein Teil der Autofahrer fährt direkt an der Leitlinie entlang. Der Mindestüberholabstand von 1,5 m wird nicht eingehalten. Ist der Schutzstreifen dann nur mit Mindestbreite ausgeführt, ist das Sicherheitsempfinden für die meisten Radfahrenden gering. Zudem müssen wir immer wieder feststellen, dass die tatsächlich für den Radverkehr zur Verfügung stehende Breite durch gepflasterte Wasserführungen und Wasserablaufkästen beeinträchtigt wird (siehe Bild 1). Daher empfehlen wir generell, Schutzstreifen mindestens 1,5 m oder breiter auszuführen. Die Wasserführung darf dabei nicht mitberechnet werden.

Leider ist auch immer wieder zu beobachten, dass Schutzstreifen zum kurzzeitigen Parken (und Ausladen) genutzt werden, obwohl dies nicht erlaubt ist. Dem Radfahrenden nutzt in diesem Moment aber das Verbot nichts, er muss auf die Fahrbahn ausweichen. Parkplätze direkt entlang von Schutzstreifen bergen ebenfalls Gefahren. Gerade beim rückwärts ein- und ausparken wird ein (schneller) Radfahrer schon mal übersehen – die Folgen können fatal sein. Bei zu schmalen Parkständen wird der Schutzstreifen sogar von parkenden Fahrzeugen mitgenutzt. Und bei Längsparkständen entstehen Gefahren bei der Öffnung der Fahrtür.

Bild 1: Die zur Verfügung stehende Breite des Schutzstreifens wird durch Wassereinflaukästen und parkende Fahrzeuge verringert.

Bild 2: Durch die Öffnung der Autotür wird der Schutzstreifen fast vollständig blockiert.

„Schutzstreifen erfüllen aus Sicht des ADFC nicht die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der Menschen aller Altersgruppen und Nutzertypen zügig, sicher und komfortabel Rad fahren können.“ *

* Quelle: „So geht Verkehrswende“ in der Fassung vom November 2018;
Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., Bundesverband

Die Gefahren und Behinderungen durch parkende Fahrzeuge und temporär zugestellte Schutzstreifen können nur durch ein absolutes Halteverbot eingedämmt werden. Parkplätze direkt an Schutzstreifen müssen unbedingt vermieden werden. Die in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) genannten Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m zu Längsparkstreifen und 0,75 m zu schräg parkenden Fahrzeugen führen unseres Erachtens zu keiner befriedigenden Lösung. Das Ein- und Ausparken behindert und gefährdet weiterhin die Radfahrenden. Und auch die Gefahren durch unvermittelt aufgehende Autotüren werden bei einem Abstand von 0,50 m nicht vollständig ausgeschlossen – die Türen sind breiter.

Insgesamt sind Schutzstreifen in vielen Fällen ein kontroverses Thema. Bei schmalen innerörtlichen Querschnitten sind sie oft die einzige Möglichkeit für eine Radverkehrsführung und werden daher vehement gewünscht. Allerdings belegen Studien, dass die faktische Sicherheit der Radfahrenden durch Schutzstreifen nicht steigt. Sicherlich ist es so, dass die gefühlte Sicherheit zunimmt – schon allein, da durch Schutzstreifen und Radfahrpiktogramme eine Legitimation des Radverkehrs auf der Fahrbahn auftritt und allen Verkehrsteilnehmern klar ist, dass Radfahrende hier fahren dürfen, dennoch ist ein ausreichender Straßenquerschnitt zwingend erforderlich, sonst besteht kein Zugewinn an Sicherheit.

Die genannten Faktoren führen dazu, dass für einen nicht unerheblichen Anteil der Radfahrenden das Sicherheitsempfinden auf Schutzstreifen gering ist. Wir empfehlen daher immer zuerst nach besseren Lösungen zu suchen. So zum Beispiel Radfahrstreifen, welche einen ähnlichen Platzbedarf benötigen. Diese erläutern wir Ihnen auf den folgenden Seiten.

Fazit Schutzstreifen

- Vorteil: Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
- Schutzstreifen sind nur bedingt für alle Radfahrende geeignet, da das Sicherheitsempfinden auf ihnen eingeschränkt ist.
- Wir empfehlen eine Anwendung nur dann, wenn keine andere Lösung möglich ist und die Verkehrsgefährdung als gering eingestuft werden kann. In der Regel sind eigenständige Radverkehrsführungen, wie z. B. Radfahrstreifen, besser.
- Wir empfehlen eine Mindestbreite von 1,5 m. Diese Breite darf nicht durch Wasserführungen oder Wasserablaufkästen beeinträchtigt werden.
- Parkplätze entlang von Schutzstreifen müssen unbedingt vermieden werden.

Radfahrstreifen



1



2

Gegenüber den Schutzstreifen sind Radfahrstreifen in vielen Fällen das bessere Angebot für die Radfahrenden. Radfahrstreifen sind durch eine Breitstrichmarkierung von der Fahrbahn abgetrennte Sonderstreifen für den Radverkehr. Sie sind für den Radverkehr benutzungspflichtig. Es kann also keine paralleles Angebot wie zum Beispiel ein Gehweg mit dem Zusatz „Rad frei“ angeboten werden. Vom Kfz-Verkehr darf der Radfahrstreifen nur zum Abbiegen, bei Einfahrten und zum Erreichen von Parkplätzen überfahren werden. Parken und Halten auf Radfahrstreifen ist nicht erlaubt. Zu Fuß Gehende dürfen auf dem Radfahrstreifen nicht gehen. Der Radverkehr hat also eine eigene Fahrspur. Zu beachten ist, dass Radfahrstreifen immer nur in eine Richtung befahren werden dürfen. Damit allen Verkehrsteilnehmern die Funktion des Radfahrstreifens klar ist, sollten regelmäßig Fahrradpiktogramme als Bodenmarkierungen aufgebracht werden. Möglich ist auch eine Einfärbung des Radfahrstreifens. In Süddeutschland erfolgt dies meist in rot. Dadurch hebt sich der Radfahrstreifen deutlich von der restlichen Fahrbahn ab.

Wie schon bei den Schutzstreifen ausführlich dargestellt, sind Parkplätze unmittelbar neben Schutz- und Radfahrstreifen eine Gefahrenquelle. Sofern auf die Parkplätze direkt neben Radfahrstreifen wirklich nicht verzichtet werden kann, muss ein Sicherheitstrennstreifen markiert werden. Von parkenden Fahrzeugen in Längsrichtung zum Radfahrstreifen soll der Sicherheitstrennstreifen laut ERA 0,75 m sein – das ist unseres Erachtens das absolute Mindestmaß. Gefahren, die von ein- und ausparkenden Fahrzeugen ausgehen, kann ein Sicherheitstrennstreifen allerdings nie vollständig verhindern. Bild 2 zeigt einen markierten Sicherheitstrennstreifen.

Bild 1: rot eingefärbter Radfahrstreifen an einer Hauptverkehrsachse

Bild 2: Radfahrstreifen mit markiertem Sicherheitstrennstreifen zu Parkplätzen



1

Im Bereich von Einmündungen und Abzweigungen wird die ansonsten durchgezogene Breitstrichmarkierung unterbrochen. Der Kfz-Verkehr darf hier den Radfahrstreifen zum ein- und abbiegen überfahren. Das **Bild links** zeigt eine solche Situation.

Die Mindestbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,85 m, inklusive der Breitstrichmarkierung von 0,25 m. Da Radfahrstreifen benutzungspflichtig sind, ist es unseres Erachtens sehr wichtig, dass Überholvorgänge unter Radfahrenden problemlos und gefahrlos möglich sind. Zu berücksichtigen ist, dass der eBike-Boom, vor allem bergauf, die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrenden verstärkt, dies führt zu vermehrten Überholvorgängen. Komfortables Überholen ist ab einer Breite von ca. 2,0 m möglich. Dabei sollte die Breitstrichmarkierung nicht mitgerechnet werden – zumal links davon der Kfz-Verkehr rollt und der Radler beim Überholen nicht auf dessen Fahrbahn kommen darf. Ebenso sollten bei der Breite evtl. vorhandene gepflasterte Wasserführungen und Einschränkungen der Breite durch Wassereinflüsse nicht mitgerechnet werden. Sind diese Elemente vorhanden, werden Radfahrer nämlich weiter in der Mitte radeln.

Die Regelbreite von angrenzende Kfz-Fahrstreifen beträgt nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 3,25 m (Mindestbreite 2,75 m). Für die Bereitstellung von beidseitigen Radfahrstreifen und zwei Fahrspuren sind also mindestens 9,2 m, besser über 10 m Gesamtbreite erforderlich.

Wichtig ist auch, dass Radfahrstreifen nicht plötzlich vor Ampeln, Verkehrsinseln oder Kreuzungen enden – Ziel sind schließlich durchgehende Radverkehrsanlagen und sichere Kreuzungen. Zwei mögliche Lösungswege folgen auf der nächsten Seite.

Bild 1: Radfahrstreifen mit unterbrochener Breitstrichmarkierung im Bereich einer Abzweigung



1

Radfahrstreifen eignen sich sehr gut, um an Kreuzungen mit Ampeln die Radfahrenden seitlich vorbei an den wartenden Kfz nach vorne zu führen. Mit einer vorgezogenen Haltelinie für den Radverkehr kann dann ermöglicht werden, dass die Radfahrenden bei „grün“ vor den Kfz starten können. Das hat mehrere Vorteile:

- Die Radler können zügiger fahren, da sie auch bei „rot“ bis nach vorne durchfahren können. Müssten sie in einer längeren Schlange warten, besteht sogar die Gefahr, dass in einer Ampelphase nicht alle über die Kreuzung kommen.
- Dadurch dass die Radfahrenden vor den Kfz stehen, werden sie von deren Fahrerinnen und Fahrern sehr gut gesehen. Zudem kommt es zu wesentlich weniger Überschneidungen zwischen Kfz- und Radverkehr im Kreuzungsbereich, da die Radler zuerst starten und somit vor den Fahrzeugen die Kreuzung passieren. Gerade auch die Gefährdung der Radfahrenden durch rechtsabbiegende Kfz wird wesentlich verringert.



2

Beide Bilder zeigen vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr. In **Bild 1** mit einer komfortablen Aufstellfläche für mehrere Radler auf der gesamten Fahrspurbreite. In **Bild 2** sehen Sie gesonderte Fahrspuren sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für die Radfahrenden – jeweils geradeaus und auch zum Abbiegen nach links. Das ist gleichberechtigte Verkehrsplanung für Rad- und Kfz-Verkehr – vorbildlich!

Fazit Radfahrstreifen

- Vorteil: Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
- Vorteil: Radfahrende haben eine eigene Fahrspur, dadurch erhöhen sich Sicherheit und Sicherheitsempfinden
- Vorteil: zügiges, schnelles Radfahren ist möglich
- Radfahrstreifen sollten über 2,0 m breit sein, damit Überholvorgänge unter den Radfahrenden gut möglich sind.

Geschützter Radfahrstreifen

„Protected Bike Lanes“, zu deutsch „geschützte Radfahrstreifen“ sind in der Presse sehr präsent und werden teils als Allheilmittel der Radverkehrsförderung gefeiert. Unter einem geschützten Radfahrstreifen versteht man eine Fahrspur nur für den Radverkehr, welche durch bauliche Mittel (z. B. Poller, Baken, Blumenkübel) klar von der Fahrbahn abgegrenzt und geschützt wird. Durch diese bauliche Trennung wird das Fahren und Parken von Autos auf der Radspur verhindert. Der Radverkehr kann also frei, sicher und schnell fließen. Das ist ein großer Vorteil. Auch die Umsetzung erscheint leicht. Stehen mehrere Fahrspuren in eine Richtung zur Verfügung, kann dem Autoverkehr eine Spur weggenommen und für einen geschützten Radfahrstreifen genutzt werden. Der Neubau eines Radweges ist dann nicht erforderlich.

Aber: Sie benötigen zuerst dieses großzügige Platzangebot. In Kleinstädten und stark befahrenen, ländlichen Ortsdurchfahrten wird es das nur sehr selten geben. Und auch in Großstädten ist zu Bedenken, dass der geschützte Radfahrstreifen an jeder Einmündung und Grundstückszufahrt unterbrochen werden muss. Er ist also ein sehr geeignetes Element für die Strecke, jedoch löst auch er nicht die Problematik an Knotenpunkten und die Frage des oft zu knappen Verkehrsraums.

Die beiden Beispiele links zeigen gelungene Lösungen in außerörtlichen Bereichen. In **Bild 1** ist ein geschützter Radfahrstreifen an einer sehr stark frequentierten Hauptverkehrsachse zu sehen. In **Bild 2** ist eine Anschlussstelle an eine Autobahn mit Brücke über diese Autobahn zu sehen. Ursprünglich endete an beiden Seiten der Brücke ein Radweg von regionaler Bedeutung und die Radfahrenden mussten auf die Fahrbahn wechseln oder diese, je nach Fahrtrichtung, sogar queren. Für die Sicherheit und Durchgängigkeit des Radverkehrs wurden die Kfz-Fahrspuren verschmälert, die Abbiegespur auf die Autobahn verkürzt und der Rad- und Fußgängerverkehr mit massiven Betonwänden vom Kfz-Verkehr getrennt und geschützt.





Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind Verkehrsflächen, welche dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nur mitgenutzt werden, wenn dies explizit erlaubt wird. Zum Beispiel ist es möglich, dass Kfz-Verkehr für Anlieger frei gegeben wird. Auf Fahrradstraßen gilt für alle Fahrzeuge (also auch Fahrräder) Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen nebeneinander fahren. Gegenüber motorisiertem Verkehr haben sie Vorrang, der Kfz-Verkehr muss also Rücksicht auf die Radler nehmen. Ideal ist es, wenn bei Kreuzungen mit anderen Straßen die Fahrradstraße vorfahrtsberechtigt ist. Fahrradstraßen können laut StVO dort eingerichtet werden, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder demnächst sein wird. Sie sind innerorts und außerorts möglich.

Gut umgesetzte Fahrradstraßen sind ein sehr geeignetes Netzelement. Sie können einen großen Beitrag zur Stärkung des Radverkehrs leisten. Und dies meist mit geringem Aufwand, da vorhandene Straßen verwendet werden können. Fahrradstraßen können gerade in innerörtlichen Bereichen einen wichtigen Beitrag für ein durchgängiges und sicher befahrbares Radnetz leisten.

Positiv hervorzuheben ist, dass in Fahrradstraßen nebeneinander geradelt werden darf. Die Radfahrenden können sich dadurch wesentlich besser unterhalten und das gemeinsame Radfahren wird attraktiver.

Seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung 2020 ist sogar die Ausweisung einer **Fahrradzone** möglich. In der Fahrradzone gelten die gleichen Regeln wie in der Fahrradstraße.

Abbildung 1: Verkehrszeichen 244

Bild 2: Beispiel für den Beginn einer Fahrradstraße mit entsprechendem Verkehrszeichen, Informationen welcher Kfz-Verkehr frei ist und zusätzlicher Bodenmarkierung. Wir empfehlen, die Bodenpiktogramme regelmäßig in der Fahrradstraße zu wiederholen.



1

2



1



2

Auch wenn bereits ein Wandel eingesetzt hat, sind Fahrradstraßen nach wie vor eher selten anzutreffen. Dies ist einerseits bedauerlich für die Radfahrenden und andererseits führt dies dazu, dass bei weitem nicht allen Verkehrsteilnehmern die Verkehrsregeln innerhalb einer Fahrradstraße geläufig sind. So konnten wir schon hinter Radgruppen drängelnde und hupende Autofahrende beobachten, welchen wohl auch nicht die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bekannt war. Hier gilt es immer wieder Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit zu leisten, gerade dann, wenn Sie neue Fahrradstraßen etablieren.

Bitte beachten Sie bei der Planung von Fahrradstraßen folgendes:

- Geradlinige Führung
- Anknüpfung an Quellen des Radverkehrs
- Anknüpfung an Zielpunkte des Radverkehrs
- Freigabe nur für Anliegerverkehr oder im Idealfall sogar autofrei
- Verhinderung von Durchgangs- und Schleichverkehr (z. B. durch Sackgassen für Kfz)
- Ordnung und klare Regelungen für parkende Fahrzeuge, im Idealfall beidseitige Parkverbote
- Die Fahrradstraße muss als solche erkennbar sein. Dies kann mit sich wiederholenden Bodenmarkierungen und -piktos erreicht werden. Das Erscheinungsbild sollte in der gesamten Region gleich sein.

Bild 1: Großzügige Fahrradstraße auf einer Hauptachse im Zentrum von Karlsruhe; auf Teilabschnitten (wie im Bild) nur für den Radverkehr nutzbar; In Spitzenmonaten passieren über 200.000 Radfahrende hier eine Zählstation in der Nähe des Fotostandortes, im gesamten Jahresverlauf rund 1,7 Mio!

Bild 2: Fahrradstraße mit deutlich markierter Furt. Die Vorfahrtsregelung ist sofort ersichtlich. Zusätzlich positiv ist die Gestaltung der Wasserführung, die ein Überfahren ohne Unebenheiten ermöglicht.

Radfahren im Mischverkehr

Auf den vorherigen Seiten haben wir Ihnen Möglichkeiten für Radverkehrsführung, meist getrennt vom Kfz-Verkehr, vorgestellt. Natürlich ist auch eine Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn möglich. Bei geringen Verkehrsstärken und/oder niedrigen Geschwindigkeiten ist dies sogar der Standardfall.

Im innerörtlichen Bereich sind Wohnstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche und Tempo-30-Zonen zu nennen. Hier kann meist problemlos und sicher geradelt werden. Nur ruhender Verkehr kann in Wohnstraßen zum Hindernis werden. Auf Hauptverkehrsstraßen ist innerorts bei zulässiger Geschwindigkeit von 50 km/h eine eigenständige Radverkehrsführung ab ca. 4.000 – 5.000 Fahrzeugen pro Tag zu empfehlen, bei hohem Schwerlastverkehr auch bei geringerer Verkehrsstärke. (Natürlich ist immer eine Einzelfallbetrachtung erforderlich).

In außerörtlichen Bereichen ist die Führung auf der Fahrbahn auf schwach befahrenen Gemeindeverbindungsstraßen und auf gut ausgebauten Wirtschaftswegen möglich. Entlang von Kreis-, Staats- und Bundesstraßen sind aber in der Regel baulich getrennte Radwege zu empfehlen. In vielen Regionen werden außerorts baulich getrennte Radwege ab einer Verkehrsbelastung von ca. 2.500 – 3.000 Kfz/Tag umgesetzt.

Bild 1: Beispiel für eine Ortsdurchfahrt auf welcher eine Führung der Radler aufgrund der geringen Verkehrsbelastung im Mischverkehr möglich ist.

Bild 2: Beispiel für Tempo-30-Zone. Radfahren ist hier meist problemlos möglich.

Bild 3: Radfahren auf einer Nebenstraße mit geringer Verkehrsstärke ist sowohl für Alltags- als auch Freizeitradler attraktiv.

Bild 4: Wirtschaftswegen mit einer sehr guten wassergebundene Decke können auch für den Alltagsradverkehr (auf untergeordneten Netzelementen) geeignet sein.

Bild 5: Mit der Öffnung von Sackgassen für den Radverkehr können durchgängige Radwegenetze – bei meist geringer Verkehrsbelastung – geschaffen werden.



Best-Practice-Beispiel Einbahnstraße

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen kann einen sehr großen Beitrag zu durchgängigen, direkten Radverbindungen leisten. Für sicheren Radverkehr ist allerdings auf eine radgerechte Ausgestaltung zu achten. Das Verkehrszeichen 220 „Einbahnstraße“ mit dem Zusatzzeichen 1000-32 „Radverkehr in beide Richtungen“ reicht für sicheren, akzeptierten Radverkehr nur in den seltensten Fällen aus. Die nebenstehenden Bilder zeigen eine gelungene Lösung.

Durch die rote Fahrbahnmarkierung, die weiße Strichmarkierung und die Radpiktogramme mit Richtungspfeilen wird allen Verkehrsteilnehmern klar signalisiert, dass Radfahren entgegen der Einbahnregelung erlaubt ist. Der motorisierte Verkehr weiß, dass ihm Radfahrende entgegen kommen können. Und die Radfahrenden wissen genau, dass und wo sie radeln dürfen.





1



2

Oft stellt sich innerorts die „Platzfrage“. Wie kann neben dem Kfz-Verkehr und den Fußgängern noch ausreichend Raum für die Radfahrer geschaffen werden?

Eine Lösung können Einbahnregelungen sein. Bisher zweispurige Straßen werden auf eine Fahrspur zurück gebaut. Die frei werdende Fläche kann anschließend ideal für den Radverkehr genutzt werden. Meist sind nur noch geringe bauliche Arbeiten oder gar nur Markierungen erforderlich, da die Fläche ja bisher schon als Fahrspur genutzt wurde.

Bild 1 zeigt ein entsprechendes Beispiel. Eine vormals zweispurige Ortsstraße wurde halbiert. Die eine Hälfte ist für den Kfz-Verkehr – in eine Fahrtrichtung. Die andere Hälfte wurde zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg umfunktioniert. Dieser ist durch einen Bordstein und einer durchgezogenen weißen Leitlinie von der Fahrbahn getrennt. Dadurch konnte eine sichere, durchgängige Radverbindung vom Rand der Altstadt bis zu einem außerörtlichen Radweg hergestellt werden. Noch besser wäre eine weitere Trennung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

Das **Bild 2** zeigt eine innerstädtische Querverbindung zwischen zwei Hauptverkehrsachsen. Diese hatte vor dem Umbau in beide Richtungen eine hohe Kfz-Belastung. Für Radfahrende und zu Fuß Gehende war die Situation nicht befriedigend. Zudem war eine Kreuzung ein Unfallschwerpunkt. Lösung war die Schaffung einer Einbahnstraße, welche in Gegenrichtung für den Radverkehr frei gegeben ist. Für Radverkehr steht nun in eine Richtung ein breiter Radfahrstreifen und für Fußverkehr ein ebenso breiter Gehweg zur Verfügung. Mit Schaffung einer Tempo 30-Zone konnte zusätzliche Verkehrsberuhigung erzielt werden. Durch die Einbahnregelung konnte zudem der Unfallschwerpunkt beseitigt werden.

Sie sehen: Von einer gleichberechtigten Aufteilung des Verkehrsraumes können oft alle Verkehrsteilnehmer profitieren!

3 Übergänge zwischen Führungsformen des Radverkehrs

Übergänge zwischen Führungsformen des Radverkehrs

Nachdem Sie nun Einblick in die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs bekommen haben, möchten wir nun eine Stufe tiefer ins Detail einsteigen.

Wir erinnern uns: **komfortabel – sicher – schnell** – dies sind die Basiskriterien an denen wir die Infrastruktur für den Alltagsradverkehr ausrichten müssen. Neben der Führungsform auf der Strecke spielen dabei vor allem die Führung an Knotenpunkten sowie die Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen eine große Rolle. Zuerst wollen wir uns den Übergängen widmen.

Der Idealfall wäre natürlich, wenn eine geeignete Führungsform für den Radverkehr (z. B. ein eigenständiger Radweg oder Radfahrstreifen) möglichst lange durchgezogen werden kann. Je weniger Wechsel wir als Radfahrende bewältigen müssen, desto einfacher und flüssiger ist es für uns, denn wir müssen uns nicht konstant auf neue Situationen einstellen, bremsen, beschleunigen etc.

Die grundsätzliche Prämisse bei Ausbauplanungen sind deshalb durchgängig gleichbleibende Führungsformen für den Radverkehr. Doch dies lässt sich aufgrund der äußeren Zwänge, wie z. B. der zur Verfügung stehende Breite des Verkehrsraumes, nicht immer realisieren. Umso wichtiger ist es, dass die Übergänge zwischen zwei Führungsformen intuitiv und flüssig zu radeln sind – bei gleichzeitiger Verkehrssicherheit für die Radfahrenden.

Das Bild zeigt einen sehr gelungenen Übergang von einem baulich getrennten gemeinsamen Geh- und Radweg auf einen Radfahrstreifen. Die Verkehrsführung ist durch das Radpiktogramm und die rote Fahrbahnmarkierung klar zu erkennen. Der Übergang kann flüssig geradelt werden. Es gibt keine engen Kurven oder Absätze bzw. Kanten am Fahrbahnrand. Und der Radfahrende ist vor dem Kfz-Verkehr gut geschützt, da der Radfahrstreifen nicht „auf“ der Kfz-Fahrbahn geschaffen wurde, sondern parallel dazu.





1



2

Auf den beiden Bildern links sind Übergänge von baulich getrennten Radwegen auf die Fahrbahn dargestellt. **Bild 1** zeigt eine gelungene Lösung. Der Radverkehr wird in die Fahrbahn eingeschleift. Dazu steht zu Beginn noch eine eigene Radverkehrsführung zur Verfügung, welche an den Fahrbahnrand geführt und schließlich in den Mischverkehr übergeleitet wird. Die Trennung von der Fahrbahn erfolgt auf den ersten Metern mit einer durchgezogenen Linie, anschließend mit einer unterbrochenen Schmalstrichmarkierung. Das Radpiktogramm und der Richtungspfeil helfen den Radlern bei der Orientierung. Es gibt keinerlei Absätze oder Bordsteinkanten, im Gegenteil – der Fahrbahnbelag ist ideal. Ebenso ist die Radverkehrsführung flüssig (keine engen Kurvenradien), ohne jedoch in die Kfz-Fahrbahn einzugreifen. Und – sehr wichtig – der Übergang ist baulich durch die kleine Pflasterinsel hervorgehoben und mit einem Leitpfosten gesichert. So wird verhindert, dass die Kfz-Fahrer versehentlich den Radweg befahren.

Ein negatives Beispiel zeigt **Bild 2**. Hier endet ein baulich getrennter Radweg am Ortseingang. Jedoch gibt es keinerlei bauliche oder markierte Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn. Im Gegenteil, der Radler muss nicht nur auf den Verkehr links von ihm auf der Hauptverkehrsachse achten, sondern auch auf die Fahrzeuge in der seitlichen Zufahrt. Hier gilt (vermutlich) rechts vor links, obwohl man sich als Radfahrender auf einem vorfahrtsberechtigten Radweg entlang der Hauptverkehrsachse wähnt. Der Radfahrende muss also zuerst den Verkehr von rechts passieren lassen, um sich dann in der seitlichen Zufahrt aufzustellen und dann auf die Fahrbahn zu gelangen. Wird er das machen? Wohl eher nicht – die Versuchung ist groß, einfach geradeaus auf die Fahrbahn zu radeln. Wesentlich besser wäre es daher, wenn der Radweg vorfahrtsberechtigt (mit roter Fahrbahnmarkierung und Radpiktogrammen) über die seitliche Zufahrt geführt und anschließend gesichert in die Fahrbahn eingeschleift wird. Der Verkehrsraum dafür wäre vorhanden.



1



2

Ein Übergang von einem baulich getrennten Radweg oder gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn ist immer wieder erforderlich. Leider stellt sich dabei die Situation häufig so ähnlich dar, wie beim Negativbeispiel auf der vorherigen Seite. Der Radweg endet (oder beginnt) einfach so, ohne das an eine geeignete Weiterführung oder Überleitung für die Radfahrenden gedacht wird. Radfahrende werden nicht selten sich selbst überlassen – oder anders gesagt – allein gelassen. **Bild 1** zeigt einen Ortsrand an dem ein außerörtlicher Radweg beginnt (bzw. endet). Innerorts wird der Radfahrer in beide Richtungen auf der Fahrbahn geführt.

Ein Standardfall in Süddeutschland: Sehr gute und sichere Radverkehrsführungen außerorts, enden abrupt am Ortseingang und es gibt keine eigenen Radverkehrsführung innerorts. Das mag bei wenig Verkehr in Ordnung sein. Allerdings tritt das Szenario auch oft an stark befahrenen Bundes- und Staatsstraßen auf – wie in unserem Beispiel. Hier ist erheblicher Verkehrsdruck für den abbiegende Radverkehr sowohl von hinten als auch auf der Gegenfahrbahn. Es gibt weder eine Abbiegespur, noch eine Querungshilfe. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung muss der Radler vor dem Abbiegen auf den Radweg häufig anhalten. Dazu muss er auf der Fahrbahn stehen bleiben, da die nachfolgende Einfahrt zu spät kommt und auch ein seitliches Ausweichen auf den Gehweg aufgrund der hohen Bordsteinkante nicht möglich ist.

Nur: Wer möchte auf dieser relativ schmalen, stark befahrenen Fahrbahn stehen bleiben? Und fühlt sich dabei noch sicher?

Eine Querungshilfe oder zumindest eine seitliche von der Fahrbahn getrennte Aufstellfläche sind zwingend erforderlich. Wie das aussehen könnte, zeigt **Bild 2**.

Bild 1: ungeeignete und nicht verkehrssichere Überleitung zu einem Radweg

Bild 2: Radfahrende, die auf den Radweg auffahren, werden mit Markierungen und der Querungshilfe geleitet und können die Straße sicher passieren. Auch die vom Radweg abfahrenden Radler werden mit deutlichen Markierungen geführt.



1



2



3

Eine sichere Überleitung von der Fahrbahn auf einen Radweg zeigen die **Bilder 1 und 2**. Die Radfahrenden werden innerorts auf der Fahrbahn geführt. Am Ortsrand wurde aber in Fahrtrichtung rechts ein kurzes Stück Radweg angelegt, auf welchen die Radfahrenden mühelos von der Fahrbahn wechseln können.

Anschließend ist der Radweg durch einen Bordstein von der Fahrbahn geschützt. Die Radler können sich hier in Ruhe aufstellen, um anschließend über eine Querungshilfe auf den eigentlichen Radweg zu gelangen. Und auch in die Gegenrichtung wurde an die Radfahrenden gedacht (**Bild 3**). Der Radweg wird zuerst an den Fahrbahnrand geführt und dort mit einem Bordstein gesichert. Anschließend erfolgt in direkter Fahrtlinie eine flüssige Ableitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, während zu Fuß Gehende auf einem separaten Gehweg weiter geführt werden.

Noch intuitiver nutzbar wäre alles, wenn die Radverkehrsführung mit Bodenpiktogrammen und Pfeilen verdeutlicht würde. Ähnlich wie es Bild 2 auf der vorhergehenden Seite zeigt.

Halten Sie sich bei Ihren Planungen stets vor Augen, wo sie die Radfahrenden entlang führen möchten und unterstützen Sie diese Führung mit Markierungen und Wegweisern. Nur wenn Sie selbst sich im Klaren darüber sind, wo der Radverkehr sich bewegen soll, können Sie auch sinnvolle und komfortabel nutzbare Verbindungen schaffen.

Bild 1 und 2: Insbesondere bei starkem Verkehr haben die Radfahrenden hier die Möglichkeit, in Ruhe auf den Radweg rechts der Fahrbahn aufzufahren und sich zu orientieren, bevor die die Fahrspuren des Kfz-Verkehr Schritt für Schritt über die Querungshilfe passieren können.

Bild 3: Die Ableitung in den Mischverkehr erfolgt flüssig, ohne Kanten und Unebenheiten und ermöglicht komfortables einfädeln in den Mischverkehr.



Ein Hindernis bei der Überleitung auf baulich getrennte Radwege oder bei Straßenquerungen stellen Absätze aufgrund von Pflasterzeilen dar. Diese werden zur optischen Abgrenzung und/oder für die Wasserführung eingesetzt. Allerdings sind bereits Absätze von 2 bis 3 cm hinderlich für das schnelle und bequeme Radfahren. Mit City- und Rennrädern muss hier abgebremst werden. Oft ist es für Radfahrende auch schwierig, die tatsächliche Höhe des Absatzes korrekt einzuschätzen, was wiederum zum Abbremsen führt. Der Bremsvorgang ist für Radfahrende ärgerlich, da sie anschließend wieder mit Muskelkraft beschleunigen müssen. Und, das dürfen Sie nicht vergessen, wenn mehrere Radler hintereinander radeln, führt ein Bremsvorgang bei den vorderen Fahrerinnen und Fahrern zu einem „Dominoeffekt“ bei den Nachfolgenden – diese sind aber noch auf der Fahrbahn oder mitten in der Kreuzung. Gerade bei stärker frequentierten innerörtlichen Routen stellt dies ein Gefahrenpotential dar.

Vermeiden Sie also unbedingt Absätze oder bauen Sie diese zurück. Eine Wasserführung kann auch mit einer leicht fallenden Asphaltierung erreicht werden. Und auch schräg gestellte Pflastersteine bedeuten schon eine Verbesserung (wenn auch nicht den Idealfall).

Bild 1: kleine Absätze und Kanten aufgrund von Pflasterungen behindern Radfahrer mit dünnen Reifen – also eine Großteil der schnellen Alltagsradler und natürlich auch die Rennradler



1



2

Die **Abbildungen links** zeigen eine gesicherte Straßenquerung außerorts. Die Ausführung ist im Hinblick auf die Bedürfnisse des Radverkehrs sehr gelungen.

Die Querungshilfe ist ohne Schwellen, Aufpflasterungen, Wasserführungen und ähnliches umgesetzt. Die Fahrbahnoberfläche ist durchgehend asphaltiert und eben. In der Fahrbahnmitte ist der Radfahrer durch die Insel sehr sicher und kann dort die Fahrt bei Bedarf unterbrechen, beispielsweise bei dichtem Verkehr.

Durch bauliche Maßnahmen in den Seitenbereichen ist nur eine rechtwinklige Querung möglich, was zu guten Sichtfenstern in beide Richtungen führt. Nach der Querung ist beidseitig zügiges Weiterradeln auf einem vorhandenen Radweg, bzw. auf einem geschützten Radfahrstreifen möglich. Der gesamte Querungsbereich ist mit den beiden Lichtmasten in der Fahrbahnmitte sehr gut beleuchtet.

Bild 1 und 2: Der Asphalt ist durchgehend gut befahrbar. Es gibt keine Kanten, Absätze und Risse, die den Radverkehr beeinträchtigen. Gleichzeitig bietet die Querungshilfe zusätzliche Sicherheit, da die Straße nicht in einem Zug überquert werden muss. Das kommt besonders schwächeren Radlern zu Gute.

Kurvenradien

Bei den Überleitungen zwischen verschiedenen Führungsformen müssen Sie auf ausreichende Radien achten. Werden diese zu eng bzw. zu klein gewählt, ist kein flüssiges Radfahren mehr möglich.

Bild 1 zeigt den Übergang von einem Radfahrstreifen auf einen baulich von der Fahrbahn getrennten Radweg. Die Kurvenradien sind deutlich zu gering, sodass die Radfahrenden auf dem Radweg kurzzeitig quer zur Fahrbahn sind. Sie sehen dies bei der vorderen Radfahrerin. Und auch beim nachfolgenden Radfahrer ist dieser Zustand schon abzusehen, da er von der Fahrbahn stark einlenken muss um auf den Radweg zu gelangen. Nicht nur, dass die beiden Radelnden stark abbremsen müssen – bei Begegnungsverkehr entsteht auch eine Gefahrensituation.

Wesentlich besser gelungen ist die Überleitung welche in **Bild 2** dargestellt ist. Hier handelt es sich ebenfalls um einen Wechsel von einem Radfahrstreifen auf einen von der Fahrbahn abgesetzten getrennten Geh- und Radweg. Durch die größeren Kurvenradien, die größere Breite der Bordsteinabsenkungen und auch dem breiteren Weg kann diese Überleitung wesentlich flüssiger und sicherer befahren werden. Im Notfall finden sogar zwei Fahrräder nebeneinander Platz.

Bitte bedenken Sie bei allen zukünftigen Maßnahmen, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit auch bei den schwächeren Radfahrenden durch den eBike-Boom deutlich gestiegen ist – die Radverkehrsanlagen (u. a. die Radien) also dementsprechend dimensioniert werden müssen.



4 Streckenbezogene Qualitätskriterien

Wie kann unsere tägliche Fahrt mit dem Rad
komfortabel und sicher sein?

Welche Anforderungen haben Radfahrende
im Alltag an die Wege?

Streckenbezogene Qualitätskriterien im Alltagsradverkehr

Zu den Grundvoraussetzungen eines sicheren und gerne genutzten Radnetzes gehört Wegeinfrastruktur, die den Bedürfnissen und Anforderungen der Radfahrenden entspricht – ganzjährig, bei allen Witterungen rund um die Uhr, im täglichen Leben – im Alltag!

Die Radfahrenden möchten zügig von A nach B kommen, ohne ständiges Achtgeben auf den Verkehr, unklare Führungen oder schlechte Wege, die dafür sorgen dass die Kleidung direkt schmutzig wird. Damit sich das Alltagsradwegenetz im gesamten Projektgebiet auf einem gleichmäßig guten Niveau befindet, sollten Qualitätskriterien und Mindestanforderungen definiert werden.

Die Kriterien orientieren sich an den Bedürfnissen von durchschnittlichen Alltagsradfahrenden. Es wird davon ausgegangen, dass diese mit einem City- oder Trekkingrad unterwegs sind. Die Kriterien sind nicht auf sehr sportliche oder sehr mutige Radfahrende, Kinder, Rennradler und „richtige“ Mountainbiker ausgerichtet.

Die streckenbezogenen Qualitätskriterien umfassen:

- Verkehrssicherheit
- Verkehrsbelastung
- Wegezustand
- Wegebelag
- Wegebreite

Auf den nachfolgenden Seiten werden die verschiedenen Aspekte detaillierter beleuchtet.

Bild 1: Wer täglich im Alltag unterwegs sind, hat auch Wünsche was Komfort und Führung angeht.

Bild 2: Je städtischer das Gebiet, in dem man unterwegs ist, desto eher kommt es zu Konflikten – eine sichere Radverkehrsführung ist umso wichtiger.



1



2

Verkehrssicherheit

Oberstes Gebot ist die Verkehrssicherheit. Zum einen spielt diese eine wesentliche Rolle bei der Unfallhäufigkeit und der Schwere der Unfälle in Verbindung mit Radfahrenden. Zum anderen ist der subjektive Einfluss der Verkehrssicherheit von großer Bedeutung für die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Wer sich unsicher und unwohl im Verkehr fühlt, entscheidet sich immer wieder eher für das Auto. Nachfolgende Szenarien müssen daher unbedingt vermieden werden.

- Führung der Radler im Mischverkehr, also auf der Fahrbahn, zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr, bei gleichzeitig hoher oder sehr hoher Verkehrsbelastung. Dies ist insbesondere bei Tempo 100 problematisch. Zusätzlich mindern unübersichtliche Linienführungen der Straße mit Kurven, Wellen, Kuppen und eingeschränkten Sichtfeldern die Verkehrssicherheit.
- Ungesicherte Querungen von Hauptverkehrsstraßen, sowohl innerorts als auch außerorts. Insbesondere außerorts sind diese häufig gefährlich, da die Radfahrenden die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs teilweise unterschätzen. Und auch viele Autofahrer tun sich schwer, das Tempo von Radfahrenden – besonders von eBikenden – zu antizipieren.
- Situationen, in welchen rechtsabbiegende Fahrzeuge aufgrund eingeschränkter Sichtfelder die parallel fahrenden Radfahrenden übersehen bzw. zu spät wahrnehmen.

Übrigens: Auch im Freizeitradverkehr spielt die Verkehrssicherheit eine maßgebende Rolle. Sie muss sowohl im Alltags- als auch im Freizeitradverkehr im Mittelpunkt der Angebotsplanung stehen.

Bild 1: Hohe Verkehrssicherheit für Radfahrende, auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg. An einer besonders unübersichtlichen Stelle (nach der Kurve folgt eine Unterführung) wurde die Fahrbahn zur Unterstützung markiert.

Bild 2: Entlang einer Hauptverkehrsachse werden die Radfahrenden im Kreuzungsbereich auf einem Radfahrstreifen im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt.





1



2



3



4



5



6

Die Verkehrssicherheit wird im Echinger Radverkehrskonzept in drei Kategorien eingeteilt.

- **Ok:** Wege und Straßen, die für den Kfz-Verkehr gesperrt sind oder auf denen geringe bis mäßige Verkehrsbelastung herrscht. Dazu zählen vor allem baulich getrennte Radwege, Wirtschaftswege und Gemeindeverbindungsstraßen. Das Kriterium umfasst somit Abschnitte mit hoher bis sehr hoher Verkehrssicherheit.
- **Mittel:** Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn innerorts bei starker Verkehrsbelastung, außerorts teilweise auch bei mittlerer Verkehrsbelastung und hohen Geschwindigkeiten. Dies hängt stark von den Gegebenheiten vor Ort ab. Straßen mit unübersichtlicher Linienführung durch Kuppen, Kurven und eingeschränkten Sichtfeldern sind bei der selben Verkehrsbelastung in der Verkehrssicherheit geringer einzustufen als Straßen mit freier Sicht.
- **Gering:** Zum Beispiel bei hoher Verkehrsbelastung auf Kreis- und Staatsstraßen außerorts mit Führung der Radfahrenden auf der Fahrbahn. Aber auch bei innerörtlichen Straßen, die sehr stark befahren sind und über keine eigene Radverkehrsführung verfügen.

Die Einteilungen werden für Streckenabschnitte vergeben, also zum Beispiel für einen Wegeabschnitt zwischen zwei Ortsteilen.

Zusätzlich gibt es punktuelle Gefahrenstellen, wie Straßenquerungen oder unübersichtliche Unterführungen. Diese können, je nach Ausprägung, zu einer hohen Verkehrsgefährdung führen und sind im folgenden Kapitel dargestellt.

Bilder 1 und 2: Auf wenig befahrenen, gut einsehbaren Gemeindestraße außerorts oder in 30er-Zonen ist die Verkehrssicherheit in der Regel gegeben.

Bilder 3 und 4: Kreis- und Staatsstraße mit mittlerer Verkehrssicherheit, auf Grund unübersichtlicher Linienführung und schmaler Fahrbahnbreiten.

Bilder 5 und 6: Geringe Verkehrssicherheit im innerörtlichen Mischverkehr und auf einer stark befahrenen Straße außerorts.

Verkehrsbelastung

In engem Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit steht die Verkehrsbelastung. Neben der Verkehrssicherheit hat die Verkehrsbelastung auch Auswirkungen auf die Attraktivität der Strecke. Je höher das Verkehrsaufkommen, desto geringer ist die Verkehrssicherheit und desto unattraktiver ist der Weg für den Radfahrende. Möchte man aussagekräftige Zahlen zur Verkehrsbelastung einer Straße, ist eine dauerhafte Zählung (rund um die Uhr, sieben Tage die Woche) erforderlich. In der Regel liegen für die Kreis-, Staats- und Bundesstraßen Verkehrszählungen vor. An diesen Straßen wird an diversen (Dauer)Zählstellen der DTV-Wert (= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) erfasst.

Für den Radverkehr in Eching wurde folgende Einteilung gewählt:

- Autofrei (0 – 10 Kfz/Tag)
- Gering (10 – 1.500 Kfz/Tag)
- Mäßig (1.501 – 3.000 Kfz/Tag)
- Stark (3.001 – 5.000 Kfz/Tag)
- Sehr stark (Über 5.000 Kfz/Tag)

Die Verkehrsbelastung kann in Kombination mit der Verkehrssicherheit dafür sorgen, dass Strecken nicht ins Basisnetz des Radverkehrs aufgenommen werden können. Diese Strecken, die für relevant erachtet werden, aber nicht sicher befahrbar sind, tauchen im Echinger Projekt als Wunschlinien auf.

Bild 1: Ist die Verkehrsbelastung zu hoch, sinkt auch die Verkehrssicherheit. Mischverkehr ist in so einem Fall keine praktikable und sichere Lösung.

Bild 2: Bei hohen Verkehrsbelastungen sind eigene Radverkehrsführungen, wie hier mit indirektem Linksabbieger sinnvoll um die Sicherheit zu erhöhen.



Wegezustand

Der Wegezustand ist ein maßgebender Faktor für die komfortable Befahrbarkeit einer Radroute. Der Zustand beeinflusst nicht nur objektiv die Befahrbarkeit, sondern spielt auch im subjektiven Empfinden der Radfahrenden eine wesentliche Rolle. Schlecht befahrbare Wegeabschnitte führen zu Ärger und Verdruss. Auch für die immer größer werdende Gruppe der eBiker spielt der Zustand eine bedeutende Rolle, denn die Durchschnittsgeschwindigkeiten sind höher, so dass Unebenheiten stärker wahrgenommen werden.

Für das Radwegenetz in Eching wurde folgende Einteilung gewählt.

- **Ok:** Strecken, welche mit Fahrrädern mit schmalen Reifen (Rennräder, Citybikes) problemlos befahrbar sind. In den meisten Fällen können asphaltierte Straßen als „ok“ eingestuft werden und sind damit in der Regel gut bis sehr gut befahrbar.
- **Mäßig befahrbar:** Strecken, welche nicht mehr für Rennräder geeignet sind. Die Oberfläche ist uneben und wellig. Typisches Beispiel sind wassergebundene Wirtschaftswege. Sie stellen kein Problem für Trekkingräder im Freizeitverkehr dar. Im Alltag sind sie aber auf Grund der eingeschränkten ganzjährigen Befahrbarkeit zu vermeiden. Hinzu kommt, dass die Wege bei schlechter Witterung nur schwer nutzbar sind. Auch asphaltierte Abschnitte mit großen Schlaglöchern oder vielen Flickstellen, die die Radfahrenden beeinträchtigen fallen hierunter.
- **Schlecht befahrbar:** Strecken mit losem, groben Kies, Wiesenwege, erdgebundene Wege etc. Schlecht befahrbare Wege müssen saniert oder aus dem Radwegenetz gestrichen werden.
- **Unbefahrbar:** Diese Wege sind nicht nutzbar. Es besteht akuter Handlungsbedarf. Im Echinger Radverkehrskonzept sind solche Strecken wenn dann als Wunschlinie vorhanden.

Bilder 1 und 2: Beispiele für Strecken, die in die Kategorie „ok“ fallen

Bilder 3 und 4: Beispiele für mäßig befahrbare Wege

Bilder 5 und 6: Beispiele für schlecht befahrbare Wege





Wegebelag

Häufig korrespondiert der Wegezustand mit dem Wegebelag. Asphaltierte Straßen sind meist gut befahrbar. Wassergebundene Decken sind häufig nur mäßig befahrbar, schon allein auf Grund des erhöhten Rollwiderstandes. Jedoch ist nicht zwangsläufig jeder Weg welcher in Asphalt, mit Pflaster oder Betonplatten ausgeführt ist auch gut befahrbar. Die beiden Bilder in der oberen Reihe zeigen Beispiele, welche als mäßig befahrbar einzustufen sind.

Speziell hergestellte wassergebundene Decken (mit entsprechend feiner, bindiger Kornabstufung und teilweise mit „Stabilisatoren“) können gegebenenfalls auch gut befahrbar sein – dies ist aber im Alltagsradverkehr extrem selten der Fall, unter anderem auch, da ganzjährige Befahrbarkeit bei wassergebundenen Decken kaum gesichert werden kann. Zwei Beispiele für gute wassergebundenen Decken zeigen die Bilder in der unteren Reihe. Ob wassergebundene Decken eine realistische Option sind oder nicht, dafür ist unter anderem auch die Netzhierarchie des Abschnitts relevant – je höher die Einstufung, desto weniger ist Kies die Lösung.

Wiesenwege und naturbelassene Wege sind im Radverkehr in der Regel als schlecht befahrbar einzustufen. Es sei nochmals erwähnt, dass die Bewertung nicht aus Sicht eines (sportlichen) Mountainbikers oder reinen Freizeitraders erfolgt.

Das Echinger Radverkehrskonzept enthält folgende Einteilung:

- Asphalt
- Kies / Wassergebundenen Decke
- Pflaster
- Beton
- Erdgebundene Wege

Bilder 1 und 2: Mäßig befahrbare Strecken trotz Asphaltierung bzw. Betonplatten
Bilder 3 und 4: Wege mit gut befahrbaren wassergebundene Decken

Wegebreite und Engstellen

Warum ist die Wegebreite ein Basisfaktor für das Radwegenetz?

Vor allem wenn Radverkehr in urbanen Gebieten stattfindet sind ausreichende Breiten wichtig – besonders auch für das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden. Ein zu schmaler Schutzstreifen, wo Autos dicht überholen ist kein Argument für das Rad fahren, sondern viel eher beängstigend.

Gleiches gilt für den Überholvorgang unter Radfahrenden. Gerade durch eBikes werden Differenzen zwischen Fahrgeschwindigkeiten der Radler größer. Es kommt also, bei gleicher Nutzungsdichte, zu mehr Überholvorgängen. Wer ein eBike fährt, möchte dieses auch „ausfahren“ – darin liegt ja ein Teil der Faszination. Handelt es sich dann noch um einen gemeinsam mit Fußgängern genutzten Weg wird die Situation zusätzlich problematisch. Aufgrund der stark unterschiedlichen Fortbewegungsgeschwindigkeiten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sind Konflikte vorprogrammiert und eine Mischung von Radverkehr und Fußverkehr (bei stärkerer Belastung) sollte vermieden werden.

Aber auch im Begegnungsverkehr mit anderen Radfahrenden ist Breite wichtig. Gefahrloser Begegnungsverkehr muss besonders auf Radwegen möglich sein. Das ist aber erst ab ca. 2,0 m (besser 2,5 m) Fahrbahnbreite komfortabel. Warum? Radfahrerinnen und Radfahrer fahren nicht am äußersten Rand der Fahrbahn, sondern etwas nach innen versetzt. Zudem ist ein ausreichender Abstand zu entgegenkommenden Radfahrenden erforderlich.

Zu geringe Wegebreiten verringern insgesamt die Sicherheit der Radfahrenden und sollten vermieden werden. Zusätzlich gilt, je höher die Netzhierarchie, desto breiter sollten Wege angelegt sein.

Bild 1: Sehr breiter und gut markierter Radfahrstreifen. Hier wäre sogar überholen möglich. Zusätzlich positiv ist der Sicherheitsbereich rechts des rot markierten Radfahrstreifens, auf den im Notfall ausgewichen werden kann.

Bild 2: Gefahrensituation durch bergab fahrende Radfahrende und zu Fuß Gehende auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg.





1



2



3

Auch die Kommunikation unter den Radfahrenden spielt eine nicht zu unterschätzende Rolle. Vor allem auf einer Freizeitradtour muss eine Unterhaltung mit dem Partner, den Kindern etc. möglich sein. Dies geht aber nur, wenn man gefahrlos nebeneinander radeln kann und zwar auf längeren, zusammenhängenden Strecken. Ständige Unterbrechungen sind dabei nicht förderlich. Und auch die Zunahme von Kinderanhängern und Lastenrädern führt zu einem Bedarf an ausreichend breiten Radverkehrsführungen.

In Eching wurde folgende Unterteilung für die Erfassung der Wegebreite gewählt:

- Breite unter 1,5 m
- Breite zwischen 1,5 und 2,0 m
- Breite zwischen 2,0 und 2,5 m
- Breite über 2,5 m (entspricht der Kategorie Ok)

Eine Wegebreite unter 1,5 m sollte, wenn überhaupt, nur auf sehr kurzen, vollständig einsehbaren Streckenabschnitten auftreten. Ebenso sind Breiten zwischen 1,5 und 2,0 m zu vermeiden, da hier Begegnungs- und Überholverkehr nur eingeschränkt möglich ist. Für Radfahrstreifen und Schutzstreifen müssen zudem die Verkehrsbelastungen und die Netzhierarchie in die Betrachtung einfließen – je nach Situation kann die Mindestbreite variieren.

Beeinträchtigungen und teilweise auch Gefahren entstehen für die Radelnden zudem durch punktuelle Engstellen und Hindernisse, die im folgenden Kapitel eingehender betrachtet werden.

Bild 1: Eine Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie markierte Radspuren in beide Richtungen sorgen für eine komfortable Radverkehrsführung.

Bild 2: Radwege mit einer Breite ab ca. 3,0 m erlauben das nebeneinander radeln bei gleichzeitigem Gegenverkehr.

Bild 3: Ein zu schmaler Radweg (im Beispiel zudem mit einer wassergebundenen Decke) kann dazu führen, dass Radfahrende auf die Fahrbahn ausweichen.

Verkehrssicher und komfortabel? – So nicht!

Die Qualitätskriterien überlappen sich teilweise und hängen eng zusammen. Insbesondere die Verkehrssicherheit setzt sich aus vielen Faktoren zusammen. Ist die Radinfrastruktur zu schmal, ist die Verkehrssicherheit nicht gegeben. Aber auch (zu) hohe Verkehrsbelastungen beeinträchtigen die Sicherheit. Auch bei anderen Kriterien gibt es Korrelationen – so bedingt z. B. eine wassergebundene Decke (fast) immer einen mäßigen bis schlechten Wegezustand etc.

Nachfolgend sehen Sie einige Beispiele, für nicht ideale Situationen, die einem im Alltag immer wieder begegnen.



1



2



3



4



5



6

Bild 1: Der schmale Schutzstreifen läuft unmittelbar an den parkenden Fahrzeugen entlang. Es gibt keinen Sicherheitstrennstreifen. Vorbeifahrende Radelnde können leicht übersehen werden.

Bild 2: Der Schutzstreifen ist mit 1,15 m zu schmal – die Pflasterung am rechten Rand vermindert die Breite zusätzlich. Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs werden besonders bei Gegenverkehr problematisch (der Mindestabstand von 1,5 m kann voraussichtlich kaum eingehalten werden – leider hält das viele Autofahrer nicht auf).

Bild 3: Die Führung im Mischverkehr ist bei solchen Bedingungen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Verkehrsbelastung und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs gefährden die Radfahrenden.

Bild 4: Benutzungspflichtiger Radweg für beide Fahrrichtungen. Die Furtmarkierung ist verblasst, der Weg wird auch von zu Fuß Gehenden stark genutzt. Zusätzlich werden Radfahrende durch Ein- und Ausfahrten, die schlecht einsehbar sind gefährdet.

Bild 5: Sehr unübersichtlich Einmündung aus einer Unterführung in einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Es gibt keinerlei Warnhinweise, Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen um die Gefährdung zu minimieren

Bild 6: Die Überleitung aus dem Mischverkehr auf den Geh- und Radweg ist verkehrssicherheitstechnisch betrachtet als extrem kritisch einzustufen. Das zeigt deutlich der Radfahrer, der hier im Rückstau queren muss, um zum benutzungspflichtigen Radweg zu gelangen.

Wenn das Rad gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer ist...

Die Bilder auf dieser Seite zeigen, wie man mit Problemstellen umgehen kann und bestmögliche Lösungen für den Radverkehr findet.

Für einen gleichberechtigten Radverkehr und eine aktive Förderung der Radfahrkultur.



Bild 1: Die unübersichtliche Situation wird durch eindeutige Bodenmarkierungen mit Pfeilen entschärft. Zusätzlich positiv ist die Trennung von Rad- und Fußverkehr.

Bild 2: Wenn Radverkehr bereits bei der Verkehrsplanung als gleichwertig betrachtet wird, entstehen Lösungen die Komfort für alle bieten.

Bild 3: Der geschützte Radfahrstreifen außerorts ist eine sichere Alternative zu einem separaten baulichen Radweg.

Bild 4: Der Geh- und Radweg steht der Straße daneben in nichts nach. Markierungen, gute Sicht, großzügig beschnittene Bankette und ausreichende Breiten sorgen für Sicherheit und Komfort.

Bild 5: Die Trennung von Fuß- und Radverkehr trägt dazu bei Konflikte zu vermeiden. Die unübersichtliche Einmündung rechts im Bild ist mit „Vorfahrt achten“ und der Haltelinie sicher gestaltet und hilft Konflikte zu vermeiden.

Bild 6: Wieso nicht mal dem Radverkehr den Vorzug geben? Bei diesem Beispiel ist kein Begegnungsverkehr des Kfz-Verkehrs auf der Brücke möglich. Dafür sind ausreichende Breiten für Rad- und Fußverkehr sicher gestellt.

5 Radwegweisung

Der Mensch braucht Orientierung!

Eine ausgezeichnete Wegweisung ist
Komfort und Service!



Einführung Radwegweisung

Vor allem im Radtourismus, aber auch zur innerörtlichen Orientierung ist durchgängige Wegweisung hilfreich – besonders für ortsfremde und zugezogenen Radfahrer und Radfahrerinnen.

Für gute Orientierung und einen hohen Wiedererkennungseffekt muss die Beschilderung von Radwegenetzen und -routen nach einem einheitlich Standard geplant und umgesetzt werden. Hierzu hat die *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* (FGSV) ein „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ veröffentlicht. Diese Empfehlungen sind mittlerweile als Standardwerk der Radwegweisung zu betrachten und in dieser Form bayernweit verbreitet. Wegweiser nach diesem Standard findet man (zumindest teilweise) auch in Eching. Ziel ist, dass sich die Radfahrenden „grenzenlos“ orientieren können.

Diese Beschilderungssystematik ermöglicht die Ausweisung von konkreten Zielpunkten, aber auch von touristischen Radfernwegen und Rundtouren. Dabei werden über die Zielwegweisung Nah- und Fernziele mit Distanzangaben ausgeschildert. Radrouten werden mit Einhängelplaketten in den Zielwegweisern ergänzt.

Einige der relevanten Standards und Anforderungen, die im Zuge der Radwegweisung zum Tragen kommen, werden nachfolgend erläutert.

Bild: Standort mit Zielwegweisung und eingehängten Routenlogos



1



2



3

Elemente der Radwegweisung

Die Radwegweisung besteht aus drei Elementen: Zielwegweisern, Einhängeplaketten und Zwischenwegweisern.

Zielwegweiser

Die Zielwegweiser beinhalten Angaben zu den Zielpunkten. Sie sind an allen **Knotenpunkten** des Radwegenetzes, an denen eine Entscheidungssituation mit drei oder mehr Richtungen ansteht, erforderlich. Zudem sollten Zielwegweiser an **Kreuzungspunkten** des Radnetzes mit Hauptverkehrsachsen eingesetzt werden, um die Radfahrer vom Straßennetz auf das empfohlene Radwegenetz zu leiten. Sinnvoll sind Zielwegweiser auch an allen **markanten und zentralen Orten und Ausgangspunkten** (z. B. Bahnhof, Stadtplatz, Ortsmitte).

Zielwegweiser können ein- oder zweizeilig sein. Sie enthalten einen Richtungspfeil, Ziel- und Distanzangaben sowie ggf. Piktogramme für Infrastruktur am Zielpunkt und streckenbezogene Informationen. Nicht fehlen sollte auch die Standortnummer. Diese erleichtert Montage und Nachbestellungen.

Zielwegweiser haben in der Regel eine **Größe von 800 x 200 mm**. Zur Montag empfehlen sich **Hohlkastenprofile** aus Aluminium mit einer Einschubschiene zur Aufnahme der Einhängeplaketten. Alle Angaben auf den Wegweisern inklusive der Piktogramme sind grün (RAL 6024). Der Hintergrund ist weiß.

Bei den Zielwegweisern gibt es zwei Ausprägungen – **Pfeil-** und **Tabellenwegweiser**. Die Unterschiede und Einsatzgebiete sind auf den nachfolgenden Seiten beschrieben.

Abbildung 1: Muster für einen Zielwegweiser

Abbildung 2: Auswahl an Piktogrammen für die Infrastruktur

Abbildung 3: Auswahl an streckenbezogenen Piktogrammen



1



2

Pfeilwegweiser (auch als Fahnenwegweiser bezeichnet) werden seitlich am Träger montiert und jeweils in die Fahrtrichtung ihrer Zielpunkte ausgerichtet. Pfeilwegweiser werden beidseitig bedruckt, mit den gleichen Inhalten auf beiden Seiten.

Die Montage aller Wegweiser an einem Standort erfolgt in der Regel am gleichen Träger. Dabei ist darauf zu achten, dass die Wegweiser so montiert werden, dass sie aus allen Fahrtrichtungen gut sichtbar sind. Der Radfahrer muss die Pfeilwegweiser im Vorbeifahren lesen können – auch von der gegenüberliegenden Straßenseite. Pfeilwegweiser werden vor allem im ländlichen Raum, aber auch bei gut überschaubaren Kreuzungen mit niedriger Verkehrsbelastung in innerstädtischen Bereichen eingesetzt.

Vorteile:

- geringerer Materialbedarf als bei Tabellenwegweisern
- alle Wegweiser können meist zentral an einem gemeinsamen Träger montiert werden und sind von zwei Seiten lesbar
- Flexibilität bei der Montage in Bezug auf den exakten Standort, da durch den beidseitigen Druck die Wegweiser überall passen

Nachteile:

- bei großen Kreuzungen nicht einsetzbar, da nicht aus allen Richtungen sichtbar
- teilweise ist für ein oder zwei Fahrtrichtungen nur eine kantensichtige Montage möglich
- Windlasten müssen berücksichtigt werden, da durch die seitliche Befestigung eine große Angriffsfläche entsteht

Bild 1: Standardsituation für den Einsatz von Pfeilwegweisern, die Radfahrenden können diese aus allen relevanten Richtungen gut sehen

Bild 2: Detailaufnahme der Pfeilwegweiser des obigen Standortes



1



2

Bild 1: Beispiel für mittig montierte, einseitig bedruckte Tabellenwegweiser

Bild 2: Übersichtsfoto der Kreuzung mit den oben abgebildeten Tabellenwegweisern – die große Kreuzung erfordert aus jeder Richtung Tabellenwegweiser im Vorfeld

Tabellenwegweiser kommen vor allem innerstädtisch und an großen Kreuzungen zum Einsatz. Sie werden am Träger untereinander montiert, daher der Name „Tabellenwegweiser“. Meist werden sie mittig montiert und sind einseitig bedruckt. Tabellenwegweiser sind sinnvoll, wenn die Entscheidung über die Routenwahl schon vor dem Knotenpunkt geschehen muss (=Vorwegweisung). Sie werden zudem eingesetzt, wenn Pfeilwegweiser nicht aus allen Fahrtrichtungen sichtbar wären. Bei der Verwendung von Tabellenwegweisern ist an der Kreuzung aus jeder Fahrtrichtung ein eigener Träger erforderlich.

Vorteile:

- sichere und vorausschauende Fahrt im Stadtverkehr, da Richtungsentscheidung vor der Kreuzung getroffen wird
- gegenüber Pfeilwegweisern sind Wegweiser in „Geradeaus-Richtung“ besser erkennbar
- gegenüber Pfeilwegweisern geringere Anforderungen an Lichtraum, da Tabellenwegweiser mittig montiert werden, zudem geringere Anfälligkeit des Verdrehens bei hohen Windlasten

Nachteile:

- erhöhter Materialbedarf: An einer Kreuzung mit Wegweisung in drei Richtungen müssen statt min. drei Schildern min. sechs Schilder an drei Trägern montiert werden. Wenn wie im Beispiel links mehr als zwei Ziele in eine Richtung genannt werden, erhöht sich die Anzahl der anzubringen Wegweiser weiter.
- Oftmals müssen zusätzlich neue Pfosten gesetzt werden, da nicht aus allen Richtungen passende Träger vorhanden sind.

Fazit: Innerstädtisch und an größeren Knotenpunkten kann mit Tabellenwegweisern bessere Radwegweisung erreicht werden, allerdings bei deutlich höherem Materialbedarf und der Gefahr einen Schilderwald zu erzeugen, besonders da an Kreuzungen meist noch weitere Kfz-Wegweiser und Verkehrszeichen stehen. Es sollte sorgfältig abgewogen werden, um zu entscheiden, ob Pfeil- oder Tabellenwegweiser an einem Knotenpunkt verwendet werden.

Einhängeplaketten

Wegweisung im Radverkehr ist sowohl ziel- als auch routenbasiert. Das bedeutet, dass zusätzlich zu den Zielwegweisern Radrouten und Fernradwege mit **Einhängeplaketten** ausgeschildert werden. Diese Routeneinhänger werden in die Zielwegweiser eingeschoben, die in Richtung der jeweiligen Route zeigen. Sie treten also immer nur in Kombination mit Zielwegweisung auf und müssen deshalb selbst keine Richtungsangabe enthalten. Es genügt das Routenlogo und/oder der Routenname.

Da sich viele Radfahrende, welche auf einer Radroute unterwegs sind, vorwiegend an deren Einhängeplaketten orientieren, müssen sie gut wahrnehmbar und erkennbar sein. Das bedeutet, dass das Routenlogo so gestaltet werden muss, dass es von Radfahrenden während der Fahrt erkannt werden kann und zwar auf einem quadratischen Schild mit 150 x 150 mm (in Ausnahmefällen auch 100 x 100 mm). Kleine Schriftgrößen und sehr filigrane Logos sind also zu vermeiden.

Bei Planung und Einkauf von Einhängeplaketten ist zu beachten, dass diese das gleiche Profil aufweisen müssen, wie die Einschubschiene der Zielwegweisung. Es sind verschiedene Profile am Markt erhältlich. Umso wichtiger ist es, bei jedem Zielwegweiser das Profil der Einschubschiene festzuhalten – besonders, wenn es keinen einheitlichen Standard gibt. Natürlich wäre es wünschenswert, wenn innerhalb einer Region oder eines Landkreises baulastübergreifend immer das gleiche Profil verwendet wird. Gängig sind die Profile „Schwalbenschwanz“ und „Omega“.

Bild 1: Beispielstandort mit Eihängern der Radrunde Allgäu und der Dampflokrunde

Bild 2: Detailaufnahme des Einschubprofils bei einem Zielwegweiser, hier das Profil „Schwalbenschwanz“

Bild 3: Profile im Vergleich: „Schwalbenschwanz“ links (passend zu der Einschubschiene im Bild 2) und „Omega“ rechts



1



2



3

Zwischenwegweiser

Das 3. Element der Radwegweisung sind die **Zwischenwegweiser**. Sie sind ebenfalls ein zentraler und sehr wichtiger Baustein der wegweisenden Beschilderung. Zwischenwegweiser ermöglichen eine einfache Routenfindung für alle Radler. An Abzweigungen und Kreuzungssituationen auf der Strecke können sie sehr effektiv eingesetzt werden, denn sie zeigen Radfahrenden intuitiv, wohin die Strecke führt, sei es links, rechts oder geradeaus. Zwischenwegweiser können natürlich nur an Standorten eingesetzt werden, an welchen das Radwegenetz nicht in drei oder mehr Richtungen führt. Diese Knotenpunkte sind den Zielwegweisern vorbehalten.

Zwischenwegweiser werden neutral gehalten. Sie enthalten **keine** Zusatzinformationen wie Routenlogos oder Infrastrukturpiktos, sondern werden lediglich mit Richtungspfeil und Fahrradpiktogramm bedruckt. Dies hat den Vorteil, dass Zwischenwegweiser flexibel und universell einsetzbar sind. Damit ist einfache Planung und effektiver Unterhalt möglich. So können beispielsweise bei Streckenänderungen abgebaute Wegweiser an anderer Stelle wieder genutzt werden. Mit einem kleinen Vorrat der gängigen Pfeilrichtungen lässt sich ein Großteil der Standorte abdecken. Das spart wertvolle Ressourcen und erleichtert die Wartung.

Zwischenwegweiser werden einseitig bedruckt, dabei sind diverse Pfeilrichtungen möglich. Sie haben in der Regel eine **Größe von 25 x 25 cm** oder **30 x 30 cm**. Rahmen, Richtungspfeil und Fahrradpiktogramm sind grün (RAL 6024), der Hintergrund weiß.

Bei der Montage der Zwischenwegweiser ist darauf zu achten, dass sie während der Fahrt problemlos wahrgenommen werden können. Bei Planung, Kontrolle und Montage ist also immer die **Sicht des Radlers** aus der jeweiligen Fahrtrichtung einzunehmen.

Bilder 1 und 2: Beispiele für Standorte mit Zwischenwegweisern

Bilder 3 und 4: Zwischenwegweiser können mit unterschiedlichen Pfeilformen geplant und geliefert werden; wichtig ist die neutrale Ausführung



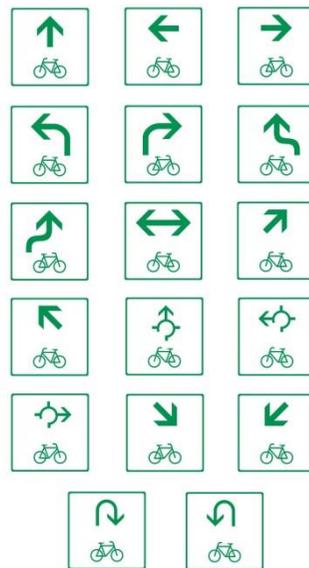
1



2



3



4

Grundsätze der Beschilderungssystematik

Um eine durchgängige, aufeinander abgestimmte Wegweisung zu erreichen, gilt es einige Grundsätze bei der Beschilderungsplanung zu beachten. Grundlage für die Planung oder Überplanung der Wegweisung ist immer ein abgestimmtes Gesamtwegenetz und darauf aufbauend die Festlegung der Routenverläufe der Fernradwege und Rundtouren. Zu beachten ist, dass bei Planungen alle betroffenen Belangsträger (z. B. Straßenbaulastträger, Eigentümer, Untere Naturschutzbehörde, etc.) eingebunden werden.

An Knotenpunkten des Gesamtwegenetzes, also bei einer Wegeführung in drei oder mehr Richtungen, muss immer Zielwegweisung geplant werden. In **Abbildung 1** sind dies die blau dargestellten Schilderstandorte. Verläuft das Wegenetz nur in eine Richtung, genügen bei abzweigenden Wegen Zwischenwegweiser. In **Abbildung 1** sind dies die braun dargestellten Schilderstandorte. Die Einhänger werden an den Zielwegweisern entsprechend des Routenverlaufs „einsortiert“ und können bei Routenänderungen flexibel angepasst werden.

Die Planung der Wegweisung erfolgt über die Definition von Zielen:

- Das **Fernziel** gibt die übergeordnete Richtung an und ist vor allem für Fernradler sowie Ortsunkundige relevant.
- Das **Nahziel** gibt die nächste Ortschaft oder Sehenswürdigkeit an und spricht unter anderem auch die Ortskundigen an. Es ermöglicht eine flexible und individuelle Routenwahl.

In der Regel wird das Fernziel an oberer Stelle, das Nahziel darunter genannt (**Bild 2**). In dichten Netzen oder im ländlichen Raum, können Fern- und Nahziel den gleichen Stellenwert haben.

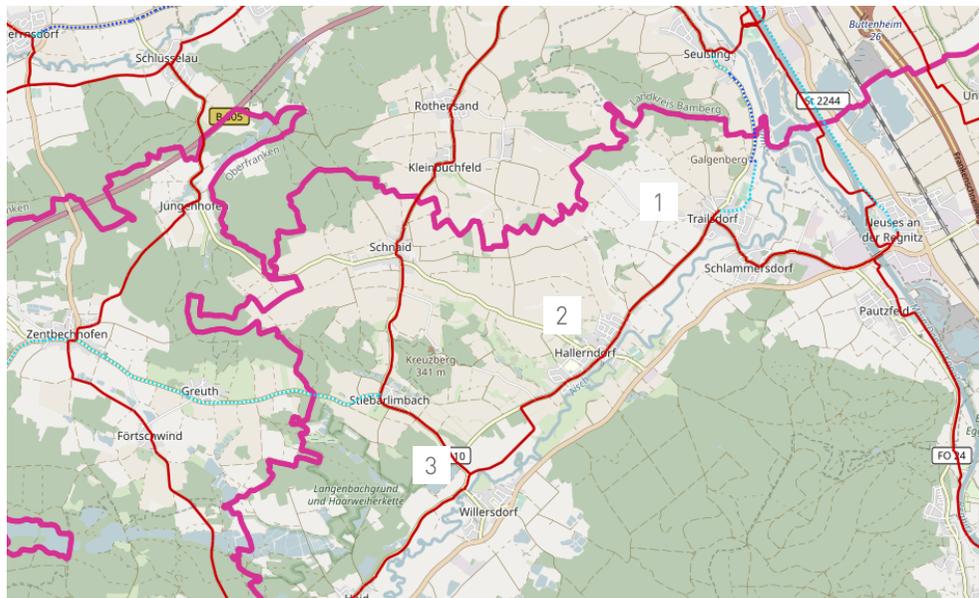
Abbildung 1: Kartenausschnitt mit Radwegenetz und Wegweiserstandorten. Die blauen Punkte sind Standorte mit Zielwegweisern, braun dargestellt sind die Standorte mit Zwischenwegweisern.

Bild 2: Ein Pfeilwegweiser mit Fern- und Nahziel und Distanzangaben.



2

Fahrradwegweisung soll durchgängig vernetzt sein, es sollen keine Insellösungen realisiert werden [...] weder im Planungsraum noch an den Grenzen zu Nachbarkommunen



Höchststadt/Aisch Hallerndorf	19 2,1	Höchststadt/Aisch Willersdorf	17 2,4	Höchststadt/Aisch Haid	14 2,0
1		2		3	

Bei der Planung der Zielwegweisung muss besonders darauf geachtet werden, dass die Zielkontinuität gewahrt wird. Dies bedeutet, dass ein einmal genannter Zielpunkt bis zum Erreichen dieses Ziels auf jedem folgenden Wegweiser genannt werden muss. Das Beispiel links zeigt die Systematik. Der Planer muss also darauf achten, dass auf jedem Wegweiser bis zum Erreichen des Ziels immer dessen Name genannt wird.

Wichtig ist, dass bei Ergänzungen und Änderungen des Netzes und der damit erforderlichen Beschilderungsplanung die bisherigen Zielpunkte beachtet werden, auch dann, wenn neue Knotenpunkte entstehen. Ebenso ist auch die Abstimmung mit angrenzenden Kommunen relevant. Wenn Ziele außerhalb des Planungsraumes liegen, muss die Zielkontinuität bis dorthin gewahrt werden – der Radfahrende kennt die Grenzen des Planungsraumes nicht!

Die Distanz bis zum Zielpunkt wird auf der kürzest möglichen Strecke berechnet – unter Berücksichtigung des Gesamtwegnetzes. Das bedeutet, dass die Distanz zum Beispiel im Vergleich zur Streckenführung mit dem Auto erheblich abweichen kann, da Radfahrende ggf. abseits der Hauptstraßen auf einer Nebenstrecke geführt werden. In seltenen Fällen kann es dadurch vorkommen, dass an einem Knotenpunkt ein Ziel zwei Mal aufgeführt wird (z. B. weil es eine Alltags- und eine Freizeitstrecke gibt). Der Radler kann an dieser Stelle entscheiden ob er die kürzeste Strecke oder den Wegeverlauf entlang der landschaftlich attraktiveren Strecke nutzen möchte, um den Zielpunkt zu erreichen.

Unter Beachtung dieser Grundsätze ist die flächendeckende Ausweisung eines Radwegenetzes nach aktuellen Standards möglich und damit die Orientierung für Radfahrende gesichert.

Zitat : Vgl. Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV 1998

Abbildung: Das Fernziel bleibt über eine längere Strecke erhalten. Die Nahziele werden im Verlauf angepasst; nach Erreichen eines Nahziels (hier: Hallerndorf, Punkt 2 und Willersdorf, Punkt 3) wird das nächste relevante Nahziel genannt

6 Fahrradparken

Sichere und bequem zugängliche Fahrradparkplätze sind Grundvoraussetzung für das Radfahren und Basiselement der Förderung des Radverkehrs.

Gute Radabstellanlagen gehören zur Basisinfrastruktur für alle Radfahrenden!



1

Radabstellanlagen sind wichtig – aber Warum?

Fahrräder sind längst nicht mehr nur günstige Gebrauchsgegenstände. Vielmehr wird das Rad zum besten Freund, Statussymbol und häufig auch zu einer kostenintensiven Investition. Der eBike-Boom verstärkt die Nutzung von hochwertigen Rädern. Das Abstellen am Arbeitsplatz, am Bahnhof, oder vor Geschäften kann dabei zur Mutprobe werden und immer wieder stellt sich die Frage, ob man es wagen möchte, das Rad an diesen Orten – ohne geeignete Abstellanlagen – abzustellen.

Hier sei daran erinnert, dass das Abstellen von Kraftfahrzeugen bei allen Baumaßnahmen im gewerblichen und privaten Bereich berücksichtigt und mit Verordnungen und Gesetzen geregelt ist, während Radabstellanlagen meist nur eine untergeordnete Wertschätzung erfahren. Oft werden bei Hochbauvorhaben Radabstellanlagen nicht oder nur unzureichend realisiert und in Stellplatzsatzungen von Kommunen wird das Rad häufig nicht einmal erwähnt. Auch im öffentlichen Raum werden Parkplätze erstellt, welche sich meist an Autofahrenden orientieren. Das Rad wird – wenn überhaupt – an die Seite „gequetscht“. Folge ist, dass Räder an ungeeigneten Stellen abgestellt und/oder an Straßenmöblierung angekettet werden müssen.

Zu beobachten ist zudem, dass viele Menschen für die tägliche Fahrt z. B. zum Bahnhof eher minderwertige Fahrräder verwenden, obwohl sie auch hochwertige Räder besitzen. Warum? Sie haben Angst vor Diebstahl und Vandalismus. Es gibt zu wenige sichere Abstellmöglichkeiten.

Komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten (in ausreichender Anzahl) sind daher ein Kernelement der Radverkehrsförderung.

Bild 1: Wild geparkte Fahrräder an einem Bahnhof. Sicheres und komfortables Abstellen ist hier nicht möglich.

Ausgangssituation in Eching

In Eching kann man vielfältige Radparkmöglichkeiten entdecken. Teils stehen den Radfahrenden gute Abstellanlagen zur Verfügung. So zum Beispiel am Bahnhof, wo viel in Doppelstockparker investiert wurde und nun über 500 Radparkmöglichkeiten bereit stehen (Bild 1). Auch eine Reparaturstation ist vor Ort – weitere sollen noch folgen (Bild 2). Auch rund um den Bürgerplatz und am Hollerner See sind gute Radparkmöglichkeiten zu finden. Jedoch sind auch Zielpunkte anzutreffen, an welchen bisher keine Abstellanlagen angeboten werden, beispielsweise an Spielplätzen (Bild 3), aber auch an Bushaltestellen. Ebenso sind Radparkplätze anzutreffen, welche den Bedürfnissen der Radfahrenden nicht gerecht werden – vorrangig auf Grund des verwendeten Bügeltyps. Ein Beispiel sind die Radparkmöglichkeiten bei der Sportanlage an der Dietersheimer Straße. Sie sind zwar gut zugänglich, aber es stehen nur Vorderradhalter zur Verfügung. Das Rad kann daher nicht am Rahmen angekettet werden. Auch ein Witterungsschutz ist nicht vorhanden (Bild 4). Auch an weiteren Standorten sind immer wieder ungeeignete Bügeltypen zu finden – beispielsweise an Schulen und Kindergärten. Da diese Orte die Zielpunkte der Radfahrenden von Morgen sind, sollte daran gearbeitet werden, dass auch dort radgerechte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Um nicht nur den Status quo aufzuzeigen, sondern Ihnen Möglichkeiten zur Weiterentwicklung an die Hand zu geben, folgt auf den nächsten Seiten ein ausführliches Handbuch zu Radparkanlagen. Es beleuchtet die Grundvoraussetzungen, welche bei der Umsetzung beachtet werden müssen, zeigt Musterlösungen auf und inspiriert mit Best Practice Beispielen.

Nutzen Sie die folgenden Seiten, um das Angebot für Radfahrende in Eching zukünftig bestmöglich zu gestalten.



Fahrradparken: Wo und für Wen?

Wer im Alltag mit dem Rad fährt, hat immer ein Ziel und dort muss er sein Rad parken können. Aber auch bei einer Freizeittour wird mal Pause gemacht und das Rad abgestellt. Somit sind die Zielpunkte des Radverkehrs individuell und vielfältig. Es bedarf eines flächendeckenden, dezentralen Angebotes an Radabstellmöglichkeiten. Sie sollten deshalb folgende Orte im Fokus haben:

- Bahnhöfe
- Bushaltestellen
- Schulen
- Rathaus, Behörden, öffentliche Einrichtungen (z. B. Bibliotheken, Veranstaltungsorte, Touristinfos, Friedhöfe, Museen etc.)
- Dorfplatz, Stadtplatz, Fußgängerzone
- Einzelhandel, Praxen etc.
- Gastronomie
- Sportanlagen, Turnhallen
- Freibäder, Badeweiher, Hallenbäder, Freizeiteinrichtungen
- Sehenswürdigkeiten
- letztendlich auch alle Arbeitgeber

Abstellanlagen an diesen Zielpunkten werden von Radfahrenden mit verschiedenen Bedürfnissen genutzt. Wo an einer Stelle nur kurzzeitig geparkt wird (z. B. vor dem Bäcker), verbleibt das Rad an anderen Stellen viele Stunden (z. B. am Bahnhof). Sie müssen also die Radparkanlagen im Hinblick auf diese unterschiedlichen Anforderungen konzipieren.

Bild 1: Je nach Zielgruppe sind die Anforderungen variabel. Bei langem Parken sind Sicherheit, ausreichende Stellplätze und Wetterschutz Kernfaktoren.

Bild 2: Ist die Auslastung hoch und der Platz begrenzt, hilft der Weg nach oben.

Bild 3: An Freizeitziele sind radgerecht gestaltete Einstellbügel sinnvoll.

Bild 4: Sehr sicheres und geschütztes Abstellen ist in Radboxen möglich.



1



2



3



4

Grundlegende Anforderungen

Um den Bedarf und die Anforderungen der Radfahrenden an jedem Zielpunkt angemessen bedienen zu können, stellen Sie sich im Vorfeld bei jeder Abstellanlage folgende Fragen:

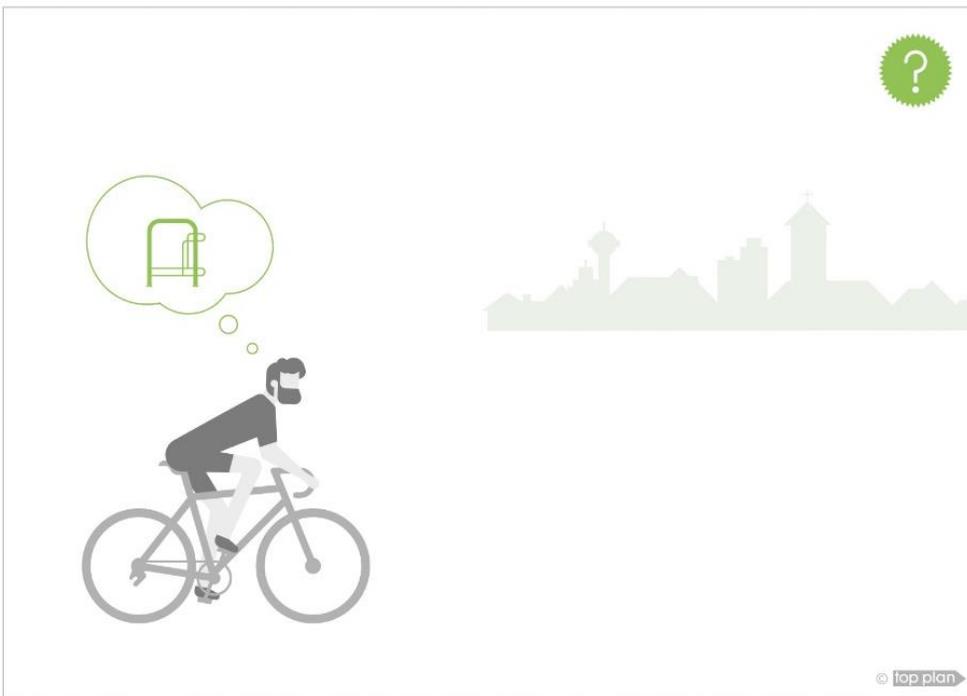
- Wer wird die Abstellanlagen nutzen? Wer ist die Zielgruppe?
- Wie viele Radfahrende gibt es bereits? Wie viele Radfahrende sind zukünftig zu erwarten?
- Können die Radparkplätze bei Bedarf erweitert werden?
- Wie lange werden die Räder in der Regel abgestellt sein?
- Welche Ansprüche stellt die jeweilige Zielgruppe an die Anlage? (z. B. Witterungsschutz, Diebstahlschutz)

Über alle Nutzergruppen und Abstellvarianten hinweg, gibt es grundlegende Prämissen, die sich alle Radfahrenden bei Abstellanlagen wünschen, bzw. auch erwarten. Wenn Sie diese bei der Konzeption und Optimierung von Radparkplätzen berücksichtigen, werden Radfahrende das Angebot auch tatsächlich nutzen. Versetzen wir uns gemeinsam in die Situation eines Radfahrenden:

Was erwarten wir, wenn wir unser Rad am Zielpunkt abstellen?

Standortwahl

- ✓ Wir wollen die Abstellanlage gut mit dem Rad erreichen und eine immer freie Zufahrtsmöglichkeit haben.
- ✓ Natürlich wollen wir den Radparkplatz verkehrssicher erreichen.



Nur eine gut geplante und sinnvolle Abstellanlage wird von den Radfahrenden genutzt werden.

Standortgestaltung

- ✓ Wir benötigen eine ausreichende Verkehrsfläche um unser Rad komfortabel Ein- und Ausparken zu können.
- ✓ Dabei wollen wir nicht „im Dreck stehen“, sondern einen befestigten Untergrund haben.
- ✓ Wenn wir das Rad in den Bügel einstellen, möchten wir nicht an anderen Rädern hängen bleiben oder uns beschmutzen. Die einzelnen Bügel dürfen also nicht zu dicht angeordnet werden.
- ✓ Wenn wir das Rad länger abstellen, wünschen wir uns einen Witterungsschutz.
- ✓ Ein hochwertiges Rad benutzen wir meist nur, wenn wir dieses vor Diebstahl und Vandalismus gesichert abstellen können.
- ✓ Auch Beleuchtung ist in Abend- und Morgenstunden hilfreich.

Art der Abstellanlage / des Abstellbügels

- ✓ Egal mit welchem Rad wir kommen, die Abstellanlage muss für verschiedene Radtypen geeignet sein.
- ✓ Wenn wir das Rad abstellen, möchten wir nicht, dass es davon rollt oder kippt. Wir benötigen für unser Rad einen festen Anlehnepunkt.
- ✓ Und wir möchten unser Rad mit einem Schloss sicher anschließen können, mindestens am Rahmen und einem Reifen.
- ✓ Nutzen wir ein sehr hochwertiges Rad oder besteht die Gefahr von Vandalismus, freuen wir uns über absperrebare Einzelboxen.

Die Anforderungen werden im Folgenden detaillierter dargestellt. Für positive Inspiration dürfen wir Ihnen die Best Practice Beispiele am Ende dieses Kapitels empfehlen.

Standortwahl: Zufahrtswege zur Radabstellanlage

Ein wichtiges Kriterium ist eine radgerechte Zufahrtsmöglichkeit. Sie müssen sicherstellen, dass bis direkt zur Abstellanlage flüssig und sicher geradelt werden kann. Kein Radfahrender möchte über steile Rampen, hohe Bordsteine oder enge, verwinkelte Wege zur Abstellanlage radeln. Schiebbestrecken sind ebenfalls keine Option. Hinzu kommt, dass die Radfahrenden die Möglichkeiten zum Fahrradparken und die Zufahrt dorthin, während der Anfahrt ohne Probleme erkennen müssen. Die beste Abstellmöglichkeit nutzt nichts, wenn die Radfahrenden sie nicht wahrnehmen.

Bevor Sie also über die konkrete Ausgestaltung der Radparkanlage nachdenken, müssen Sie die Anbindung an das Straßennetz im Sinne der Radfahrenden sichern.

Daneben spielt – wie immer – die Verkehrssicherheit eine Rolle. Im Sichtfeld der Fahrradabstellanlage muss diese (sehr) hoch sein. Warum? Sehen die Radfahrenden die Abstellmöglichkeit, denken vielen von ihnen schon an das Parken (z. B. *Wo ist ein freier Platz?*) und achten deswegen nicht mehr mit voller Aufmerksamkeit auf die anderen Verkehrsteilnehmer. Im Idealfall ist deshalb der Nahbereich rund um eine Fahrradparkanlage frei von Autoverkehr und wenn möglich auch nur von wenigen zu Fuß Gehenden genutzt.

Positive Beispiele für radgerechte Zufahrtsmöglichkeiten zu Radabstellanlagen sehen Sie links und auf der nächsten Seite. Wie man es nicht machen darf, sehen Sie auf der übernächsten Seite.

Bild 1: Radparkanlage an einer Bushaltestelle. Die Bodenmarkierungen zeigen deutlich, wo mit Radverkehr zu rechnen ist. Die Anlage befindet sich direkt bei einer Fahrradstraße – hier wurde der Radverkehr bei den Planungen bedacht.

Bild 2: Die „Bike Box“ mit Abstellanlagen befindet sich unmittelbar am Radweg. Mit Bodenmarkierungen werden die Fahrwege für den Radverkehr eindeutig gekennzeichnet. Kfz-Verkehr gibt es im Nahbereich nicht. Zu Fuß Gehende werden getrennt von Radfahrenden geführt.

Bild 3: Zufahrt zu einem Fahrradparkhaus. Mit einer eigenen Abbiegespur und deutlichen Bodenmarkierungen werden die Radfahrenden bis unmittelbar an den Eingang geleitet.





1

Bild 1: Die Zufahrt zur Radabstellanlage an einem Bahnhof erfolgt über einen Radweg. Dieser ist sowohl vom Gehweg als auch von der Fahrbahn getrennt. Die Verkehrswege sind großzügig dimensioniert, frei und sicher. Positiv ist zudem die Lage sehr nahe am Bahnsteig.

Bild 2: Auf dem Foto ist die Zufahrt zu einer Abstellanlage an einem Bahnhof zu sehen. Die Radler werden mit Markierungen bis unmittelbar zum Abstellpunkt geführt.

Bild 3: In diesem Parkhaus wurde auch an die Radfahrenden gedacht. Für sie gibt es eine eigene Fahrspur. Die Zufahrt ist ohne Hindernisse möglich, da die Radspur rechts an der Schranke vorbei führt. Direkt danach folgen die Parkmöglichkeiten für Radfahrende.



2



3



1

Hier drei Beispiele, zu sehr eingeschränkter Zugänglichkeit bzw. falscher Positionierung von Radabstellanlagen.

Bild 1: Diese Abstellanlage an einem Bahnhof ist im Grunde eine Insel, die ringsum von Grünflächen umgeben ist. Es existiert keine Zufahrt. Gerade bei nasser Witterung sehr ärgerlich.

Bild 2: Die Zufahrtsmöglichkeit zu dieser Abstellanlage ist zwar für Radfahrende vorhanden. Aber das abgestellte Rad blockiert teilweise die Kfz-Zufahrt zu den dahinter liegenden Zielen.

Bild 3: Sobald die Parkplätze vor diesem Supermarkt belegt sind – und das sind sie, da es die nächsten Parkplätze zum Eingang sind – kann die Radparkanlage nicht mehr erreicht werden. Hinzu kommt, dass ein abgestelltes Rad die komplette Fläche zwischen Radbügel und Autostellplatz beansprucht, also andere Radfahrende oder zu Fuß Gehende dann nicht mehr passieren können.

Bei allen drei Beispielen sind zudem die Radbügel nicht geeignet.



2



3

Standortwahl: Nähe zum Zielpunkt

Positionieren Sie Radabstellanlagen so nah wie nur irgend möglich am Zielort. (Weite) Fußwege werden von den meisten Radfahrern nicht in Kauf genommen. Sie nutzen dann die Abstellanlage nicht und parken ihr Rad lieber „wild“ in der Nähe des Eingangs, bzw. des Zielpunktes. Gut erkennbar ist das immer wieder, wenn man sich wild geparkte Räder an Bahnhöfen ansieht, obwohl – etwas weiter entfernt – freie Abstellmöglichkeiten vorhanden sind.

Ist die Anfahrt zum Ziel nur von einer Seite möglich, empfiehlt es sich, die Abstellanlage vor dem eigentlichen Ziel, nicht danach, zu positionieren. Radfahrende fahren nur ungern am Zielpunkt, zum Beispiel einem Eingang, vorbei. Viel eher stellen sie ihr Rad „wild“ direkt am Eingang ab.

Durch schlecht positionierte Radabstellanlagen, welche deswegen wenig genutzt werden, vergeben Sie die Chance einer Lenkungsfunktion. Sie möchten ja erreichen, dass die Räder in den Radbügeln stehen und nicht irgendwo an Geländern, Hausmauern oder im Eingangsbereich.

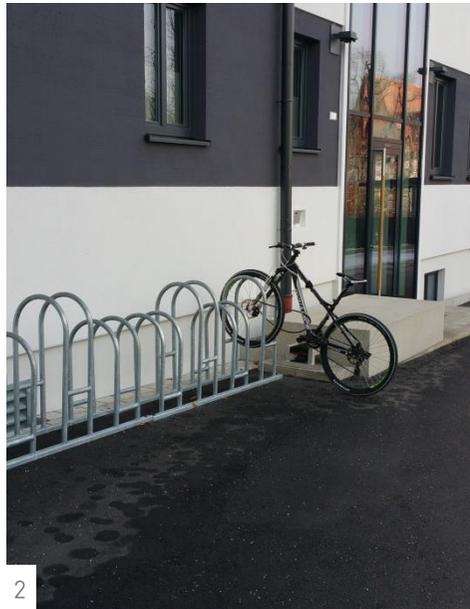
Die Beispiele links zeigen Ihnen gut gewählte Standorte.

Bild 1: Radparkplatz vor einem Supermarkt. Die Lage unmittelbar am Eingang ist ideal. Das Bild zeigt, dass die Abstellmöglichkeit gut angenommen wird.

Bild 2: Auch bei Arbeitgebern ist die Nähe zum Ziel essentiell. Hier sind die Abstellbügel für die Mitarbeiter direkt am Personaleingang angebracht. Ca. 20 Meter entfernt befinden sich weitere überdachte Parkmöglichkeiten (Der Bügeltyp ist allerdings nicht ideal).

Bild 3: Die Abstellanlage für die Bushaltestelle ist direkt hinter dem überdachten Wartebereich angeordnet.

Bild 4: Fahrradparkplatz direkt am Hollerner See, unmittelbar am Weg.



Standortgestaltung: Flächenbedarf

Wir wissen nun, dass für die grundsätzliche Wahl des Standortes die Anbindung an das Straßennetz, die Zufahrtswege und die Lage im Verhältnis zum Zielpunkt von Bedeutung sind. Und auch bei der Ausgestaltung des eigentlichen Fahrradparkplatzes sind ausreichende Verkehrsflächen elementar. Die Radfahrenden müssen ihr Gefährt bequem ein- und ausparken können und natürlich genügend Platz zum eigentlichen Abstellen vorfinden. Es ist ärgerlich und unpraktisch, sich zwischen einer Vielzahl an Rädern durchzuschlängeln und zu riskieren, in Bremszügen oder Pedalen hängen zu bleiben, oder sich die Kleidung an fremden Rädern zu beschmutzen.

Bei der Auswahl eines Standortes für Radabstellanlagen können Sie folgende Richtwerte zugrunde legen:

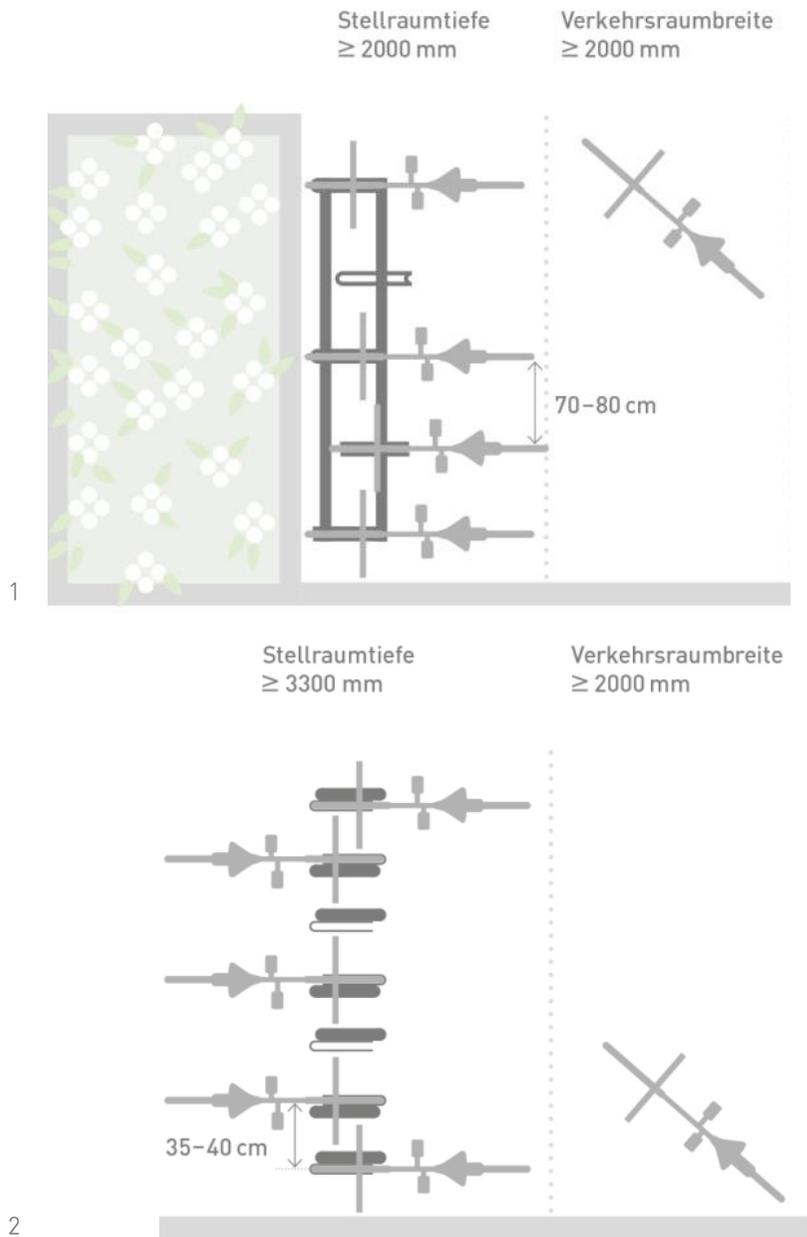
- Platzbedarf für einreihige, rechtwinklige Stellfläche: min. 2,0 m
- Platzbedarf doppelreihige, rechtwinklige Stellfläche: min. 3,3 m
- Für Radanhänger ca. 1,6 bis 1,8 m hinzufügen. Zudem müssen dann die Abstände zwischen den Rädern größer sein, da die Anhänger breiter als ein Rad sind (und die Kinder aussteigen müssen). Es empfiehlt sich, für diese Räder separate Flächen zu schaffen – beispielsweise am Rand der Abstellanlage.

Zu diesen Werten muss ergänzend eine Freifläche von ca. 2,0 m Breite zur Verfügung stehen. Diese Verkehrsfläche muss frei bleiben, um Ein- und Ausparken, also das Rangieren der Räder zu ermöglichen.

Ideal ist, wenn Sie bei der Standortwahl schon künftige Erweiterungsmöglichkeiten im Auge haben. Rechnen Sie mit einer kontinuierlichen Zunahme des Radverkehrs und somit des Bedarfs an Abstellanlagen.

Abbildung 1: Bemaßung von einseitigen Radparkplätzen

Abbildung 2: Bemaßung von zweiseitigen Radparkplätzen





1



2



3



4



5

Die Bilder links zeigen Beispiele mit zu geringen Verkehrsflächen und eingeschränkter Zugänglichkeit. Oben ein positives Beispiel.

Auf **Bild 1** ist zu sehen, dass der Findling und die Holzschwellen die Zugänglichkeit behindern. Hinzu kommt, dass die Aufstelltiefe teilweise zu gering ist und Räder dadurch in den Verkehrsraum ragen.

Bild 2 zeigt einen Radparkplatz vor dem Eingang einer Bank. Aufgrund des Bordsteins und der unmittelbar angrenzenden Fahrbahn ist die Lage nicht geeignet. Die Radfahrenden müssen bereits auf der Fahrbahn absteigen.

In **Bild 3** sind die Abstellbügel zwischen Mauer und Baum gequetscht. Die Nutzung für vier Räder ist nicht möglich. Der rechte Bügel kann aufgrund der Mauer gar nicht genutzt werden.

Bild 4 zeigt das komplette Chaos vor einem Freibad. Aber die Anzahl der Radfahrer war faszinierend!

Bild 5 zeigt eine gelungene Radabstellanlage an einem Bahnhof. Die Zufahrt ist über einen Geh- und Radweg möglich. Es steht ausreichend Verkehrsfläche für das Ein- und Ausparken zur Verfügung. Die Fahrradparkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig. Und auch eine Erweiterung wäre möglich.

Standortgestaltung: Beleuchtung

Der beste Abstellbügel nutzt wenig, wenn man ihn hinter einer Hausecke in einer unbeleuchteten Nische platziert. Beleuchtung ist von Oktober bis März, also rund ein halbes Jahr, ein wichtiges Thema. Denn wenn es früh dämmt und man als Radfahrender im Kalten lange stochern muss, um im Dunkeln das Schloss zu öffnen, dann ist das unangenehm und ärgerlich.

Doch Beleuchtung ist nicht nur aus Gründen des Komforts, sondern auch wegen der sozialen Sicherheit wichtig. Gibt es gute Straßenbeleuchtung kann diese natürlich ausreichen. Ansonsten denken Sie bitte an eine eigene Beleuchtung für die Radparkplätze. Insbesondere wenn es sich um eine höher frequentierte Anlage handelt, welche bereits in den frühen Morgenstunden oder auch noch am Abend genutzt wird, ist genügend Licht enorm wichtig.

Als Beispiel seien hier Turnhallen genannt, in welchen man sich vor allem in den Wintermonaten abends zum sporteln trifft. Bei vielen Freizeitziele, welche vorwiegend untertags im Sommer von Radfahrenden besucht werden, spielt die Beleuchtung hingegen kaum eine Rolle.

Eine interessante Option für Beleuchtung stellen Solarleuchten dar. Die Akkutechnik hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, so dass Solarleuchten durchaus geeignet sind, wenn mal kein Stromanschluss vorhanden ist. Mit Bewegungsmeldern kann bei allen Leuchten der Stromverbrauch auf die tatsächliche Nutzungszeit reduziert werden. Aber bitte achten Sie darauf, dass die Leuchtzeit so eingestellt ist, dass man sein Rad auch wirklich parken und be- oder entladen kann, bevor die Beleuchtung wieder ausgeht.

Bild 1: In diesem Fall steht die Solarleuchte am Geh- und Radweg, aber auch bei Radparkanlagen ist dieses System denkbar. Großer Vorteil: Es müssen keine Leitungen verlegt werden.



1

Standortgestaltung: Witterungsschutz

Alle Radfahrenden freuen sich, wenn Sie dem Witterungsschutz bei der Planung und Optimierung von Radabstellanlagen eine große Bedeutung beimessen. Sind Rad und Sattel nach einem langen Tag nass, weil das Rad im Regen stehen musste, ist der Verdruss groß und der eine oder andere Radler entscheidet sich am nächsten Tag doch lieber wieder für das Auto.

Der Witterungsschutz ist immer essentiell, wenn das Rad länger als nur ein paar Minuten abgestellt wird. Das ist zum Beispiel bei Arbeitgebern, Schulen, Bahnhöfen, Bushaltestellen, Sportanlagen und Veranstaltungsorten der Fall.

Grundvoraussetzung ist eine Überdachung, um die Räder von oben zu schützen. Zusätzlich sollte zumindest eine Verkleidung an der Wetterseite vorhanden sein, denn allein der Schutz von oben reicht bei nassem, windigen Wetter meist nicht aus. Im Idealfall kann das Rad natürlich auch in einer rundum geschlossenen (Rad-)Garage geparkt werden. Auf jeden Fall muss das Dach ausreichend dimensioniert sein, um Räder und Radler beim Ein- und Ausparken trocken zu halten – denken Sie also an den Dachüberstand. (Sie werden vielleicht überrascht sein, dass wir solche Selbstverständlichkeiten hier erwähnen – aber auf zu kleine Dächer treffen wir regelmäßig).

Schaffen Sie also Bedingungen bei welchen alle Radfahrenden ihr Rad auch bei Regen und Wind länger abstellen möchten.

Bild 1: Ein Radparkhaus ist natürlich der ideale Witterungsschutz.

Bild 2: Die Abstellanlage ist an einer Bushaltestelle. Dank der Überdachung und der seitlichen Verkleidung ist es möglich, das Rad den ganzen Tag zu parken, ohne dass man sich vor Wetterumschwüngen sorgen müsste.

Bild 3: Bei dieser grundsätzlich guten Radparkanlage würde ein Witterungsschutz an der Wetterseite (hinter den Bügeln) den Komfort noch erhöhen.

Bild 4: Die Abstellanlage ist in ihrer gesamten Ausgestaltung nicht radgerecht. Auch die Überdachung bietet bei Regen kaum Schutz.

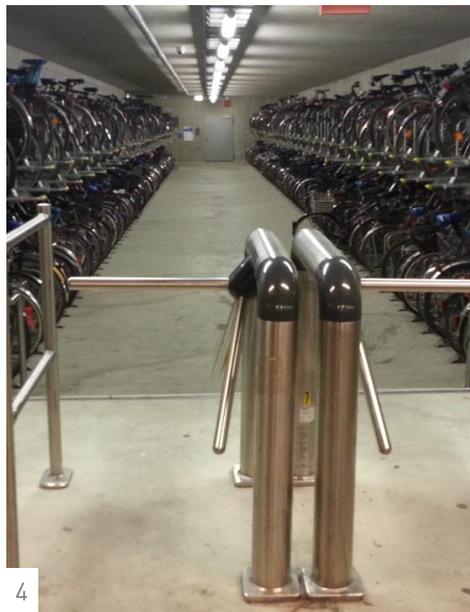
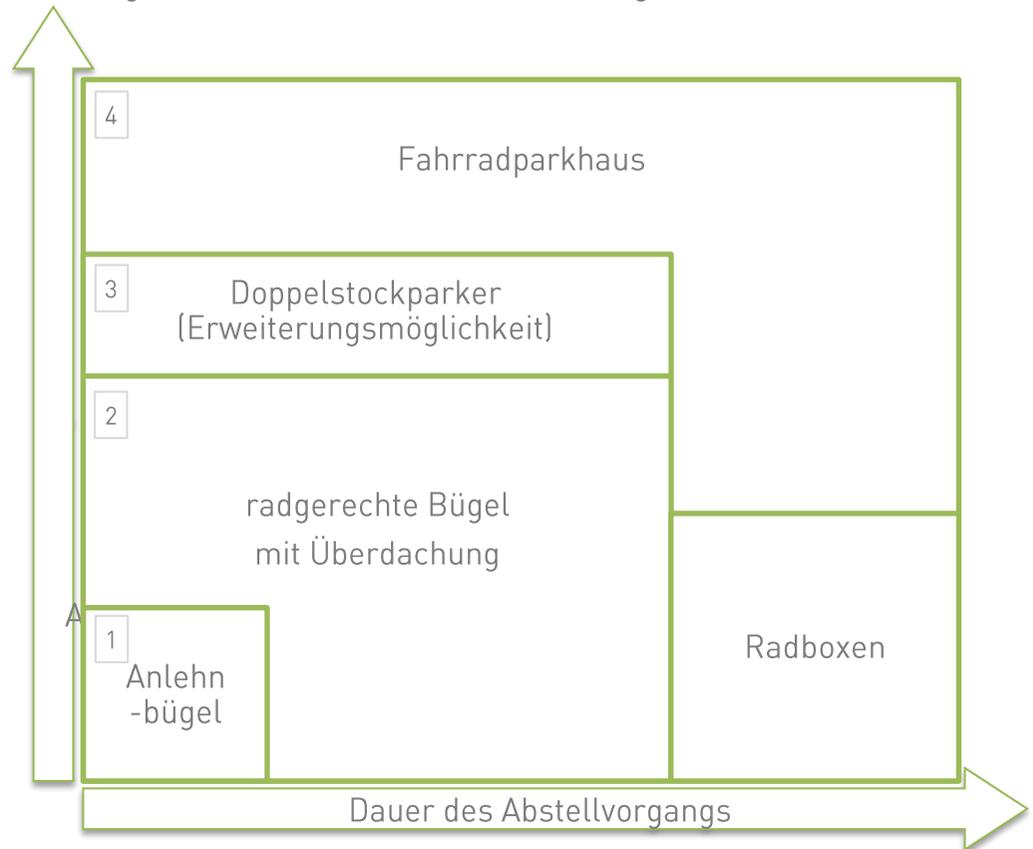


Wie wähle ich die richtige Abstellvariante?

Auch unter Beachtung der grundlegenden Anforderungen zu Standortwahl und Standortgestaltung bleiben eine Vielzahl an Fahrradparkmöglichkeiten, die für bestimmte Situationen geeignet sind.

Die folgende Matrix gibt einen kurzen Überblick über beliebte Varianten und zeigt, inwiefern Abstelldauer und Anzahl der Nutzer die Eignung beeinflussen. Weitere Gesichtspunkte, wie Kosten der Abstellanlage, oder Wert der abgestellten Räder, bleiben in dieser schematischen Darstellung außen vor.

Alle aufgeführten Varianten werden nachfolgend näher betrachtet.



Arten von Abstellbügel: Anlehnbügel

Anlehnbügel sind die einfachste Form der Radabstellmöglichkeit und vielerorts zu finden. Radfahrende, die nur kurz in die Apotheke oder zum Bäcker müssen, schätzen sie ebenso, wie Freizeitradler an einem schön gelegenen Rastplatz.

Die Bügel ermöglichen unkompliziertes Abstellen und sicheres Absperren des Fahrrades am Rahmen. Allerdings erfolgt keine Sicherung gegen wegrollen. Da es zahlreiche Modelle am Markt gibt, können die Anlehnbügel immer gut ins Stadtbild integriert werden. Bitte beachten Sie, dass einige Radfahrende die Sorge haben, dass sie ihr Rad an Metallbügeln verkratzen könnten. Lösungen sind Kombinationen aus Holz und Metall (Bild 1) oder Überzüge mit Gummi oder Neopren (Bild 2). Auch Rundrohre (Bilder 5 und 6) verringern die Gefahr von Kratzern. Damit die Radfahrenden ihr Rad komfortabel abstellen können, ohne den breiten Lenker an anderen Rädern vorbei manövrieren zu müssen, ist ausreichend Platz zwischen den einzelnen Bügeln notwendig. Wir empfehlen daher einen Abstand von ca. 1,5 m zwischen den Anlehnbügeln. Dies führt allerdings zu einem hohen Platzbedarf im Verhältnis zu der Anzahl der Stellplätze. Daher sind Anlehnbügel meist nur bei einer geringen Anzahl von Stellplätzen sinnvoll. Im Grunde eignen sie sich aber überall dort, wo man Räder schnell und einfach abstellen möchte.

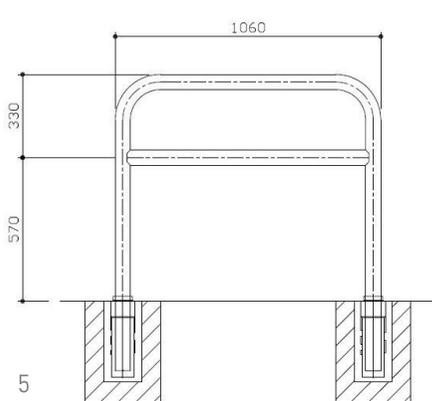


Bild 1: Anlehnbügel aus einer Materialkombination von Holz und Metall

Bild 2: Anlehnbügel mit einem Gummiüberzug zum Kratzschutz der Räder

Bild 3: Anlehnbügel benötigen einen relativ großen Platzbedarf, damit sie komfortabel genutzt werden können.

Bild 4: Aus Holz können Anlehnbügel mit einfachen Mitteln erstellt werden. Für den Einsatz z. B. an einem Badeweiher durchaus ausreichend.

Abbildung 5 und Bild 6: Wir empfehlen Anlehnbügel aus Rundrohren und mit einem zweiten Querholm. Unterschiedlich hohe Räder können dadurch flexibler angelehnt und abgesperrt werden. Das Rundrohr schützt vor Kratzschäden.

Arten von Abstellbügel: Einstellbügel



1



2



3



4

Einstellbügel sind an Bahnhöfen, Bushaltestellen, Schulen und Sportanlagen eine kostengünstige Möglichkeit. Radfahrende schätzen an diesen Bügeln, dass unkompliziertes Abstellen und sicherer Anschluss von Rahmen und Vorderrad möglich sind. Die meisten Modelle sind für viele unterschiedliche Radtypen geeignet.

Radgerechte Einstellbügel sichern das Fahrrad gegen wegrollen und stabilisieren es in der Hoch- und in der Längsachse. Ideal ist, wenn zusätzliche Ösen mit angebracht sind, die den komfortablen Anschluss des Rahmens ermöglichen. Die Einstellbügel sind flexibel einsetzbar, benötigen wenig Platz und sind kostengünstig. Sie eignen sich daher für Anlagen mit einer großen Anzahl an Abstellplätzen. Aber auch bei geringem Abstellbedarf sind sie sinnvoll einsetzbar. Damit gehören die Einstellbügel in Bezug auf Funktionalität, Einsatzmöglichkeiten und Preis-Leistungsverhältnis zu den Spitzenreitern.

Wir sehen bei unseren Projekten immer wieder, dass die Einstellbügel zu dicht nebeneinander angeordnet sind – das ist ärgerlich für die Radfahrenden. Bei zu geringen Abständen zwischen den Bügeln ist es kaum möglich, sein Rad zu parken, ohne das nebenstehende Rad zu berühren oder an den Pedalen hängen zu bleiben. Das ist nicht nur unkomfortabel, sondern kann auch zu verschmutzter Kleidung oder kleinen Beschädigungen des Rades (z. B. an Kabeln) führen.

Radgerechte Einstellbügel sind flexibel einsetzbar und können verschiedene Ausgestaltungen haben. Die **Bilder 1 und 2** zeigen einfache Modelle, die jeweils die Möglichkeit bieten, Rahmen und einen Reifen anzuschließen. Sie sind sowohl im Alltag (**Bild 1, Bahnhof**) als auch in der Freizeit (**Bild 2, Rastplatz**) einsetzbar.

Die **Bilder 3 und 4** zeigen eine Variante mit beidseitiger Einstellmöglichkeit. Auch hier können Rahmen und Reifen gesichert werden. Auf Grund der beidseitigen Nutzungsmöglichkeit wird der vorhandene Platz ideal genutzt.



Bild 1: Einstellbügel mit einseitigem Zugang, Tief-Tief-Anordnung und ausreichend Platz zwischen den einzelnen Bügeln – sehr gut.

Bild 2: Einstellbügel mit zweiseitigem Zugang und Hoch-Tief-Anordnung. Die Bügel sind sehr dicht angeordnet.

Bild 3: Detailaufnahme einer Hoch-Tief-Anordnung bei Einstellbügeln

Bild 4: Die Bügel mit Hoch-Tief-Anordnung sind an dieser Anlage mit einem Abstand von ca. 55 cm angeordnet. Sie sehen deutlich, dass dieser Abstand zu gering für das Ein- und Ausparken ist – schon Kinder streifen am Nachbarrad, erwachsene Nutzer werden hier noch mehr Schwierigkeiten haben.

Wir möchten Ihnen empfehlen, dass bei der Ausgestaltung der Radabstellanlagen der Komfort für die Radfahrenden den Vorzug vor einer maximalen Anzahl an Stellplätzen bekommt. Es nutzt Ihnen wenig, wenn Sie zwar viele Stellplätze anbieten, jeder zweite aber kaum genutzt wird. Der Abstand darf allerdings auch nicht zu groß werden, da ansonsten die Gefahr von wild geparkten Rädern in den Zwischenräumen steigt.

Im Hinblick auf die Zugänglichkeit gibt es zwei Varianten:

- **Einseitiger Zugang:** Alle Räder werden von der selben Seite abgestellt. Hier beträgt der Platzbedarf in der Tiefe mindestens 2,0 m.
- **Beidseitiger Zugang:** Räder können von zwei Seiten abgestellt werden. In der Tiefe sind hier mindestens 3,3 m erforderlich. Die Abstände zwischen den einzelnen Bügeln können gegenüber dem einseitigen Parken dafür nahezu halbiert werden, da nur jeder zweite Bügel von der selben Seite genutzt wird.

Auch bei den Einstellpositionen gibt es Unterschiede:

- **Hoch-Tief-Anordnung:** Jedes zweite Rad wird etwas erhöht eingestellt. Dadurch berühren sich die Lenker von zwei benachbarten Rädern weniger. Allerdings wird dadurch der Zwischenraum zwischen zwei Rädern nicht größer, der Einstellvorgang ist also bei zu enger Anordnung ebenfalls unkomfortabel, da man das Nachbarrad berührt.
- **Tief-Tief-Anordnung:** Sind alle Räder auf gleicher Höhe angeordnet, ist etwas mehr Abstand nötig. Dafür muss das Vorderrad nicht angehoben werden.

Mindestabstände zwischen den Bügeln:

- **einseitig:** Hoch-Tief min. 70 cm / Tief-Tief min. 80 cm
- **beidseitig:** Hoch-Tief und Tief-Tief min. 35 bis 40 cm

Felgenkiller?
Keine Funktionalität?
So nicht!



Radinfrastruktur ja, aber bitte nicht so:

Bitte verwechseln Sie die soeben vorgestellten Einstellbügel nicht mit reinen Vorderradhaltern. Diese sind ungeeignet!

Leider finden die sogenannten „Felgenkiller“ auch heute noch vielerorts Verwendung. Bei dieser Variante kann nur das Vorderrad in ein enges, niedriges Metallgestell eingeschoben werden (Bild 1 und 2). Je nach Breite der Einstellmöglichkeit führt das zu Problemen: Bei breiten Reifen ist zu wenig Platz, bei schmalen Reifen kippt das Rad, was zu Beschädigungen der Speichen führen kann, vor allem bei schweren eBikes – daher auch die Bezeichnung „Felgenkiller“. Und – ein wesentlicher Punkt – das Rad kann nicht am Rahmen angeschlossen werden. So haben Diebe leichtes Spiel.

Die selbe Problematik bringen auch Abstellspiralen mit sich – von welchen Rädern diese komfortabel genutzt werden können, bleibt wohl das Geheimnis der Hersteller (Bild 3).

Bild 1: ungeeignete Vorderradhalter bei der Echinger Realschule

Bild 2: ungeeignete Vorderradhalter an einem Badeweiher, aufgestellt in einer abfallenden Wiese. Meist liegen die Räder daher wild verstreut in der Wiese.

Bild 3: Auch die „Spiralform“ ist für nahezu alle Räder ungeeignet.

Bei keinem der Modelle kann das Rad mit dem Rahmen angeschlossen werden.

Arten von Abstellbügel: Doppelstockparker



Ist der Bedarf an Radparkplätzen hoch und die Fläche begrenzt, kann der Weg nach oben eine Lösung sein. Wo der vorhandene Raum am Boden endet, kommen Doppelstockparker ins Spiel, die die Kapazitäten erheblich vergrößern können. Typische Einsatzorte sind zum Beispiel Bahnhöfe und Schulen. Doppelstockparker werden von Radfahrenden nur angenommen, wenn sie ihr Rad über mehrere Stunden abstellen. Für einen kurzen Einkaufsstopp macht sich niemand die Mühe sein Rad in die obere Etage zu stellen.

Dank zeitgemäßer Modelle mit integrierten Gasdruckdämpfern, ist auch die Nutzung der zweiten Etage ohne Schwerstarbeit möglich. Allerdings ist eine zuverlässige Wartung der Anlage besonders wichtig. Verschmutzungen, z. B. durch Laub oder nicht geölte Lager können die Nutzbarkeit der Schiebevorrichtung erheblich beeinträchtigen. Wir empfehlen daher bei Doppelstockparkern immer einen Witterungsschutz von oben und an der Rückseite, besser an allen drei Seiten. Achten Sie bei der Ausstattung darauf, dass neben der Führungsschiene sowohl vorne als auch auf die komplette Länge des Rades ein Bügel vorhanden ist. Dadurch wird wegrollen nach vorne und seitliches Kippen verhindert. Vor allem in der oberen Etage ist dies sehr wichtig. Und – nicht zu vergessen – die einzelnen Abstellplätze brauchen einen ausreichend dimensionierten Rückrollschutz. Ansonsten besteht die Gefahr, dass sich das Rad beim Ein- und Ausparken in der oberen Etage verselbstständigt. Zudem benötigt die Anlage zwei Griffe, damit das Rad mit Unterstützung beider Hände nach oben geschoben werden kann.

Die **Bilder 1 bis 3** zeigen eine vorbildliche Doppelstockparkanlage. Folgende Elemente sind vorhanden: Überdachung, Führungsschiene zum Einstellen des Rades mit Bügeln vorne und seitlich zur Fixierung des Rades, Rückrollschutz, zwei Griffe um das Rad nach oben zu heben, leicht laufende Mechanik.

Bild 4 zeigt ein eher ungeeignetes Modell (in Kombination mit einer Radbox). Das Rad steht unsicher und kann nur mit größerer Mühe nach oben gehievt werden.

Radboxen

Ein immer größer werdender Anteil der Radfahrenden besitzt ein hochwertiges Fahrrad. Durch den Boom der eBikes wird diese Entwicklung beschleunigt. Mit dem Wert des Rades steigt aber auch die Sorge über das unbeaufsichtigte Parken dieser Räder. Die Angst vor Vandalismus und Diebstahl ist groß. Abhilfe können abschließbare Fahrradboxen schaffen. Neben dem hohen Diebstahlschutz, bieten die Radboxen gleichzeitig einen hervorragenden Witterungsschutz.

Im Handel werden häufig halbhohe Boxen angeboten (Bild 3). Diese sind leider wenig komfortabel, müssen die Radfahrenden ihr Rad doch gebückt hinein manövrieren und auch irgendwie wieder heraus ziehen. Besser geeignet sind die in den weiteren Fotos abgebildeten Anlagen. Sie bieten einen einfachen Zugang und ermöglichen aufrechtes Stehen. Achten Sie also darauf, dass die Radboxen bequem nutzbar sind und genug Raum für ein Fahrrad inklusive Satteltaschen bieten. Folgende Maße können Sie für Einzelboxen als Richtwerte ansetzen: Breite mindestens 1,0 m, Höhe ca. 2,0 m und Tiefe mindestens 2,2 m. Ablagemöglichkeiten und Haken für Helme und Kleidung sind sinnvolle Ergänzungen, die viele Radfahrende freuen und nur wenig Geld und Platz kosten. Im Idealfall steht auch noch eine kostenlose Lademöglichkeit bereit.



Bild 1 und 2 zeigen komfortable Einzelboxen. Sie sind gut zugänglich, ausreichend breit und hoch und bieten die Möglichkeit einen Akku zu laden.

Bild 3 zeigt eine Reihe Radboxen, die zwar in ausreichender Zahl vorhanden sind, allerdings ist der Nutzungskomfort eingeschränkt, da sie eine geringe Höhe haben. In die obere Reihen dürfen gemäß Info vor Ort keine eBikes gestellt werden.

Fahrradgaragen

Eine Alternative zu Einzelboxen sind Radsammelgaragen. In ihnen können mehrere Fahrräder abgestellt werden. Im Hinblick auf Witterungsschutz und Komfort stehen sie den Einzelboxen in nichts nach. Eine Zugangsbeschränkung ist allerdings sehr wichtig. Um den Eigentümern der Räder ein Sicherheitsgefühl vermitteln zu können, sollten diese wissen, wer die Sammelgarage nutzt.

Die Fahrradgaragen eignen sich sehr gut, wenn eine kleine, klar definierte Gruppe an Personen Zutritt hat. So zum Beispiel die Mitarbeiter eines (kleineren) Betriebes.

Werden die Radgaragen im öffentlichen Raum eingesetzt, sollte es eine namentliche Registrierung der Nutzer geben. Geeignet sind die Sammelgaragen zum Beispiel an ÖPNV-Haltestellen für Pendler, welche regelmäßig mit dem Rad kommen und daher auch bereit sind sich zu registrieren.



Bild 1 zeigt eine Kombination aus frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten und einer abgesperrten Radgarage vor einem Betrieb mit Publikumsverkehr. Die Mitarbeitenden können die Radgarage nutzen. Die Kunden die frei zugänglichen Abstellmöglichkeiten.

Bild 2 zeigt eine Fahrradgarage an einer ÖPNV-Haltestelle. Der Zutritt ist nach vorheriger, namentlicher Registrierung möglich.

Fahrradparkhäuser

Fahrradparkhäuser ermöglichen die Kombination aller zuvor genannter Modelle und Gestaltungen. Sie sind für längerfristiges Abstellen geeignet und sind bei sehr hoher Radfahrerfrequenz sinnvoll. Beispielsweise an Bahnhöfen in Städten, bei Hochschulen, an großen Schulzentren und bei großen Arbeitgebern.

Auf die Planung und Ausstattungsdetails kann im Rahmen dieses Handbuches nicht eingegangen werden. Zu unterschiedlich und komplex sind die Rahmenbedingungen und die Anforderungen an den einzelnen Standorten.

Ein Kriterium ist aber immer relevant: **die Lage** des Gebäudes. Zum einen ist natürlich ausreichend Platz für eine große Anzahl an Rädern erforderlich. Zum anderen muss auch ein Fahrradparkhaus sehr nah am Zielpunkt sein. Die Investition nutzt wenig, wenn das Parkhaus von den Radlern nicht angenommen wird, da der Fußweg zum eigentlichen Zielpunkt (z. B. Gebäudeeingang oder Bahngeleis) zu weit entfernt ist.

Wichtig ist auch die regelmäßige **Reinigung und Instandhaltung** der Infrastruktur, um ein gepflegtes Bild zu wahren und die Nutzung des Parkhauses für Radfahrende attraktiv zu machen.

Zusatzinfrastruktur, wie Toiletten, Umkleiden oder abschließbare Spinde sind sinnvolle Ergänzungen, von denen die Radfahrenden profitieren.

Sehen Sie einen Bedarf und haben eine hohe Zahl an Radfahrenden in Ihrem Wirkungsbereich? Denken Sie doch mal über ein Fahrradparkhaus nach – damit leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Verkehrswende und zeigen, dass Radverkehr nicht nur Nebensache für Sie ist!

Egal ob ein eigenes Gebäude gebaut wird (Bild 1), oder das Fahrradparkhaus in bestehende Strukturen integriert wird (Bild 2) – ein großer Pluspunkt in der Radinfrastruktur ist garantiert!



Zugangsvarianten

Insbesondere bei Radboxen, Radgaragen und Fahrradparkhäusern, aber auch bei Schließfächern stellt sich in der Praxis die Frage: **Wie wird der Zugang geregelt?**

Dürfen und können alle Radfahrenden die Anlage flexibel nutzen? Oder wird einer bestimmten Personengruppe Vorrang eingeräumt, damit für sie auch sicher der gewünschte Abstellplatz frei ist?

Für regelmäßige Radpendler (z. B. zum Bahnhof) und Dauernutzer (z. B. Mitarbeiter) ist es wichtig, dass Sie sich auf einen freien Platz und das sichere Abstellen verlassen können. Sie benötigen also ein Reservierungs- oder Mietsystem mit langfristiger Zugangsmöglichkeit. Will man die Infrastruktur für die spontane und gelegentliche Nutzung zur Verfügung stellen (z. B. für Touristen und Gelegenheitsradler), ist ein System ohne kompliziertes Anmeldeverfahren wichtig. Nachfolgende Varianten sind denkbar:

- **Münzschloss:** Die Nutzung erfolgt über Münzeinwurf. Es gibt Pfand- und Bezahlssysteme. In der Regel wird ein Schlüssel zum öffnen und schließen genutzt.
- **PIN-Code:** Der Zugang erfolgt mit Hilfe eines PIN-Code. Je nach Variante kann die PIN frei vergeben werden oder z. B. via SMS an den Nutzer geschickt werden.
- **SMS-Zugang oder App:** Die Infrastruktur kann mit Hilfe des Handys genutzt werden. Größtenteils sind Registrierungen notwendig und die Nutzer sind auf ein Smartphone angewiesen.
- **Fingerscan:** Bei Dauernutzung, wie beispielsweise bei Firmen, ist auch ein Zugang per Fingerscan denkbar, wobei jeder Fingerabdruck einzeln ins System eingepflegt werden muss.
- **RFID-Autorisierung:** Der Zugang erfolgt mit einer Chipkarte, daher ist der Zugang nur für registrierte Nutzer möglich. Das erhöht den Schutz vor Vandalismus und Diebstahl wesentlich, allerdings kann die Anlage nicht spontan genutzt werden.

- **Ticket / Schranke:** Zugang zum Radparkhaus vergleichbar wie zu einem Autoparkhaus durch eine Schranke welche sich nur mit Ticket öffnet.
- **Schließanlage:** Zugang für Mitarbeiter über die Schließanlage des Gebäudes.

Generell sehen wir in Bezahlssystemen für das Fahrradparken keinen Service am Radfahrenden. Wir möchten Ihnen empfehlen, dass Sie zur Unterstützung einer nachhaltigen Mobilität alle Radparkplätze und Serviceelemente wie eBike-Ladestationen und Schließfächer kostenlos zur Verfügung stellen.

Für **Dauernutzer** sind grundsätzlich alle Varianten eine Option, wobei Fingerscan und PIN den Vorteil bieten, dass kein Schlüssel und keine Karte notwendig werden, die eventuell vergessen werden könnten.

Für **Spontan- und Einmalnutzern** hat sich vor allem das Münzschloss bewährt. Ein solches System ist dem Großteil der Bevölkerung aus Schwimmbädern, Einkaufszentren etc. geläufig. Es ist intuitiv bedienbar und kaum störanfällig.



Setzen Sie ein Zeichen:
Verankern Sie Radparkplätze in Ihren Regularien!



Fahrradparken in der kommunalen Stellplatzsatzung

In kommunalen Stellplatzsatzungen ist es üblich, dass Kfz-Parkplätze für die unterschiedlichsten Bauvorhaben geregelt werden. Die Berücksichtigung von Fahrradabstellanlagen kommt hingegen selten bis gar nicht vor. Dabei wäre die Verankerung des Radverkehrs in kommunalen Regularien ein wirkungsvolles Mittel für die Radverkehrsförderung in der Kommune.

Neben den klassischen Standorten in öffentlicher Hand, wie Schulen, Rathäusern und Freizeiteinrichtungen, sollten auch bei Zielen wie Einzelhandel, Gastronomie, Wohnbauprojekten und Unternehmensstandorten Standards für Radabstellanlagen eingeführt werden.

Sinnvolle und radgerechte Anforderungen müssen hierbei klar definiert und auch kommuniziert werden, denn nicht jeder kennt sich mit der Thematik Fahrradparken aus. Je besser die Kommunikation ist, desto eher werden die Richtlinien auch für gut empfunden und umgesetzt.

Definieren Sie klare Mindestanforderungen, wie beispielsweise bei Neubauten die Umsetzung von mindestens zwei radgerechten Abstellbügeln pro Wohneinheit. Neben der reinen Anzahl kann auch die Ausgestaltung der Abstellmöglichkeiten und deren Lage in der Stellplatzsatzung geregelt werden. So ist denkbar, einfache Vorderradhalter („Felgenkiller“) explizit zu verbieten, was z. B. die Stadt Leipzig in ihrer Stellplatzsatzung bereits getan hat.

Wichtig: Seien Sie Vorreiter und zeigen Sie bei öffentlichen Gebäuden, wie gute Abstellanlagen aussehen. Nur wenn Sie mit gutem Beispiel voran gehen, wird auch ihre Stellplatzsatzung für das Fahrradparken akzeptiert werden.

Bild 1: Anlehnbügel beim Bürgerplatz ein Eching ermöglichen unkompliziertes Abstellen der Fahrräder. Rund um den Bürgerplatz gibt es eine Vielzahl an radgerechten Anlehnbügeln. Ein wirkungsvolles und nützliches Zeichen für gelebte Radverkehrsförderung!

Modulsystem für Radabstellanlagen

Die Ausgestaltung von Radparkanlagen ist – wie die bisherigen Ausführungen zeigen – von zahlreichen Faktoren wie zum Beispiel der Zielgruppe und dem Standort abhängig. Versuchen wir diese Anforderungen auf möglichst wenige Kriterien zu verdichten, bleiben in unseren Augen drei wesentliche Faktoren übrig:

- Witterungsschutz
- kurzeitiges, schnelles Abstellen mit Absperren des Rades am Rahmen
- langes, vor Diebstahl und Vandalismus gesichertes Abstellen

Um auf diese häufig wiederkehrenden Anforderungen flexibel reagieren zu können, haben wir eine Art Modulsystem entwickelt. Auf dieses kann bei Neuplanungen zurück gegriffen werden. Die Idee ist, Standards bei der Art der Abstellbügel, der Ausgestaltung der Radboxen und der Dimensionierung der Anlage einzuführen.

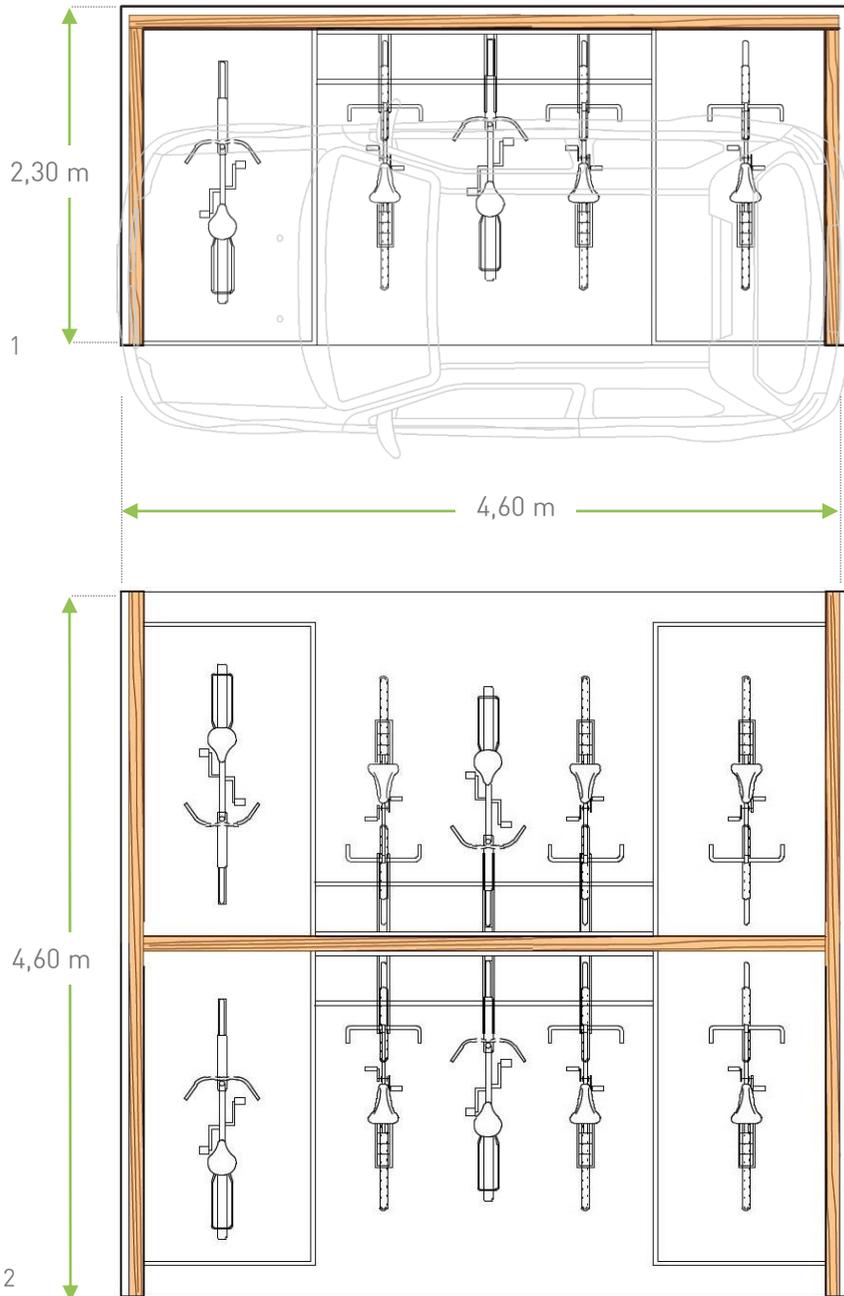
Die Einzelobjekte können dann frei kombiniert werden, um den Gegebenheiten vor Ort gerecht zu werden. Basiselemente sind:

- ein überdachter an drei Seiten geschlossener Radcarport
- radgerechte Einstellbügel
- Radboxen (optional)

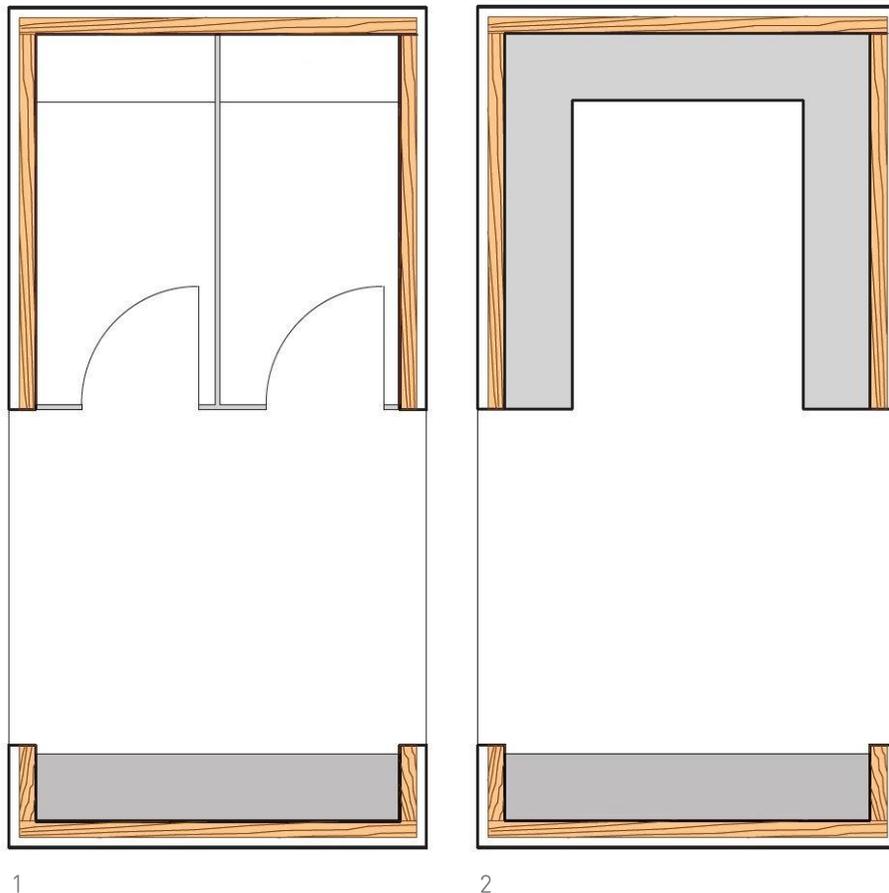
Die in den Skizzen links dargestellten Module sind hinsichtlich ihrer Größe auf die Abmessungen von Autoparkplätzen abgestimmt. Die Module könnten flexibel auf einem oder zwei Autostellplätzen aufgestellt werden. Diese Flächen sind meist schon vorhanden, sehr gut befestigt und ebenso gut zugänglich. Aus einem Autostellplatz können so fünf bis sechs hochwertige Radparkplätze entstehen.

Bild 1: Beispielmodul für einseitiges Fahrradparken.

Bild 2: Beispielmodul für zweiseitiges Fahrradparken.



Gute Radparkplätze sind ein leicht umsetzbarer Basisfaktor der Radverkehrsförderung!



Die Module sind unter anderem auch für Standorte mit Publikumsverkehr interessant, an welchen Besucher ihr Rad kurzzeitig abstellen, gleichzeitig die Mitarbeiter ihr Rad aber den ganzen Arbeitstag geschützt parken wollen.

Für größere Anlagen sind ergänzend Umkleide- und Garderobenmodule möglich (siehe Skizzen).

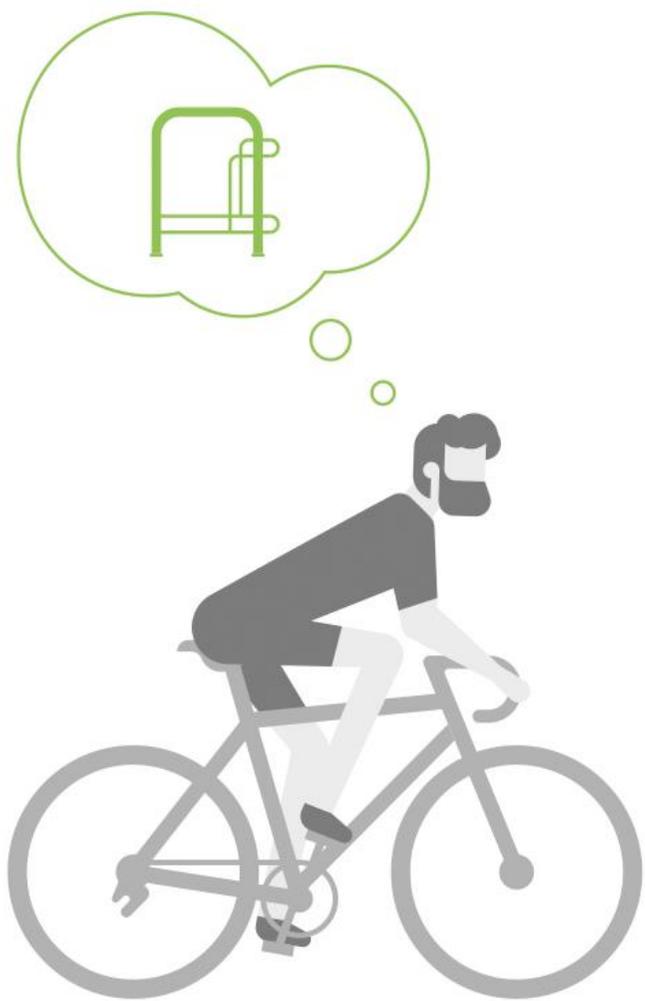
Detailliert geplante Module sind für viele Entscheidungsträger und Radverantwortliche in Kommunen und auch in Betrieben interessant. Dort gibt es oft nicht die personellen oder fachlichen Kapazitäten um sich intensiv mit Radabstellanlagen auseinander zu setzen. Stellt man Ihnen aber (zum Beispiel von Seiten des Landkreises) eine Art Katalog mit ausgesuchten Produkten und Modulen zur Verfügung, aus welchem nur noch ausgewählt werden muss, ist dies eine große Hilfestellung. Zugleich kann so eine Corporate Identity geschaffen werden, da alle auf das gleiche Design zurück greifen. Eine große Chance um in einem Landkreis oder einer Stadt die Radparkplätze öffentlichkeitswirksam zu präsentieren.

Wir möchten Sie anregen, einen Blick auf Ihre öffentlichen Parkplätze zu werfen. Seien es Schulen, das Landratsamt, das Rathaus, Sporthallen, ...

Wie ist das Angebot für die Radfahrenden bei Ihnen vor Ort?

Bild 1: Eine Garderobe mit Umkleidekabine kann eine sinnvolle Ergänzung sein.

Bild 2: Ebenso nützlich ist aber auch ein witterungsgeschützter Raum mit Spinden bzw. Schließfächern.



Selbst aktiv sein

Checklisten Radabstellanlagen



Checkliste zur Prüfung bestehender Anlagen

Ausstattung

- Anlehnbügel
- Einstellbügel
- Doppelstockparksystem
- Fahrradbox
- Sonstiges:
- Felgenkiller*

Witterungsschutz

- Baulich vollständig geschützt
- Überdacht
- Überdacht mit Witterungsschutz an Wetterseite
- Nicht notwendig, da nur für Kurzzeitparker
- Kein Witterungsschutz vorhanden, aber benötigt*

Beleuchtung

- Eigene Beleuchtung vorhanden
- Durch Straßenbeleuchtung gut abgedeckt
- Beleuchtung nicht ausreichend*

Diebstahlschutz

- Zugangsüberwachung
- Vollständig abschließbarer Einzelplatz
- Rahmen und ein Reifen können angeschlossen werden
- Nur Rahmen kann angeschlossen werden
- Nur Reifen kann angeschlossen werden
- Keine Anschlussmöglichkeit*

Zusatzausstattung

- eBike-Ladestation
- Einstellbügel
- Doppelstockparksystem
- Felgenkiller
- Fahrradbox
- Sonstiges:

Mängel

- eBike-Ladestation
- Verschmutzung
- Baulicher Mangel
- Erschwerte Zugänglichkeit
- Beschädigung / Vandalismus
- Nicht geeignet
- Sonstiger Mangel:

Meine Entwicklungs- und Verbesserungsmaßnahmen:

Datum:

Standort:

Erfassung von:

Checkliste bei Neuplanung

Standortwahl

- Verkehrssicherheit gegeben
- Nähe zum Zielort
- Zu- und Abfahrtswege sind frei
- Fahrend erreichbar
- Untergrund ist befestigt
- Soziale Sicherheit beachtet

Bedarfsermittlung

- Betrachtung der bisherigen Situation
- Zählung „wild“ abgestellter Räder
- Vorgabe durch Stellplatzsatzung
- Abschätzung zukünftiger Bedarf an Abstellanlagen

Modellauswahl

- Zielgruppe bestimmt
- Nutzungsdauer analysiert
- Bedarfsermittlung mit in Betracht gezogen

Beleuchtung

- Beleuchtung wurde eingeplant
- Straßenbeleuchtung ausreichend

Witterungsschutz

- Witterungsschutz wurde eingeplant
- Nicht notwendig, da nur für Kurzzeitparker

Finanzierung

- Kosten ermittelt
- Fördermöglichkeiten geprüft und evtl. Zuschüsse beantragt
- Laufende Unterhaltskosten berücksichtigt

Unterhalt

- Pflege durch die Kommune
- Unterhalt durch externen Dienstleister
- Regelmäßige Qualitätskontrolle etabliert

Öffentlichkeitsarbeit

- Information von Bürgern und Presse
- Ggf. einpflegen der Anlage in Bürgerportal und Online-Auftritt

Meine Ideen und Visionen:

Datum:

Standort:

Notiz von:



Best Practice Beispiele

Radabstellanlagen



Fahrradparken an (kleinen) Freizeitzielen

Auch die Freizeitradler möchten ihr Rad abstellen. Sei es an einem Rastplatz, einer Kneippanlage oder am Spielplatz. Sowohl Einheimische als auch Gäste steuern diese Ziele regelmäßig mit dem Rad an. Zu beachten ist, dass die Radfahrenden hier ihre Räder sehr unkompliziert, in unmittelbarer Nähe des Zielpunktes abstellen können. Bewährt haben sich Anlehnbügel, da diese für verschiedene Radtypen und Radgrößen geeignet sind.



1



2



3

Parkplätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger

Radfahrende mit Kinderanhängern sind in den vergangenen Jahren mehr und mehr zu einem „Normalfall“ geworden. Und auch die Zahl der Lastenräder, vor allem in Städten, steigt. Dieser Trend wird mit dem Boom der eBikes sicherlich anhalten. Leider treffen Radfahrende mit Anhänger oder Lastenrad immer noch auf zahlreiche Schwierigkeiten und Hindernisse. Seien es zu enge Kurvenradien, Umlaufschranken oder das Fehlen von geeigneten Stellplätzen.

Hier geht die Gemeinde Gröbenzell mit guten Beispiel voran. Sie möchte die Nutzung von Lastenrädern und die Mitnahme von Kinderanhängern fördern. Dazu wurden 2020 erste Stellplätze speziell für diese Radtypen im Zentrum geschaffen. Zwei Kfz-Stellplätzen wurden zu vier großen Radparkplätzen umgestaltet. Diese sind mit dem Verkehrszeichen „Parkplatz“ und dem Zusatzzeichen „Lastenfahrrad“ ausgewiesen. Die Stellplätze selbst sind mit blauer Grundfläche und weißen Piktogrammen auffällig gekennzeichnet.

Durch die Lage in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften, zeigt sich der Stellenwert, den die Gemeinde dem Radverkehr beimisst. Hier macht der Einkauf mit dem Rad Spaß und das Schleppen zu weit entfernten Radparkplätzen entfällt.



Bild 1 und 2: Fahrradparkplätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger im Zentrum von Gröbenzell, in direkter Nähe zum Einzelhandel.

Bike Box Kempten



1



2



5

Die Bike Box in Kempten befindet sich am Rande der Altstadt und Fußgängerzone. Sie liegt an einem stark frequentierten Knotenpunkt des Alltags- und Freizeitradverkehrs und kann ideal mit dem Rad angefahren werden. Das Design ist sehr ansprechend. Die Anlage bietet abschließbare Radboxen, radgerechte Abstellbügel, Schließfächer und eine Reparaturstation mit Luftpumpe.

Bild 1: Die Zufahrtswege sind gleich von drei Richtungen vorbildlich.

Bild 2: Die gut ausgestattete Reparaturstation schafft Abhilfe bei kleinen Problemen.

Bild 3: Alle Spinde sind mit Akku-Ladeinfrastruktur ausgestattet und bieten Platz für Helme und Taschen. Sie sind mit einem Münzpfandsystem verriegelbar.

Bild 4: Für hochwertige Räder und Räder mit Gepäck stehen neben den radgerechten Einstellbügeln Radboxen zur Verfügung, auch diese sind mit einem Münzpfandsystem zugänglich.

Bild 5: Die gesamte Bike Box wurde ansprechend gestaltet.



3



4

Radstation Riedlingen



1



2



3



4



5

Die Radstation in Riedlingen bietet vielfältige Radinfrastruktur-Elemente. Radgerechte Einstellbügel, abschließbare Einzelboxen mit Lademöglichkeit, Schließfächer und Toiletten sind im Portfolio enthalten. Die Radstation liegt direkt am Donauradweg, am Rande der Altstadt. Unmittelbar an der Radstation befindet sich eine Bushaltestelle und ein größerer Parkplatz.

Bild 1: Die abschließbaren Boxen sind breit genug, dass auch Räder mit Gepäck komfortabel abgestellt werden können. Besonders gut ist, dass man die Boxen aufrecht stehend betreten und verlassen kann – das ist Komfort für Radler!

Bild 2: Die Schließfächer sind mit einem kostenlosen PIN-Schließsystem ausgestattet. Jedes Fach hat einen Elektroanschluss.

Bild 3: In den Radboxen sind Ablage- und Lademöglichkeiten installiert.

Bild 4: Toiletten ergänzen das Angebot.

Bild 5: Die Kombination aus Einstellbügeln und Boxen gibt den Radfahrenden Wahlfreiheit. Wer nur kurz abstellen möchte, kann die Bügel nutzen. Bei längerem Parken sind die massiven Radboxen eine sichere Wahl. Der Witterungsschutz der gesamten Anlage ist sehr gut.

KliMo-Stationen Lindau



Die Stadt Lindau hat im Zuge des Konzeptes „KliMo“ eine Vielzahl an Abstellstationen an Knotenpunkten zum ÖPNV geschaffen. Die Stationen haben ein gemeinsames Design, wurden aber in ihrer Funktionalität und Ausstattung dem jeweiligen Standort angepasst.

So konnte ein System an Abstellmöglichkeiten mit Wiedererkennungswert im gesamten Stadtgebiet geschaffen werden. Alle Stationen sind mit Einstellbügeln ausgestattet. In den meisten Fällen sind Witterungsschutz und Reparaturstation vorhanden.

Bild 1: Eine ausreichende Zahl an Abstellbügeln ist wichtig.

Bild 2: Alle im Projekt installierten Bügel sind radgerecht gestaltet.

Bild 3: An vielen Standorten ist eine Servicestation integriert.

Bild 4: Die Stationen sind an wichtigen Knotenpunkten und den Endhaltestellen der Stadtbuslinien aufgestellt.

Bild 5: Auf kleinem Raum wird hier ein Verknüpfungspunkt zwischen Rad und ÖPNV geschaffen.

Radabstellanlagen an Bushaltestellen



Während es an Bahnhöfen mehr oder weniger selbstverständlich ist, dass Radabstellanlagen angeboten werden, ist das bei Bushaltestellen nicht so. Wir stellen tatsächlich sehr häufig fest, dass es an Bushaltestellen keine Radabstellanlagen gibt (Ausnahmen sind zentrale, große Busbahnhöfe in Städten). Die Verknüpfung von ÖPNV (hier Bus) und Rad stellt aber für viele Bürger eine optimale Mobilitätsform dar.

Denken wir zum Beispiel an die vielen Schüler, welche in ländlichen Gebieten zuerst zur Bushaltestelle radeln und dann mit dem Bus zur Schule weiter fahren. Und auch in innerstädtischen Gebieten stellt die Verknüpfung von Rad und Bus eine wichtige - auch genutzte - nachhaltige Mobilitätsform dar. Die Fotobeispiele links stammen deshalb alle aus dem städtischen Raum. Das Foto oben von einem dörflich strukturierten, stadtnahen Vorort.

Wie ist die Situation an den Bushaltestellen in Ihrer Region?

Fahrradparkhaus Dachau



2017 wurde am Dachauer Bahnhof ein Fahrradparkhaus mit über 1.000 Stellplätzen eröffnet. Modern ausgestattet, lichtdurchflutet und kameraüberwacht bietet es Komfort auf zwei Stockwerken. Dank der Photovoltaikanlage, wird auf dem Dach umweltfreundlich Strom gewonnen und die Bepflanzung kann mit gesammeltem Regenwasser bewässert werden – ganz im Sinne einer nachhaltigen Bauweise. Toiletten ergänzen das Angebot.

Bild 1: Im Außenbereich stehen überdachte, radgerechte Abstellbügel bereit.

Bild 2: Die Auffahrt in die zweite Etage ist mit einer Rampe möglich. Die Steigung ist so gewählt, dass man sie mit dem Rad bewältigen kann. Alle Zufahrtswege im Radparkhaus sind breit genug, auch bei Gegenverkehr.

Bild 3: Im öffentlich zugänglichen Radparkhaus befindet sich auch ein abgesperrter Bereich, welcher nur mit einem Fingerabdrucksensor zugänglich ist.

Bild 4: Die Doppelstockparker sorgen für ausreichend Stellplätze.

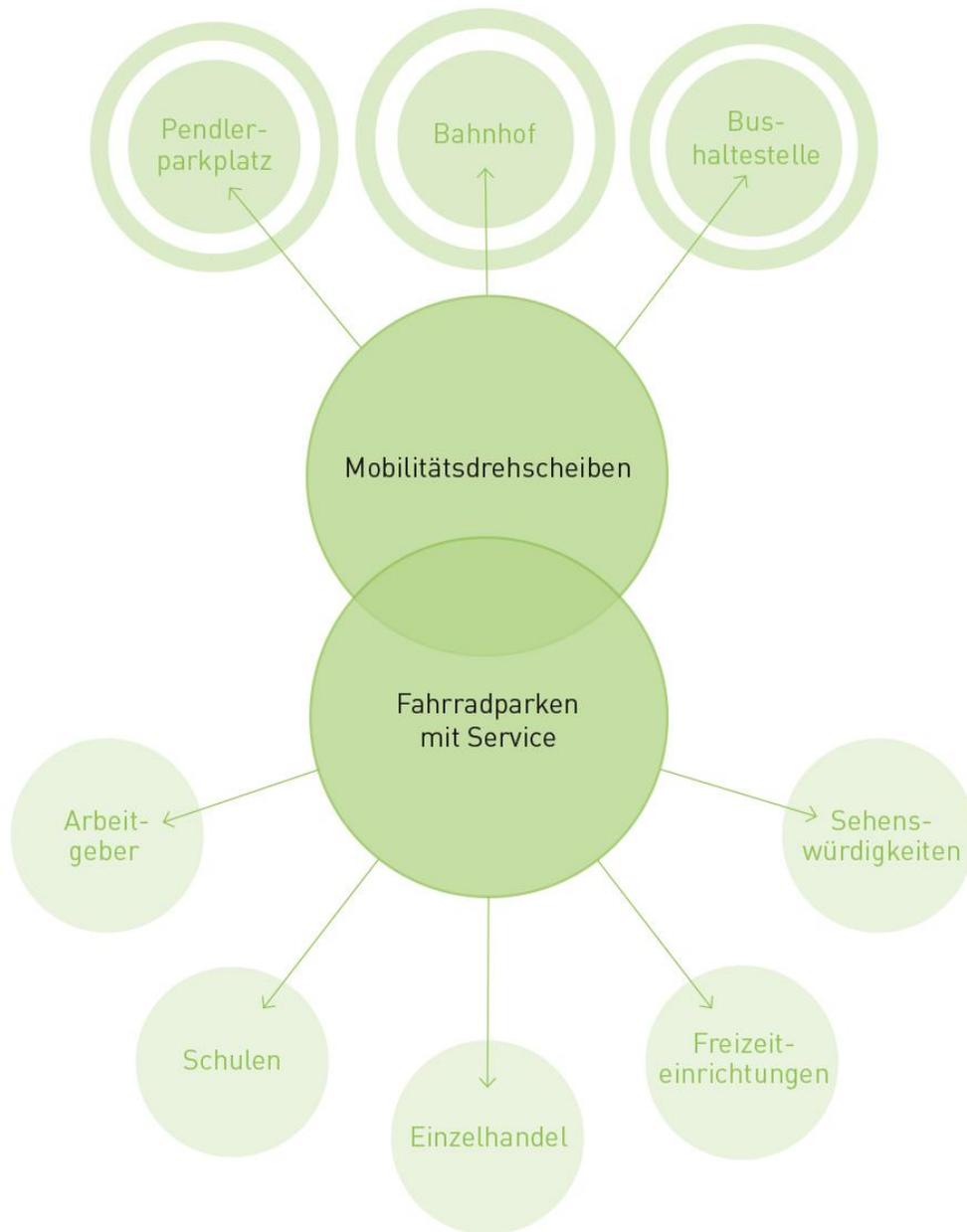
Bild 5: Außenansicht, die An- und Abfahrtswege sind großzügig dimensioniert.

Mobilitätsdrehscheibe

Radinfrastruktur?

Ja, bitte!

Vom Abstellbügel zur Mobilitätsdrehscheibe



Stau? Überfüllte Straßen? Verkehrschaos?

Fahrräder und umweltfreundliche Verkehrsmittel schaffen Entlastung... Für Natur, Mensch und Umwelt, im ländlichen und auch im urbanen Raum.

Mobilitätsdrehscheiben verknüpfen individuelle und öffentliche Wege – zu einer klugen, ökonomischen Mobilität.

So entsteht Freiheit für jeden Einzelnen.

Radabstellanlagen sind ein erster Schritt hin zu einem neuen Mobilitätsbewusstsein. Arbeitgeber und Schulen profitieren ebenso davon, wie z. B. auch Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen.

Aber sind wir nur mit dem Rad unterwegs?

Denkt man diesen Ansatz konsequent weiter, kommt man zur Erkenntnis, dass eine Art der Fortbewegung in vielen Fällen nicht ausreicht. Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern wird wichtig – Intermodalität ist das Stichwort!

Pendlerparkplätze, Bahnhöfe und Bushaltestellen sind Orte, an denen die Reise mit dem Rad vielleicht endet, aber mit dem ÖPNV oder in einer Fahrgemeinschaft weiter geht. Stimmt der Service, sinken die Hemmungen sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln fortzubewegen. Für die Verknüpfung dieser Verkehrsmittel wird die Digitalisierung oft als Allheilmittel gepriesen. Ja, es stimmt, eine App, welche verschiedene Wege zum Ziel bewertet und kombiniert, ist eine wertvolle Unterstützung. Aber sie nutzt Radfahrenden wenig, wenn er am Umstiegspunkt keinerlei Radinfrastruktur vorfindet. Warum sollte er zum Beispiel zum Pendlerparkplatz radeln, wenn er dort nichts anderes als einen gekiesten Autoparkplatz vorfindet?

Also, wie muss der Service sein, der Ihre Bürgerinnen und Bürger dazu bewegt, das Rad verstärkt im Alltag zu nutzen?

Werden Sie aktiv und entwickeln Sie Ihre Radparkanlage weiter zu einem Leuchtturmprojekt – zur **Mobilitätsdrehscheibe!**

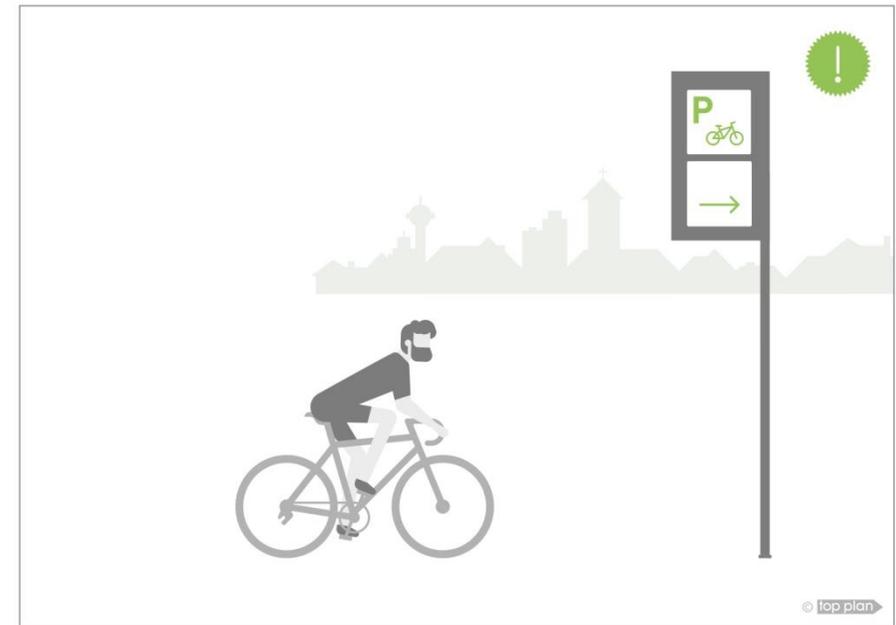
Vom Abstellbügel bis zur Rad-Mobilitätsstation: Welche Entwicklungsstufen sind möglich?

Um diese Fragestellung Schritt für Schritt zu beleuchten, haben wir uns viel Mühe gegeben und die nachfolgende Bildergeschichte mit Details aus der Planungspraxis entwickelt.

Gleichzeitig stellen die einzelnen Skizzen eine Art Baukastensystem dar. Je nach den Anforderungen am Zielort können Sie das geeignete Modul für Ihre Fahrradparkplätze oder Ihre Mobilitätsstation auswählen.

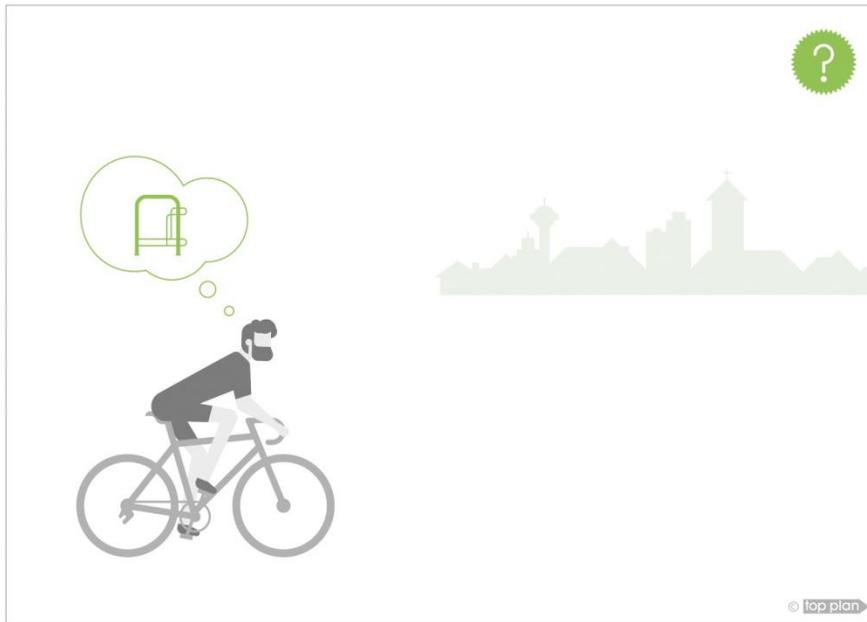
An dieser Stelle bleibt uns nur zu sagen: Packen Sie es an. Lassen Sie sich inspirieren!

Hinweisschild



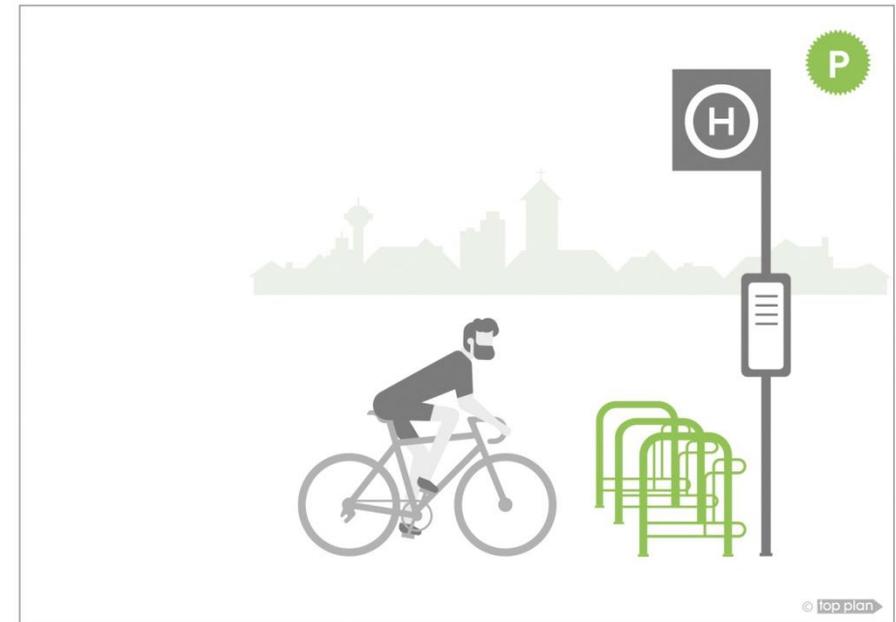
Aaah, Wegweiser für Fahrradparken – hier gibt's eine Abstellmöglichkeit!

Nichts...

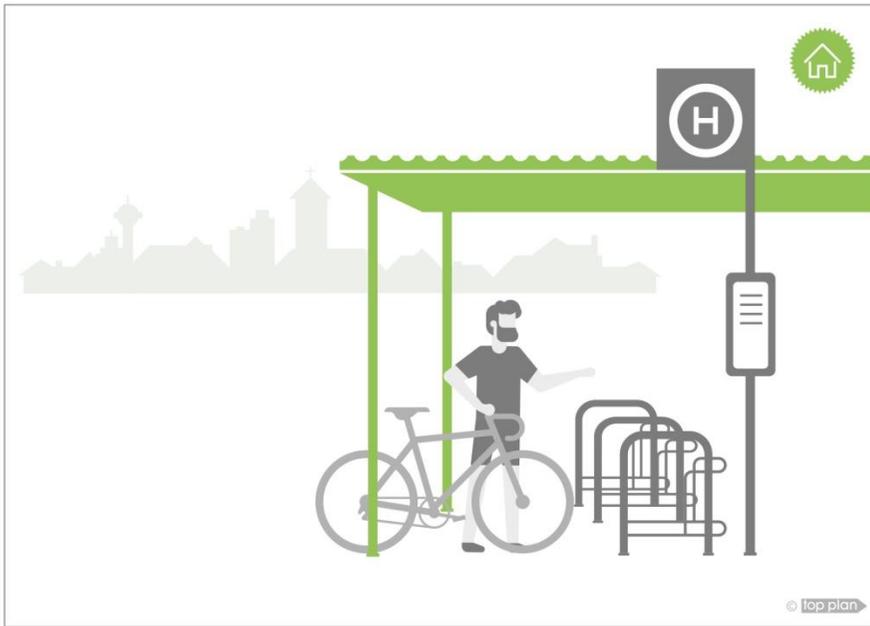


Wo stell' ich mein Fahrrad ab?

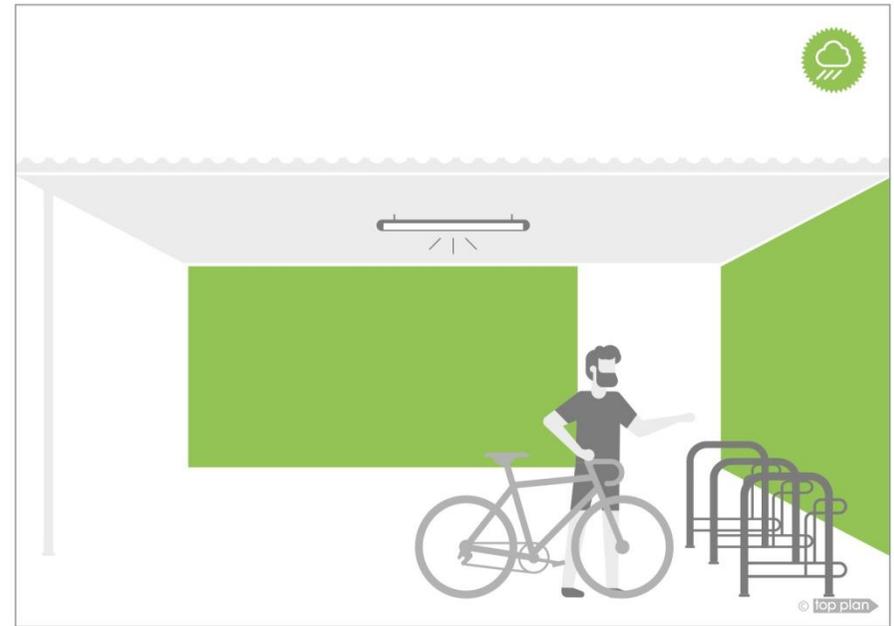
Bügel



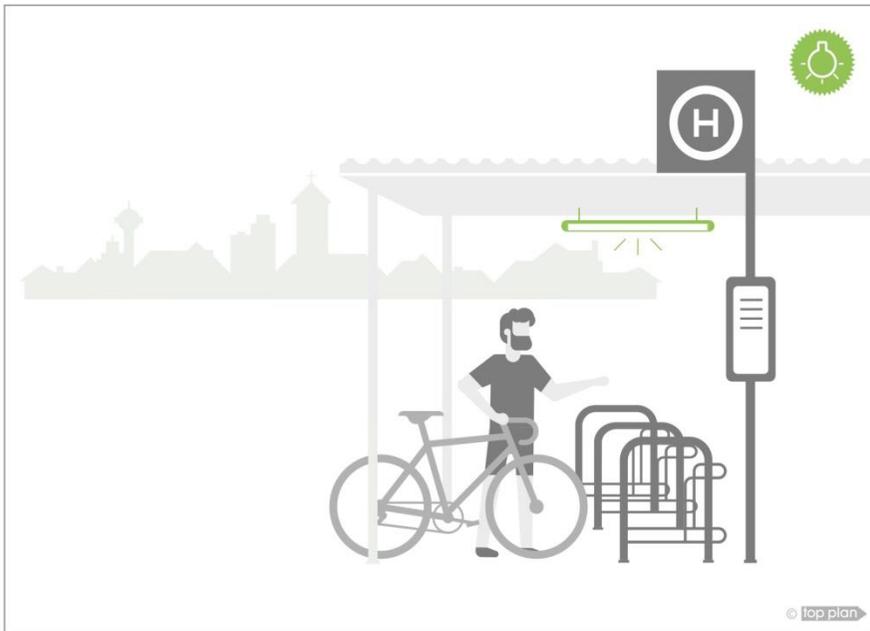
Ein Anfang: radgerechte Abstellbügel



Schutz von oben! Kein nasser Sattel, kein nasser Po



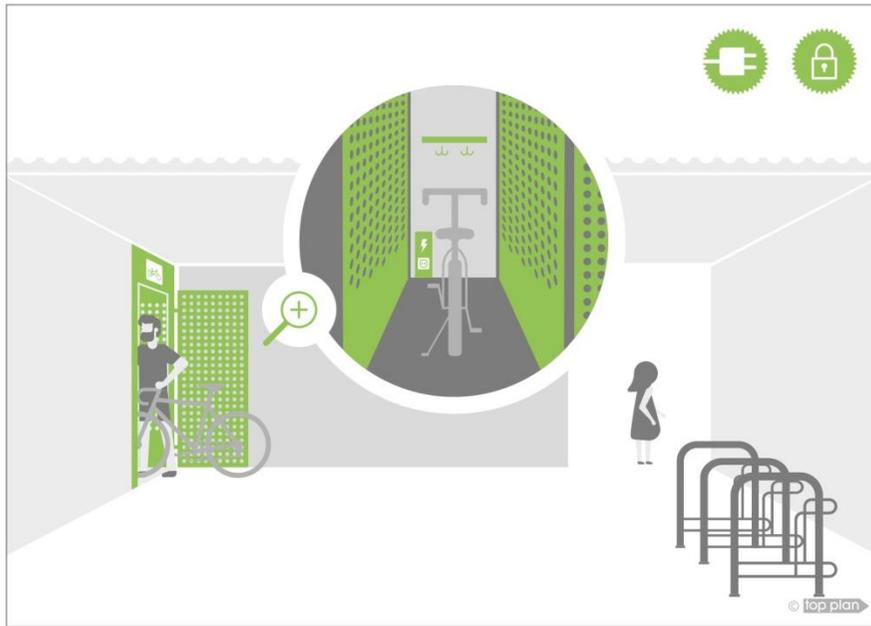
Regen, Wind, Gewitter – Rad und Radler sind froh, „mehr“ um sich zu haben



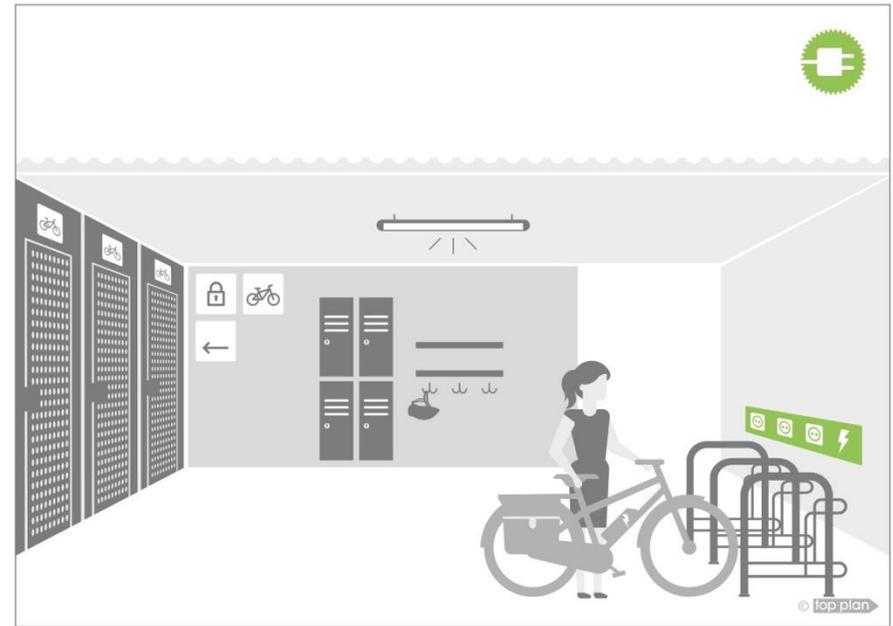
Es werde Licht... kein Tappen im Dunkeln: Schloss bequem öffnen, mich sortieren



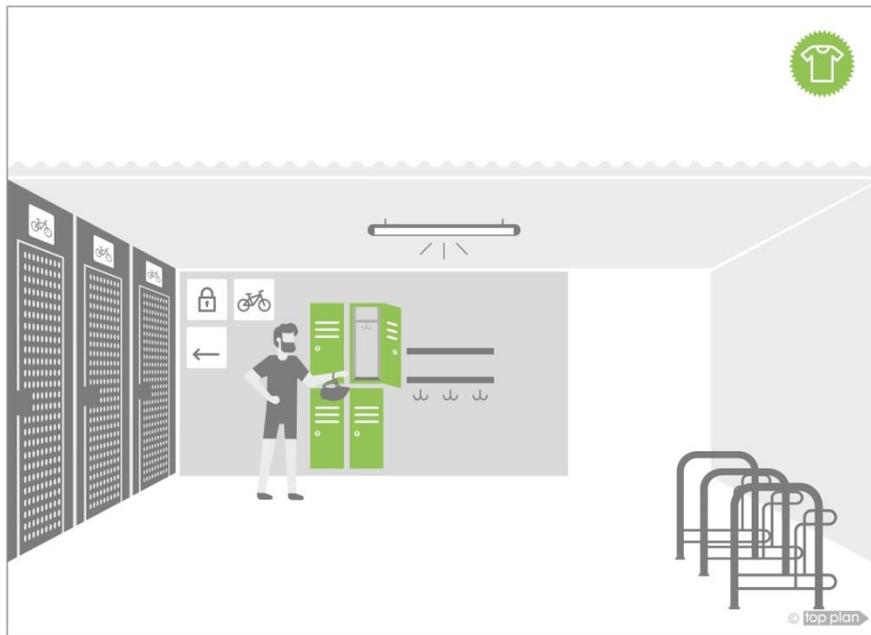
Häng' hin oder leg' ab! Weiter ohne störende Utensilien



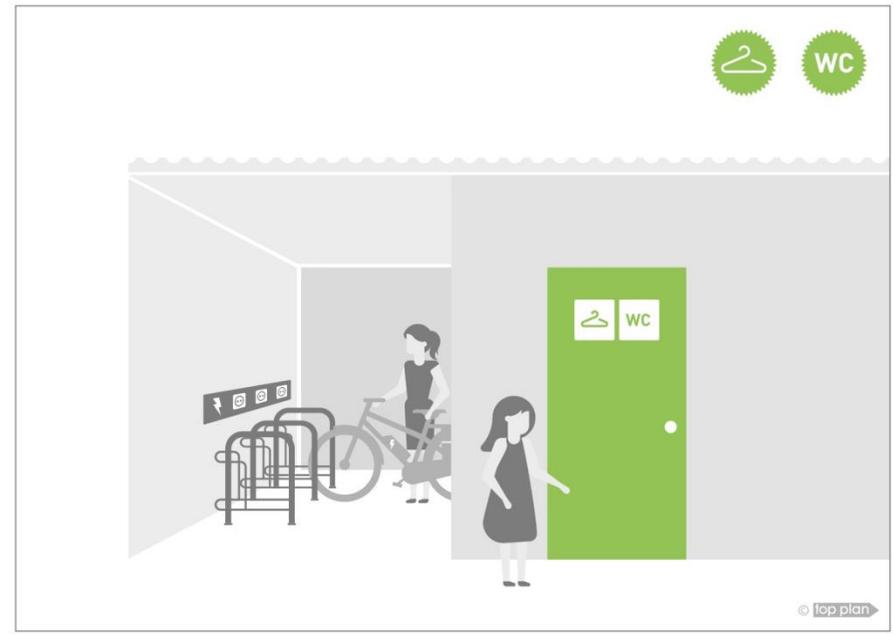
Schutz auch für „Luxusräder“, Gepäck einstellen und den Akku wieder aufladen!



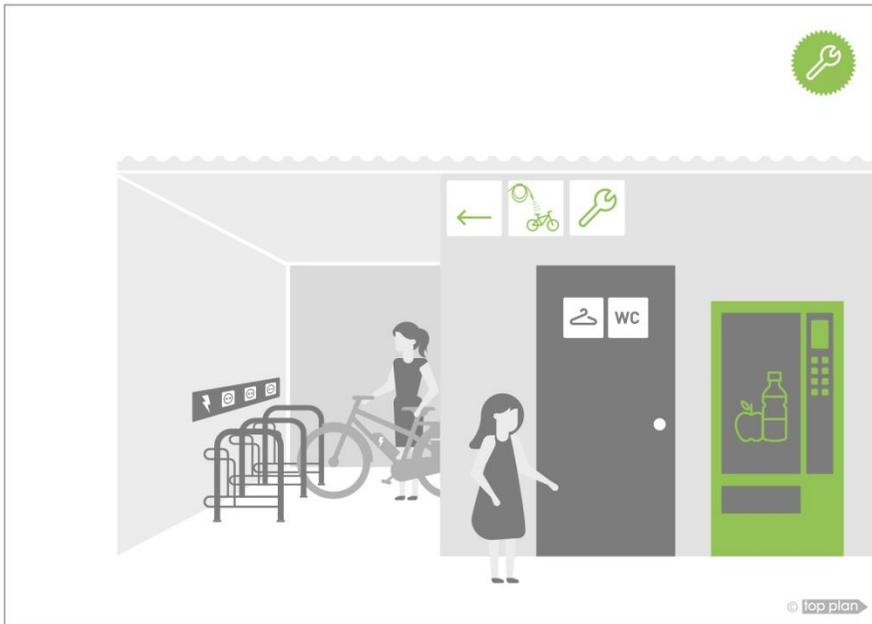
Akku leer? Mehr Strom: parken – aufladen lassen – weiter fahren



Radbekleidung? Wechselschuhe? Schwere Taschen? → Spinde!

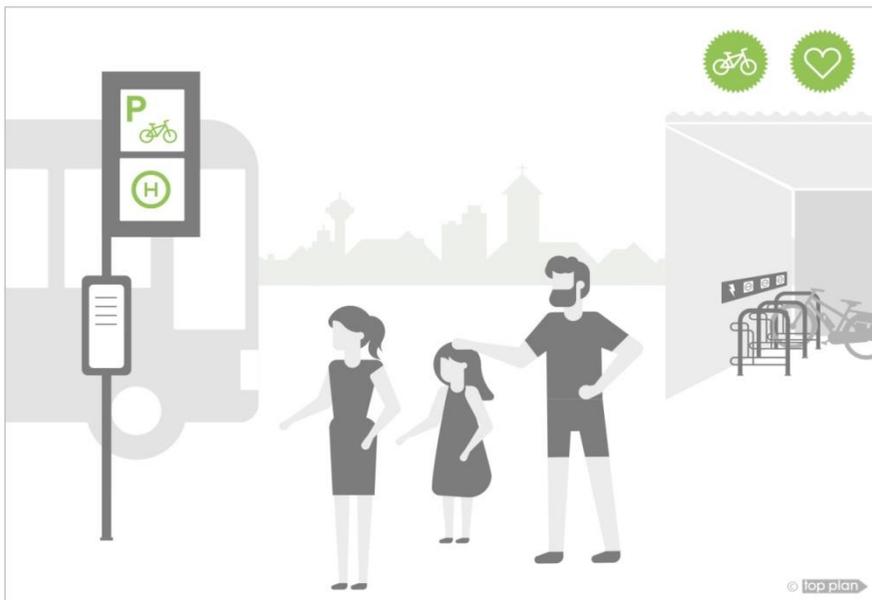


Das große Plus: WC und Umkleide



Rundum an alles gedacht: Versorgung für Mensch & Rad

Mobilitätsstation – ein Herz für Radfahrer



Rad gut versorgt, jetzt können wir schlau und entspannt weiter.

Wege entstehen dadurch, dass man sie geht!

Franz Kafka

7 Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist nicht alles...
Aber ohne Öffentlichkeitsarbeit ist alles nichts!

Hätte ich gewusst, dass der Radweg existiert,
hätte ich ihn auch genutzt...
Aber hier erfährt man ja nie etwas.

Hypothetisches Zitat, dass so sicherlich in jeder Kommune fallen könnte



Warum es nicht ausreicht einen Radweg zu bauen...

Beim Begriff „Marketing“ hat wohl jeder eine Vorstellung, was dazu gehört. Tagespresse, Instagram, Social Media, Radiospots oder Printkampagnen sind nur einige Beispiele aus dem weiten Feld der Werbemaßnahmen.

Aber Marketing für Radverkehr? Ist das wirklich nötig? Und falls ja, wie könnte das aussehen?

Im kommunalen Umfeld werden zumeist selbst keine Produkte verkauft und Absatzzahlen sind selten relevant. Aber ist das wirklich so? Sind nicht auch steigende Zahlen im Radverkehr eine Art Absatzmarkt? Letztendlich müssen Sie sich im Themenbereich Radverkehr auch daran messen lassen, wie viele Menschen in Ihrem Gebiet regelmäßig im Alltag Rad fahren.

Dies ist sowohl quantitativ als auch qualitativ gut zu messen. Nehmen wir beispielsweise Fahrradzahlstationen, die Ihnen jeden Tag die Summe ausgeben, wie viele Radfahrer an einem bestimmten Punkt Ihres Gebietes gefahren sind. Eine qualitative Möglichkeit sind Umfragen, wie viele Menschen täglich mit dem Rad zur Arbeit kommen. Eine Steigerung der Radfahrzahlen kann unmittelbar auf Sie und Ihre Arbeit zurück fallen – sofern diese Arbeit auch nach außen kommuniziert wird.

Denn auch beim Thema Öffentlichkeitsarbeit gelten letztendlich die geflügelten Worte der PR:

Tue Gutes und rede darüber!

Frei nach diesem Motto wollen wir nachfolgend einen grundlegenden Einblick in den Themenbereich der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit geben und einige Best Practice Beispiele vorstellen.

Wer auf andere Leute wirken will, der muss erst einmal in ihrer Sprache mit ihnen reden.

Kurt Tucholsky

Zielgruppen erkennen und ansprechen

Wenn es darum geht, für den Radverkehr Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben, stehen einige grundsätzliche Fragstellungen am Anfang:

- Wen möchte ich ansprechen?
- Was ist meine Botschaft?
- Welche Möglichkeiten stehen mir zur Verfügung?
- Was will ich erreichen?

Insbesondere die Frage, wer angesprochen werden soll und das Ziel der Kommunikation sind elementar. Ohne sich darüber im Klaren zu sein, ist keine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit möglich. Nicht zuletzt ist das ein Faktor dafür, dass grundsätzlich gute Kampagnen im Sande verlaufen oder beachtliche Fortschritte im Bereich der Radinfrastruktur von der Bevölkerung kaum wahrgenommen werden.

Machen Sie sich also Gedanken über Ihre Zielgruppe und bestimmen Sie auf dieser Basis, welche Kanäle Sie sinnvoll einsetzen können, um diese Zielgruppe zu erreichen. Einige Zielgruppen wären zum Beispiel:

- Alltagsradfahrer
- Potentielle Alltagsradfahrer
- Schüler
- Autofahrer
- Fußgänger
- Arbeitgeber
- Einzelhandel und Gastronomie

Wenden Sie sich also nicht nur an die Radfahrerinnen und Radfahrer von heute – sprechen Sie die Radfahrenden von morgen an und die, die es werden könnten.

Welche Botschaften möchten Sie kommunizieren?

Bevor Sie mit der Öffentlichkeitsarbeit starten, müssen Sie nicht nur Ihre Zielgruppe kennen, Sie sollten sich auch intensiv mit Ihren Zielen und den dazu passenden Inhalten auseinander setzen. Nur wenn Sie wissen, was Sie nach außen transportieren möchten, kann die Öffentlichkeitsarbeit Erfolg haben.

Hier eine Auswahl an Ideen zum Einstieg:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Botschaften für die Radfahrenden (welche sich nicht regelkonform verhalten) und den Kfz-Verkehr
- Verbesserung der gegenseitigen Toleranz und Rücksichtnahme zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrenden und / oder zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
- positives Image des Radfahrens insgesamt
- positive gesundheitliche Aspekte des Radfahrens
- positive Umweltaspekte des Radfahrens
- positive gesellschaftliche Effekte von mehr Radverkehr
- Rad / eBike als Lifestyle
- Maßnahmen der Radverkehrsförderung
- Erfolge der Radverkehrsförderung
- Kundenservice (aus Sicht Einzelhandel, Gastronomie)

Wenn Sie wissen, wo Ihre Reise hingehen soll, dann wird es deutlich einfacher passende Maßnahmen auszuwählen. Umgekehrt ist es fast unmöglich ein Ziel zu erreichen, wenn gar nicht richtig klar ist, was das Ziel eigentlich sein soll.



Exkurs: Innenmarketing vs. Außenmarketing

Auf den letzten Seiten wurde bereits auf die Wichtigkeit von Zielgruppen hingewiesen. Meist hat man dabei vor allem die Bürgerinnen und Bürger vor Augen. Für Sie als Projektträger ist allerdings auch die interne Vermarktung und Kommunikation nicht zu unterschätzen, um sich selbst die Arbeit zu erleichtern. Daher gibt dieser Exkurs einen kurzen Einblick in die Unterscheidung von Innen- und Außenmarketing.

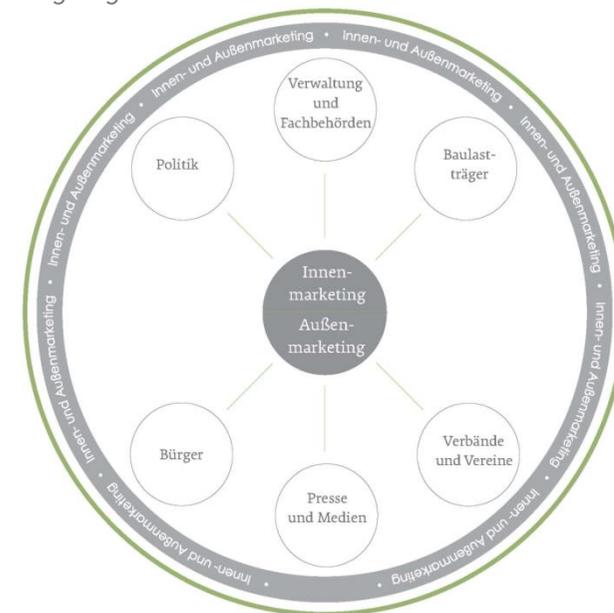
Innenmarketing bringt Ihre Radverkehrsmaßnahmen den Personen näher, die direkt an der Umsetzung beteiligt sind. Es handelt sich um die politischen Entscheidungsträger, die Baulastträger und die Fachbehörden. Diese Gruppen sind essenziell für den Erfolg eines Projektes, denn am Ende des Tages sind diese Personen es, die Entscheidungen treffen oder absegnen, über die Mittelverwendung und den Finanzhaushalt bestimmen und an der Umsetzung direkt mitwirken. Es ist von großer Bedeutung, dass Sie sich mit diesen Personen regelmäßig im persönlichen Gespräch austauschen. Nur einen Mail-Verteiler einzurichten genügt sicherlich nicht – es gilt persönliche Überzeugungsarbeit zu leisten. Natürlich können begleitende Infoschreiben und detailliertere Maßnahmenbeschreibungen positiv unterstützen.

Wir stellten bei unseren Radprojekten immer wieder fest, dass den Entscheidungsträgern in den Fachbehörden und den politischen Gremien die Bedürfnisse der Alltagsradfahrer teilweise gar nicht bewusst sind. Wie kann Abhilfe geschaffen werden? Organisieren Sie doch beispielsweise mit diesen Personen eine Rad-Exkursion durch Ihre Stadt. Wer Defizite selbst auf dem Rad vor Ort wahrnimmt, wird die Belange des Radverkehrs bei Entscheidungen besser berücksichtigen.

Ein gutes Innenmarketing erleichtert Ihnen die Umsetzung Ihrer Projekte – je breiter die Akzeptanz, desto geringer die Widerstände.

Das **Außenmarketing** hingegen wendet sich an alle Personen, die nicht unmittelbar mit Ihrem Projekt zu tun haben, jedoch einen direkten Nutzen daraus ziehen. Es sind in der Regel die Bürger. Quasi als Kunden, entscheiden sie mit ihrer Resonanz über Erfolg und Misserfolg der Radinfrastruktur. Daher ist wichtig zu zeigen, welche Maßnahmen sie ergreifen und welche Vorteile sich für die Radfahrende ergeben.

Dieses Sichtbarmachen der Radverkehrsförderung sollte cross-medial über Online- und Offlinekanäle erfolgen, um eine möglichst breite Öffentlichkeit zu erreichen. Machen Sie sich klar, dass Sie unterschiedliche Personengruppen ansprechen: Teilweise haben diese noch nichts von Ihrer Arbeit gehört und müssen ganz am Anfang abgeholt werden. Sie werden aber auch auf sehr engagierte und interessierte Personen treffen – hören Sie zu und nehmen Sie deren Anregungen ernst.



Grafik: Zielgruppen von Innen- und Außenmarketing

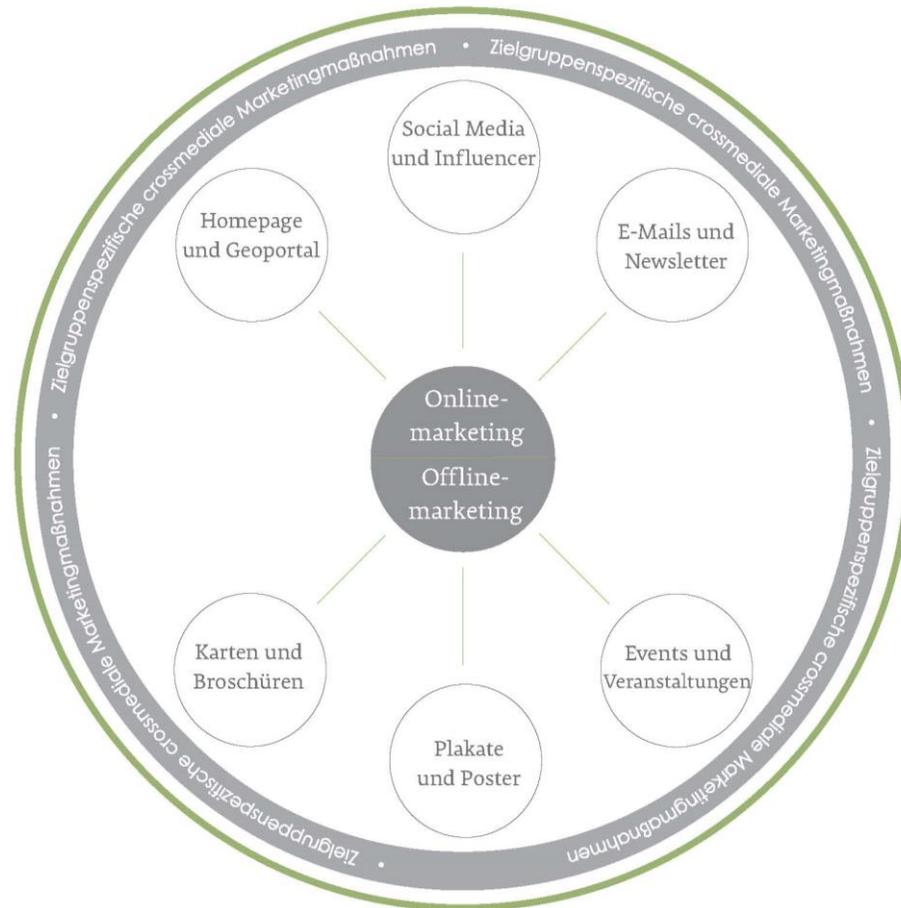
Crossmediales Marketing

Nach diesem Exkurs zum Innen- und Außenmarketing nun einige Details zur Vermarktung der Radverkehrsförderung in der Bevölkerung. Gehen Sie davon aus, dass die Öffentlichkeit an Ihrer Arbeit interessiert ist, allerdings viele Bürgerinnen und Bürger nicht selbst auf die Suche nach Informationen gehen möchte. Aus diesem Grund müssen Sie selbst aktiv werden und die Bevölkerung mit Informationen versorgen. Dazu stehen Ihnen unzählige Möglichkeiten zur Verfügung – nutzen Sie diese. Das Stichwort ist: **Crossmediales Marketing!** Crossmedial meint in diesem Zusammenhang, dass Sie diverse Kanäle wie z. B. Tageszeitung, Bürgerportal, Social Media etc. parallel in der Öffentlichkeitsarbeit einsetzen. Zunächst ist eine Gliederung in On- und Offlinemarketing sinnvoll:

Wichtig bei **Online-Marketing** ist vor allem die Aktualität. Gutes Online-Marketing wirkt modern und zeitgemäß und holt die Leser / Betrachter auf einer persönlichen Ebene ab. Zusätzlicher Vorteil ist die Möglichkeit, schnell reagieren zu können – während Zeitungsartikel Vorlauf benötigen, können kleine und wichtige Infos online sofort publiziert werden (z. B. Sperrungen durch umgestürzte Bäume). Homepage und Social Media sollten sich dabei ergänzen. Starten Sie klein und bauen Sie den Online-Auftritt Schritt für Schritt mit Struktur auf.

Offline-Marketing benötigt zumeist mehr Vorlaufzeit, hat aber nach wie vor ein sehr professionelles Image und Renommee. Zudem erreicht man über klassische Printmedien auch Menschen, die nicht rund um die Uhr „online“ sein wollen. Zeitungsberichte und -anzeigen, Plakataktionen und Events müssen aber in jedem Fall geplant und abgestimmt sein. Erstellen Sie also einen Redaktionsplan, wenn Sie wie und wann erreichen möchten.

Letztendlich ist ein gelungener Marketingmix das Rezept um einen möglichst breiten Personenkreis zu erreichen.



Grafik: Online- und Offlinemarketing bedienen verschiedene Kanäle und ergänzen sich.

Offline-Maßnahmen und ihre Chancen

Gutes Offline-Marketing muss fundiert recherchiert und interessant aufbereitet sein – schreiben Sie, was Sie auch selbst gerne lesen würden. Und sehr wichtig – wie auch bei den Onlinekanälen – professionelles Fotomaterial ist unabdingbar.

- **Tageszeitungen:** Regionale Tageszeitungen sind nach wie vor ein zentrales Medium der Bevölkerung zur Informationsbeschaffung. Entscheidungen von politischen Gremien zur Mobilität, Radveranstaltungen und -aktionen, kommende und abgeschlossene Baumaßnahmen, aber auch etwas detailliertere Projektvorstellungen sind hier gut aufgehoben.
- **Broschüren und weitere Druckmaterialien:** Auch in unserem Büro fragen wir uns immer wieder: Ist eine gedruckte Broschüre noch zeitgemäß? Auf jeden Fall, wenn die Inhalte stimmen! Egal ob als Flyer, als Postkarte oder als etwas umfangreichere Broschüre – mit Druckmaterialien können Sie interessante Fakten auf einen Blick vermitteln. Z. B. das Radangebot für Neubürgerinnen und Neubürger oder konkrete Fakten und Erfolge der Radverkehrsförderung für Alle. Aber denken Sie an die Kosten und die Umwelt. Drucken Sie nur Infomaterial, wenn Sie tatsächlich etwas Wichtiges zu sagen haben.
- **Plakate:** Sie haben eine neue Aktion in Ihrer Kommune gestartet? Machen Sie darauf aufmerksam und zeigen Sie Präsenz im Stadtbild. Auch in Sicherheitsfragen können Plakate sinnvoll sein (siehe Best-Practice-Beispiele).



Bild 1: Lokale Berichterstattung zum erfolgreichen Abschluss eines Radverkehrsprojektes (Woche im Blick, 13. Februar 2020).

Bild 2: Die WasserRadWege Oberbayern setzen auf zielgruppenspezifische Druckmaterialien und viele weitere Kanäle (siehe Best-Practice-Beispiele)

Bild 3: Plakat zum Stadtradeln im Landkreis Dachau.

- **Radkarten:** Im Freizeitbereich sind klassische Radkarten nach wie vor unerlässlich. Gegenüber den zahlreichen App's haben sie den Vorteil eines Gesamtüberblicks. Auch wenn das Smartphone keinen Empfang hat oder der Akku aufgebraucht ist, können Karten die Radfahrer lenken und Orientierung schaffen. Auf kommunaler Ebene lohnt sich eine große Radkarte kaum – eher würde sich eine regionale Kooperation in diesem Zusammenhang anbieten. Für die Kommune selbst ist der nachfolgende Punkt interessanter.
- Bei einem **Radstadtplan** stellt sich zuerst die Frage nach dem Zweck. Soll er nur darüber informieren, dass es ein (Alltags-) Radwegenetz gibt? Dann ist je nach Größe der Gemeinde eine Karte im Maßstab 1:25.000 oder 1:50.000 mit Darstellung des Radnetzes und der Ortsteile ausreichend. Möchten Sie jedoch im Detail über die Radinfrastruktur und die Zielpunkte informieren, eignet sich ein kleinerer Maßstab (z. B. 1:10.000) wesentlich besser. Sie können nun neben dem Radnetz auch Abstellanlagen, Lade- und Servicestationen sowie die Zielpunkte (Einzelhandel, Sportstätten, Schulen etc.) im Detail darstellen.

Bei allen Radkarten und Printprodukten ist zu beachten, dass die Auflage nicht zu groß ist. Sie sollte für ca. ein Jahr bemessen sein. Danach ist eine neue Auflage mit einem aktuellen Datenstand erforderlich. Durch die Onlinewelt sind wir alle tagesaktuelle Informationen gewohnt. Da kann eine gedruckte Karte zwar nicht mithalten, dennoch erwarten Ihre Bürger auch hier „Updates“. Wir kennen Beispiele, bei welchen ganze Umgehungsstraßen oder Gewerbe- und Wohngebiete fehlen – das löst nur Kopfschütteln aus.

- **Infotafeln:** Neben Papierkarten sind auch Infotafeln eine Möglichkeit um die Radfahrer zu informieren. Den Einsatzbereich sehen wir aber vorwiegend in der Freizeit. Bitte bedenken Sie vor der Umsetzung, dass Sie die Tafeln auch unterhalten müssen. Sie verschmutzen, werden beschädigt oder sogar mutwillig beschmiert oder zerstört. Ihre Aufgabe ist nicht nur regelmäßig Kontrolle, sondern bei Bedarf auch ein Ersatz. Dabei spielen nicht nur die Materialkosten eine Rolle, sondern auch der zeitliche Aufwand für die Mängelbeseitigung. Planen Sie also schon von Beginn an Personalaufwand für das Qualitätsmanagement ein. Ein mangelhaftes Erscheinungsbild der Infotafeln vor Ort führt genau zum Gegenteil von positiven Marketing. Zu bedenken ist auch, dass die Inhalte schnell an Aktualität verlieren können, z. B. bei einer Routenverlegung. Generell verlieren Infotafeln mehr und mehr an Bedeutung, da die Informationsbeschaffung auch unterwegs online erfolgt. Menschen, die eine Infotafel eingehender studieren, sehen wir nur selten. Deshalb empfehlen wir Infotafeln, wenn überhaupt, nur an zentralen Stellen mit hoher Radfahrerfrequenz – überlegen Sie sich im Vorhinein gut, ob sich das in Ihrer Kommune lohnt.



Bild 1: Die Radrunde Allgäu wird an einem zentralen Ort auf drei Infosäulen vorgestellt – für eine regionale Radrunde kann das durchaus sinnvoll sein.



1

© Stadt Lindau



2

© Tourismusverband Ostallgäu

- **Veranstaltungen:** Bei kaum einer Gelegenheit können Sie so stark für das Radfahren werben, wie mit einer Radveranstaltung selbst. Es geht hier nicht um die Veranstaltung von Radrennen, sondern um Events für die breite Schicht der Hobbyradler. Kombinieren Sie den Radtag evtl. mit einer sommerlichen Abendveranstaltung, welche auch ohne Radtag stattfinden würde (z. B. Stadtfest). Am Nachmittag wird eine Radtour angeboten, am Abend folgt das gesellige Zusammensein. Flankierend können Kinder und Jugendliche an das Rad heran geführt werden, z. B. mit einem temporären Bikepark und Technikkursen. In Zusammenarbeit mit ihren lokalen Radhändlern können Sie Radchecks und Testräder anbieten. Veranstaltungen dieser Art lassen sich auch in kleineren Kommunen gut umsetzen.
- **Radio, TV- und Kinowerbung:** Auf kommunaler Ebene ist das kaum von Interesse, denn diese Medien eignen sich vorrangig, wenn es echte Neuigkeiten, oder größere Veranstaltungen gibt. Zudem sollten diese Maßnahmen professionell geplant werden und erfordern Zeit und Budget. Wenn dann würden sich in diesem Zusammenhang regionale Kooperationen anbieten, um Wissen und Kapazitäten verschiedener Leistungsträger zu verbinden.

Bild 1: Die Radl-Nacht in Lindau mit Aktivitäten für Groß und Klein

Bild 2: Die Allgäuer Radltour ist ein Event von und mit Einheimischen und lockt jährlich rund 2.000 Radfahrer an. Für so große Events braucht es regionale Kooperation. Die Sternfahrt der NordAllianz zeigt (in etwas kleinerer Form), dass so etwas auch in Eching und den Nachbarkommunen auf die Beine gestellt werden kann.

Online-Maßnahmen und ihre Möglichkeiten

Offline kennen Sie nun mögliche Kanäle und Aktivitäten – doch auch die Onlinewelt steht Ihnen offen und sollte bedient werden. Und denken Sie online immer daran: **Aktualität ist Pflicht!**

- **Website:** Ihre Website ist häufig der erste Anlaufpunkt wenn Menschen digital nach Informationen zu Ihrer Kommune und Neuigkeiten zum Thema Radverkehr suchen. Nach wie vor ist die Homepage ein Aushängeschild, welches sowohl inhaltlich als auch in Bezug auf das Erscheinungsbild laufend gepflegt werden muss. Ein strukturierter, übersichtlicher und informativer Auftritt ist notwendig. Das Thema „Mobilität“ ist von großer Bedeutung für viele Menschen, es darf deshalb auf jeden Fall schon auf der Startseite auftauchen und weiter verlinken. Auf der ersten Unterseite sollte dann auch der Radverkehr auftauchen. Nach wie vor sehen wir häufig, dass das Thema Radfahren auf Webseiten von Kommunen nur im Zusammenhang mit Freizeitradeln genannt wird. Platzieren Sie es auch im Themenfeld Alltagsradverkehr / nachhaltige Mobilität.
- **Newsletter und E-Mail-Marketing:** Newsletter haben den Vorteil, dass der Versand standardisiert werden kann und Sie eine große Reichweite bei gleichzeitig geringen Kosten erreichen können. Wenn Sie bereits einen Newsletter für Ihre Bürger haben, dann nutzen Sie diesen auch für Neuigkeiten rund ums Thema Rad. Aber bitte bedenken Sie, dass viele Menschen von Newslettern überhäuft werden. Webshops, Veranstalter etc. versenden jede Menge Newsletter. Die Folge ist, dass die meisten ungelesen im Papierkorb oder Spam-Ordner landen. Also überlegen Sie gut, ob Sie Newsletter einsetzen. Kurze, einprägsame Botschaften mit Bildern, z. B. über Facebook erscheinen uns für das Themenfeld Rad besser geeignet. Aber denken Sie immer daran: Sie benötigen auch die personelle Kapazität um Ihre Aktivitäten zu stemmen.

- **Geoportal:** Ein wichtiger Teil Ihrer Homepage kann auch ein Geoportal (auch Bürgerportal genannt) sein. Es liefert georeferenzierte Informationen zu den unterschiedlichsten Themen des öffentlichen Lebens. Beispielhaft seien hier Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Bebauungspläne und interaktive ÖPNV-Pläne genannt. Alle diese Informationen können einzeln oder auch kombiniert auf einer Karte eingeblendet werden.

Das Themenfeld „Rad“ kann sehr gut in diesem Zuge bedient und vermarktet werden. So lassen sich komplette Radnetze und auch einzelne Routen einbinden. Möglich sind dazu Detailinfos wie z. B. der Fahrbahnbelag und die Führungsform. Ebenso können Abstellanlagen, Ladestationen und Radwerkstätten aufgenommen werden. Einen Mehrwert können Sie ihren Bürgern mit einem routingfähigen Radwegenetz anbieten. Das bedeutet, dass sich die Bürger zum gewünschten Zielort über das offizielle Radwegenetz leiten lassen können. Es werden also nur Strecken vorgeschlagen, welche zuvor als geeignet klassifiziert wurden – anders als z. B. bei Google Maps.

Elementare Basis für die Veröffentlichung der Raddaten auf dem Geoportal ist das Datenmanagement im Hintergrund. Sie (oder ein beauftragter Dienstleister) müssen die Daten stets aktuell halten und z. B. Sperrungen und Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen einpflegen.

Planen Sie die Umsetzung im Vorfeld sorgfältig und definieren Sie Aufgabenbereiche und Zuständigkeiten, dann kann ein Geoportal auf kommunaler Ebene wertvolle Dienste leisten.

**In sozialen Netzwerken will man kommunizieren,
nicht Kühlschränke kaufen.**

Eric Schmidt, Executive Chairman bei Google

Online Maßnahmen: Social Media richtig einsetzen

Das Zitat links zeigt: Es gelten andere Regeln im Bereich Social Media – machen Sie sich diese zu Eigen und nutzen Sie die Chancen. Denn obgleich es ein Teilgebiet des Online-Marketings ist, ist Social Media Marketing eine ganz eigene Welt.

Twitter, Instagram und Co. sind längst in der Mitte der Gesellschaft angekommen. Das Beispiel Facebook zeigt, dass sich dort nicht mehr nur junge Leute vernetzen, sondern längst eine generationenübergreifende Plattform entstanden ist. Auch kleine News lassen sich auf Social Media Kanälen schnell posten und Informationen teilen. Kurz und knackig sollten die Posts sein – und keine Angst vor Diskussionen, diese gehören dazu.

Tappen Sie aber nicht in die Falle zu denken, Social Media Marketing sei einfach, oder Praktikantenarbeit. Das Internet vergisst nichts. Kommunizieren Sie daher professionell, aber dennoch auf interessante Art und Weise – ansonsten ist ihr Beitrag schnell vergessen.

Achten Sie darauf, wie und was Sie wann und wo posten – zu Beginn kann dabei die Unterstützung einer Marketingagentur eine gut angelegte Investition sein. Auch ein langfristiger Redaktionsplan ist unentbehrlich – so können Sie auch „Flauten“ überbrücken, wo es eventuell keine brandheißen und aktuellen News gibt. Ihre Social Media Kanäle können zudem die Chance für jüngere Mitarbeiter sein, ein interessantes und verantwortungsvolles Aufgabengebiet zu betreuen.

Nachfolgend erhalten Sie einen Überblick über die Social Media Kanäle und eine kurze Einschätzung welche davon sich für die Öffentlichkeitsarbeit im Themenfeld Radverkehr eignen.

LinkedIn is for people you know.
 Facebook is for people you used to know.
 Twitter is for people you want to know.

Jay Baer

- Facebook:** Nach wie vor ist Facebook im Bereich Social Media eine Plattform, an der man nicht vorbei kommt und die auch im kommunalen Bereich sinnvoll eingesetzt werden kann. Neben Ihrer Website ist Facebook wohl eine der ersten Anlaufstellen für aktuelle Informationen. Wenn Sie interessante, aktuelle Inhalte haben, wird auch die Bevölkerung das wahr nehmen und die Seite nutzen – Aktualität ist hier Trumpf!

Informieren Sie über Baustellen und Umleitungen und zeigen Sie den Radfahrenden in diesem Zuge die damit einhergehenden Einschränkungen auf. Wie das gehen kann, zeigt der Landkreis Erlangen-Höchstadt im Best-Practice-Beispiel. Website und Facebookseite bauen aufeinander auf und sind so verlinkt, dass alle Informationen problemlos auffindbar sind. Bewerben Sie doch auch interessante Veranstaltungen rund ums Rad auf Ihrer Facebook-Seite, bitten Sie die Bevölkerung um ihre Meinung und gehen Sie auch auf Anregungen ein.

Da es nicht immer eine Fülle an Neuigkeiten gibt, legen Sie sich einen Vorrat an Beiträgen an, auf die Sie bei Bedarf zurück greifen können – Bilder, zeitlose Artikel und Interviews, Infos zur ihrer Radverkehrsförderung sind zum Beispiel geeignet. Ein sorgfältig ausgearbeiteter Redaktionsplan vereinfacht Ihnen hierbei den Arbeitsalltag.



Abbildung 1: Die Stadt Lindau postet im Rahmen der Kampagne „Radeln von 8 bis 80“ regelmäßig Neuigkeiten rund um den Radverkehr – mal stadtspezifisch, mal aus aller Welt, aber immer interessant.

- **Twitter:** Das Medium ist stark personenbezogen. Hier veröffentlichen mehr oder weniger bekannte Personen ihre persönlichen Botschaften. Tweets von Personen die man nicht kennt liest man kaum – warum sollte man diesen Personen auch folgen? Über Hashtags erreicht man ab und an noch andere Menschen, die an dem Hashtag interessiert sind, aber eine fundierte Öffentlichkeitsarbeit lässt sich darauf nicht aufbauen.

Ihr Bürgermeister twittert? Das ist super – bitten Sie ihn, ab und an die wichtigen Radverkehrsthemen zu teilen. So erreichen Sie mit Ihren Themen die Teile der Bevölkerung, welche dem Bürgermeister folgen. Als eigenes Marketinginstrument durch die Verwaltung eignet sich Twitter unseres Erachtens aber nicht.

- **Instagram:** Instagram lebt von Bildern. Urlaub, Essen, Tiere und Personen stehen im Vordergrund. Hier Fuß zu fassen wird schwierig für Sie werden – Radverkehr ist eben nur manchmal optisch ansprechend, viel häufiger werden hingegen Ihre Inhalte von Interesse sein. Wenn Ihr Marketing in anderen Bereichen schon solide aufgebaut ist und Sie immer noch Kapazitäten haben, dann können Sie Instagram in Angriff nehmen – bis dahin bauen Sie besser Website, Facebook-Seite und Bürgerportal aus.
- **YouTube und Video-Marketing:** Das Videoportal YouTube gilt mittlerweile als die zweitgrößte Suchmaschine der Welt – Reichweite ist also vorhanden. Falls Sie darüber nachdenken, das Portal zu nutzen und Ihre Radverkehrsmaßnahmen darüber in die Welt zu tragen, ist ein Aspekt immens wichtig: Professionalität! Und darin liegt auch der Haken – professionelle Videos, die nicht nur belächelt werden, erfordern viel Vorbereitung, ein gutes Konzept und Erfahrung. Damit gehen meist auch erhebliche Kosten einher.

- **Tripadvisor:** Für touristische Anbieter geeignet, aber als neutrale Informationsplattform nicht sinnvoll.
- **Xing und LinkedIn:** Beide Plattformen sind für personen- und firmenbezogene Aktivitäten geeignet. Als Recruiting-Plattform zu empfehlen, für Öffentlichkeitsarbeit und zur Information der Bevölkerung allerdings nicht.
- **TikTok, Snapchat und Jodel:** Diese Apps sind erst in den letzten Jahren populär geworden. Sie haben vorrangig eine junge Zielgruppe und sind vom Charakter her schnelllebig. Es ist zwar möglich Werbung auf diesen Plattformen zu schalten, allerdings raten wir im Kontext der Radverkehrsförderung eher davon ab. Es wird Ihnen nur schwer möglich sein so modern, hipp und cool zu sein, dass man Jugendliche begeistert und dabei die notwendige Seriosität beibehält.
- **Tumblr und Reddit:** Auf beiden Plattformen stellen User Inhalte zur Verfügung, die andere bewerten können und die je nach Bewertung bessere Positionen auf der Website einnehmen. Das führt dazu, dass immer wieder Beiträge der Plattformen viral gehen. Die Chance, dass Sie Ihre Botschaften zum Radverkehr über diese Plattformen verbreiten ist gering. Zudem sind die Diskussionen oft kontrovers und nicht unbedingt konstruktiv. Nutzen Sie Ihre Zeit besser, indem Sie andere Portale bespielen.

Nachdem Sie einen Überblick über Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit bekommen haben, stellt sich Ihnen vielleicht die Frage, wie Sie anfangen sollen? Als Anregung möchten wir Ihnen auf den folgenden Seiten gelungene Beispiele näher bringen.



Best Practice Beispiele

Öffentlichkeitsarbeit



Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Lindau im Bereich Mobilität

Die Stadt Lindau hat einen eigenen Fachbereich für Mobilitätsplanung, der sich intensiv mit allen Belangen der Mobilität auseinandersetzt. In diesem Zuge wurden zahlreiche Maßnahmen und Kampagnen ins Leben gerufen und umgesetzt, die insbesondere auch den Radverkehr stärken und das Thema Radfahren in der Öffentlichkeit bekannt machen.

Infrastrukturmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit werden gleichermaßen bedacht und umgesetzt, um den Radverkehr in der Stadt zu fördern. Die Bilder links zeigen Beispiele, inwiefern die Stadt im Radverkehr aktiv ist. Da es sich um ein breites Portfolio handelt, stellen wir Ihnen nachfolgend folgende Kampagnen und Projekte im Einzelnen vor:

- Radeln von 8 bis 80
- Gemeinsam mit Rücksicht
- Klimaschutz durch Radverkehr
- Europäische Mobilitätswoche

Alle Informationen sind auch auf der Homepage der Garten- und Tiefbaubetriebe der Stadt Lindau aufgelistet.

Dank der vielen Kampagnen und Maßnahmen im Stadtgebiet Lindau wurde die Stadt Lindau 2018 im Rahmen der Europäischen Mobilitätswochen ausgezeichnet – eine verdiente Anerkennung der Leistungen!

Abbildungen: Beispiele Für Aktivitäten der Stadt Lindau auf dem Weg zur Fahrradstadt und Kampagnen, die gestartet wurden.





- **Radeln von 8 bis 80:** Die Kampagne soll zum Imagegewinn des Fahrrades beitragen, die Verkehrssicherheit erhöhen und das Miteinander im Verkehr verbessern. Und sie soll vermitteln, dass Radfahren in (fast) allen Altersgruppen möglich ist.

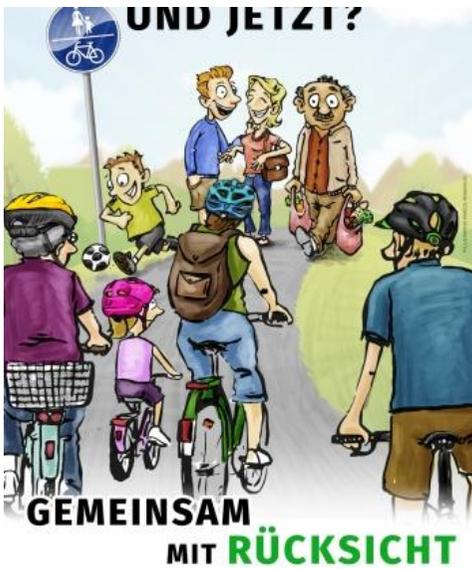
Infrastrukturmaßnahmen, Aktionen und Veranstaltungen wirken hier zusammen, um die Bevölkerung zum Rad fahren zu inspirieren.

Abbildung 1: Facebook-Auftritt der Kampagne. Dort werden Aktivitäten und neue Maßnahmen verbreitet.

Bild 2: Regelmäßige Pendler-Frühstücke sind bei der Stadt Lindau an der Tagesordnung und zeigen allen, die umweltfreundlich unterwegs sind, dass das wertgeschätzt wird.

Bild 3: Schon Kinder werden im sicheren Umgang mit dem Rad geschult.

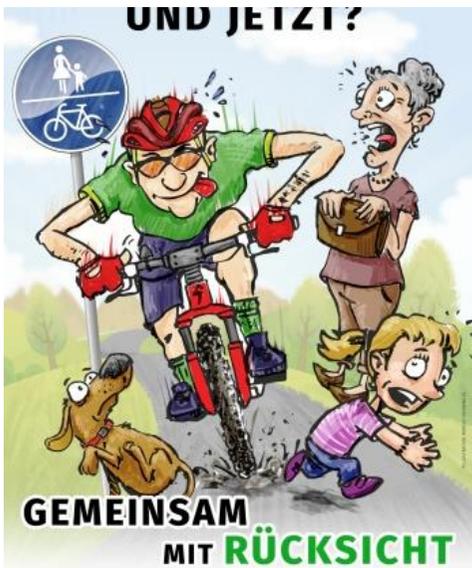




1



2



3



4

Aufmerksam unterwegs

- Geisterradler**
 - Grundsätzlich dürfen Radfahrer nicht in die Gegenrichtung fahren, außer es ist ausdrücklich durch eine entsprechende Beschilderung erlaubt.
 - Achtung! Autofahrer rechnen oft nicht mit Radfahrern von der linken Seite.
- Lichtzeichen für Radfahrer**
 - Fahrdampplamp: Ist vom Radfahrer zu beachten, es sei denn, es gibt eine spezielle Fahrdampplampe, erkennbar an gelbem Licht. Fahrdampplampe – wenn gelb dann nur für Radfahrer auf der Radseite möglich.
 - Fahrdampplampe geht nur für auf Radfahrer zugehende fahrende Radfahrer.
 - Fahrd- und Fußgängerampel gilt für Radfahrer nur, wenn ein Fahrrad-Piktogramm enthalten ist.
- Mobiltelefon**
 - Eine Ausnahmeregung gibt es für das Telefonieren über Kopfhörer oder eine Freisprechanlage. Das Telefon darf jedoch nicht während der Fahrt bedient werden.
- Musik hören**
 - Musikgenuss ist erlaubt (auch über Kopfhörer), aber der Straßenverkehr muss noch wahrnehmbar sein.
- Fahrradringel**
 - In vielen Situationen kann Klingeln Gefahren entschärfen oder auch vermeiden.
 - Allerdings sollte sich nicht darauf verlassen werden, dass auch Autofahrer auf das Klingeln reagieren.

Sehen und gesehen werden

- Nur durch den Schulterblick kann der tote Winkel vermieden werden!**
 - Diagramm zeigt die Blickrichtung des Radfahrers und die Positionen der Autos im toten Winkel.
- Sichtbar unterwegs**
 - hell, auffällige Bekleidung (optional)
 - Diagramm zeigt einen Radfahrer in auffälliger Kleidung.
- Handzeichen**
 - Auch Radfahrer müssen rechtzeitig und deutlich ein Abbiegen signalisieren. Dauer und Handzeichen eindeutig empfinden.
 - Diagramm zeigt die Handzeichen für Rechts abbiegen, Abbiegen, und Links abbiegen.

5

MIT EINANDER IM VERKEHR – PERSPEKTIVE WECHSELN

Lindau entwickelt sich zu einer Fahrradstadt. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt, um viele weitere sind noch geplant. Aufgrund des stark zunehmenden Radverkehrs, der in China zu beobachten ist, können auch die Nutzungsmöglichkeiten auf den gemeinsamen Wegen zu hinsichtlich der baulichen Gegebenheiten in Lindau ist es nicht machbar, für jede Fortbewegung eine eigene Wegweisung anzulegen, sodass in vielen Fällen nur die gemeinsame Nutzung von Wegen durch Fußgänger, Radfahrer und motorisierten Verkehr möglich ist.

In Kooperation mit dem Arbeitskreis Verkehr Lindau, der AGFK Bayern und der Polizei wurde die Kampagne „Miteinander mit Rücksicht“ ins Leben gerufen. Damit sollen die Verkehrsteilnehmer für ein „Miteinander“ sensibilisiert werden. Auch mit der Perspektive die jeweils anderen einzusehen, kann dabei eine Win-Win-Situation entstehen. „Jeder Rücksichtnahme mehr!“

AGFK Bayern e.V. – wir bringen Bayern aufs Rad

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradkulturelle Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) vertritt über 40 Bayerische Kommunen. Sie wurde 2012 mit dem Ziel gegründet, im Freiraum des Radfahrens insbesondere einer einseitigen Radverkehrspolitik zu widerstehen und sicherer zu machen. Mehr Sicherheit für den nicht-motorisierten Verkehr macht Straßensituation für Radfahrer, motorisierte Radfahrer und einen größeren Beitrag zum Umweltschutz durch die Steigerung des Radverkehrs und die Herzgröße.

Diese Broschüre stellt keine Rechtsberatung dar; bei weiteren Fragen sprechen Sie Ihre örtliche Polizeidienststelle oder die lokalen Straßenverkehrsbehörden an.

Um die Lesbarkeit zu vereinfachen wird auf die zusätzliche Formulierung der weiblichen Form verzichtet. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die geschlechtliche Verwendung der männlichen Form zugleich die geschlechtunabhängig verstanden werden soll.

Herausgeber:
AGFK Bayern e.V.
Schubertstraße 40
71032 Erlangen
www.agfk-bayern.de
koordinations@agfk-bayern.de

Thielink-AGFK Bayern / Lukas Berth
Gestaltung und Redaktion: Green City Projekt GmbH
Stand: Dezember 2017

GEMEINSAM MIT RÜCKSICHT

Logos: BGL, AGFK Bayern, Stadt Lindau

● **Gemeinsam mit Rücksicht:** Die Aktion richtet sich an alle Verkehrsteilnehmer und wirbt für mehr Miteinander und gegenseitige Rücksichtnahme. Insbesondere die Plakate (Abbildung 1 bis 3), appellieren an die Verkehrsteilnehmer, die gemeinsamen Flächen so zu nutzen, dass alle sicher unterwegs sein können – dies betrifft Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer gleichermaßen. Die Schilder mit den verschiedenen Motiven sind an Schutzstreifen und gemeinsamen Geh- und Radwegen im Stadtgebiet angebracht.

Der Flyer der in Kooperation mit der AGFK herausgegeben wurde (Abbildung 5), weist Radfahrer auf Probleme, wie Geisterradler, oder den Toten Winkel hin und wirbt für ein Gutes Miteinander im Verkehr.

Ergänzend wurden Warnwesten produziert, die Autofahrer auf Überholabstände hinweisen (Bild 4).



- **Klimaschutz durch Radverkehr:** Im Rahmen des Bundeswettbewerbes konnte sich die Stadt Lindau die Einrichtung von Mobilitätsstationen („KLiMo-Stationen“) zu 70% fördern lassen. Das Ergebnis sind Radabstellanlagen (teils mit Servicestationen) im Corporate Design an Endhaltestellen der Stadtbuslinien und an besonders frequentierten Orten.

Zudem konnten Teile des Bodenseeradweges in diesem Zuge aufgewertet werden, was die Sicherheit für Radfahrer auf einer stark frequentierten Strecke verbesserte und dem Radverkehr mehr Präsenz im Stadtbild verleiht.

Bild 1 und 2: Radabstellanlagen mit radgerechten Bügeln im Stadtgebiet.

Bild 3: Eröffnung eines Teilstücks des Bodenseeradweges, inklusive Fahrradstraße und Bodenmarkierung.



„Walk with us!“

... ist dieses Jahr das Motto der Europäischen Mobilitätswoche



1

© Stadt Lindau



2

© Stadt Lindau

- Europäische Mobilitätswoche: Es handelt sich um eine internationale Kampagne, die jährlich statt findet und an der die Stadt Lindau teilnimmt. Im Rahmen dieser Woche finden verschiedene Aktivitäten statt, die für nachhaltige Mobilität in Kommunen werben.

Organisierte Spaziergänge, eine Radnacht, der autofreie Sonntag und der PARKing Day sind nur ein paar Beispiele, was zu diesem Anlass alles statt fand.

Abbildung 1: Unter dem Motto „Walk with us...“ wurden 2019 diverse Themenspaziergänge angeboten.

Bild 2: PARKing Day – Parkplätze werden zur grünen Wiese, eine neuer Blick auf das Stadtbild

Bild 3: Beim Autofreien Sonntag ist Spaß für Groß und Klein garantiert.



3

© Stadt Lindau

Informationskampagnen zur Steigerung der Akzeptanz

Nicht selten beschwerten sich Radfahrende über fahrradunfreundliches Klima und Schwierigkeiten, wenn sie mit dem Rad im Alltag unterwegs sind. Umgekehrt klagen andere Verkehrsteilnehmer über Radfahrende, die sich nicht an Regeln halten, rote Ampeln ignorieren, oder gefährliche Manöver fahren, um Zeit zu sparen

Ein Lösungsansatz ist die Steigerung der Akzeptanz durch Information. Wie das Aussehen kann, zeigen die Kampagnen.

Bild 1: Plakate an stark befahrenen Straßen informieren über den nötigen Mindestabstand.

Bild 2 und 3: Initiativen gegen Geisterradler nehmen immer mehr zu – denn nicht alle Radfahrenden kennen die Regeln und halten sich daran.

Bild 4 und 5: Infostelen in der Stadt Bamberg informieren über das richtige Verhalten in Fahrradstraßen – denn nicht selten entstehen Konflikte und gefährliche Situationen aus Unwissenheit.



1



2

© Stadt Weingarten



3

© V. Weyrauch / Stadt Memmingen



4

© Stadt Bamberg



5

© Stadt Bamberg

Positive Verstärkung

Es muss nicht immer der erhobenen Zeigefinger sein. Die Beispielbilder zeigen drei Kampagnen, die das Fahrrad ins Straßenbild integrieren ohne direkte Verbote oder Gebote mit sich zu bringen. Für Radfahrende erfolgt eine positive Verstärkung, quasi ein kleines „Lob“ dafür, dass sie umweltfreundlich unterwegs sind.

Und auch andere Verkehrsteilnehmer werden so vielleicht auf das Thema Rad aufmerksam. Mit Kampagnen dieser Art lässt sich das Thema Radverkehr nach und nach im Ortsbild verankern und zeigt: Hier wird Rad gefahren!

Bild 1: Immer wieder begegnen einem in der Stadt Kempten die Graffitis und bringen einen zum schmunzeln.

Bild 2: Im Landkreis Schweinfurt wird für gegenseitiges Miteinander geworben.

Bild 3: Radkampagne im Landkreis Fürth – mit verschiedenen Motiven wurde an der positiven Verstärkung des Radfahrens gearbeitet





Teilnehmerkommunen 2022

2.557 Kommunen

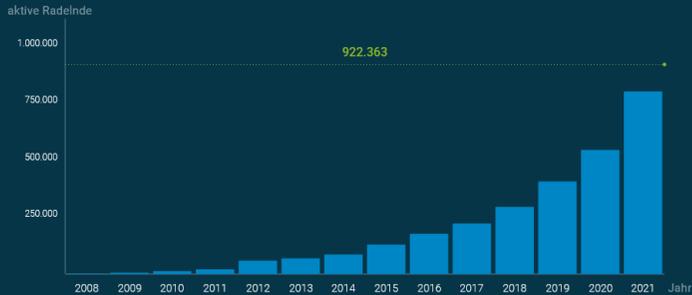
1

Statistiken der letzten Jahre

alle Jahre alle Länder alle Bundesländer

Anzahl aktive Radelnde

Vergleichen mit 2022



2

Ergebnisse 2022

Alle Länder



Ranking Kommunen Gewinnkategorien STADTRADELN-Stars Sonderwettbewerbe

- bereits geradelt • gerade am Radeln • noch nicht gestartet • Nachtragezeitraum
- Grün umrandete Platzierungen zeigen Newcomer-Kommunen beim STADTRADELN an.
- Ist bei einer Stadt/Gemeinde ein Landkreis/Region genannt, so sammeln Radelnde Kilometer für beide Kommunen.
- Parlamentarier-km = Kilometer pro Parlamentarier*in in Abhängigkeit zur Beteiligungsquote der Parlamentarier*innen beim STADTRADELN.

3

Stadtradeln

Schon mehrfach erwähnt, ist das Stadtradeln eine der Kampagnen, die es geschafft hat, in einer Vielzahl von Kommunen und Landkreisen Fuß zu fassen und eine große Resonanz hervorzurufen, wenn es darum geht, den Radverkehr in die Öffentlichkeit zu bringen.

An 21 Tagen soll der Wettbewerb die Teilnehmer inspirieren doch mal das Rad zu nehmen. Zu diesem Zweck kann man sich in Teams zusammen finden, um gemeinsam Kilometer zu sammeln und die Konkurrenz hinter sich zu lassen. Auf die Sieger des Wettbewerbs warten Ruhm und Ehre, aber auch in den meisten Fällen kleine Preise und Belohnungen.

Abbildung 1: Kommunen aus ganz Deutschland und darüber hinaus nehmen teil.

Abbildung 2: Die Beliebtheit steigt von Jahr zu Jahr – die Zahl der aktiv Radelnden nähert sich mittlerweile den 100.000!

Abbildung 3: Die Ergebnisse sind beeindruckend – fast 179.000.000 Kilometer wurden 2022 geradelt.

Baustellenmanagement im Lkr. Erlangen-Höchstadt

Für Radfahrer sind (wie auch für Autofahrer) Baustellen ein Ärgernis. Sie verlängern die Anfahrt, führen nicht selten zu verengte Fahrbahnen und sind auch dadurch direkt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. Nicht selten steht man als Radfahrer vor einer Baustelle und weiß nicht, wie es weitergeht. Wie weit ist die Straße gesperrt? Kann man die Baustelle umfahren? Ist vielleicht für Radfahrer sogar ein Durchkommen möglich?

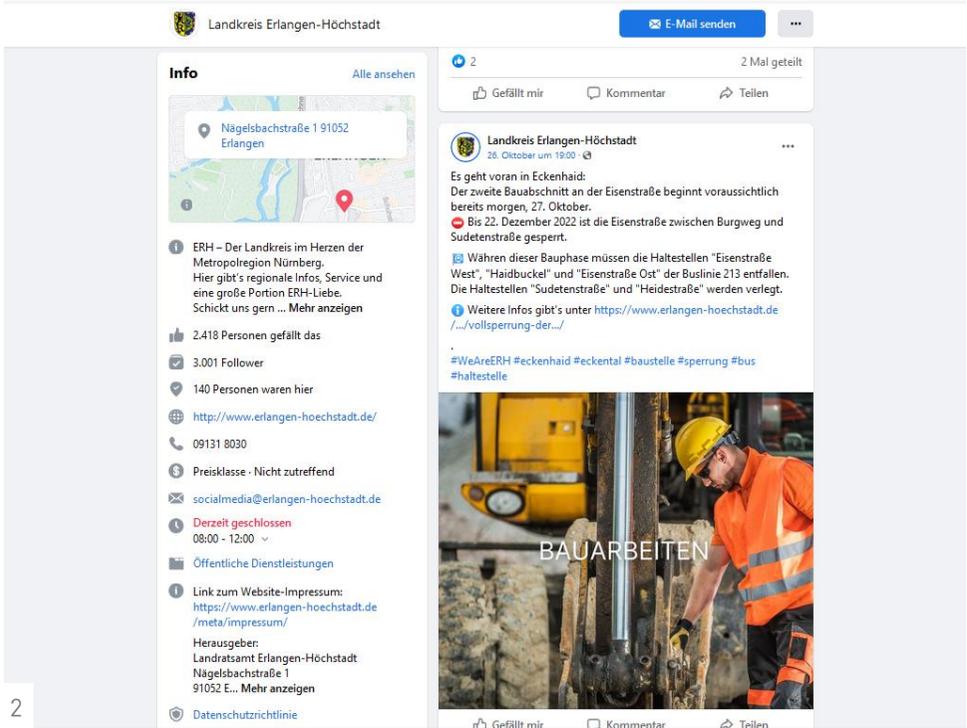
Vor Ort ist es hilfreich, auch für Radfahrer gesonderte Umleitungen auszuschildern. Nicht selten kann mit Hilfe eines Feldweges eine Baustelle zügig umfahren werden – sinnvolle Lenkung der Radfahrer schafft Akzeptanz. Bitten Sie also die Baulastträger um Informationen über Baustellen, die Radfahrer betreffen, kommunizieren Sie diese rechtzeitig und sorgen Sie für eine ausgeschilderte Umleitung – das bedeutet Komfort und zufriedene Bürger. Eben Service in der „Offline-Welt“.

Vergessen Sie darüber hinaus nicht die Online-Möglichkeiten. Sie haben bereits ein digitales Bürgerportal? Kommunizieren Sie dort die Baustellen lagegenau und machen Sie Angaben zu Dauer und Umleitungen. Sie haben nur eine Website? Kein Problem, verweisen Sie auf der Startseite auf aktuellen Informationen und geben Sie den Radfahrern die Möglichkeit sich einfach und umfassend zu informieren. Ein kurzer Hinweis auf Social Media Kanälen vervollständigt Ihre Informationen und verhindert Frust.

Dieses kurze Beispiel zeigt, dass crossmediale Verknüpfungen sinnvoll sind und Synergien schaffen.

Abbildung 1: Hinweis auf Bauarbeiten auf der Website des Landkreises Erlangen-Höchstadt.

Abbildung 2: Der Hinweis auf der Website ist mit der Facebook-Seite des Landkreises verknüpft – so sind tagesaktuelle Nachrichten gesichert.



Codierung von Fahrräder

Fahrraddiebstahl ist in Städten leider ein häufiges Delikte – ein echtes Problem, wenn man Menschen inspirieren möchte, das Rad zu nutzen.

Die Verwaltung der Universitätsstadt Greifswald ist daher beispielsweise eine Kooperation mit der Polizei eingegangen. Diese beinhaltet unter anderem in regelmäßigen Abständen einen Informationsstand auf dem Marktplatz, wo es für die Einwohner der Stadt die kostenlose Möglichkeit gibt, das Fahrrad mit einer auffälligen Codierung zur Diebstahlsicherung versehen zu lassen.

Da jeder Code personalisiert ist, kann das Rad, sofern es nach einem Diebstahl wieder auftaucht, problemlos dem Eigentümer übergeben werden. Da der Code eingraviert wird, lässt er sich nur mit großem Aufwand beseitigen. Das schreckt vor allem Diebesbanden ab, welche die Räder wieder verkaufen wollen. Das Diebstahlrisiko wird verringert.

Ein großer Pluspunkt, ist der Standort in der Öffentlichkeit. Durch die prominente Standortwahl auf dem Marktplatz können auch zufällig daran vorbeilaufende Personen auf die Aktion aufmerksam gemacht werden und ein Bewusstsein für das Thema entwickeln.

Eine Ausweitung der Informationen zum Thema Radverkehr würde sich im Zuge des Codierungs-Standes anbieten – wie wäre zum Beispiel eine Sensibilisierung der Passanten für Sicherheitsaspekte wie Vorfahrtsregeln oder Helme?



1

Quelle: <https://www.adfc-bw.de/karlsruhe/service/codierung/>



2

© Thomas Oberdorfer

Bild 1 und 2: Nicht nur in Greifswald, auch in Karlsruhe und Großburgwedel finden Aktionen zur Fahrradcodierung statt.

Wasser-Radwege Oberbayern

Mit den Wasser-Radwegen wird Oberbayern auf drei Rad-Rundtouren erlebbar gemacht. Die Schleifen sind leicht überlappend und können entsprechend kombiniert, aber auch einzeln gefahren werden.

Die Website ist übersichtlich gestaltet und stellt alle wissenswerten Infos bereit. Darüber hinaus sind aber vor allen Dingen die Printmaterialien erwähnenswert. Diese sind extrem vielseitig angelegt und ermöglichen so das Eingehen auf verschiedene Zielgruppen:

- Die umfassende Broschüre (Bild 1) mit knapp 70 Seiten enthält Details zu den Touren. Sie richtet sich insbesondere an Fernradfahrer, die nicht nur Rad fahren möchten, sondern sich auch für die thematische Ausgestaltung der Wasser-Radwege interessieren – ein Bierdeckel für den Biergarten-Besuch inklusive...
- Faltkarten der einzelnen Schleifen und eine Karte aller Schleifen im selben Format helfen zur Orientierung vor Ort.
- Besonders hervorzuheben ist Bild 2: Eine Broschüre rund um die Produktentwicklung der Wasser-Radwege. Diese dient insbesondere dem Innenmarketing des Tourismusverbandes Oberbayern und richtet sich an die Partner des Verbandes. Im handlichen Format werden das Projekt und die Ziele kurz dargestellt und der Mehrwert aufgezeigt.

So werden politische Entscheidungsträger informiert und erhalten einen professionellen und interessanten Überblick über die Wasser-Radwege, inklusive Ausblick in die Zukunft.

Nehmen Sie sich ein Beispiel an den Aktivitäten des Tourismusverbandes Oberbayern und informieren Sie ihre Partner und Kunden mit spezifischen Materialien – kurz, prägnant, interessant – so bleiben Sie in Erinnerung!

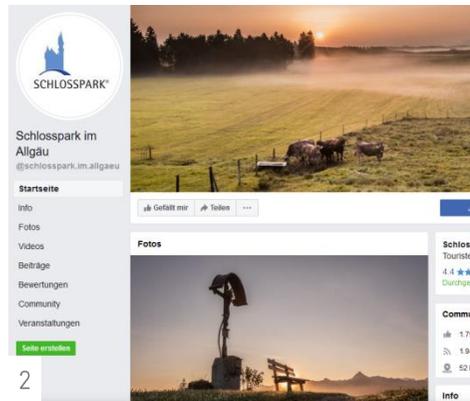
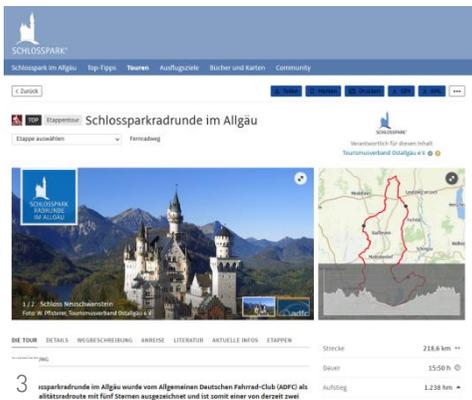


Schlosspark im Allgäu

Der Tourismusverband Ostallgäu vermarktet die Region als „Schlosspark im Allgäu“ – ein königlicher Name, der mit Inhalten gefüllt werden will. Das crossmediale Marketing der Region ist dabei besonders hervorzuheben:

- Die **Website** bündelt Informationen und gibt fundierte Einblicke – nicht nur, aber auch zum Thema Radverkehr (**Bild 1**)
- Der **Facebook-Auftritt** zeigt Highlights der Region auf und glänzt insbesondere auch durch die malerischen Bilder (**Bild 2**)
- Die **Rundtouren** sind bei Outdooractive gepflegt und werden regelmäßig geprüft (**Bild 3**)
- **Printmaterialien** sind je nach Bedarf online bestellbar. Darunter Broschüren, Karten und Informationen zu Gastgebern und Veranstaltungen (**Bild 4**)
- Nützliche **Merchandise-Artikel** wie Sattelschutz und Sitzkissen sind auch auf der Website erhältlich (**Bild 5**)
- **Veranstaltungen** wie die auf der folgenden Seite beworbene ABK Allgäuer Radltour werden regelmäßig durchgeführt und sorgen dafür, dass Radverkehr in der Öffentlichkeit präsent ist und auch die einheimische Bevölkerung nicht zu kurz kommt
- Regelmäßige **Qualitätskontrollen** stellen sicher, dass das Radnetz auch den Erwartungen der Besucher entspricht
- Die **KönigsCard** sorgt für Vergünstigungen bei touristischen Highlights (**Bild 6**)
- Professionelle Werbevideos ergänzen die Werbemaßnahmen

Es wird deutlich, dass hier Radverkehr nur ein Baustein von vielen ist. Mit dem Schlosspark im Allgäu wird eine Region umfassend auf diversen Kanälen beworben und das über verschiedenen Zielgruppen hinweg. Dank der übersichtlichen Aufbereitung finden alle Besucher – Wanderer ebenso wie Radfahrer, Einheimische genau wie Touristen – die nötigen Informationen.



Öffentliche Radtouren

Öffentliche Radtouren sind insbesondere bei Freizeitradlern beliebte Veranstaltungen. Sie wecken Interesse am Thema Radverkehr und sind zugleich gratis Werbung für Kommunen und Landkreise. Gemeinschaftsgefühl wird hierbei mit Aktivitäten an der Strecke kombiniert. Lokalsender, Radio und TV-Sender bewerben solche Events gerne und das Interesse der Bevölkerung am Thema Radverkehr kann so geweckt, bzw. gesteigert werden. Es gibt diverse Touren dieser Art, darunter die folgenden Beiden:

- Seit 30 Jahren werden die Teilnehmer der BR-Radltour durch ganz Bayern geführt. Auf den Etappen steht nicht der Wettbewerb, sondern der Spaß an einer gesunden Form der Bewegung im Mittelpunkt. Events an der Strecke, die durch den BR vorbereitet und beworben werden und die gemeinschaftliche Atmosphäre machen den besonderen Charme der Tour aus.

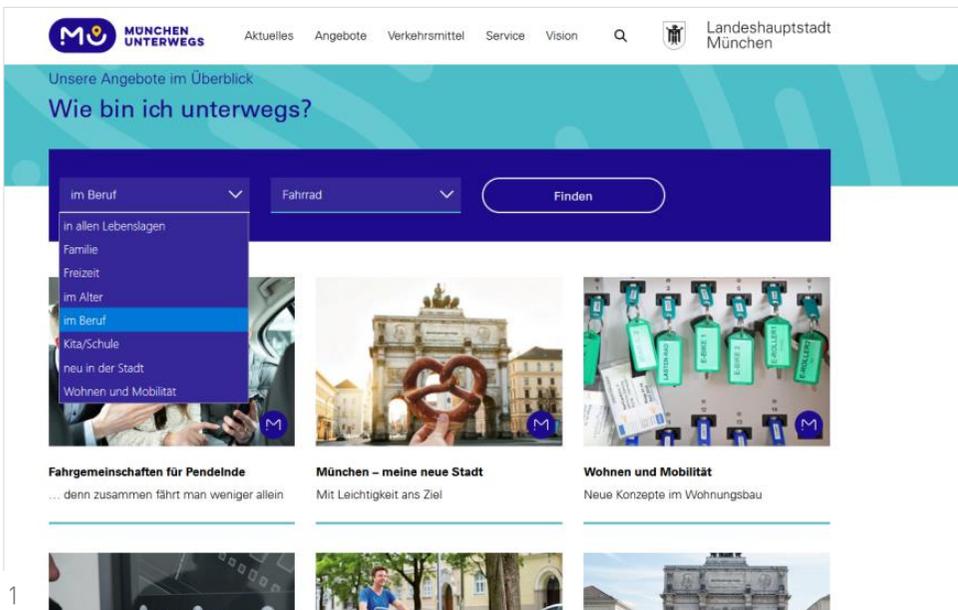
Sie können eine solche Tour nicht selbst organisieren? Kein Problem: Bieten Sie sich doch als Ziel- oder Etappenort an – bessere Werbung für Ihre Kommune geht kaum.

- Eine Tagestour in kleinerem Format, die aber dennoch jährlich rund 2.000 Radfahrer anzieht, ist die ABK Allgäuer Radltour. Rennrad- und Genussfahrer sind willkommen und radeln auf zwei Touren zum Zielort, wo der Tag gemeinsam gefeiert und ein buntes Programm geboten wird. Feuerwehr, Polizei und Vereine werden eingebunden, um den reibungslosen Ablauf zu sichern und die Veranstalter bei der Aktion zu unterstützen. Diese Tour richtet sich vorrangig an Einheimische, wird aber dennoch vom Tourismusverband Ostallgäu organisiert, der auch für das Marketing des „Schlosspark im Allgäu“ zuständig ist.

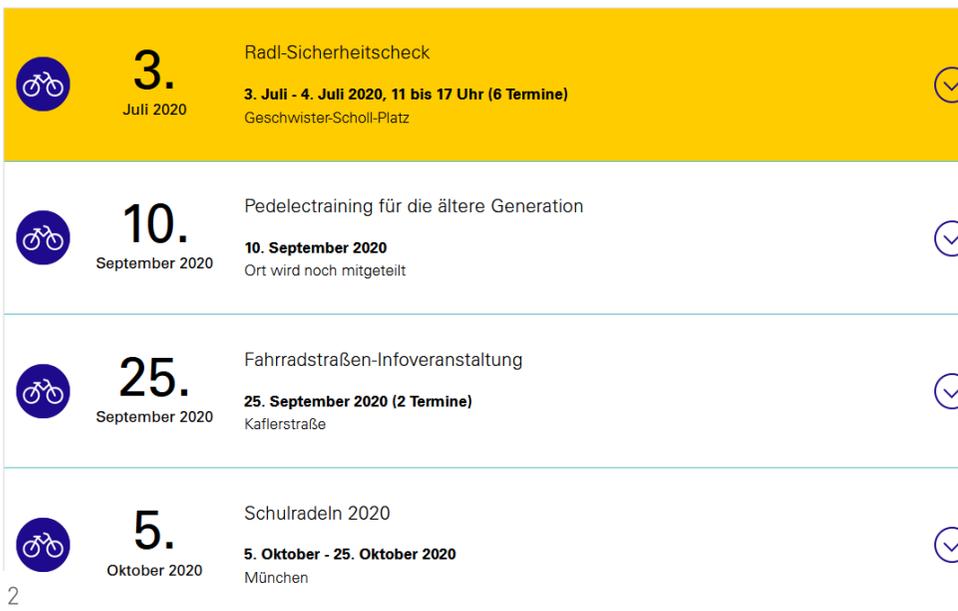
Bild 1: Die BR-Radltour führt mehrere Tage durch ganz Bayern.

Bild 2: Die ABK Allgäuer Radltour lockt Scharen von Radfahrern ins Ostallgäu – jedes Jahr werden farbige Shirts als kleine Erinnerung an die Radler verteilt.





1



2

München unterwegs

„Mehr bewegen als sich selbst.“ Unter diesem Slogan bündelt die Landeshauptstadt München auf einer eigenen Website alle Infos rund ums Thema Mobilität. Zu Fuß gehen, Sharing-Konzepte, ÖPNV-Themen, Infos rund um den Radverkehr, aber auch Artikel zum Thema Auto sind dort vereint – denn Mobilität geht alle an.

Die Website ist übersichtlich aufgemacht und über eine Suchfunktion ist es möglich, auszuwählen, welche Themen einen besonders interessieren. So kann man beispielsweise nach Wissenswertem zum Thema Radfahren im Beruf filtern (Bild 1).

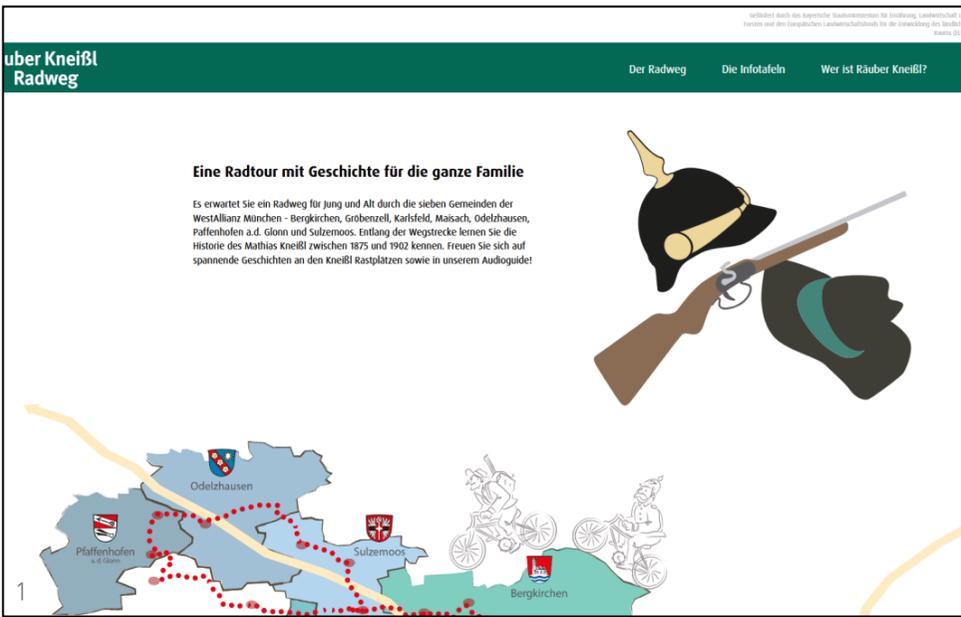
Betrachtet man speziell das Thema Radverkehr sind diverse Angebote und Events zu finden, die sicherlich auch in anderen Kommunen in ähnlicher Form denkbar sind, beispielsweise:

- **Münchner Radnacht:** Seit 2010 wird jährlich ein 16 Kilometer langer Rundkurs exklusiv für Radfahrer geöffnet. Über 17.000 Radfahrer sind 2019 dort unterwegs gewesen, um die Stadt aus einer anderen Perspektive kennenzulernen.
- **Fahrrad Sicherheitschecks:** Zu verschiedenen Terminen wird in den Münchner Stadtvierteln ein kostenloser Rad-Check angeboten, bei dem auch kleinere Reparaturen direkt erledigt werden. Auch Schwerpunkt-Checks gibt es immer wieder – beispielsweise zum Thema Beleuchtung.
- **Fahrtrainings:** Für Kinder oder Senioren, mit Pedelecs oder normalen Rädern – das Angebot ist vielfältig.

Zusätzlich gibt es viele weitere Angebote und Informationen rund ums Thema Radverkehr und Mobilität. Benutzungspflichten von Radwegen, schöne Radtouren und vieles mehr wird in übersichtlich aufbereiteter Form beworben – Online- und Offline-Marketing wirken hier vorbildlich zusammen.

Abbildung 1: Eine übersichtliche Filterfunktion auf der Startseite hilft bei der Suche nach relevanten Informationen – Zielgruppen- und Bedürfnisorientiert.

Abbildung 2: Beispiele für kommende Veranstaltungen rund ums Thema Rad.



Räuber-Kneißl-Radweg

Der 110 Kilometer lange Räuber-Kneißl-Radweg besteht aus vier Rundtouren, die verbunden sind und kombiniert werden können.

Für den Radweg wurde eine eigene Website eingerichtet. Dort sind alle Informationen rund um die Tour gebündelt. Die Strecke ist im Detail dargestellt, eine Online-Karte verlinkt. Die Dateien des Audioguides stehen zum Download bereit und auch die Inhalte der Infotafeln sind noch einmal übersichtlich aufbereitet. Ergänzend wurde Kartenmaterial der Tour erstellt.

Vor Ort gibt es neun Rastplätze mit verschiedenen Highlights an der Strecke. Ein Abenteuerspielplatz, eine Museumshütte und ein Badeteich sind nur drei Beispiele. Radgerechte Abstellanlagen an jeder Station runden das Angebot ab.

Abbildung 1: Website mit allen Infos zum Themenweg

Bild 2: Räuber-Kneißl-Museumshütte mit Audiostation

Bild 3: Infotafeln an der Strecke



Radkonzept Neustadt an der Aisch – Bad Windsheim

Der Landkreis Neustadt an der Aisch – Bad Windsheim hat in Kooperation mit den LAG-Gemeinden des Nachbarlandkreises Erlangen-Höchstädt ein Radwegekonzept auf den Weg gebracht. Zur Eröffnung des neu beschilderten Netzes wurden diverse Printmaterialien erstellt, die Freizeitradlern einen Überblick geben, über die Thementouren informieren und bei der Orientierung helfen.

Zudem wurden im Rahmen der Eröffnungsveranstaltung diverse hochwertige Merchandise-Artikel produziert, die den Radfahrern nutzen. Sattelüberzüge, Trinkflaschen, Rucksäcke etc. dienen einerseits als Werbung für das Projekt, andererseits aber auch als Erinnerung an einen gelungenen Tag.

Auch nach der Eröffnung machen die praktischen Werbeartikel immer wieder Radfahrer der Region eine Freude.

Bild 1: Eine ganzer Stand mit schönen Erinnerungen an ein gelungenes Projekt.

Bild 2: Radl-Package, das im Rahmen eines Wettbewerbs ausgegeben wurde.



1

© Landkreis Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim



2

© Landkreis Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim

Mobil ohne Auto im Oberen Nagoldtal

„Mobil ohne Auto“ ist eine Aktion, bei der das gesamte Nagoldtal an einem Sonntag im Jahr komplett für den Autoverkehr gesperrt wird. Radfahrer, Inlineskater und Fußgänger können sich dort aufhalten, wo sonst Autos und LKWs das Straßenbild bestimmen.

Auf einer Strecke von 40 Kilometern kommt es an der Strecke zu verschiedenen Veranstaltungen und Highlights. Die Vereine der Region, die an Essens- und Getränkeständen für die Verpflegung sorgen profitieren ebenso davon wie Einwohner und Touristen, die die Veranstaltung seit Jahren schätzen.

Umweltfreundliche Fortbewegung wird an diesem Tag in den Mittelpunkt gestellt. Auf diese Weise wird auch auf die Belange und Hindernisse des Radverkehrs aufmerksam machen und mit Infoständen können Bürger sensibilisiert werden. Fahrtrainings und besondere Vorführungen von Profis runden das Angebot ab.



Checkliste Öffentlichkeitsarbeit

Jedes Projekt startet mit dem ersten Schritt, daher:

- ✓ Analysieren Sie Ihren Bedarf, definieren Sie Ihre Zielgruppe und überlegen Sie sich, wie Sie diese ansprechen können.
- ✓ Denken Sie darüber nach was Muss-Faktoren und was Kann-Faktoren sind und prüfen Sie vor diesem Hintergrund Ihr Budget.
- ✓ Überzeugen Sie die Entscheidungsträger
- ✓ Teilen Sie Ihren Bürgerinnen und Bürgern mit, was diese interessiert.
- ✓ Machen Sie keine falschen Versprechungen und Hoffnungen.
- ✓ Nutzen Sie die Möglichkeiten des Marketings – arbeiten Sie crossmedial!
- ✓ So kurz und prägnant wie möglich, so ausführlich wie nötig!
- ✓ Wecken Sie Emotionen – ein Bild sagt oft mehr als viele Worte.
- ✓ Seien Sie mutig und versuchen Sie auch mal etwas Neues.
- ✓ Holen Sie sich Feedback ein und prüfen Sie die Resonanz auf Ihre Maßnahmen.
- ✓ Suchen Sie sich starke Partner an Ihrer Seite, die bereit sind, mit Ihnen ein Leuchtturmprojekt zu starten.
- ✓ Keine Angst vor Widerständen – alle Veränderungen brauchen Überzeugung

Und das Wichtigste: Packen Sie es an!



Ein Herz für Radler.

