



InnoRADQuick

Schnell, innovativ und gut fürs Klima:
So gelingt der fahrradfreundliche Umbau

Impressum

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Telefon: 030 2091498-0

E-Mail: kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Texte: Isabell Merkle, Melissa Gomez, Svenja Golombek
Illustrationen: Sebastian Köhnke
Layout: april agentur GbR
Foto Seite 51 von Rebecca Peters: © ADFC/Deckbar

Stand: April 2022

Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Deutschland will Fahrradland werden	4
1.2 Schnellausbau von Radwegenetzen	6
1.2.1 Anforderungen an ein ganzheitliches Radverkehrsnetz	6
1.2.2 Elemente des Schnellausbaus	7

2. Ein Blick ins Ausland: Radverkehrsinfrastruktur und -netze schneller umsetzen	9
2.1 Utrecht: In zehn Jahren zur Fahrradstadt der Superlative	9
2.1.1 Politischer Wille und ambitionierte Strategien für eine lebenswerte Stadt	10
2.1.2 Bausteine für den Netzausbau	12
2.1.3 Change-Management in der Verwaltung	14
2.1.4 Beteiligungsverfahren und Kommunikation	15
2.1.5 Projektevaluation	16
2.1.6 Die Zukunft Utrechts: Mobilitätsplan 2040	17
2.2 Sevilla: Ein Basisradverkehrsnetz in nur vier Jahren	19
2.2.1 Mit politischem Willen zum Basisnetz	20
2.2.2 Zweirichtungsradwege und Verkehrsberuhigung	22
2.2.3 Change-Management in der Verwaltung	23
2.2.4 Das Einbeziehen externer Fachkräfte	24
2.2.5 Beteiligungsverfahren und Kommunikation	25

2.3 USA: Theorie und Praxis für den Schnellausbau	27
2.3.1 Von der Planung bis zum taktischen Schnellausbau	27
2.3.2 Politischer Wille als Grundvoraussetzung für den Schnellausbau	29
2.3.3 Change-Management in der Verwaltung	30
2.3.4 Ziele und Fristen setzen	32
2.3.5 Finanzierung und Verträge	32
2.3.6 Beteiligungsverfahren und Kommunikation in Echtzeit	36
2.3.7 Projekte instand halten und evaluieren	37

3. Übertragbarkeit auf Deutschland	41
3.1 Voraussetzungen für den Schnellausbau schaffen: Ein Exkurs nach Berlin Friedrichshain- Kreuzberg	41

4. Fazit	46
-----------------------	----

Literaturverzeichnis	48
----------------------------	----

Danksagung	50
------------------	----

Ansprechpartnerinnen	51
----------------------------	----

1 Einleitung

1.1 Deutschland will Fahrradland werden

Die nächsten Jahre sind für Klimaschutz und Verkehrswende entscheidend. Um die Transformation im Verkehrsbereich zu schaffen, muss häufiger das Fahrrad auf Strecken zum Einsatz kommen, die heute noch mit dem Auto zurückgelegt werden.

.....

Schlechte Luft, Lärm, Leerstand: Auch das Thema Stadtentwicklung, gerade in monofunktionalen Zentren, beschäftigt Städte weltweit. Der Ausweg, den ambitionierte Kommunen gefunden haben, lautet: Mehr Platz für Menschen sowie eine wachsende Mobilität durch Fuß- und Radverkehr. So gelingt es, das Klima zu schützen und unsere Städte und Regionen lebenswerter, attraktiver und inklusiver zu machen.

Auch die Bundespolitik hat das in den vergangenen Jahren erkannt und mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 ambitionierte Ziele für den Radverkehr formuliert. Konkret will die Bundesregierung Deutschland bis 2030 zum Fahrradland machen, in dem das Radfahren auf attraktiven, lückenlosen Radverkehrsnetzen zur Selbstverständlichkeit wird und alle Menschen sicher, zügig und komfortabel an ihr Ziel kommen.

Dafür hat es in den vergangenen Jahren bereits Verbesserungen im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030, durch zusätzliche Förderprogramme und die fahrradfreundliche StVO-Novelle 2020 gegeben. Auch die Einrichtung von Stiftungsprofessuren an sieben deutschen Hochschulen wird zukünftig helfen, die großen Lücken beim Fachpersonal für den Radverkehr zu schließen.

Noch fehlen Städten und Gemeinden jedoch die entscheidenden Werkzeuge. Neben einer Erhöhung und Verstärkung der zuletzt bereit gestellten Fördermittel benötigen die Kommunen größere rechtliche und planerische Spielräume durch ein neues Straßenverkehrsgesetz, eine reformierte Straßenverkehrs-Ordnung und ein modernes Regelwerk¹. Außerdem sind engagierte Politiker*innen sowie zusätzliches Personal und ausreichend Ressourcen in den Verwaltungen dringend notwendig, um die Verkehrswende voranzubringen. Kreativität und Entschiedenheit beim Beschleunigen von Planungs- und Umsetzungsprozessen sind ebenfalls unabdingbar.

Radwegeplanungen in Deutschland sind langsam und teuer. Von der Planung bis zur Finalisierung eines Radweges – geschweige denn der Komplettierung eines lückenlosen Radwegenetzes – vergehen in deutschen Kommunen Jahre bis Jahrzehnte. Zuletzt haben einige deutsche Städte – wie etwa Berlin – deutlich an Tempo zugelegt. Davon profitieren Radfahrer*innen und Fußgänger*innen unmittelbar. So wird z. B. mit taktischen Maßnahmen schnell die Sicherheit erhöht. Doch taktische Maßnahmen werden in Deutschland viel zu selten genutzt – und Kommunen haben damit nur wenige bis keine Erfahrungen gesammelt.

¹ www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz



Paduaalaan in Utrecht © Dutch Cycling Embassy

Bürokratische Prozesse sowie der vielerorts herrschende Mangel an Fachpersonal verzögern allerdings die Umsetzung städtischer Radverkehrspläne massiv.

Die Folge: Der Wandel kommt nicht auf den Straßen an, sondern diese bleiben weiterhin von den Jahrzehnten einer auf den Autoverkehr ausgerichteten Stadtplanung gezeichnet. Um Deutschland in den nächsten Jahren tatsächlich zum Fahrradland zu machen – und international nicht weiter zurückzubleiben – müssen etablierte Prozesse neu gedacht und innovative Konzepte und Ideen aus aller Welt aufgegriffen werden.

Taktischer Urbanismus

Taktischer Urbanismus werden temporäre und kostengünstige Änderungen im öffentlichen Raum genannt. Formate wie Pop-up-Nutzungen, Installationen, künstlerische Interventionen, temporäre Grünflächen oder Gemeinschaftsfeste dienen dazu, Änderungen im öffentlichen Raum schnell zu erwirken und erlebbar zu machen.

Oft wird dies auch Planning-by-Doing oder die Umsetzung durch Reallabore genannt. Durch das schnelle Ausprobieren kann man überprüfen, wie die neue Gestaltung angenommen wird. Falls man merkt, dass die provisorische Planung nicht funktioniert, kann man nachjustieren. Bevor man Unsummen in dauerhafte Umbauten steckt, lassen sich Fehlentscheidungen so ohne großen Aufwand korrigieren.

Zudem werden kritische Stimmen durch das Erleben der neuen Lösungen oftmals schnell von den Vorteilen überzeugt. Daher ist der taktische Urbanismus für Planungen der öffentlichen Hand in vielen Städten weltweit spannend geworden.

1.2 Schnellausbau von Radwegenetzen

Immer mehr Städte weltweit wollen widerstandsfähiger gegenüber dem Klimawandel und gleichzeitig noch lebenswerter für ihre Bewohner*innen werden. Barcelona, Paris, Mailand, Memphis, Utrecht oder Berlin – sie alle haben ihre Prozesse für den Bau von Rad- und Fußwegen sowie die Vervollständigung ihres geplanten Radwegenetzes radikal beschleunigt. Dabei war stets die Führung durch ambitionierte Lokalpolitiker*innen von Bedeutung.

Wichtig ist, schnell ein zusammenhängendes Basisnetz zu errichten, das allen – auch unsicheren oder ungeübten Radfahrern – die Möglichkeit gibt, sich sicher und bequem durch die Stadt zu bewegen. Die Beispielstädte zeigen, dass dafür in der Regel geschützte Radinfrastruktur notwendig ist.

1.2.1 Anforderungen an ein ganzheitliches Radverkehrsnetz

Die Hauptanforderungen an ein ganzheitliches Radverkehrsnetz sind die Sicherheit, die Kohärenz (d. h. Zusammenhang, Durchgängigkeit und Qualität des Netzes), die Direktheit der Wege, der Komfort und die Attraktivität des Netzes.

Sicherheit	Kohärenz	Direktheit	Komfort
Gute Radverkehrsnetze....			
<ul style="list-style-type: none"> › sind objektiv verkehrssicher und Nutzer*innen fühlen sich sicher. Sie besitzen daher eine hohe Akzeptanz der Nutzer*innen. › erhöhen durch ihre fehlerverzeihende Gestaltung die Verkehrssicherheit im Sinne der Vision Zero und vermeiden tödliche und schwere Unfälle. Bei Bedarf hat der Radverkehr Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr. › trennen Radverkehr und Kfz-Verkehr bei Geschwindigkeiten über 30 Kilometer je Stunde und hohem Verkehrsaufkommen. › verfügen über sichere Kreuzungen. › bieten Radfahrenden eine bequeme Strecke, sind stressarm zu befahren und bieten ein hohes Maß an persönlicher Sicherheit. Die Routen sind beleuchtet. 	<ul style="list-style-type: none"> › sind engmaschig, lückenlos und durchgängig. › verbinden alle Ausgangs- und Zielpunkte des Radverkehrs und ermöglichen den direkten Zugang zu Arbeitsstätten, Bildung, Einzelhandel, kommunalen Einrichtungen und Wohnquartieren. › besitzen eine durchgängige Qualität durch Verwendung einheitlicher Standards und Designs und sind klar und eindeutig erkennbar, einschließlich ihrer Fahrradabstellanlagen. Sie bieten ein einheitliches und durchgehendes Schutzniveau und gewährleisten eine freie Routenwahl. › sind gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft. 	<ul style="list-style-type: none"> › basieren auf einer direkten Routenführung, sind umweltfrei und logisch geführt. › machen den Radverkehr durch direkte Routenführung und Vorrang konkurrenzfähig zum Kfz-Verkehr. › beschränken Umwege und Zeitverzögerungen auch an Kreuzungen auf ein Minimum, um das Radfahren zur angenehmsten und einfachsten Art der Fortbewegung zu machen. 	<ul style="list-style-type: none"> › sind einfach und sicher befahrbar. › verfügen über gut ausgebauten Breiten und Kurvenradien und vermeiden komplizierte Fahrmanöver und anspruchsvolle Steigungen. › besitzen eine glatte und rutschfeste Oberfläche, die frei von Hindernissen ist. › sind in einem guten Unterhaltungszustand, werden entwässert und freigehalten von Verschmutzungen und Ablagerungen (u. a. Winterdienst und Grünschnitt). › sind unterbrechungsfrei und vermeiden enge bzw. mit dem Fußverkehr geteilte Flächen. › sind attraktiv, gut gepflegt und laden zum Radfahren ein. › sind so geplant, dass sie zu jeder Tageszeit und wetterunabhängig attraktiv sind. › sind gut in ihre Umgebung integriert, verbessern die Aufenthaltsqualität und erhöhen die öffentliche Sicherheit.



Rue de Rivoli © Mairie de Paris

1.2.2 Elemente des Schnellausbaus

Auch in Deutschland werden bereits Elemente des Schnellausbaus genutzt. Dazu gehören im Hauptnetz geschützte Radfahrstreifen oder als taktische Maßnahmen sogenannte Pop-up-Radwege. Sie sind ein relativ neues Entwurfs- und Gestaltungselement für Radverkehrsanlagen und stellen eine Weiterentwicklung des konventionellen Radfahrstreifens dar.² Entwickelt wurden sie in den USA. Umgesetzt werden sie jedoch auch in immer mehr deutschen Städten.

Mit geschützten Radfahrstreifen können schnell und kostengünstig attraktive Wege für den Radverkehr geschaffen werden. Im Nebennetz können bekannte Elemente der Verkehrsberuhigung für den Schnellausbau eingesetzt werden. So werden in Deutschland vermehrt Fahrradstraßen und modale Filter genutzt, um beispielsweise Wohnquartiere von Durchgangsverkehr zu entlasten und das Nebennetz für den Radverkehr attraktiver zu gestalten. Es fehlen momentan jedoch noch praktische Hinweise oder Richtlinien zur Umsetzung von Elementen und Methoden des Schnellausbaus in Deutschland. Das Handbuch von Mobycon³ zu den Pop-up-Radwegen, das im Zuge der ersten Erprobungen in Berlin erstellt wurde, bietet einen Einblick. Umfangreiche, moderne Publikationen wie beispielsweise in den USA⁴ gibt es hierzulande noch nicht.

Die Nutzung von Elementen des Schnellausbaus sind für den Ausbau von ganzheitlichen Radverkehrsnetzen von Bedeutung, denn in kürzester Zeit können Radfahrende allen Alters die Radverkehrsinfrastruktur nutzen. Geschützte Radfahrstreifen und Pop-up-Radwege sowie ihre rasche Verstetigung leisten einen bedeutenden Beitrag dabei, das Hauptnetz für den Radverkehr zu vervollständigen und sicherer zu gestalten. Schnellausbaumaßnahmen im Nebennetz bieten die Möglichkeit, das Radverkehrsnetz weiter zu verdichten und erreichbar zu machen.

Elemente des Schnellausbaus und vor allem taktische Maßnahmen erweisen sich als ein kostengünstiges und im Bedarfs- oder Notfall sehr agiles, effektives und schnell ausrollbares Vorgehen. Bei letzterem geht es bei der Nutzung von flexiblen Materialien außerdem darum, sie nach grundlegender Prüfung weiterhin anpassen zu können. Es soll kein dauerhaftes Provisorium entstehen. Vielmehr besteht das Ziel darin, die Projekte immer weiter zu verbessern oder sie nach der Prüfung in eine dauerhafte Infrastruktur zu überführen.



Pop-up-Radweg in Berlin © ADFC Sarah Karge



Modaler Filter in Hamburg © Philipp Böhme

² <https://www.adfc.de/artikel/geschuetzte-radfahrstreifen-protected-bike-lanes>

³ https://www.mobycon.nl/wp-content/uploads/2020/04/6796_Kreuzberg_Handbuch-V4.pdf

⁴ <https://nacto.org/publications/#design-guides-design-guidance>



2 Ein Blick ins Ausland: Radverkehrsinfrastruktur und -netze schneller umsetzen

2.1 Utrecht: In zehn Jahren zur Fahrradstadt der Superlative

125.000 Menschen sind täglich mit dem Rad in der Innenstadt Utrechts unterwegs. Alleine im größten Fahrradparkhaus der Welt am Hauptbahnhof von Utrecht finden 12.500 Fahrräder Platz. Fahrradstraßen, Fahrradbrücken und breite Radwege laden die Menschen zum Radfahren ein. Erklärtes Ziel der Stadt ist es, den Rad- und Fußverkehr sowie die öffentlichen Verkehrsmittel zu priorisieren, ihnen noch mehr Raum zu bieten und die Radinfrastruktur kontinuierlich weiter auszubauen, um die Stadt zu einem lebenswerten und klimaneutralen Ort zu machen.

Radfahren gehörte, historisch gesehen, lange Zeit zum Alltag in Utrecht. In den 1950er- und 1960er-Jahren begann die Stadt, wie viele andere, eine autofreundliche Zukunft zu planen. Dafür wurden Teile des mittelalterlichen Zentrums abgerissen und neue Straßen gebaut, um Platz für die erwartete Zunahme des Kfz-Verkehrs zu schaffen. Schon in den 1970er-Jahren begannen jedoch Bürger*innen gegen den damit verbundenen Verlust an Lebensqualität und den Abriss von Häusern zum Bau neuer Kfz-Infrastruktur zu protestieren. Befeuert wurden die Proteste durch die hohe Zahl an Kindern, die bei Autounfällen ums Leben kamen und die Ölkrise.

Doch es dauerte bis die „Renaissance“ des Fahrrads auch in Utrecht tatsächlich eingeleitet wurde. Im Rückblick waren es besonders die von der im Jahr 2010 gewählten Koalition verabschiedeten Maßnahmenpakete innerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes „Traffic Circulation Plan 2010-2015“, des Strategiepapieres „Utrecht attractive and accessible 2015-2020“ und des Aktionsplanes „Utrecht - we all cycle!“, die den Anteil des Radverkehrs entscheidend verändert haben. Allein zwischen 2015 und 2020 betrug die Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur rund 186 Mio. EUR.

Utrecht ist die viertgrößte Stadt der Niederlande und der größte Verkehrsknotenpunkt des Landes. In den letzten Jahrzehnten verdreifachte sich die Bevölkerung auf aktuell 350.000 Einwohner*innen in der Stadt und rund 1,3 Millionen Einwohner*innen in der Provinz. Der Radverkehrsanteil liegt bei 39 Prozent.

Umgesetzt wurden u. a. der Ausbau und die Ergänzung des Fahrradnetzes durch eigenständige Radwege, Fahrradstraßen sowie Brücken und Tunnel. Auch die Ampeln wurden fahrradfreundlicher geschaltet. Zudem wurden die Fahrradabstellmöglichkeiten deutlich ausgebaut, beispielsweise an Bahnhöfen, um Pendler*innen vom privaten Pkw auf den Bahnverkehr umzulenken. Hohe Aufmerksamkeit erhielt etwa die Eröffnung des weltweit größten Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof im Jahr 2019, dem wichtigsten Eisenbahn-Drehkreuz in den Niederlanden.

Mit der Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs sowie dem Fokus auf Intermodalität ist Utrecht seinem Ziel, dem Erreichen der Klimaziele und der Transformation zu einer lebenswerten Stadt, ein großes Stück nähergekommen. Die Stadt zählt 2019 über 245 Kilometer geschützter Radwege, 90 Kilometer Radfahrstreifen und 18 Kilometer Fahrradstraßen. Rund 60 Prozent der Menschen nutzen das Fahrrad für die Fahrt ins Stadtzentrum. Knapp die Hälfte aller Strecken, die kürzer als 7,5 Kilometer sind, werden mit dem Rad zurückgelegt.

2.1.1 Politischer Wille und ambitionierte Strategien für eine lebenswerte Stadt

Die Transformation Utrechts begann 2010 mit der Bildung einer neuen Koalition im Gemeinderat. Diese entwarf eine ambitionierte Radverkehrsstrategie innerhalb des Verkehrsentwicklungsplanes „Traffic Circulation Plan 2010-2015“ und dem darauffolgenden Strategiepapier „Utrecht attractive and accessible 2015-2020“. Die Pläne drückten eine klare politische Linie aus und enthielten eindeutig definierte Ziele und Maßnahmen. Für die Umsetzung spielte politische Kontinuität eine wichtige Rolle.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2010-2015

Einer der Grundpfeiler zur Verbesserung des Radverkehrs war die Planung von fünf Haupttrouten durch die Stadt. Diese wurden so ausgewählt, dass alle Stadtteile mit dem Fahrrad leicht zu erreichen sind. Zugleich sollte jede*r Bürger*in eine Verbesserung der Infrastruktur im Umkreis von einem Kilometer vom Wohnort erleben können.

Um Utrecht lebenswerter zu gestalten, standen weitere wichtige Maßnahmen im Fokus:

- › Verkehrsberuhigung durch autofreie Straßen oder Straßen nur für Anwohner*innen,
- › mehr Aufenthaltsqualität im Stadtraum,
- › Fahrradstraßen, auf denen Autos wortwörtlich „zu Gast“ sind,
- › fahrradfreundliche Schaltung oder Abbau von Ampeln,
- › Lückenschlüsse durch Brücken und Tunnel sowie
- › bessere Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen.



Vredenburg-Route © Dutch Cycling Embassy



Fahrradstadt Utrecht © weelz.fr

Der Stadtentwicklungsplan „Utrecht attractive and accessible 2015-2020“

Dass die Stadt Utrecht das Fahrrad als wichtigstes Verkehrsmittel ansieht, drückte sich auch in dem darauffolgenden ehrgeizigen Strategiepapier „Utrecht attractive and accessible 2015-2020“ aus. Es zielte darauf ab, die Balance zwischen Erreichbarkeit, Attraktivität und Lebensqualität bis 2030⁵ zu verbessern.

Hierfür traf die Stadt klare verkehrspolitische Entscheidungen, welche sich auf drei Punkte konzentrieren:

- Radfahrer*innen und Fußgänger*innen haben Vorrang.
- Der motorisierte Individualverkehr muss, so weit wie möglich, auf den Autobahnring um die Stadt herum ausweichen.
- Der öffentliche Verkehr muss verbessert und seine Nutzung gefördert werden.

In der schnell wachsenden Stadt, die alleine in den vergangenen zehn Jahren 50.000 Einwohner*innen dazugewonnen hat, lag der Schlüssel zum Erreichen der Ziele in einer effizienteren Nutzung des begrenzten Straßenraumes. Diese sollte durch Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr, den Radverkehr und eine neue Art des Städtebaus unterstützt werden.

Folgende Leitlinien sollten bei der Umsetzung des Strategiepapiers berücksichtigt werden:

1. das Fahrrad gilt als wichtigstes Verkehrsmittel in der Stadt,
2. Investitionen in Leuchtturmprojekte, die lebenswerte Räume schaffen,
3. Fokus auf die Lebensqualität im urbanen Raum legen,
4. lebendige und einfach zu nutzende Verkehrsknoten zwischen Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Verkehrsmitteln schaffen,
5. differenzierte Parkraumpolitik entwerfen, abgestimmt auf den jeweiligen Stadtteil,
6. regionale Straßenbahnen einsetzen,
7. die innerstädtische Ringstraße in einen Boulevard mit ausreichend Platz für Rad- und Fußverkehr und Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr umwandeln.

Innerhalb des übergeordneten Strategiepapiers gab es den zusätzlichen Aktionsplan „Utrecht - we all cycle!“, in dem die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes von 2010 weiterentwickelt wurden.

⁵ <https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/27/utrechts-transport-policies-explained/>

2.1.2 Bausteine für den Netzausbau



Hauptfahrradroute Leidseweg © weelz.fr



Das größte Fahrradparkhaus der Welt in Utrecht © CU2030.nl

Radverkehrsnetz

Einige der Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen waren bereits voll ausgelastet und konnten nur begrenzt ausgebaut werden. Aus diesem Grund beschloss die Stadt, ihr Radverkehrsnetz zu verbessern, indem sie fehlende Verbindungen (bspw. durch Tunnel und Brücken) ergänzte. Zudem wurden neue alternative Routen geschaffen, um beliebte Gebiete zu umfahren. Einige Beispiele sind:

- Erweiterung und Umbau der Vredenburg-Route. Sie ist die verkehrsreichste Radroute der Niederlande mit täglich 33.000 Radfahrenden,
- Ausbau und Verbesserung der weiteren Hauptfahrrad-routen (Bsp. Leidseweg),
- das wieder freigelegte Kanalsystem rund um die historische Innenstadt (Bsp. Catharijnesingel) wurde zu einem Fahrradring ausgebaut,
- neue Rad- und Fußgängerbrücken, sowie Tunnelverbindungen (Bsp. Moreelsebrug, Dafne-Schippersbrug oder Spinozatumel),
- bei einer Vielzahl an Straßen wurden Fahrspuren in (breitere) Radwege verwandelt (Bsp. Stadtboulevard t' Goylaan oder Tolsteegsingel),
- auf zahlreichen Plätzen wurde mehr Raum für Fuß- und Radverkehr geschaffen (Bsp. Jaarbeursplein vor dem Hauptbahnhof, Mariaplaats oder Park auf der ehemaligen Bahnstrecke Oosterspoorbaan).

Fahrradparkplätze ausbauen/optimieren

Dem Fahrradparken wurde eine hohe Priorität eingeräumt, damit mehr Bürger*innen ihre Fahrräder sicher und bequem abstellen können. Um den öffentlichen Raum auf Straßenebene zu entlasten, setzte Utrecht dabei stark auf Fahrradabstellanlagen unter der Erde.

Einige der realisierten Projekte sind:

- Das größte Fahrradparkhaus der Welt wurde 2019 unter dem Utrechter Hauptbahnhof mit einer Kapazität von 12.500 Plätzen eingeweiht.
- Zusätzlich wurde der Fahrradparkplatz Jaarbeursplein auf der Westseite des Hauptbahnhofs mit einer Kapazität von 5.000 Plätzen geschaffen.
- Temporäre Pop-up-Parkmöglichkeiten werden an stark frequentierten Busbahnhöfen oder bei Veranstaltungen eingesetzt.
- Ein Fahrrad-Parkleitsystem mit digitalen Schildern zeigt in der ganzen Stadt den nächsten Fahrradparkplatz und die Anzahl der verfügbaren Plätze an.
- Ladezonen werden morgens für den Lieferverkehr genutzt, stehen den Rest des Tages aber als Fahrradabstellplatz zur Verfügung.



Koekoekstraat in Utrecht © Barbara Lücke



Utrecht Vredenburg © Dutch Cycling Embassy

Fahrradstraßen

Viele Radverbindungen wurden in Form von Fahrradstraßen realisiert (Bsp. Leidseweg, Koekoekstraat und Nachtegaalstraat). Sie stellen eine bequeme und sichere Alternative zu den vielbefahrenen Radwegen dar und dienen damit als wichtige Bindeglieder im Fahrradnetz. Autos sind hier nur „zu Gast“. Um die Verkehrsregelung eindeutig zu kennzeichnen, bringt die Stadt Utrecht großflächige Fahrradstraßen-Logos auf der Fahrbahn auf. Heute hat die Stadt mit über sechs Kilometern die längste Fahrradstraße des Landes.

Regionale Radverkehrsverbindungen

Die Stadt Utrecht arbeitet eng mit den Außenbezirken (Bsp. Vechtdijk) und dem Umland zusammen, um ein integriertes regionales Fahrradnetz zu entwickeln, das die Pendeldistanz mit Pedelecs und E-Bikes auf bis zu 20 Kilometer erhöhen könnte.

Grüne Welle für den Radverkehr

Die Stadt Utrecht hat Anwohner*innen eingeladen, zu bewerten, welche Ampeln fahrradfreundlicher werden sollten und welche gar unnötig waren. Basierend auf den mehr als 5.000 gesammelten Kommentaren wurden viele Ampeln angepasst, um den Fluss des Radverkehrs zu verbessern. Sechs Ampeln wurden entfernt. Darüber hinaus wurde die App „Flo“ in Zusammenarbeit mit einem Innovationslabor entwickelt. Die App gibt Radfahrenden Hinweise, wie schnell sie fahren müssen, um die nächste Ampel bei Grün passieren zu können.



Utrecht Dom Tower © Dutch Cycling Embassy

2.1.3 Change-Management in der Verwaltung

Nach dem Regierungswechsel in Utrecht waren die politische Führung und die klaren Zielsetzungen im Bereich Mobilität wichtig für die Neuaufstellung der Verwaltung und der Verabschiedung ambitionierter Ziele und Strategien.

Dabei war auch die richtige Personalstärke ausschlaggebend. Das Personal wurde nach der politischen Ausrichtung aufgestockt und Prozesse schrittweise optimiert. Bei Mangel an qualifiziertem Personal wurden externe Berater*innen hinzugezogen. Auch in der Region rund um Utrecht wurden in der laufenden Legislaturperiode finanzielle Ressourcen und Personal aufgestockt. Aktuell arbeiten sieben Personen an den Fahrradleitlinien. Darüber hinaus arbeiten ca. 20 Personen an der Umsetzung von Fahrradprojekten. Viele Projekte werden parallel angestoßen, bearbeitet und umgesetzt, um die Ziele aus den Strategieplänen zu erreichen.

In der Verwaltung war eine gute Zusammenarbeit aller Abteilungen (Bsp. Verkehrs- und Stadtplanung) unabdingbar, da die meisten Maßnahmen auf eine Verbesserung der allgemeinen Lebensqualität der Bürger*innen abzielen und nicht als bloße Mobilitätsprojekte gesehen wurden.



Utrecht City Center © Dutch Cycling Embassy

2.1.4 Beteiligungsverfahren und Kommunikation

Bei Radverkehrsprojekten dauert der gesamte Prozess (von der Konzeption über die Budgetvergabe, die öffentliche Anhörung bis hin zur Umsetzung) in der Regel etwa vier Jahre. Die Beteiligung der Bürger*innen nimmt normalerweise die meiste Zeit in Anspruch – üblicherweise ein Jahr, bei größeren Konflikten oder Widerständen auch länger.

Für die Stadt Utrecht ist die Beteiligung von Bürger*innen ein grundlegender Bestandteil der Politik. Im Zentrum eines jeden Prozesses steht die Frage, wie die Bürger*innen gerne wohnen möchten. Damit liegt der Fokus auf dem öffentlichen Raum als Ganzem – und auf dem Anspruch, möglichst alle Bevölkerungsgruppen miteinzubeziehen.

Mithilfe unterschiedlicher Methoden soll dann das Bewusstsein für die Notwendigkeit einzelner Maßnahmen geschärft werden und das lokale Know-how für die Verbesserung der Projekte genutzt werden. Damit sich die Menschen in den Projekten wiederfinden, müssen drei Beteiligungsstufen berücksichtigt werden: Information, Konsultation und Mitbestimmung.

Beispiele vielfältiger Beteiligungsprozesse in Utrecht:

- Im Vorfeld der Erarbeitung des Aktionsplans „Utrecht – we all cycle!“ wurden rund 800 Radfahrer*innen zur Fahrradfreundlichkeit der Stadt befragt. Die Hauptthemen, die sich aus der Umfrage ergaben, waren Grundlage des Aktionsplans.
- Anschließend wurde 2015 die Stadtdiskussion (city discussion) durchgeführt, um weitere unterschiedliche Perspektiven einzubeziehen und zu sammeln. Hierbei kamen Hunderte von Bürger*innen sowie Vertreter*innen von Unternehmen und Organisationen zusammen, um zu diskutieren, wie Utrecht seine Fahrradfreundlichkeit verbessern könnte. Viele der Ideen und Lösungen wurden in den Aktionsplan aufgenommen.
- Menschen konnten auf einer Website die Ampeln melden, die ihrer Meinung nach nicht fahrradfreundlich oder nicht notwendig waren.
- Es fanden Diskussionen mit diversen Interessengruppen und Expert*innen für Verkehr und Stadtplanung statt.
- Mit Anwohner*innen und Ladenbesitzer*innen wurde die Neugestaltung der historischen Straße Mariaplaats besprochen. Aus diesem Format stammte die Entscheidung, alle Parkplätze zu beseitigen, die Straße fahrradfreundlich zu gestalten und die Bürgersteige zu erweitern. Dass die Ladenbesitzer*innen im Nachgang von steigenden Umsätzen berichteten, unterstützte und erleichterte die Entscheidungsfindung bei anderen wichtigen Projekten, die die Nutzung des öffentlichen Raums grundlegend verändern wollten.



Utrecht Vredenburg © Dutch Cycling Embassy

2.1.5 Projektevaluation

Nach der Umsetzung eines Projektes erfolgt eine detaillierte Auswertung, bei der beispielsweise das Radverkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs gemessen werden, um zu sehen, ob die Gestaltung die Erwartungen erfüllt oder etwas geändert werden muss. Mögliche Anpassungen können u. a. das Verengen einer Fahrbahn oder das Anbringen einer Bodenschwelle in Fahrradstraßen sein.

Von insgesamt 107 Maßnahmen des Aktionsplans wurden bis 2020 bereits 96 umgesetzt oder begonnen. Neun Projekte wurden nach Auswertungen von Machbarkeitsstudien abgesagt und zwei Projekte liegen aufgrund technischer oder finanzieller Hindernisse still. Aus der Zusammenarbeit mit dem Umland und den Nachbargemeinden kommen 33 erfolgreich abgeschlossene Projekte hinzu. Das lässt die Gesamtzahl der realisierten Projekte im Rahmen des Aktionsplans „Utrecht - we all cycle!“ auf 129 Projekte steigen.

Die ehrgeizigen Projekte haben dazu beigetragen, dass die Fahrradnutzung um durchschnittlich vier Prozent pro Jahr steigt. Laut Mobilitätsmonitor 2019 werden 47 Prozent aller Fahrten innerhalb der gesamten Stadt mit dem Fahrrad zurückgelegt und sechs von zehn Besucher*innen der Innenstadt kommen mittlerweile mit dem Fahrrad. Darüber hinaus sind 87 Prozent der Einwohner*innen zufrieden mit der Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad.



Dafne-Schippers-Brücke in Utrecht © Phillip Böhme

2.1.6 Die Zukunft Utrechts: Mobilitätsplan 2040

Voraussichtlich wird Utrecht 2030 mehr als 400.000 Einwohner*innen haben. Ihnen muss die Infrastruktur gerecht werden. Der Mobilitätsplan 2040 sieht eine Stadt der kurzen Wege vor, in der Wohnen, Einkaufen und andere wichtige Einrichtungen an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs angesiedelt sind, um sie bequem zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖPNV erreichen zu können. Ziel ist es, eine Zehn-Minuten-Stadt zu erschaffen.

Der Kfz-Verkehr soll die Stadt möglichst auf dem äußeren Ring umfahren. Auch die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, die Elektromobilität, das Carsharing und der Transport von Gütern mit E-Lastenrädern spielen bei den Planungen eine wichtige Rolle. Durch neue Verkehrstechniken, zum Beispiel intelligente Ampeln, und die Gestaltung der Straße soll der Verkehr gelenkt werden und auf vielen Zufahrtsstraßen Tempo 30 gelten. All das werden Ausgangspunkte für weitere Verkehrsprojekte sein, bei denen nicht Autos, sondern die Menschen im Mittelpunkt stehen sollen.



2.2 Sevilla: Ein Basisradverkehrsnetz in nur vier Jahren

Im Vergleich zu vielen Städten Europas ist Sevilla noch weit davon entfernt, eine Fahrradstadt zu sein und dient doch vielen Städten weltweit als Vorbild: Sevilla hat es geschafft, in nur vier Jahren ein Basisnetz für den Radverkehr zu bauen und den Radverkehrsanteil damit innerhalb weniger Jahre um das Elffache zu erhöhen.

Das Fahrrad gehört in Sevilla heute fest zum Stadtbild: Auf den grün eingefärbten Hochbord-Radwegen, die entlang der Hauptverkehrsstraßen verlaufen, sind täglich die unterschiedlichsten Menschen mit dem Rad unterwegs. Es ist kaum vorstellbar, dass Sevilla noch vor wenigen Jahren eine Stadt fast ohne Radverkehr und ohne Fahrradkultur war.

Der starke Zuwachs des Radverkehrs hat einen Grund: Sevilla hat innerhalb kürzester Zeit ein lückenloses Radverkehrsnetz gebaut, das alle wichtigen Ziele in der Stadt und die Stadtviertel auf direktem Wege miteinander verbindet. Der Radverkehr wird durchgängig baulich getrennt vom Kfz-Verkehr geführt, die Radwege sind einheitlich gestaltet und intuitiv erkenn- und nutzbar. Das Basisnetz der ersten Bau-phase ist 77 Kilometer lang und verband von Beginn an die wichtigsten Ziele. Es wurde in mehreren Phasen erweitert und umfasst heute 175 Kilometer.⁶

Mit dem Bau dieses Netzes konnte die Stadt innerhalb weniger Jahre viele Menschen für das Radfahren begeistern. Der Anteil des Fahrrads an allen Wegen (Modal Split) wuchs nach dem Bau des Radverkehrsnetzes innerhalb von wenigen Jahren von 0,5 auf 5,6 Prozent in 2011 an.⁷ Die Politik erreichte damit ihr Ziel, mehr Menschen zur Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel zu bewegen. Vor der Errichtung des Radnetzes gab es in Sevilla nur zwölf Kilometer unverbundene Radwege⁸, die kaum genutzt wurden.

Sevilla ist die Hauptstadt der Region Andalusien im Süden Spaniens und mit knapp 700.000 Einwohner*innen die viertgrößte Stadt des Landes. In der Metropolregion, die in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen ist, wohnen insgesamt über 1,5 Millionen Einwohner*innen. Aus dem Umland der Stadt pendelten schon 2006 ca. 170.000 Personen nach Sevilla, die meisten davon mit dem Auto. Die Stadt ist sehr flach und geprägt von einer großen historischen Altstadt mit engen Gassen. Im Sommer werden an rund 80 Tagen Temperaturen von über 32°C erreicht. Der Radverkehrsanteil liegt bei sechs Prozent.

⁶ Geller/Marqués 2021. Fahrradnetz fast von überall in 500 Metern erreichbar

⁷ SIBUS 2012, Marqués et al. 2015. Der Radverkehrsanteil lag 1990 bei unter 1 % und war durch den motorisierten Verkehr weiter zurückgedrängt worden (Marqués et al. 2015). Nach dem Bau des Radnetzes stieg er Stück für Stück an auf 3,2 % (2007), 4,1 % (2009) und 5,6 % (2011) (Marqués/Hernández-Herrador 2016)

⁸ Quelle z. B. Marqués 2011

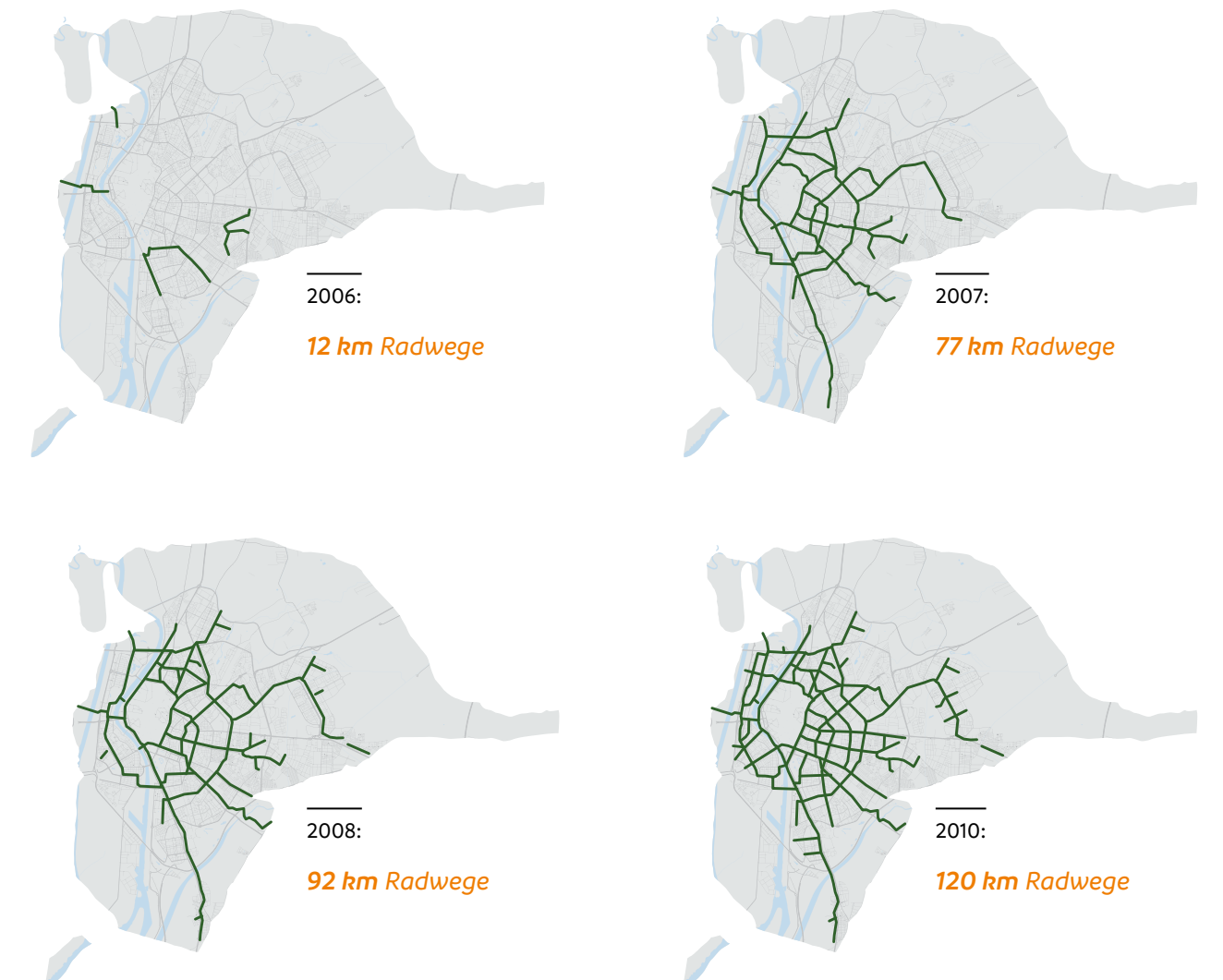
2.2.1 Mit politischem Willen zum Basisnetz

2003 kam in Sevilla eine neue Regierungskoalition aus zwei Parteien an die Macht. Ein zentraler Baustein der Koalitionsvereinbarung war die Erarbeitung und Umsetzung eines Fahrrad-Masterplans bis zum Ende der Legislaturperiode 2007. Dabei übernahm die Politik eine führende Rolle in der Verwaltung für Stadtentwicklung und die Verantwortung für die Umsetzung des Plans.

Um das Projekt zum Erfolg zu führen, sollte ein vollständiges Basisnetz innerhalb nur einer Amtszeit realisiert werden. Erfahrungen aus Sevilla, aber auch aus Nachbarstädten wie Córdoba und Granada, hatten gezeigt, dass vereinzelt errichtete Radwege nicht genutzt werden, wenn diese nicht zu einem Radverkehrsnetz verbunden sind. Neben der Durchgängigkeit stand auch die Trennung vom Kfz-Verkehr im Vordergrund. Geschützte Radwege sollten es ermöglichen, dass Eltern ihre Kinder mit dem Rad zur Schule bringen und Ältere sicher und stressfrei unterwegs sein können.

Die ambitionierten Ziele konnten tatsächlich erreicht werden: Bis Ende 2007 wurden die grundlegenden Planungs-dokumente für das Radverkehrsnetz erarbeitet, das Basisnetz von 77 Kilometer Länge baulich umgesetzt, ein öffentliches Fahrradverleihsystem eingeführt und Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum geschaffen.

Während der Konzeption und Umsetzung des Radverkehrsnetzes konnte sich auch die Bevölkerung beteiligen. Insbesondere während der anderthalb Jahre dauernden baulichen Umsetzung des Basisnetzes gab es auch Widerstände, beispielsweise aufgrund des Wegfalls von Parkplätzen.



Entwicklung des Radwegenetzes in Sevilla, Quelle: Oficina de la Bicicleta (Sevilla)



Zweirichtungsradweg in Sevilla © Manuel Calvo

Doch die Regierungskoalition wurde 2007 wiedergewählt und konnte ihre Politik zur Förderung des Fahrrads in Sevilla fortsetzen. Die Stadt erweiterte und verdichtete in der Folge das Radverkehrsnetz und baute es auf eine Länge von 120 Kilometer aus. Außerdem wurde das öffentliche Fahrradverleihsystem auf 2.500 Räder in 250 Stationen aufgestockt und weitere Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum geschaffen.⁹ Ergänzt wurden die Infrastrukturmaßnahmen durch weitere Maßnahmen, insbesondere zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt. Die Zufahrt mit dem Pkw wurde für Nicht-Anwohner*innen stark eingeschränkt und es wurden Fußgängerzonen eingerichtet.

Eine dritte Phase wurde von der Stadtverwaltung genutzt, um das Radverkehrsnetz an einigen Stellen zu verbessern. So wurde z. B. das Kreuzungsdesign angepasst, um Konflikte mit dem motorisierten Verkehr zu entschärfen und das Radverkehrsnetz sicherer zu machen.

Das Budget für die drei Umsetzungsphasen bis 2011 umfasste 32 Mio. Euro (18 Mio. für das Basisnetz von 77 Kilometer, 12 Mio. für die Erweiterung auf 120 Kilometer und 2 Mio. für die Verbesserung des Radverkehrsnetzes).¹⁰ Die Gelder stammten aus dem Stadthaushalt, die Netzerweiterung wurde auch aus nationalen Förderfonds für nachhaltige Projekte finanziert.

Während das Fahrrad in Sevilla vor 2006 überwiegend in der Freizeit genutzt wurde, entwickelte es sich durch das neu eingerichtete Radverkehrsnetz zum Alltagsverkehrsmittel – und zwar in allen gesellschaftlichen Schichten.¹¹

Die meisten Strecken, die mit dem Rad zurückgelegt werden, sind Wege zur Schule oder Arbeit. Menschen allen Alters nutzen das Rad in Sevilla als Verkehrsmittel, vor allem die Jüngeren. Auch der Anteil von Rad fahrenden Frauen hat sich vervielfacht: Während 2006 Frauen nur 13 Prozent der Radfahrenden ausmachten, stieg ihr Anteil auf 36 Prozent, nachdem das Basisnetz fertiggestellt war.¹²

9 Marqués 2011

10 Marqués et al. 2015

11 Geller/Marqués 2021

12 Ebd

2.2.2 Zweirichtungsradwege und Verkehrsberuhigung

Das Fahrradnetz verläuft in Sevilla entlang der Hauptverkehrsstraßen und verbindet auf direktem Wege alle wichtigen Ziele und die Stadtteile miteinander. In der Regel wurden Autoparkplätze – insgesamt wichen 4.000 Parkplätze –¹³ oder eine Fahrspur für die Radinfrastruktur verwendet.

Die Radverkehrsanlagen sind durchgängig vom Kfz-Verkehr getrennt. Der Großteil der Radwege wurde an die Gehweghöhe angepasst, zudem sind sie von Bereichen für Fußgänger*innen oft durch Bäume oder Blumenbeete getrennt. An großen Hauptverkehrsstraßen bieten neben dem Bordstein noch Poller oder Geländer Radfahrenden Schutz vor dem Kfz-Verkehr. Ein kleinerer Teil der Radwege wurde als geschützte Radfahrstreifen direkt auf Ebene der Fahrspur errichtet.¹⁴

In den vielen engen Gassen der Altstadt gibt es in der Regel keine separate Fahrradinfrastruktur. Hier griff die Stadtregierung auf ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen zurück und schränkte die Pkw-Zufahrt für Nicht-Anwohner*innen stark ein.

Das Radwegenetz besteht in Sevilla meist aus Zweirichtungsradwegen, die in der Regel 2,5 Meter schmal sind. Die Radwege haben ein einheitliches und wiedererkennbares Design mit einem grün eingefärbten Pflaster und einheitlicher Beschilderung sowie Lichtsignalanlagen. Wesentlich günstiger und noch schneller wäre die Umsetzung der Radwege im Hauptnetz mit geschützten Radfahrstreifen gewesen. Diese hätten bei steigenden Radverkehrszahlen auch einfacher verbreitert werden können. Aber weil es zu Beginn der Maßnahmen kaum Radfahrende gab, wurde auf schmale Zweirichtungsradwege statt komfortable Breiten gesetzt, um möglichem Gegenwind aus der Bevölkerung entgegenzuwirken.

Wichtige Grundprinzipien für das Fahrradnetz in Sevilla sind:¹⁵

- Durchgängigkeit und Flächendeckung: Zusammenhängende Radverbindungen führen durch das ganze Stadtgebiet.
- Verständlichkeit und Einheitlichkeit: Das Design der Radwege ist überall in der Stadt ähnlich und daher gut wieder erkennbar.
- Direkte Verbindungen und Sichtbarkeit im öffentlichen Raum: Die Radwege verlaufen entlang der Hauptstraßen und sind daher im Stadtbild präsent.
- Komfort: Die Radverkehrsanlagen müssen im Alltagsverkehr bequem zu nutzen sein.
- Schnellausbau: Das Basisnetz wurde in weniger als zwei Jahren aufgebaut.



Zweirichtungsradweg im Hauptnetz von Sevilla © ADFC/Isabell Merkle

¹³ Webinar: Jump in with Both Pedals...

¹⁴ Laut Geller/Marqués 2021: 82,7 % (der Länge des Netzwerks): auf Höhe & angeschlossen an Bürgersteig, 9,8% der Fahrradwege als Protected Bike Lanes auf der Straße; 7,5% mit Fußgänger*innen geteilte Wege

¹⁵ Marqués et al. 2011



Zweirichtungsradschwergewicht im Hauptnetz von Sevilla © weelz.fr

2.2.3 Change-Management in der Verwaltung

Mit dem Fahrradbüro wurde eine eigene neue Abteilung für die Steuerung und Umsetzung des Fahrrad-Masterplans und des Radnetzes in der Verwaltung für Stadtentwicklung eingerichtet. Das Fahrradbüro wurde unmittelbar der politischen Leitung unterstellt. Diese griff dafür auf Beschäftigte innerhalb der Verwaltung für Stadtentwicklung zurück und baute ein Team mit 18 Angestellten¹⁶ auf.

Zu den Aufgaben des Fahrradbüros gehörten unter anderem die Gesamtkoordination des Projekts, Abstimmungen innerhalb der Verwaltung, die Information der Bevölkerung in einem Fahrradforum (Comision Cívica de la Bicicleta) sowie Informationsveranstaltungen in den unterschiedlichen Stadtvierteln. Zugleich führte das Büro auch die Redaktion des Fahrrad-Masterplans durch und war zuständig für die Überwachung der Planungen der Architekturbüros sowie der Bauarbeiten durch die Baufirmen. Zusätzlich entwickelte das Team das Konzept für das öffentliche Fahrradverleihsystem sowie Kampagnen in Bildungseinrichtungen und setzte diese um.

Das Fahrradbüro stieß Prozesse an und führte sie gleichzeitig durch. So wurde beispielsweise in sich überlappenden Zeiträumen das Basisnetz gebaut und der Fahrrad-Masterplan erarbeitet. Voneinander abhängige Prozessschritte waren eng getaktet. Nach Erstellung des ersten grundlegenden Dokuments – der im Sommer 2005 verabschiedeten Fahrradstrategie – wurden die Bauabschnitte für das Basisnetz geplant. Im Juli 2006 wurde der Masterplan für Stadtentwicklung vom Stadtrat verabschiedet. Damit standen die Finanzmittel bereit, sodass im August 2006 mit den Bauarbeiten am Basisnetz begonnen werden konnte.



Geschützte Radfahrstreifen in Sevilla © Biketexas

2.2.4 Das Einbeziehen externer Fachkräfte

Sowohl die Konzeption des Radnetzes in den Planungsdokumenten als auch die Planung und der Bau der Radwege selbst wurde an externe Dienstleistende vergeben. Zur Beschleunigung der ersten Phase wurde das Basisnetz in acht Projekte aufgeteilt, die jeweils einzeln für Planung und Bau ausgeschrieben und vergeben wurden. Es arbeiteten mehrere Architekturbüros gleichzeitig an den Plänen und im Anschluss wiederum bauten mehrere Baufirmen die unterschiedlichen Abschnitte gleichzeitig. Die Koordination dieses Prozesses erfolgte durch das Fahrradbüro, das die Kriterien vorgab, nach denen das Netz geplant und gebaut wurde. Zudem sorgte es für die Standardisierung von Lösungen.

In den vier Jahren bis zur Fertigstellung des 77 Kilometer langen Basisnetzes mussten sich die externen Beschäftigten und die Mitarbeitenden in der Verwaltung schnell die relevante Expertise aneignen. In Sevilla gab es praktisch keine Erfahrung mit Konzeption, Planung und Bau von Radverkehrsinfrastruktur. Wichtige Vorbilder waren die Fahrradstädte in den Niederlanden. Auch die Maßnahmen und Lösungsansätze des niederländischen CROW Design Manual for Bicycle Traffic wurden an Sevilla angepasst. Es war immer wieder erforderlich, dass kreative Lösungen im Laufe des Umsetzungsprozesses gefunden wurden. Beispielsweise gab es keine Markierungsmaschine für Radwege, sodass Markierungen manuell gesetzt wurden.

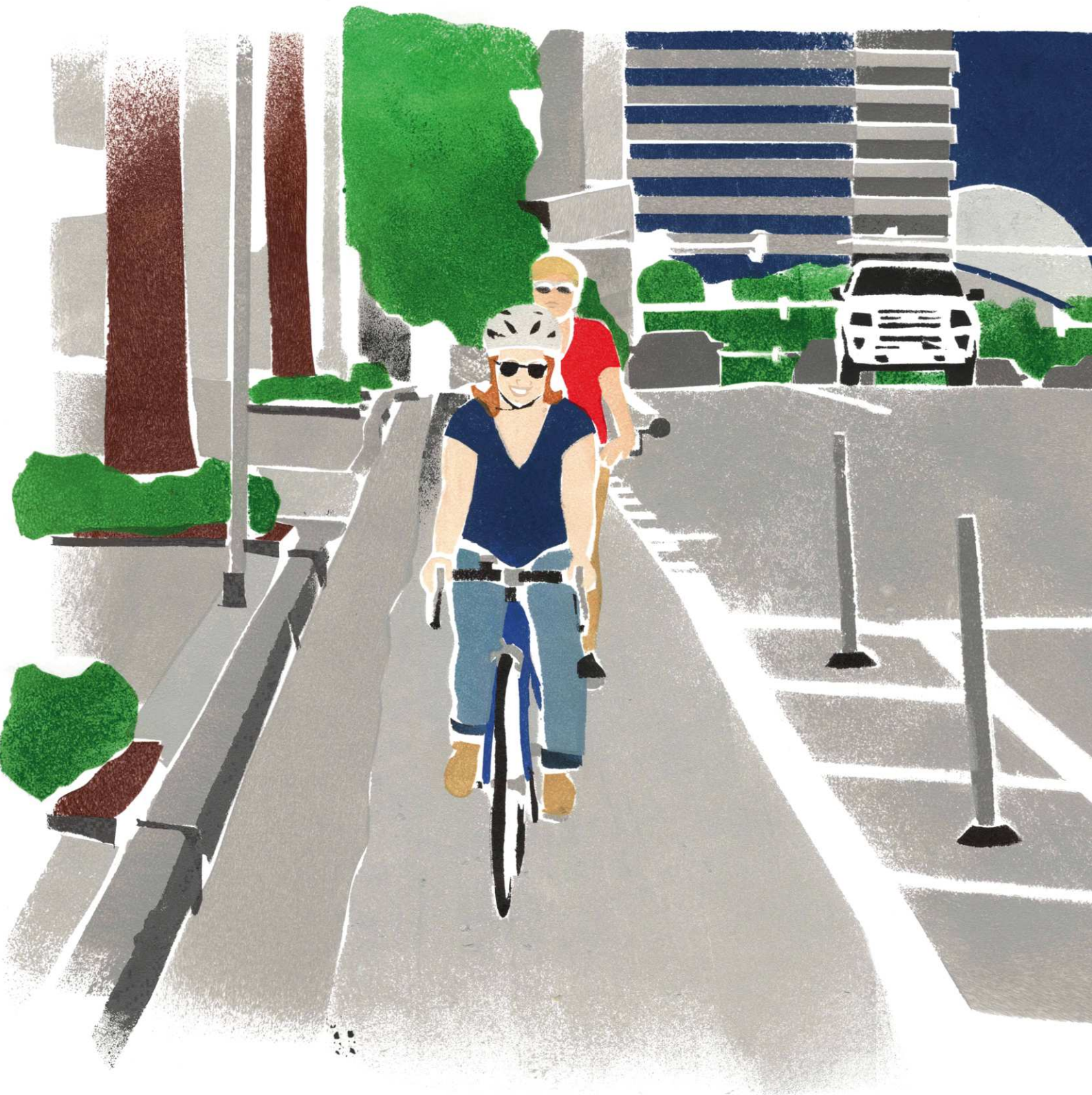


Geschützte Radfahrstreifen in Sevilla © Manuel Calvo

2.2.5 Beteiligungsverfahren und Kommunikation

Die Stadtregierung vergewisserte sich mehrfach der Unterstützung des Projektes durch die Bevölkerung: Nach Regierungsantritt wurde in Sevilla ein Bürgerhaushalt eingerichtet, in dem die Bewohner*innen der unterschiedlichen Stadtviertel über Projektvorschläge und die Verwendung der Mittel abstimmen konnten. Der Vorschlag eines stadtweiten Radnetzes war unter den meistvotierten Vorschlägen und erhielt viel Zustimmung. 2006 wurde vor Baubeginn des Basisnetzes eine Umfrage zur Fahrradnutzung und dem geplanten Radverkehrsnetz in der Bevölkerung durchgeführt. Auch hier zeigte sich eindrücklich die breite Unterstützung der Bevölkerung für das Radverkehrsnetz: Mehr als 90 Prozent der Befragten hielten das Radverkehrsnetz für notwendig.

Über den Zeitraum der Konzeption und Umsetzung des Radverkehrsnetzes hinweg konnten sich alle relevanten Stakeholder sowie alle interessierten Bürger*innen im Fahrradforum über den Fortgang des Projekts informieren und mit Vorschlägen beteiligen. Die Treffen fanden mindestens einmal im Monat statt. Zu Hochphasen trafen sich die politische Führung und Mitarbeitende aus dem Fahrradbüro wöchentlich mit allen Interessierten. Zivilgesellschaft und politische Führung bewerteten die Arbeit im Fahrradforum als sehr produktiv und hilfreich. Die Verwaltung erhielt dadurch viele hilfreiche Impulse. Sich anbahnende Konflikte konnten früh erkannt und gelöst werden. Außerdem stellte dieses Forum für die politische Führung eine wichtige Legitimation im Umsetzungsprozess dar.



2.3 USA: Theorie und Praxis für den Schnellausbau

2.3.1 Von der Planung bis zum taktischen Schnellausbau

Das Verkehrssystem in den USA ist sehr autozentriert. Der Radverkehr und seine Finanzierung haben bis 1990 praktisch keine Rolle gespielt. Ab 1990 wurden erste kleinere nationale und regionale Förderprogramme für den Radverkehr aufgestellt, die in den folgenden zwei Jahrzehnten jedoch keine Radwege entstehen ließen, sondern größtenteils für den Planungsprozess oder das Erstellen von Netzplänen eingesetzt wurden. Erst um 2010 wurde damit begonnen, Radverkehrsinfrastruktur wirklich umzusetzen. Die zunächst noch mit „traditionellen“ Methoden entwickelten Projekte erforderten jedoch, genau wie in Deutschland, lange Planungs- und Umsetzungszeiten, die auf mehrere Jahre ausgelegt waren.

Staus, tödliche Verkehrsunfälle von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen und die zunehmende Klimakrise führten jedoch in vielen US-amerikanischen Städten zu einem Umdenken – inspiriert durch Schnellausbauprojekte und Vorreiterstädte in anderen Ländern. So hat etwa die spanische Stadt Sevilla gezeigt, wie Infrastruktur zur Förderung von aktiver Mobilität schneller gebaut werden kann. Die Stadt New York hat diesen Ansatz aufgegriffen und galt Ende der 2000er-Jahre als Pionierin des Schnellausbaus in den USA.

Mittlerweile bringen immer mehr US-amerikanische Städte Radverkehrsanlagen mithilfe von taktischen Schnellausbaumethoden in kürzester Zeit „auf die Straße“. Diese Schnellausbauprojekte (quick-build projects) sollen den Komfort und die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs unter Verwendung kostengünstiger, schnell installierbarer Komponenten erhöhen. Besonders wirkungsvoll ist der Ansatz, durch eine Reihe schnell umsetzbarer Maßnahmen das Radnetz gezielt auszubauen und zu vervollständigen.

Quick-build bietet diverse Vorteile: Durch den Schnellausbau profitieren Nutzer*innen sofort von den komfortableren und sicheren Fuß- bzw. Radwegen. Zugleich erlaubt es die temporäre Ausführung, Feedback und Nutzungsdaten in Echtzeit zu sammeln. Die Daten lassen sich nutzen, um das Design des Projekts anzupassen oder dessen Akzeptanz zu bewerten. Nicht zuletzt kann quick-build Begeisterung und Unterstützung für eine dauerhafte Infrastruktur schaffen.

Grundelemente des Schnellausbaus in den USA

- › geleitet von einer Stadtregierung oder einer anderen öffentlichen Einrichtung (Bezirk, Region, Infrastrukturgesellschaft, ...)
- › ungefähr ein Jahr nach Planungsbeginn wird Infrastruktur installiert
- › kein Perfektionismus
 - geplant mit der Erwartung, dass Projekte nach der Umsetzung noch weiter geändert werden können
 - gebaut mit Materialien, die solche Veränderungen zulassen

Erfolgsfaktoren

- › politischer Wille
- › Change-Management in der Verwaltung und eine starke Führung
- › solide Finanzierung
- › durchgängige Fahrradnetze, nicht nur kurze Teilstücke



Unterschiedliche Schutzelemente in Memphis © Nicholas Oyler

Um den Ausbau der Radinfrastruktur zu beschleunigen, setzen nordamerikanische Städte auf eine Vielzahl von (teilweise) taktischen Infrastrukturelementen, die schnell umzusetzen sind und als Wegbereiter für ein dauerhaftes Design dienen.¹⁷

Wie in Deutschland wird die Infrastruktur je nach städtebaulicher Situation und Verkehrsaufkommen gewählt. Als geeignete Infrastrukturmaßnahmen für den Schnellausbau gelten im Nebennetz beispielsweise Bike Boulevards (Fahrradstraßen), Verkehrsberuhigung (Tempo 30) und Fahrbahnverengungen, sowie Pop-up-Radwege, geschützte Radfahrstreifen (teilweise als Zweirichtungsradswege) und geschützte Kreuzungen im Hauptnetz.

Zu den verwendeten kostengünstigen und schnell einsetzbaren Elementen gehören unter anderem Farbmarkierungen, Verkehrsbaken und Kegel sowie flexible Leitpfosten, darüber hinaus sogenannte Armadillos (längliche, flache Protektionselemente, die u. a. in Spanien eingesetzt werden), Blumenkübel und Betonbarrieren. Diese ermöglichen eine flexible Vorgehensweise sowie Anpassungen und Verbesserungen während der Erprobung.

¹⁷ Einen guten Überblick bieten die Handreichungen der NACTO (National Association of Transport Officials) oder der größeren Planungsbüros (z.B. <https://altago.com/wp-content/uploads/Quick-Build-Guide-White-Paper-2020-1.pdf>)

2.3.2 Politischer Wille als Grundvoraussetzung für den Schnellausbau

Um bei der Planung und Umsetzung von Schnellausbauprojekten erfolgreich zu sein, wurden in den USA eine Reihe von Änderungen gegenüber traditionellen Planungsvorhaben umgesetzt.

Der politische Wille für bezahlbare und soziale Mobilität – 80 Kilometer neue Radwege in zwei Jahren in Houston/Texas

Houston ist die mit Abstand bevölkerungsreichste Stadt Texas. 2016 lebten dort rund 2,3 Millionen Menschen.

Politischer Wille & Zielsetzung:

Die politischen Entscheidungsträger*innen in Houston beschlossen 2018 das Programm „Build 50 Challenge“ mit dem Ziel, 50 Meilen (ca. 80 Kilometer) Radwege mit hohem Komfort in nur zwölf Monaten zu bauen. Bereits ein Jahr vor dieser Entscheidung wurde eine Initiative gegründet, um Anwohner*innen, Gemeindevertreter*innen und alle Abteilungen der Stadtverwaltung an einen Tisch zu holen, auch um die Stadtverwaltung dabei zu unterstützen, innovative und von der Gemeinschaft initiierte Projekte erfolgreich umzusetzen. Parallel dazu wurde ein Fahrradbeirat gegründet.¹⁸

Leitfäden & Kommunikation:

Ein Design Guide wurde mit den neuen Gestaltungskriterien für Fuß- und Radverkehrsanlagen veröffentlicht. Die Verwaltungsmitarbeiter*innen wurden intensiv in der Anwendung der neuen Gestaltungsgrundlagen und Leitfäden geschult. Die Vorstellung von Best Practice-Beispielen und die Nutzung von Renderings und Visualisierungen hatten ebenfalls großen Anteil daran, die Verwaltungsmitarbeitenden für das Projekt zu gewinnen.

Die Beteiligung aller Interessensgruppen erfolgte Mitte 2018. Die daran anschließende Designphase wurde im März 2019 abgeschlossen. Bereits Ende März 2019 wurde mit dem Bau begonnen und innerhalb eines Jahres war der Bau von 80 Kilometer Radwege erfolgreich abgeschlossen. Auch das stadt-eigene Bike-Sharing-System wurde erweitert. Houston hat sich das Ziel gesetzt, bis 2025 weitere 800 Kilometer Radwege zu bauen und das Radverkehrsnetz damit auszubauen und zu verdichten.

18 <https://houstonbikeplan.org/wp-content/uploads/2020/01/Complete-Streets-Annual-Report-2018-2019.pdf>



Geschützter Zweirichtungsradweg, New Orleans © PeopleForBikes

2.3.3 Change-Management in der Verwaltung

Ausreichend Personal spielt bei Schnellausbauprojekten eine übergeordnete Rolle. Manche Städte setzen eher auf internes Personal, andere nutzen externe Expertise für die Planung bis hin zur Evaluation. Weiterer ausschlaggebende Faktoren sind Teamstrukturen und -leitung. Es kann beispielsweise sinnvoll sein, je ein Team für Schnellausbau- und eines für Tiefbauprojekte aufzubauen. Auch sollten Mitarbeiter*innen mit gezielten Workshops und Fortbildungen über Möglichkeiten des Schnellausbaus geschult werden.

Jede Verwaltung, die Schnellausbauprojekte verfolgt, sollte mindestens eine zentrale Person benennen, die an jedem der laufenden Projekte beteiligt ist. Diese Person muss mit den nötigen Ressourcen und der Zuständigkeit ausgestattet sein, um Hindernisse zu beseitigen, Probleme schnell zu lösen und das Team zu steuern.

Darüber hinaus sollte das Team zur Umsetzung von Quick-build-Projekten unterschiedliches Know-how bündeln: Notwendig sind kreative Planer*innen, erfahrene Finanzbearbeiter*innen (sowohl bei der Budgetierung als auch bei der Beschaffung von Geldern) und Expert*innen für Kommunikation und Beteiligung von Bürger*innen.

Dabei sollten für die Bildung und Unterstützung der Teams folgende Faktoren beachtet werden:

- **Gleiche Ziele und Werte (Mindset) innerhalb des Teams:** Enthusiasmus für eine kreative Nutzung des öffentlichen Raumes, die sich am menschlichen Maßstab orientiert. Pragmatismus bei der Planung und Umsetzung der Projekte, denn Perfektionismus ist ein Hindernis.
- **Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten je nach Expertise und Einstellung:** Zwischen Schnellausbaumethoden und traditionellem Tiefbau, der aufwändige Arbeiten erfordert, bestehen gewisse Unterschiede im Mindset und der Herangehensweise. Mitunter haben sich Mitarbeitende auf längerfristige, teure Bauprojekte spezialisiert. Darauf kann beim Zusammenstellen von Teams geachtet werden. Manche Städte trennen diese Teams sogar.
- **Ein Leitfaden für vereinfachte Prozessschritte:** Ein grundlegender „Werkzeugkasten“ ist unabdingbar, um die möglichen Elemente für einen Schnellausbau im Kopf zu haben – von thermoplastischen Bordsteinverlängerungen über bepflanzte Plätze bis hin zu durch Farbe und Pfosten geschützte Radwege.

Ziele setzen und evaluieren: Konsequenter Schnellausbau in New York City

New York City ist mit rund 8,3 Millionen Einwohner*innen die bevölkerungsreichste Stadt der USA.

Bis 2015 hat das New York City Department of Transport (DOT) das Fahrradnetz auf der Straße bereits um fast 530 Kilometer erweitert und verbessert. Jedes Jahr kommen seitdem durchschnittlich weitere 28 bis 45 Kilometer geschützte Radfahrstreifen und dutzende Kilometer sonstige Fahrradinfrastruktur hinzu. Das DOT installierte alleine 2020 über 120 Kilometer Radverkehrswege, davon 45 Kilometer geschützte Radfahrstreifen.¹⁹

Ziele: Die Stadt verpflichtete sich 2019 mit dem Green Wave Plan die Radverkehrsinfrastruktur drastisch zu erhöhen und in den nächsten fünf Jahren 58,4 Millionen US-Dollar in diese zu investieren.

Strukturen für den Schnellausbau schaffen:

Um die Ziele zu erreichen, sollen 80 neue Mitarbeiter*innen eingestellt werden, was einer Zunahme der DOT-Mitarbeitenden für den Radverkehr um 75 Prozent entspricht. So wird beispielsweise die hauseigene Kapazität zum Anbringen von Straßenmarkierungen um 50 Prozent erhöht, sodass neue Projekte nicht durch die mangelnde Verfügbarkeit externer Auftragnehmer*innen behindert werden konnten.

Weitere wichtige Kompetenzen im erweiterten Radverkehrsteam des DOT sind unterschiedliche Aufgaben, wie die Steuerung von Ampelanlagen, das Sammeln und Auswerten von Daten oder die Beteiligung von wichtigen Nachbarschaften und Bevölkerungsgruppen.

Die Stadt New York trennt bei der Planung und Umsetzung ihre Teams in Schnellausbauprojekte und Tiefbaumaßnahmen, um ein gleiches Mindset innerhalb der Teams aufzubauen.

Zur Beschleunigung der Radverkehrsförderung greift New York City auch auf Daten und Rückmeldungen aus der Bevölkerung zurück. So sind Unfallzahlen die Grundlage für Priorisierung von Projekten zur Verkehrsberuhigung. Beim Bau von Radwegen wird der Netzplan mit Wünschen aus der Bevölkerung abgeglichen und für die Einrichtung von Stadtteilplätzen (sogenannten plazas) werden Bewerbungen lokaler Interessengruppen ausgewählt. Ein weiterer wichtiger Teil ihres schnellen Bauprozesses ist, dass die Stadt ihre Projekte über den Winter entwickelt, um diese dann in den wärmeren Monaten umzusetzen.

Innovative Wege, um Projekte zu evaluieren:

New York City ist landesweit nicht nur führend beim Messen und Auswerten der Effekte von Schnellausbauprojekten, sondern auch beim Bau. Mit Umsatzsteuerdaten wird die Entwicklung des Einzelhandels entlang der neu gestalteten Straßen analysiert. Taxifahrzeiten werden verglichen, um zu zeigen, dass das Entfernen von Autofahrspuren die Fahrzeiten tatsächlich verkürzen kann.

Auch Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen vor und nach Schnellausbauprojekten werden sorgfältig verfolgt. Seit 2000 ist das Risiko, dass Radfahrende bei Unfällen getötet oder schwer verletzt werden, nach Angaben des DOT um 75 Prozent gesunken. Diese Verbesserungen haben in den letzten zwei Jahrzehnten dazu geführt, dass die Zahl der Fahrradfahrenden um 225 Prozent gewachsen ist.²⁰



New York City © weelz.fr

19 <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nycdot-protected-bike-lanes-current.pdf>

20 <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/cyclinginthecity.shtml>

2.3.4 Ziele und Fristen setzen

Fristen sind zwingend notwendig, um bei der Umsetzung von Schnellausbauprojekten voranzukommen – sei es bedingt durch vorhersehbare externe Faktoren wie Jahreszeiten, geplante Straßenarbeiten oder durch eine Projektzusage.

- **Klimatische Bedingungen als Grundlage:**
Austin und New York wählen und entwickeln über den Winter Projekte, die in den wärmeren Monaten umgesetzt werden. Diese Art der Ziel- und Fristsetzung ist ein wichtiger Teil ihres schnellen Bauprozesses.
- **Anstehende Straßenarbeiten nutzen:**
In vielen Städten sind ohnehin anstehende Straßenarbeiten die einfachste Gelegenheit, um beispielsweise neue Zebrastreifen oder Radverkehrsanlagen hinzuzufügen.
- **Projektziele festlegen:**
Um Dringlichkeit zu schaffen, sollten messbare jährliche Ziele für den erfolgreichen Abschluss von Projekten festgelegt werden.



Geschützter Radweg, Seattle © Bikeabout

2.3.5 Finanzierung und Verträge

Landes- und Bundesförderungen finanzieren auch in den USA meistens Projekte mit längeren Laufzeiten. Auch im Hinblick auf die Finanzierung erfordern Schnellausbauprojekte daher von den Verantwortlichen Pragmatismus. Hier sind einige Lösungen, die amerikanische Städte gefunden haben:

- **Lokale Gelder vs. Bundesmittel:**
In den meisten Fällen stützen sich die Städte auf lokale Mittel, um Antragsverfahren und budgetbedingte Verzögerungen zu minimieren. Selbst in Städten mit langjähriger Erfahrung bei der Verwendung von Bundesmitteln für den Rad- und Fußverkehr können die nötigen Abläufe (etwa für Antragsstellung, Prüfung und Auszahlung) Schnellausbauprojekte verzögern.
- **Staatliche Nachhaltigkeits- und Klimafonds:**
In einigen Städten spielen spezielle öffentliche Fonds (etwa für die Stauminderung oder die Verbesserung der Luftqualität) eine wesentliche Rolle beim Bau geschützter Radwege. Dennoch sind Schnellausbauprojekte häufig wenig kompatibel mit den Förderzyklen, wie sie für längere Bauvorhaben üblich sind. In diesen Fällen greifen Städte entweder auf Bereitschaftsverträge mit Unternehmen oder interne Teams für die Umsetzung zurück. Einige Städte, darunter New York und San Francisco, verfügen über eigene „Betoniereinheiten“.
- **Förderprogramme für den Schnellausbau:**
2012, 2017 und 2019 finanzierte die US-amerikanische Fahrradlobby People for Bikes²¹ folgende Projekte zur Unterstützung von Kommunen: The Green Lane Project, The Big Jump Project und The Final Mile Project. Diese Projekte unterstützten finanziell und personell eine Handvoll ausgewählter Städte bei dem Ausbau eines qualitativ hochwertigen und durchgängigen Radverkehrsnetzwerks.

21 <https://www.peopleforbikes.org/>



The Final Mile Project, New Orleans © PeopleForBikes

The Green Lane Project:	The Big Jump Project:	The Final Mile Project:
<p>Das Projekt wurde von 2012 bis 2015 in zwölf Städten umgesetzt, die sich auf die Förderung beworben hatten. Ziel war es, ein Netz von geschützten Radfahrstreifen in diesen Städten auszurollen, zudem sollte die Konkurrenz unter den Städten, den Radverkehr zu priorisieren, belebt werden. Das Projekt sollte geschützte Radfahrstreifen als hochwertige, vom Autoverkehr getrennte Infrastruktur in den USA etablieren, was damit auch gelang: Heute sind die geschützten Radfahrstreifen ein anerkanntes und weit verbreitetes Gestaltungselement in kleinen Kommunen und großen Städten in den USA und finden sich in den nationalen Richtlinien wieder.</p>	<p>Für dieses Projekt wurden zehn Städte ausgewählt, die von 2017 bis 2020 mit je 600.000 € finanziell dabei unterstützt wurden, im Radverkehr einen großen Sprung nach vorne zu machen. Dabei sollte in einem konkreten Stadtgebiet ein Radverkehrsnetz ausgerollt werden, dass nach der Implementierung als Vorbild für andere Gebiete dienen sollte. Ziel war es, die Zahl der Radfahrenden in diesen Städten innerhalb von drei Jahren zu verdoppeln. Dies sollte mittels einer schnellen Ausweitung der lokalen Öffentlichkeitsarbeit, Schulungen der Mitarbeitenden in Planung und Konzeption eines Radverkehrsnetzes und der Konzentration auf die Schaffung eines vollständigen Radverkehrsnetzes im ausgewählten Viertel oder Stadtgebiet geschehen. Das Programm ähnelt dem Konzept der Mini-Hollands in London²². Der Austausch mit internationalen Vorreiterstädten war ein wichtiger Aspekt dieses Programmes. Das Projekt wurde jedoch nicht überall so erfolgreich umgesetzt wie erhofft, da wie auch in den Mini-Holland-Bezirken in London der Erfolg mit dem politischen Willen, dem Rückgrat der politischen Entscheider*innen und der Kommunikation mit unterschiedlichen Interessensgruppen, steht und fällt.²³</p>	<p>Beim Folgeprojekt The Final Mile wurden fünf US-amerikanische Städte von 2019 bis 2021 mit jeweils 2,2 Mio. € gefördert. Das Programm zielte darauf ab politischen Entscheidungsträger*innen bei der Zielsetzung und Umsetzung von Projekten zur Seite zu stehen und durch umfangreiche Kommunikationsstrategien mehr Unterstützung für Radverkehrsprojekte zu erreichen bzw. den Widerstand aus der Bevölkerung abzubauen. Ein wichtiger Baustein war Befürworter*innen von Projekten zu motivieren, ihre Zustimmung vermehrt an Verantwortliche aus Politik und Verwaltung heranzutragen und Kritiker*innen bereits im Vorfeld die Argumente und Sorgen zu nehmen. Dadurch sollte die Politik mehr Rückhalt für Radverkehrsprojekte aus der Bevölkerung erhalten und dafür sensibilisiert werden, dass es trotz großer Zustimmung auch immer Gegenstimmen geben wird, mit denen man wissen muss umzugehen.²⁴</p>

22 www.adfc.de/innorad

23 <https://2018.peopleforbikes.org/big-jump/>

24 Urban Institute (2022)

Beteiligung von Bürger*innen mal anders: Die Stadt Memphis setzt auf die Mithilfe von Bürger*innen und die Fahrradlobby

Memphis ist die zweitgrößte Stadt im Bundesstaat Tennessee im Süden der USA mit etwa 653.000 Einwohner*innen. Fast 30 Prozent der Bürger*innen leben unterhalb der Armutsgrenze. Auch die Stadt ist verhältnismäßig arm, weshalb sie auf kostengünstige Maßnahmen setzt, die schnelle Verbesserungen für alle bringen.

Druck aus der Bevölkerung und personelle Veränderungen:

2010 begannen die Bürger*innen sich in Memphis zu organisieren und mehr Investitionen in den Radverkehr zu fordern. Gleichzeitig belegte Memphis den letzten Platz beim People for Bikes City Ranking, dem amerikanischen Pendant zum ADFC-Fahrradklima-Test.²⁵ Dies führte zum Umdenken in der Politik. 2012 wurde die Verwaltung umstrukturiert. Förder*innen aktiver Mobilität kamen in Schlüsselpositionen, ein eigener Radverkehrskordinator wurde berufen und das Personal aufgestockt.

Als Grundlage für Planungen und die Priorisierung von Projekten diente der erstmals im Jahr 2000 entwickelte Fahrradplan. 2015 wurden Leitlinien zum Straßendesign entwickelt und die complete streets policy eingeführt. Sie besagt, dass bei allen neu angelegten Straßen Rad- und Fußverkehr mitgeplant werden muss.

Mit Förderprogrammen in zehn Jahren zur Fahrradstadt:

Im Jahr 2010 verfügte Memphis über nur 2,4 Kilometer Radwege. Bereits 2012 war die Stadt Teil des Green Lane Projects und in 2017 war sie eine von zehn Städten, die für das Big Jump Project ausgewählt wurden. Schlüsselkomponenten des Programms sind die Beteiligung von Bürger*innen und die Arbeit der sogenannten Big Jump-Botschafter*innen, die aus der Bevölkerung ausgewählt wurden. Eine weitere Besonderheit: Während der Fokus des Green Lane Project auf der ganzen Stadt lag, konzentrierte sich das Big Jump Project mit South Memphis nur auf einen ausgewählten Stadtteil. Die dort gesammelten Erkenntnisse sollen anschließend auf andere Bezirke übertragen werden, um ein vollständiges Radverkehrsnetz zu schaffen. Dank der Förderprogramme konnten außerdem drei Fortbildungsreisen für Mitarbeiter*innen in Politik und Verwaltung in fahrradfreundliche Städte in Dänemark und den Niederlanden stattfinden. Bis 2019 hat die Stadt 340 Kilometer Radwege umgesetzt. Der Großteil der Radwege entstand durch die Umwandlung von jeweils einer Fahrspur für den Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsachsen. Jedes Jahr sollen im Durchschnitt weitere 32 Kilometer folgen.²⁶

²⁵ fahrradklima-test.adfc.de

²⁶ <https://www.memphisflyer.com/the-big-jump-making-bicycles-a-part-of-daily-life-in-memphis>



Geschützte Radfahrstreifen in Memphis © Nicholas Oyler



Taktische Verkehrsberuhigung in Memphis © Nicholas Oyler

Nicholas Oyler, Fahrradkoordinator von Memphis:

„Wir wollen offen sein, kreativ und Dinge ausprobieren.“

Kreativität in der Verwaltung:

Memphis nutzt neben externen Auftragnehmer*innen und eigenen Verwaltungsangestellten einen dritten Arbeitskräfte-Pool: Freiwillige. Möglich wurde dies durch das Programm MEMFix: eine Gruppe aus Freiwilligen arbeitete in der Vergangenheit gemeinsam mit der Verwaltung an der Auswahl von Projekten und der Entwicklung von Konzepten. So reagierten sie kreativ auf das, was die Bevölkerung als Problem wahrnahm. Dafür wurden unter anderem interaktive Workshops, interaktive Karten zur Datenerhebung, Rundgänge oder Pop-up-Projekte genutzt. Auch sonst spielte Kreativität bei der Personalplanung eine Rolle. Fahrbahnmarkierungen wurden im Rahmen bestehender Verträge der Stadt mit Bauunternehmen durchgeführt. Mitunter fanden sich auch in der Verwaltung Mitarbeiter*innen (zum Beispiel für Signalarbeiten), die normalerweise nicht an Fahrradprojekten mitarbeiten und die zwischen ihren regulären Tätigkeiten bei der Umsetzung von Schnellausbau-Radwegen halfen. Und nicht zuletzt arbeitet die Stadt mit Künstler*innen zusammen, die auf Kunst im Straßenraum spezialisiert sind. Sie verschönern mit ihren Arbeiten den Straßenraum beziehungsweise den Asphalt, denn Straßen sollen nicht nur gut funktionieren, sondern auch attraktiv gestaltet sein.

Kommunikation und Beteiligung von Bürger*innen:

In Memphis ist es Tradition, Schnellausbauprojekte mit einem Nachbarschaftsfest zu starten, um das Projekt für Anwohner*innen, Gewerbetreibende und Interessierte bekannt zu machen. Initiativen kommen auch aus der Bevölkerung: Lokale Bürger*innen und Unternehmer*innen, die sich für geschützte Radwege einsetzten, handelten eigenständig und organisierten Straßen-Demos. Ihr Ziel war es, Spenden für die Errichtung eines Radwegs zu sammeln. Der größte Mehrwert der insgesamt gesammelten 75.000 US-Dollar bestand darin, der Öffentlichkeit und der Stadtverwaltung zu vermitteln, dass diese Projekte von den Menschen gewünscht wurden. Des Weiteren können die Bürger*innen über das Charette-Verfahren mitwirken, bei dem Entscheidungsträger*innen wie Planer*innen mit betroffenen und interessierten Bürger*innen über ein geplantes Bauvorhaben diskutieren und gemeinsam die Planung vorantreiben.



Geschützte Kreuzung in Memphis © Nicholas Oyler

2.3.6 Beteiligungsverfahren und Kommunikation in Echtzeit

Einer der wichtigsten Unterschiede zu konventionellen Projekten: Bei Schnellausbauprojekten findet die Umsetzung mitten im Prozess der Öffentlichkeitsarbeit statt, nicht wie bei anderen Projekten am Ende. Anders gesagt: Die Umsetzung wird zum Teil der Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung von Bürger*innen. Schnellausbauprojekte sind flexibel und machen Veränderung in einem strukturierten Prozess erlebbar, wodurch die Öffentlichkeitsarbeit konkreter und effektiver wird.

› **Angst vor Veränderung oder Verlust:**

Das Anlegen neuer Radwege bedeutet Veränderung. Etwa, wenn dafür eine Kfz-Fahrspur oder Autoparkplätze verwendet werden sollen. Dieser Veränderung stehen vielerorts nicht alle Menschen positiv gegenüber. Ein Grund dafür liegt in der Psychologie: Veränderung empfinden Menschen oft als Verlust des Gewohnten. So kann auch die Neuaufteilung des Straßenraums als Verlust wahrgenommen werden. Da aber die Schnellausbauprojekte unmittelbar zeigen, wie die Neuaufteilung aussieht und was sie bewirken kann, lässt sich die sogenannte „Verlustaversion“ dämpfen.

Zugleich können Quick-build-Projekte auch neue Missverständnisse erzeugen. Häufig wissen Menschen nicht, dass es bei flexiblen Materialien darum geht, sie nach grundlegender Prüfung weiterhin anpassen, verbessern oder verstetigen zu können. Diese Option muss konsequent kommuniziert werden.

› **Schnelle Verbesserungen in den Mittelpunkt rücken:**

Dauerhafte Projekte umzusetzen und zu finanzieren, ist schwierig. Schnellausbauprojekte geben die Möglichkeit, die Vorteile des Umbaus schnell greifbar und erlebbar zu machen: bessere Erreichbarkeit, durchgängige Radrouten, mehr Sicherheit und weniger Verkehrsunfälle innerhalb weniger Wochen – und nicht, wie sonst üblich, erst in einigen Jahren. Dieser Vorteil muss in der Kommunikation klar dargestellt werden.

› **Schnellausbau setzt auf Beteiligung:**

Quick-build-Projekte sind ein Weg, die Beteiligung der Öffentlichkeit zu verbessern – nicht um diese zu umgehen. Es braucht aber Zeit, bis Menschen auf Alltagswegen ihre Routenwahl anpassen oder das Radfahren überhaupt erst wieder beginnen. Daher sollten Schnellausbaumaßnahmen mindestens sechs Monate, besser aber zwei Jahre erlebbar bleiben. Das ermöglicht, dass mehr Menschen Erfahrungen mit dem Projekt machen können.



Geschützter Radweg in Austin © PeopleForBikes

2.3.7 Projekte instand halten und evaluieren

Ist ein Schnellausbauprojekt einmal „auf die Straße“ gebracht, sind einige weitere wichtige Punkte zu beachten. So müssen flexible Materialien öfter gewartet werden, da sie schneller verschleifen können. Umgefahrene oder abgetrennte Poller müssen ersetzt, farbiger Asphalt neu gestrichen oder neue Radwege von Schnee befreit werden. Dafür müssen rechtzeitig Geld, Zeit und Ausrüstung bereitgestellt werden.

Mit Beginn der Nutzung können auch Zahlen und Daten gesammelt werden. Diese sind ein wesentlicher Bestandteil der Evaluierung des Projekts, sowohl für mögliche Anpassungen als auch für den Nachweis der Wirkungen des Projekts.

- **Fahrzeiten, Umsätze und Verkehrsunfälle:**
In den USA werden im Umfeld von Schnellausbauprojekten unter anderem die Entwicklung von Taxifahrzeiten, Umsatzsteuerdaten oder Verkehrsunfällen vor und nach der Umsetzung sorgfältig ausgewertet.
- **Bewertungszyklen:**
Die Stadt Seattle untersucht jedes Projekt im Rahmen einer einjährigen, quantitativen Auswertung.
- **Fahrradzählstellen:**
In Pittsburgh waren die Projektgelder so knapp, dass die Stadt kein eigenes Geld aufbringen konnte, um die Wirkung ihres bekanntesten Projekts, die Penn Avenue, zu messen. Dank der fünf Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr, die der Geschäftsverband in der Innenstadt für 17.000 US-Dollar gekauft hatte, konnte Pittsburgh einen enormen Anstieg des Radverkehrs kommunizieren.²⁷

27 https://nacto.org/wp-content/uploads/2016/05/2016PeoplefoBikes_Quick-Builds-for-Better-Streets.pdf

Austin: Ein Radverkehrsnetz für alle von 8 bis 80

Austin ist die Hauptstadt des US-Bundesstaates Texas mit rund 900.000 Einwohner*innen.

Politische Zielsetzung & Wille:

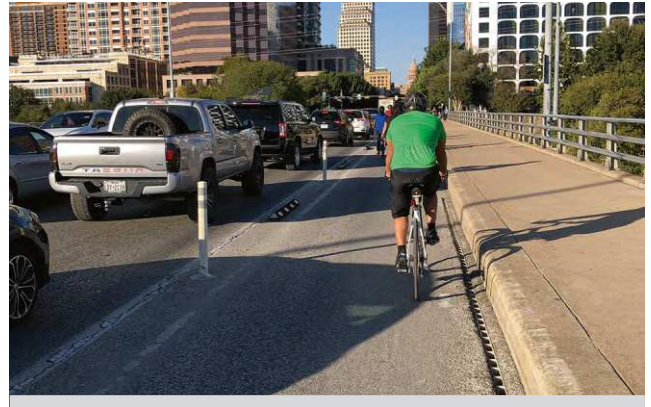
2014 hat sich die Stadt Austin das ehrgeizige Ziel gesetzt, ein Radverkehrsnetz (All Ages and Abilities (AAA) Bicycle Network) mit einer Länge von 645 Kilometern zu errichten. Das geplante Radverkehrsnetz soll durch die gesamte Stadt verlaufen und Hauptverkehrsadern, verkehrsberuhigte Straßen in Wohngebieten, neugebaute geschützte Radwege sowie urbane Freizeitwege miteinander verbinden, um ein zusammenhängendes Netz zu bilden, das für Menschen aller Altersgruppen und Fähigkeiten geeignet ist. Zudem hat es zum Ziel wichtige Knotenpunkte sicher zu gestalten und die Radverkehrsinfrastruktur im Allgemeinen zu verbessern. Es soll mehr Mobilitätsoptionen, Entlastung von Staus, mehr Sicherheit für alle und eine lebenswertere Gemeinschaft für die Einwohner*innen von Austin bieten. Letztendlich wird beabsichtigt den Modal Split des öffentlichen Personennahverkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie von E-Rollern und Mitfahrgelegenheiten bis 2039 auf insgesamt 50 Prozent zu erhöhen (gegenüber 50 Prozent motorisiertem Individualverkehr). Der rasche Ausbau des Radverkehrsnetzes ist die wichtigste Strategie, um die Nutzung des Fahrrads und der Mikromobilität erheblich zu steigern und das 50/50-Ziel zu erreichen. Laut einer Datenerhebung würden 55 Prozent der Bürger*innen gerne mit dem Fahrrad fahren, wenn es einen geschützten Radweg oder einen selbstständigen Radweg gäbe, während nur 15 Prozent der Bevölkerung gerne auf einem aufgemalten Radweg fahren würden.²⁸

In den ersten drei Jahren wurden 32 Kilometer des geplanten Netzes umgesetzt. 2018 entschied der Bürgermeister, dass Änderungen dringend erforderlich seien, um den steigenden Mobilitätsbedarf und der Dringlichkeit des Klimawandels gerecht zu werden. Höchste Priorität erhielt nun ein deutlich beschleunigter Ausbau des Radverkehrsnetzes, welchen vereinfachte Planungsverfahren sowie zusätzliche, teilweise umgeschulte Fachkräfte in der Verwaltung ermöglichen. In den letzten zwei Jahren wurden so mehr als 160 Kilometer Radverkehrsinfrastruktur gebaut. Ungefähr 64 Prozent der Einwohner*innen von Austin können heute ein vollständig vernetztes, komfortables System von Radwegen nutzen.

28 <https://austin.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=dba125033d42453491b36ea5fb935eea>



Geschützte Radfahrstreifen in Austin © PeopleForBikes



Geschützte Radfahrstreifen in Austin © PeopleForBikes

Finanzierung, Kommunikation & Beteiligung von Bürger*innen

2018 wurde MoveATX – eine Koalition aus Verwaltungsmitarbeiter*innen, Fürsprecher*innen, Aktivist*innen und lokalen Organisationen – gegründet, um gemeinsam die Bemühungen der Stadt zu unterstützen und eine starke und transparente Partnerschaft aufzubauen. MoveATX startete eine Medienkampagne, um Bürger*innen zur Teilnahme an den öffentlichen Versammlungen aufzufordern, die Pläne bekannt zu machen und das Potenzial der vorgeschlagenen Projekte darzustellen. Die Werbung wurde an gut sichtbaren Flächen im öffentlichen Raum platziert. Die Partnerschaft und die daraus resultierende Unterstützung der Anwohner*innen ermöglichte es der Stadt, den Zeitplan für die Projektdurchführungen um das Dreifache zu verkürzen und eine hohe Akzeptanz neuer Projekte zu erzielen.

Entscheidend war vor allem die Zustimmung der Bevölkerung: 2016 sprachen sich bei einer Abstimmung 60 Prozent der Bürger*innen für Mobilitätsinvestitionen von 720 Mio. US-Dollar (630 Mio. €) aus. 2020 stimmten 67 Prozent der Wähler*innen den weiteren städtischen Mobilitätsinvestitionen für das Wander- und Fahrradnetz in Höhe von 460 Mio. US-Dollar (405 Mio. €) zu. Mit dieser gesicherten Finanzierung erwartet die Stadt Austin, dass das gesamte Radverkehrsnetz bis 2025 mehr als 645 Kilometer betragen wird.

Leitfäden & Richtlinien:

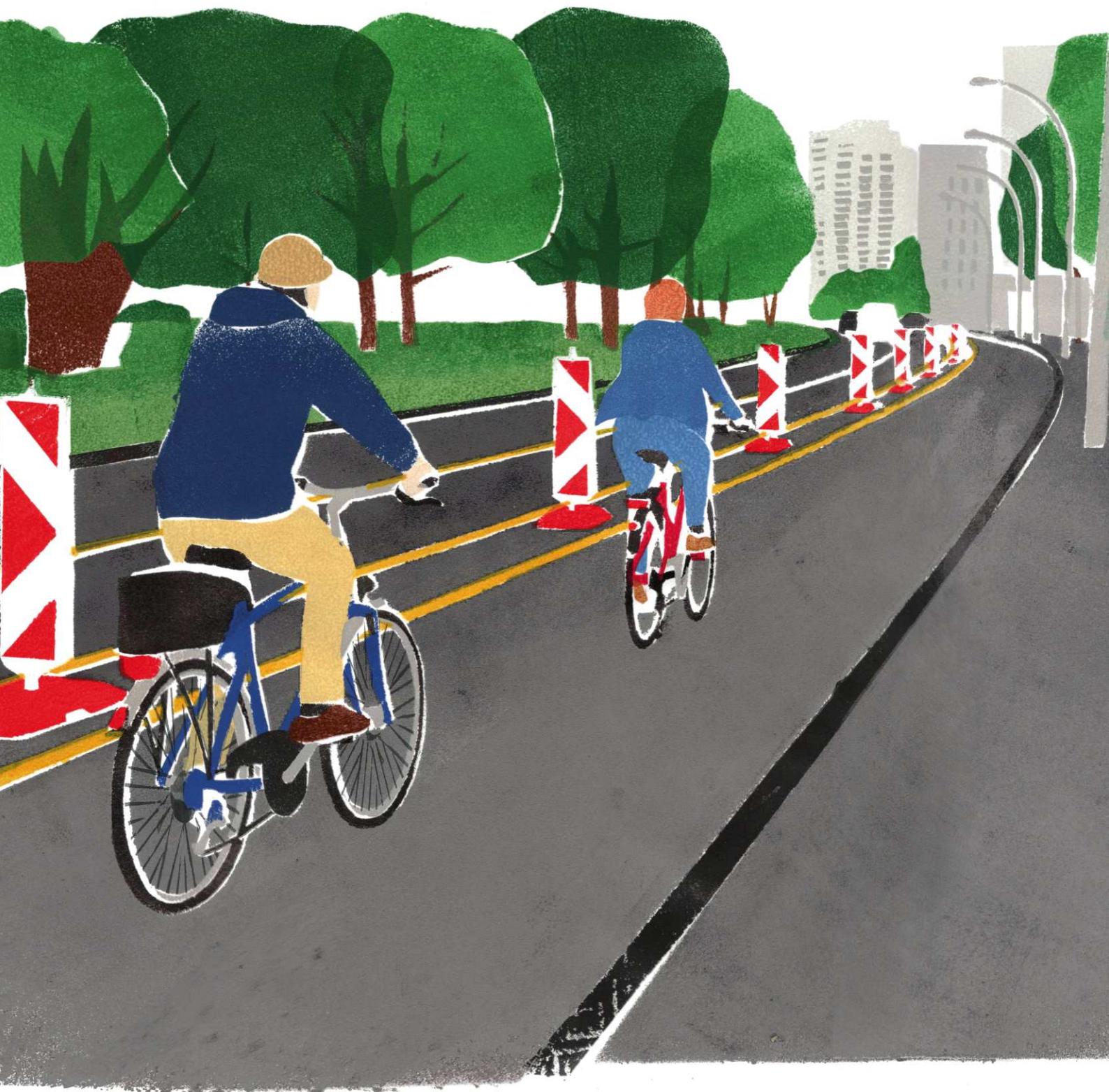
Das Radverkehrsnetz wurde erstmals 2014 in einem Fahrradplan festgeschrieben und 2019 innerhalb des strategischen Mobilitätsplans der Stadt (Austin Strategic Mobility Plan) weiterentwickelt. Eine weitere Fortschreibung ist 2022 im Rahmen des ATX Walk Bike Roll geplant. Außerdem gibt es einen jährlichen Mobilitätsplan, der sich auf die aktuellen Projekte fokussiert. Zur Gestaltung des Radverkehrsnetzes und der Radverkehrsinfrastruktur werden die Leitfäden der National Association of City Transportation Officials (NACTO Urban Bikeway Design Guide) genutzt.

Beeindruckend ist auch, dass diese Summe sogar das Mobilitätsbudget von Paris (256 Mio. € bis 2026) überschreitet. Die verhältnismäßig hohen Budgets und der lange Finanzierungszeitrahmen von bis zu sieben Jahren ermöglichten erstmalig ein programmatisches Herangehen der Stadt, im Gegensatz zu den projektbezogenen, knapp bemessenen Förderungen der Vorjahre. Dies gab den Planer*innen mehr Flexibilität in der Umsetzung der Projekte.²⁹

Finanziert wurde das Radverkehrsnetz durch unterschiedliche lokale Mobilitätsförderprogramme in den Jahren 2016, 2018 und 2020. Die Finanzierung von Projekten wie Fahrradwege, urbane Freizeitwege, sichere Schulstraßen, Vision Zero und die Erschließung von Korridoren wurden darüber abgedeckt. Außerdem bewarb sich die Stadt auf die Förderprojekte The Big Jump und The Final Mile. Bei The Final Mile wurde unter anderem ein Projektmanager eingestellt, der eine zentrale Rolle bei der Entwicklung und Abstimmung über das Mobilitätsbudget hatte. Das Ziel des Projekts, mehr Menschen für den Radverkehr zu begeistern, wurde erreicht: Bei Befragungen stieg die Wahrnehmung, dass zu wenig in Radverkehrsprojekte investiert wird, um fünf Prozent, während die Zahl der Opposition rückläufig war.³⁰

29 <https://www.peopleforbikes.org/news/austin-will-be-americas-next-great-biking-city>

30 Urban Institute (2022)



3 Übertragbarkeit auf Deutschland

3.1 Voraussetzungen für den Schnellausbau schaffen: Ein Exkurs nach Berlin Friedrichshain-Kreuzberg

Die Mobilitätswende und die damit verbundene Transformation im Verkehrsbereich steht im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ganz oben auf der politischen Agenda. Seit 2019 setzt der Bezirk auf ein agiles Vorgehen mit taktischen Maßnahmen, damit Projekte schneller umgesetzt werden. Die bis vor kurzem noch amtierende Bezirksbürgermeisterin Monika Herrmann und der Leiter des Straßen- und Grünflächenamts, Felix Weisbrich setzen seit 2019 klare Prioritäten für die Mobilitätswende und sorgen für eine politische Führung unter dem Motto: **Personal, Struktur und Motivation.**

Das kleinste Straßen- und Grünflächenamt Berlins ist zuständig für die Straßen, Rad- und Fußwege, Plätze, Grünflächen, Parks und öffentlichen Spielplätze im Bezirk. Es beschäftigt rund 150 Mitarbeiter*innen und hat das Radverkehrsteam im Bereich Mobilitätswende/Durchsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes in den vergangenen Jahren von drei auf acht Radverkehrsplaner*innen ausgebaut. In den übrigen Bereichen des Amtes kamen weitere 20 Stellen hinzu. Die Ressourcen sind jedoch auch nach Aufstockung des Personals immer noch knapp bemessen. Wichtiger Partner für das Team im Bereich Mobilitätswende sind die fünf Planer*innen im Bereich Planen und Bauen. Sie arbeiten eng zusammen und betreuen jeweils vier bis fünf parallel laufende Projekte.

Bekannt wurde die Arbeit und das Vorgehen des Bezirks zu Beginn der Corona-Pandemie, als durch ein beschleunigtes Verwaltungsverfahren innerhalb von zehn Tagen Radfahrstreifen, die sogenannten Pop-up-Radwege, angeordnet und umgesetzt wurden. Bei diesen Radfahrstreifen, durch die gefährliche Lücken im Netz geschlossen werden konnten, handelt es sich um Bestandteile eines Radverkehrsnetzes, welches das Land Berlin bereits vorgesehen hatte. Die Strecken wurden zügig gemäß der Straßenverkehrsordnung angeordnet. Die Markierungen und die physische Trennung vom Kfz-Verkehr wurden jedoch nur in einer stark vereinfachten Form und temporär umgesetzt. Zum Einsatz kamen einfachste Mittel, wie beispielsweise Warnbaken. Damit konnten übliche Planungs- und Umsetzungszeiträume von oft mehreren Jahren auf wenige Tage oder Wochen reduziert werden.

Berlin Friedrichshain-Kreuzberg ist der flächenkleinste der zwölf Berliner Bezirke und hat mit 289.787 Einwohnern zugleich die höchste Bevölkerungsdichte der Stadt. 2019 hat Berlin 3,6 Mio. Einwohner*innen. Der Radverkehrsanteil liegt 2019 bei 18 Prozent.

Die Voraussetzungen für eine vorgezogene Anordnung und schnelle Realisierung sind jedoch nicht spezifisch für Berlin Friedrichshain-Kreuzberg.³¹ Es handelt sich hierbei um bundesweite Regelungen der Straßenverkehrs-Ordnung, die in allen Städten angewendet werden können. Eine Klage gegen die Pop-up-Radwege in Berlin wurde eingestellt. Das Berliner Verwaltungsgericht hatte dem zusätzlichen Eilantrag, die Radwege abzuräumen, zunächst stattgegeben. Es hatte die Begründung der Radwege-Anordnung bemängelt. Das Oberverwaltungsgericht hob den Eilantrag auf, nachdem der Senat Beschwerde eingelegt und eine nachgebesserte Begründung geliefert hatte. Geschützte Radfahrstreifen, auch in Schnellbauweise als Pop-up-Radweg, können im Einklang mit der Straßenverkehrs-Ordnung überall eingerichtet werden, wo sie die Verkehrssicherheit verbessern. Das ist an fast jeder mehrspurigen Hauptstraße in Deutschland der Fall. So hat etwa die Stadt Stuttgart ähnliche Pop-up-Radwege umgesetzt. Und auch außerhalb von Deutschland hat eine Vielzahl an Städten, wie Paris, Bogotá oder Mailand, während der Pandemie Pop-up-Radwege eingerichtet.

Die Bilanz ist positiv: Auf den Straßen mit Pop-up-Radwegen in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg nahm der Radverkehr im Jahr 2021 um 150 Prozent zu. Zudem ermittelte das Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung IAAS seit der Umsetzung der Pop-Up-Radwege alleine für den Kottbusser Damm einen Rückgang der Luftschadstoffe um 22 Prozent.³²

Für die Verstärkung der Pop-up-Radwege im Jahr 2021 wurden robuste und günstige Armadillos sowie Flexposten verwendet. Die Umsetzung war für die Mitarbeitenden ein stetiger Lernprozess: So wurden unterschiedliche Materialien erprobt und anschließend das erfolgreich evaluierte Material eingesetzt.



Bergmannstraße in Berlin © ADFC/Wolfgang Wrensch



Pop-up-Radweg in Berlin © ADFC/René Filipek

31 Eine auf den Erfahrungen des Straßen- und Grünflächenamtes Friedrichshain-Kreuzberg basierende Handlungsanleitung für Kommunen zur Anordnung und Umsetzung von „Pop-up Radwegen“ in 10 Tagen hat die Firma Mobycon zusammengestellt: https://www.mobycon.nl/wp-content/uploads/2020/04/6796_Kreuzberg_Handbuch-V4.pdf

32 <https://www.iaas-potsdam.de/de/news/radweg-am-kottbusser-damm-fuehrt-zu-22-prozent-weniger-luftschadstoffen>



Interview mit Felix Weisbrich, Leiter des Straßen- und Grünflächenamts Friedrichshain-Kreuzberg, November 2021

Felix Weisbrich ist seit 2019 Leiter des Straßen- und Grünflächenamts in Friedrichshain-Kreuzberg und setzt sich mit agilen Arbeitsansätzen und einer schnelleren Handlungsfähigkeit für die Verkehrswende im Bezirk ein. Schlüssel für ein erfolgreiches Gelingen war zu Beginn ausreichend Personal, um als Verwaltungsleitung für neue Vorhaben zu werben, die Mitarbeitenden zu motivieren und ein taktisches und agiles Vorhaben umzusetzen.

ADFC: Wie werden Infrastrukturmaßnahmen in Friedrichshain-Kreuzberg priorisiert und wie werden Entscheidungen zu Projekten getroffen?

Felix Weisbrich: Wir richten uns zum einen nach dem bezirklichen Radverkehrsplan, zum anderen sprechen wir uns mit der landeseigenen Gesellschaft InfraVelo ab. Darüber hinaus richten wir uns bei den Priorisierungen auch an der aktuellen Situation aus. Wenn wir zum Beispiel freie Kapazitäten haben, wird das nächste Projekt gemeinsam im Team entschieden. Dabei stellen wir uns immer folgende Fragen: Welches Projekt ist wo am sinnvollsten? Wo leidet die Verkehrssicherheit am meisten? Geben aktuelle Vorkommnisse, wie Unfälle, eine Richtung vor? Agiles Arbeiten heißt Prioritätenlisten nicht einfach stur abzuarbeiten, sondern immer auch zu überprüfen, ob die gesetzten Prioritäten in der Realität noch Bestand haben.

Wir haben in den letzten Jahren die Vorgehensweise, wie wir miteinander arbeiten, stark verändert. Motivation, agiles Handeln, Führungskompetenzen und Führungskultur, aber auch Ressourcen und Personal spielen nun ausschlaggebende Rollen. Mit mehr Ressourcen haben wir den Grundstein gelegt, Projekte angehen zu können. Mit klaren Ansagen, wie agiles Arbeiten gehen kann, haben wir viele mitnehmen können – die jungen, eher unerfahrenen aber motivierten Mitarbeiter*innen und auch die alten, erfahrenen, die viele Prozesse aus dem Effeff kannten. Durch die Zusammenarbeit haben wir es geschafft, innovative Projekte anzugehen – auch mit Kolleg*innen, die selbst nicht unbedingt Fahrrad fahren und in der Verkehrsrichtung eher konservativ sind. Sie konnten sich inhaltlich ebenfalls begeistern und waren hochmotiviert – auch weil in den anderen Bereichen und nicht nur im Bereich Radverkehr und Mobilitätswende die Arbeit getan wurde. Es ist enorm wichtig, nicht nur einseitig zu denken und das gleichzeitige, interdisziplinäre Arbeiten zwischen den Teams „Mobilitätswende“ und „Planen und

Bauen“ zu stärken. Aktuell fehlt es uns an Personal in der Straßenverkehrsbehörde, um Projekte zügig anordnen zu können, denn notwendig sind nicht nur Planer*innen, sondern auch (Verwaltungs-)Jurist*innen, Techniker*innen oder Mitarbeiter*innen in der Bauleitung.

ADFC: Setzen Sie auf externes Know-how bei der Durchführung von Projekten?

Felix Weisbrich: Um Projekte umsetzen zu können, müssen die Ressourcen zwangsläufig auch von außen kommen, da unsere Kapazitäten – trotz der Aufstockung – zu gering sind. Verwaltungen sind meist schon am Limit damit, die kommunale Pflichtaufgabe der Verkehrssicherung zu bewältigen und sollen dann parallel dazu auch noch die Transformation des Verkehrs anstoßen. Aber nicht nur in den Verwaltungen fehlen die Kapazitäten, wir haben auch zu wenig Tiefbauunternehmen mit verfügbaren Kapazitäten und auch für die Bauüberwachung und Firmenanleitung fehlt ausreichend Personal.

Projekte werden bei uns, so oft wie möglich, intern betreut. Die Transformation des Verkehrs wird uns noch jahrzehntelang beschäftigen und dafür benötigen wir das Wissen und die Kompetenz in den Verwaltungen – das muss aber auch gezielt aufgebaut werden. Werden Projekte extern vergeben, lässt sich das Know-how nicht aufbauen und es entsteht keine „Ownership“ am Projekt. Damit meine ich, dass sich unsere Planer*innen und Teams dann nicht so stark mit ihren Projekten identifizieren, wenn die extern und nicht im internen Team verankert sind. Dennoch läuft es beim aktuellen Personalmangel auf eine Mischung zwischen externen und internen Ressourcen hinaus. Dabei sollte man aber immer darauf achten, dass das Wissen in der Verwaltung vorhanden ist. Die Arbeit in der Verwaltung wird gerade durch Mitgestaltungsmöglichkeiten attraktiver, wenn Mitarbeitende sich mit den Projekten identifizieren, ihr Wissen erweitern und hier ihre Ideen einbringen können,

tut das nicht nur den Projekten gut, es macht auch die Personalgewinnung einfacher. Budgets für Fortbildungen und Schulungen sind daher wichtig, auch wenn sie bei uns aktuell leider fehlen. Deshalb haben wir entschieden, dass wir unser Preisgeld für den Deutschen Fahrradpreis 2021 für eine Exkursion nach Utrecht mit Mitarbeitenden einsetzen werden, um mehr über die dortigen Konzepte und Ansätze zu lernen.

ADFC: Was sind Hürden in der Verwaltung für taktische Maßnahmen und agiles Arbeiten?

Felix Weisbrich: Verwaltung funktioniert nach dem Grundsatz der Fehlerfreiheit und Verlässlichkeit, nur um dann im Ergebnis häufig weder das eine noch das andere besonders gut zu erfüllen. Darüber hinaus führen ewige Rückversicherungen zu überlangen Planungsprozessen. Taktische Vorgehen hingegen beschreiben situative Entscheidungen, die scheinbar weniger verlässlich sind, weil die Arbeitsschritte zeitlich überlappend laufen und im Laufe des Prozesses sogar angepasst und überarbeitet werden. Das heißt, im Laufe eines agilen Prozesses sind wir vielleicht methodisch nicht so „verlässlich“, wie bei zwingend eingehaltenen Prozessschritten – aber wir sind am Ende schneller und erfolgreicher. Und so kommen wir unserem eigentlichen Auftrag näher, nämlich der öffentlichen Daseinsvorsorge, für die wir sichere und nachhaltig resiliente Infrastruktur zu bauen haben. Der große Vorteil bei agilen Prozessen ist also, dass wir Zustände, die dysfunktional und unsicher sind, schneller verändern können. Der stoisch eingehaltene Grundsatz der absoluten Fehlerfreiheit würde uns zwingen, in häufig absurden Zeitläufen zu planen, nur um dann vielleicht zu erleben, dass in der Realität die Planung trotz aller Zeitdauer nicht besonders gut funktioniert. Und solange müssten die Bürger*innen mit der dysfunktionalen und unsicheren Infrastruktur weiterleben. Das finde ich verantwortungslos. Wir sagen häufig: Erst einmal temporär testen, dann mit den gewonnenen Erkenntnissen schnell planen und umsetzen.

Der Status Quo wird oft zu wenig hinterfragt. Wer hat die Ist-Situation geplant und was sollte damit erreicht werden? Viel zu oft ist der Status Quo weit weg vom Idealzustand, dennoch wird er als gegeben akzeptiert. Für den Umbau gelten dann aber plötzlich andere Grundsätze – er muss perfekt sein. Das ist in meinen Augen der falsche Ansatz: Der Umbau muss vor allem die aktuelle Situation verbessern. Heute müssen sich die meisten Verwaltungen nicht für die Ist-Situation rechtfertigen,

sondern verfolgen die Haltung: „Wenn wir ein Projekt machen, dann machen wir es richtig“.

Angesichts der riesigen Herausforderungen, vor denen wir heute stehen, ist es inzwischen aber besser, wenn etwas „besser gemacht wird“, als wenn es „gar nicht gemacht wird“. Verwaltungen und die politische Führung müssen die eigene Verantwortlichkeit klar und ernsthaft anerkennen. Denn Verwaltung hat Verantwortung und die müssen wir wahrnehmen. Wo diese Einsicht fehlt, ist ein Change-Management-Prozess in den Verwaltungen notwendig.

Es fehlt eine gelebte, positive Fehlerkultur – nicht nur in den Verwaltungen in Deutschland. Die Angst davor Fehler zu machen, macht die Prozesse starr und langwierig. Wir machen Fehler, immer. Wichtig ist, aus ihnen zu lernen, sie auszuwerten und Verbesserungen anzugehen. Wir haben aus der Wahl der Protektionselemente gelernt, wir haben auch aus der Klage zur Rechtmäßigkeit der Pop-up-Radwege gelernt. Es waren keine einfachen Lernprozesse, aber wir haben gelernt. Deshalb bin ich der Meinung: Verwaltungen müssen etwas wagen, auch kalkulierte Risiken eingehen und ausprobieren können, sonst sind sie zu langsam.

ADFC: Was bedeutet taktisches Vorgehen für die Beteiligung von Bürger*innen?

Felix Weisbrich: Auch Beteiligung muss heute agiler funktionieren, kürzere Prozesse haben und die Auswirkungen müssen schneller sichtbar sein. Durch taktische Maßnahmen, wie temporäre Straßenöffnungen ausschließlich für Fuß- und Radverkehr, wird die Beteiligung und die teilweise Umsetzung zeitgleich durchgeführt. Gleichzeitig ist auch die Evaluation Teil des Beteiligungsprozesses. Bei den Pop-up-Radwegen in Berlin ist das genauso gewesen. Wir haben nach der zeitlich befristeten Einrichtung Rückmeldungen gesammelt und Straßenbefragungen gemacht und konnten so Verbesserungen für die Maßnahmen erzielen.

Bei sicherheitsrelevanten Projekten hingegen steht die Sicherheit im Vordergrund, da haben nicht alle ein Mitspracherecht. Beteiligung sollte in diesen Fällen zu präzise definierten Fragen stattfinden: „Wie kann das Projekt verbessert werden?“. Es darf nicht darum gehen, ob das Projekt überhaupt durchgeführt werden soll, denn am Ende muss die Verwaltung dafür die Verantwortung übernehmen, nicht die Bürger*innen. Die Beteiligung von



Verstetigter Pop-up-Radweg in Berlin © ADFC/Wolfgang Wrensch

Bürger*innen ist wichtig, sie darf aber nicht dazu genutzt werden, um Prozesse zu verzögern oder sich zu notwendigen Projekten nicht verhalten und nichts ändern zu müssen.

In Friedrichshain-Kreuzberg werden aktuell sogenannte Realbeteiligungen durchgeführt, bei denen z. B. das Görlitzer Ufer gesperrt und erlebbar gemacht wird und vor Ort in Workshops und Befragungen Rückmeldungen eingeholt werden. Durch solche niedrighschwelligten Prozesse bei der Beteiligung können alle Nutzer*innen angesprochen werden.

ADFC: Zusammengefasst, was braucht es aus Ihrer Sicht für erfolgreiche und schnelle Umsetzung von Projekten? Welche Schlussfolgerungen ziehen Sie aus Ihrer Arbeit im Bezirk?

Felix Weisbrich: Kurz zusammengefasst wären das folgende Punkte. Erstens politische Führung: Mit klarer Haltung zu Prioritäten und Zielkonflikten.
 Zweitens Motivation: Durch gute Anleitungen und kooperative Erarbeitung von Projekten.
 Drittens Verantwortungsannahme: Es muss den Verwaltungen bewusst sein, dass sie Verantwortung tragen und sie müssen diese Verantwortung auch annehmen. Auch und gerade für Dinge, die nicht verändert werden, obwohl sie es dringend müssten.
 Viertens Personal und Ressourcen: Die Mobilitätswende ist Handarbeit und braucht gute Leute.
 Fünftens Musterlösungen: Das Erarbeiten von eigenen Handreichungen und Leitfäden, die dann situativ angepasst werden, vereinfacht die Arbeit.
 Sechstens schrittweise Planung statt „aus einem Guss“: Wenn Elemente vorläufig angeordnet werden, lässt sich

in Echtzeit beobachten, ob und wie sie funktionieren. So lassen sich Maßnahmen nachjustieren, ausweiten und verstetigen – und wir sind schneller fertig.

Unter Punkt Sieben ist mir das Stichwort Fehlerkultur wichtig. Wir müssen akzeptieren, dass der Mut schnell zu entscheiden mit der Akzeptanz einer gewissen Fehlerquote einhergeht. Wir müssen lernen, dass Perfektion, oftmals in unverantwortlicher Weise, zu lange dauert und dass wir mehr erreichen, wenn wir völlig unhaltbare und gefährliche Situationen zunächst schrittweise und spürbar verbessern, um sie anschließend zu komplettieren.

Interview vom 09.11.2021 (Isabell Merkle, Svenja Golombek)

4 Fazit

Mit den vorgestellten Beispielen zeigt der ADFC im Projekt InnoRADQuick, wie Städte erfolgreich den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur beschleunigen und gleichzeitig lebenswerter werden können. Denn Radverkehrsförderung ist kein Selbstzweck, sondern zahlt immer auf eine lebenswerte Umgebung für alle Menschen, Klimaschutz und Verkehrssicherheit ein.

Politischer Wille ist essenziell

Wichtigster Schlüssel zum Erfolg ist der politische Wille, den Radverkehr schnell und effizient auszubauen. Nur mit einer konsequenten politischen Führung lässt sich ein Umdenken in der Verkehrspolitik erreichen und Prozesse in den Verwaltungen und bei der Umsetzung optimieren. Dazu gehört auch, dass etablierte Prozesse und Abläufe hinterfragt und gegebenenfalls neu definiert werden. Politik muss sich ihrer Verantwortung bewusst werden, Städte menschengerechter und lebenswerter zu gestalten. Ohne den politischen Willen wird es keine Veränderung geben.

Veränderung in der Verwaltung wagen

Sevilla und viele US-amerikanische Städte wie Memphis haben bei der Radverkehrsförderung teilweise bei null angefangen. In Berlin und Utrecht hatte der Radverkehr bereits einen deutlich größeren Anteil am Modal Split. Aus ihren individuellen Voraussetzungen hat die jeweilige Stadt ein für sie praktikables Konzept entwickelt. Die Verantwortlichen haben die für sie möglichen Spielräume und finanziellen Mittel genutzt, um die vorhandenen Stadtstrukturen zu verändern und ein Umdenken in der Verwaltung sowie bei Verantwortlichen in Schlüsselfunktionen anzustoßen.

Die schnelle Umsetzung der Konzepte in allen Städten war dadurch geprägt, dass verschiedene Prozesse gleichzeitig abliefen: Es wurde mit der Umsetzung begonnen, obwohl noch nicht alles im Detail geplant und geklärt war. Die Bereitschaft der Beteiligten, Probleme im Laufe des Prozesses zu lösen, hat wesentlichen Anteil am Erfolg der Konzepte

und ist Teil des agilen und taktischen Ansatzes, den die Stadtverwaltungen verfolgt haben.

Elemente für den Schnellausbau von Radverkehrsinfrastruktur nutzen

Taktische Elemente und geschützte Radfahrstreifen sind eine gute Möglichkeit den Radverkehr schnell, effizient und kostengünstig zu fördern und werden in vielen US-amerikanischen Städten genutzt. In Sevilla investierte man in Hochbordradweg aus Sorge vor einem Rückbau bei einem Regierungswechsel. Bei der Breite der Zweirichtungsradwege ging man Kompromisse ein, weil man die Sichtbarkeit des Radverkehrs erhöhen wollte und zu der Zeit der Radverkehrsanteil gering war.

Der ADFC empfiehlt, dass Städte hier von Anfang an komfortable Breiten wählen sollten, um ein entspanntes Radfahren für alle zu ermöglichen – denn die Erfahrung zeigt, dass die Radverkehrsanlagen, wenn sie erst einmal da sind, auch genutzt werden.

Auch in Deutschland können Elemente des Schnellausbaus, wie geschützte Radfahrstreifen oder Pop-up-Radwege, im Einklang mit der Straßenverkehrs-Ordnung überall eingerichtet werden, wo sie die Verkehrssicherheit verbessern. Das ist an fast jeder mehrspurigen Hauptstraße in Deutschland der Fall. Die Hürden für den schnellen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur müssen jedoch abgebaut werden. Es kann nicht sein, dass eine Kommune erst Fahrradunfälle nachweisen muss, bevor sie einen Radweg anlegen kann. Es muss reichen, dass der Radweg wichtig für das kommunale Radverkehrsnetz ist.³³

³³ <https://www.adfc.de/artikel/das-gute-strassen-fuer-alle-gesetz>



Fahrradbrücke in Utrecht © Dutch Cycling Embassy

Alle Interessengruppen mitnehmen

Die Beteiligung von Bürger*innen spielte überall eine wichtige Rolle für den Erfolg der Maßnahmen und sollte stets bei der Errichtung neuer Infrastrukturen oder der Umgestaltung des öffentlichen Raums berücksichtigt werden. Durch taktische Maßnahmen und die Anwendung von Schnellausbauelementen profitieren Bürger*innen von einem Beteiligungsverfahren in Echtzeit, das schnelles Nachjustieren und Verbessern ermöglicht. So können verschiedene Ideen ausprobiert und aus dem Wissen der Zielgruppe gelernt werden. Das Zusammenspiel aus Interessenvertretung, Aktivismus und öffentlicher Unterstützung ist wesentlich für den Erfolg einer ambitionierten Radverkehrspolitik.

Austausch fördern, dazulernen und Stillstand vermeiden

Die aufgeführten Beispiele zeigen sehr unterschiedliche Herangehensweisen und Möglichkeiten, den Bau und die Planung von Radverkehrsinfrastruktur und -netzen schnell umzusetzen. Wichtig ist, in den Austausch zu kommen und voneinander zu lernen.

Deutschland zählt international zu den Vorreitern in Sachen Fahrradinfrastruktur. Doch dürfen auch deutsche Kommunen nicht den Blick auf internationale Entwicklungen verlieren und sollten moderne Methoden der Stadtentwicklung im Blick behalten, um der Vorreiterrolle weiterhin gerecht zu werden und international konkurrenzfähig zu bleiben.

Alle Beispiele belegen, wie unabdingbar politischer Wille ist – und dass es möglich ist, schnell aktiv zu werden und „einfach anzufangen“, etwas zu wagen und Neues auszuprobieren, konventionelle Herangehensweisen und den Status Quo zu hinterfragen, aus Fehlern zu lernen und dadurch Prozesse in der Stadtplanung zu beschleunigen. Immer mehr Städte wagen den Aufbruch, seien auch Sie und Ihre Stadt dabei!

Literaturverzeichnis

Allgemein

01. ADFC: Qualitätsanforderungen für Radwegenetze
<https://www.adfc.de/artikel/qualitaetsanforderungen-fuer-radwegenetze>
02. ADFC: Geschützte Radfahrstreifen – Protected Bike Lanes
<https://www.adfc.de/artikel/geschuetzte-radfahrstreifen-protected-bike-lanes>
03. ADFC: Dossier: Förderung des Radwegebbaus durch den Bund
<https://www.adfc.de/dossier/foerderung-des-radwegbaus-durch-den-bund>

Utrecht

04. Bicycle Dutch
<https://bicycledutch.files.wordpress.com/2019/06/utrecht-modal-split-2019.jpg>
05. Hans Buijter, „Utrecht: Bicycle Rule-Again“ in Cycling cities: the European Experience, ed. Ruth Oldenziel, et al.
06. Gemeente Utrecht: Cycling
<https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/>
07. Gemeente Utrecht: Our Policy on Cycling
<https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/our-policy-on-cycling/>
08. Gemeente Utrecht: We all Cycle Action Plan
<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/6.generiek/english/cycling/Factsheet-we-all-cycle.pdf>
09. Gemeente Utrecht: We all Cycle - P-Route for cyclists
https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-stallen/Bicycle-parking-follow-p-route-en_01.pdf
10. Gemeente Utrecht: We all Cycle - Utrecht, a bicycle friendly city
<https://www.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/6.generiek/english/cycling/2019-06-utrecht-a-bicycle-friendly-city-brochure.pdf>
11. Gemeente Utrecht: Monitor Mobiliteitsplan 2019
<https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoek-over-utrecht/verkeerscijfers/samenvatting-monitor-mobiliteitsplan/>
12. Gemeente Utrecht: Monitor Mobiliteitsplan – Cijfers over 2019
<https://infogram.com/1p9z133r0jvz1kf7qyn1gq3n5li3lg9z3q0?live>
13. Gemeente Utrecht: Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020
<https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/Utrecht/6ce30a87-347e-4600-988e-c809c5cfa3b7>
14. Bicycle Dutch: How much did Utrecht change in a decade
<https://bicycledutch-wordpress-com.cdn.ampproject.org/c/s/bicycledutch.wordpress.com/2021/06/02/how-much-did-utrecht-change-in-a-decade/amp/>
15. Bicycle Dutch: Utrecht, cycling city of the Netherlands
<https://bicycledutch.wordpress.com/2016/04/19/utrecht-cycling-city-of-the-netherlands/>
16. Bicycle Dutch: Utrecht transport policies explained
<https://bicycledutch.wordpress.com/2017/06/27/utrechts-transport-policies-explained/>
17. ADFC Symposium: Utrecht – 5 routes to change the city
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Fachtagungen/Download/ADFC-Symposium_2016_Saskia_Kluit_Niederlande.pdf

Sevilla

18. Buehler R. /Pucher J. (2021) (ed.), Cycling for Sustainable Cities: Geller R./ Marqués R. (2021): Implementation of Pro-Bike Policies: Portland and Sevilla Marqués
19. R., Hernández-Herrador V., Calvo-Salazar M., García-Cebrián J.A. (2015): How infrastructure can promote cycling in cities: Lessons from Sevilla, in: Research in Transportation Economics 53, 31-44.
20. Marqués R. (2011): Sevilla. Una experiencia exitosa de promoción de la movilidad en bicicleta en el Sur de Europa, in: Habitat y Societat (3/2011), 107-130.
21. Marqués R., Vicente Hernández-Herrador (2016): Participación ciudadana en la experiencia de Sevilla (España)
<https://personal.us.es/marques/2016-Sevilla.pdf>
22. SIBUS: Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla -Estudio sobre el uso de la bicicleta en Sevilla, 2011
<https://personal.us.es/marques/Sevilla2011.pdf>
23. Ayuntamiento de Sevilla, Urbanismo:Plan director del la bicilceta. 2007-2010
<https://www.urbanismosevilla.org/areas/sostenibilidad-innovacion/sevilla-en-bici/ficheros/pdfs/plan-director-de-la-bicicleta-2007-2010/00-15-plan-director-de-la-bicicleta-2007-2010/view>
24. Ayuntamiento de Sevilla, Urbanismo: Investigacion sobre el uso de bicicletas en la ciudad de Sevilla y las demandas de los usuarios.
https://www.eldiario.es/andalucia/yovoyenbici/ricardo-marques-bicicleta-devuelve-ciudades_132_5805852.html
25. The Guardian: How Seville transformed itself into the cycling capital of southern Europe
<https://www.theguardian.com/cities/2015/jan/28/seville-cycling-capital-southern-europe-bike-lanes>
26. Streetsblog USA
<https://usa.streetsblog.org/2018/05/07/six-secrets-from-the-planner-of-sevillas-lightning-bike-network/>
27. Streetsblog USA
<https://usa.streetsblog.org/2020/10/13/best-practices-how-seville-became-a-city-of-cyclists/>
28. Jumping in with Both Pedals. Lessons from Rapid Implementation of Cycling Networks
<https://vimeo.com/307751041>

USA

Allgemeines zu Quick-build

29. People for Bikes: The Big Jump Project
<https://2018.peopleforbikes.org/big-jump/>
30. People for Bikes: 2019 Top Acceleration Scores and How You Can Speed up Your Timeline
<https://www.peopleforbikes.org/news/2019-top-acceleration-scores-and-how-you-can-speed>
31. NACTO: People for Bikes – Quick Builds for Better Streets
https://nacto.org/wp-content/uploads/2016/05/2016PeoplefoBikes_Quick-Builds-for-Better-Streets.pdf
32. Calbike: Quick-build street design
<https://www.calbike.org/quick-build-street-design/>
33. Alta Planning: Quick-build guide and webinar
<https://altago.com/resources/quick-build-guide/>
34. Alta Planning: Quick-build guide
<https://altago.com/wp-content/uploads/Quick-Build-Guide-White-Paper-2020-1.pdf>
35. Alta Planning: Delivering safer streets in weeks or months, not years
<https://blog.altaplanning.com/delivering-safer-streets-in-weeks-or-months-not-years-6553875a7c98>
36. Streetsblog USA
<https://usa.streetsblog.org/2013/10/18/green-lane-project-looking-for-six-new-cities-with-big-bike-ambitions/>

Hintergründe zu New York

37. New York City Department of Transportation: Cycling in the city
<https://www1.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/cyclinginthecity.shtml>
38. New York City Department of Transportation: Cycling Trends in NYC, May 2019
<https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/cycling-in-the-city.pdf>
39. New York City Department of Transportation: Protected Bicycle Lanes 2020 - present
<https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/nycdot-protected-bike-lanes-current.pdf>

Hintergründe zu Houston

40. City of Houston: Complete Streets Annual Report 2018 - 2019
<https://houstonbikeplan.org/wp-content/uploads/2020/01/Complete-Streets-Annual-Report-2018-2019.pdf>

Hintergründe zu New Orleans

41. City of New Orleans, Office of Transportation: Moving New Orleans Bikes
<https://nola.gov/transportation/moving-new-orleans-bikes/>
42. City of New Orleans, Office of Transportation: Moving New Orleans Bikes corridor factsheets
<https://nola.gov/transportation/moving-new-orleans-bikes/factsheets/>
43. City of New Orleans, Office of Transportation: Frequently asked questions
<https://nola.gov/transportation/moving-new-orleans-bikes/frequently-asked-questions>

Hintergründe zu Memphis

44. Memphis Flyer: The Big Jump: Making Bicycles a Part of Daily Life in Memphis
<https://www.memphisflyer.com/the-big-jump-making-bicycles-a-part-of-daily-life-in-memphis>

45. High Ground News: How Memphis became a cycling city
<https://www.highgroundnews.com/features/cyclingcity.032614.aspx>
46. Bloomberg City Lab: How Memphis Became a Great Bicycle City
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2014-10-29/how-memphis-became-a-great-bicycle-city>
47. Bike Law: Memphis Bicycle Accident Statistics
<https://www.bikelaw.com/2016/02/memphis-bicycle-accident-statistics/>
48. Memphis Flyer: City Will See About 20 Miles of New Bike Facilities in 2020
<https://www.memphisflyer.com/city-will-see-about-20-miles-of-new-bike-facilities-in-2020>

Hintergründe zu Austin

49. City of Austin: All Ages and Abilities Bicycle Network
<https://austin.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=dba125033d42453491b36ea5fb935eea>
50. People for Bikes: Austin Will Be America's Next Great Biking City
<https://www.peopleforbikes.org/news/austin-will-be-americas-next-great-biking-city>
51. City of Austin: 2021 Mobility Annual Plan
https://www.austintexas.gov/sites/default/files/files/2021%20Mobility%20Annual%20Plan_Final.pdf
52. City of Austin: Austin Bicycle Plan
<https://www.austintexas.gov/page/austin-bicycle-plan>
53. City of Austin: Austin Strategic Mobility Plan 2019
https://www.austintexas.gov/sites/default/files/files/Draft_ASMP_Full_document_Low_format_version.pdf
54. City of Austin: FAQ The Big Jump Project Austin
https://www.austintexas.gov/sites/default/files/files/Transportation/FAQ_-_About_The_Big_Jump_Austin.pdf
55. Urban Institute (2022): Making the Case for Improved Bicycling Infrastructure - An Analysis of the Final Mile Bicycle Infrastructure Program

Berlin

56. Fahrradportal: Die Berliner „PopUp“-Radwege
<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktt Themen/die-berliner-popup-radwege>
57. ADFC: Dossier Infrastruktur
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/Schnellausbau__Vom_temporaeren_Radweg_zur_Dauerloesung_neu.pdf
58. ADFC: Positionspapier Geschützte Radfahrstreifen
<https://www.adfc.de/artikel/adfc-positionspapier-geschuetzte-radfahrstreifen>
59. Mobycon: Temporäre Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen
https://www.mobycon.nl/wp-content/uploads/2020/04/6796_Kreuzberg_Handbuch-V4.pdf
60. Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS): Radweg am Kottbusser Damm führt zu 22 Prozent weniger Luftschadstoffen

Alle Weblinks zuletzt abgerufen am 01.03.2022

Danksagung

Wir bedanken uns für die wertvollen Hinweise aus den Praxiserfahrungen und die Unterstützung bei der Erstellung des Booklets insbesondere bei:

USA:

- › Jennifer Toole, Präsidentin, Toole Design
- › Jeremy Chrzan, Ingenieur, Toole Design
- › Tyler Golly, Ingenieur, Toole Design
- › Nicholas Oyler, Rad- und Fußverkehrsbeauftragter, Stadt Memphis, Tennessee
- › Randy Neufeld, Leiter für Radverkehrsfonds, SRAM Cycling Fund
- › Rebecca Davies, Leiterin des nationalen Fahrradbarometers, People for Bikes
- › Kyle Wagenschutz, Berater, City Thread
- › Laura Dierenfield, Bereichsleiterin Aktive Mobilität und Straßendesign, Stadt Austin, Texas

Berlin:

- › Felix Weisbrich, Leiter des Grünflächenamts Berlin Friedrichshain-Kreuzberg

Sevilla:

- › José Antonio Garcia-Cebrián, Generaldirektor für Stadtplanung und Wohnungsbau, Stadt Sevilla von 2003 bis 2007
- › Manuel Calvo-Salazar, externer Berater für nachhaltige Mobilität, Stadt Sevilla
- › Ricardo Marqués, Professor, Universität von Sevilla

Utrecht:

- › Herbert Tiemens, Berater, Stadt Utrecht
- › Peter van Bekkum, Präsident Fietsersbond Utrecht
- › Gwen Boon, Radverkehrsbeauftragte, Provinz Utrecht
- › Saskia Kluit, niederländische Senatorin und ehemals Präsidentin des Fietsersbond

Ansprechpartnerinnen

Projektteam InnoRADQuick



SVENJA GOLOMBEK

*Projektleiterin im Bereich
Radverkehrsförderung*

.....
innorad@adfc.de



MELISSA GÓMEZ

*Wissenschaftliche Referentin
für Verkehr*

.....
innorad@adfc.de



SARAH KARGE

Referentin für Verkehr

.....
innorad@adfc.de

ADFC-Bundesvorstand



REBECCA PETERS

Bundvorsitzende

.....
innorad@adfc.de

Presse



STEPHANIE KRONE

*Leiterin der Pressestelle und
Pressesprecherin*

.....
innorad@adfc.de



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin

Übergeben durch: