



**POLITISCHER WILLE**



**CHANGE-MANAGEMENT**



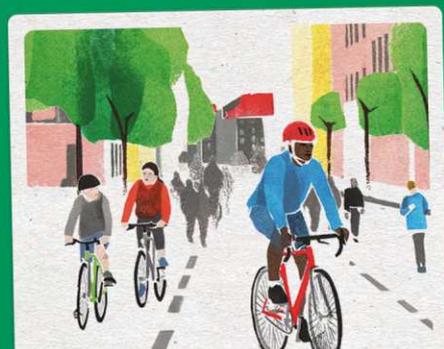
**SCHNELLAUSBAU**



**BETEILIGUNG**



**EVALUATION**



**MOBILITÄT ALS GANZES**

## InnoRADQuick

.....

Erfolgsfaktoren für den Wandel zur lebenswerten Stadt.

## Impressum

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

Telefon: 030 2091498-0

E-Mail: [kontakt@adfc.de](mailto:kontakt@adfc.de)  
[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

Texte: Sarah Karge & Svenja Golombek  
Illustrationen: Sebastian Köhnke  
Grafiken: Timm Schwendy  
Visualisierungen: Jan Kamensky  
Layout: april agentur GbR  
Fotos Seite 22: teilweise privat; © ADFC/Deckbar

Stand: März 2023

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

Vorwort .....	4
<b>1. Mit politischem Willen ambitionierte Ziele verfolgen .....</b>	<b>5</b>
<b>2. Veränderung in der Verwaltung einleiten .....</b>	<b>8</b>
<b>3. Elemente für den Schnellausbau von Radverkehrsinfrastruktur nutzen .....</b>	<b>12</b>
<b>4. Kommunikation und Beteiligungsprozesse verbessern .....</b>	<b>14</b>
<b>5. Projektevaluation: Erfolge nachweisen .....</b>	<b>16</b>
<b>6. Mobilität als Ganzes betrachten .....</b>	<b>18</b>
Fazit .....	20
Literaturverzeichnis .....	21
Ansprechpartnerinnen .....	22



*Piazze Aperte – Via Val Lagarina © Comune di Milano*

## Vorwort

Viele Städte weltweit haben die Dringlichkeit erkannt, Mobilität nachhaltig zu organisieren und den öffentlichen Raum neu zu denken, denn Lärm, Platzmangel, schlechte Luft, Verkehrsunfälle aber auch Leerstand sind allgegenwärtig. Städte sind bereits heute mit den Auswirkungen konfrontiert und stehen daher aktuell vor einer doppelten Herausforderung: Sie müssen innerhalb weniger Jahre klimaneutral und resilient werden. Dies erfordert schnelle und tiefgreifende Veränderungen in der Mobilität und in der Nutzung des öffentlichen Raumes.

Das Fahrrad ist hierfür die geeignete Lösung: Es verursacht keine Emissionen, ist kostengünstig und platzsparend und auf kurzen Strecken unschlagbar schnell. Außerdem ist Radfahren gesund und macht Spaß. Das haben viele Kommunen weltweit erkannt, von Austin in den USA über Mailand in Italien bis Utrecht in den Niederlanden. Sie alle setzen sich ambitionierte Ziele und fördern mit innovativen Maßnahmen die aktive Mobilität, weil sie wissen, dass Städte, die Rad- und Fußverkehr fördern, über eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität verfügen, für bessere Luft sorgen, Unfälle reduzieren und gleichzeitig CO<sub>2</sub> einsparen.

Der ADFC hat in den letzten Jahren, im Rahmen der Projekte InnoRAD und InnoRADQuick, die effektivsten Lösungen internationaler Best-Practice-Beispiele der Radverkehrsförderung, des Schnellausbaus von Radverkehrsinfrastruktur sowie der Nutzung von Teilnahmeverfahren gesammelt und hat damit wichtige Impulse aus der internationalen Praxis in den deutschen Diskurs getragen und für die Arbeit vor Ort anwendbar gemacht.

Mit dieser Veröffentlichung stellen wir die wichtigsten Erfolgsfaktoren dar, die für einen raschen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur notwendig sind. Sie vermittelt wertvolle Erfahrungen, die für deutsche Kommunen bei der Förderung von Fuß- und Radverkehr sehr nützlich sein können und zeigt neue, bisher vielleicht unbekannt Ansätze und Möglichkeiten auf, beispielsweise in der Kommunikation mit Bürger\*innen oder in der Umstrukturierung von Verwaltungen. Damit will der ADFC dazu beitragen, dass Deutschland bis 2030 ein Fahrradland mit durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetzen wird. Darüber hinaus möchten wir die Kommunen dabei unterstützen, die Klimaziele vor Ort zu erreichen und den Wandel zur lebenswerten, klimaresilienten Stadt zu beschleunigen.

Alle Maßnahmen und Details zu den vorgestellten Beispielen der beiden Projekte finden Sie auf [www.adfc.de/innorad](http://www.adfc.de/innorad) bzw. [www.adfc.de/innoradquick](http://www.adfc.de/innoradquick). In unseren Publikationen beschäftigen wir uns unter anderem mit der Übertragbarkeit von Best Practice Lösungen für den Radverkehr aus Barcelona, London oder Bogota auf Deutschland und den Ansätzen des Schnellausbaus in den USA, Utrecht und Sevilla.

# 1 Mit politischem Willen ambitionierte Ziele verfolgen

## In Führung gehen, Veränderungen mutig einleiten

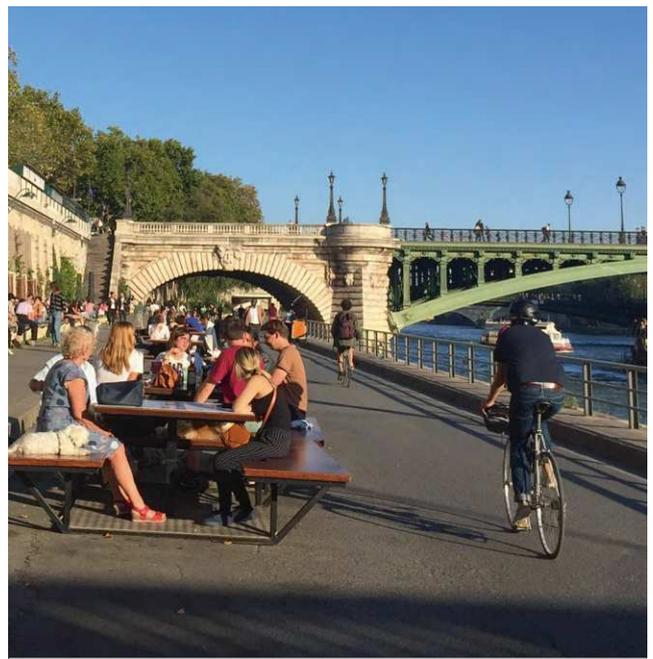
Wichtigster Schlüssel zum Erfolg ist der politische Wille zur zügigen, fahrradfreundlichen Umgestaltung. Entscheidungsträger\*innen in Politik und Verwaltung müssen sich klar dazu bekennen, den Radverkehr schnell und effizient auszubauen und Kfz-Flächen für die aktive Mobilität umzuwidmen.

Das ist der entscheidende Erfolgsfaktor, der alle Entscheidungsträger\*innen aus den Städten eint, die der ADFC in den Projekten InnoRAD und InnoRADQuick als Best-Practice-Beispiele vorgestellt hat.

Sie hatten sowohl den Gestaltungswillen als auch den Mut, sich mit ambitionierten Zielsetzungen und innovativen Ideen erfolgreich für die nachhaltige Entwicklung ihrer Städte einzusetzen und so positive Veränderungen im Lebensumfeld vor Ort zu bewirken. Sie haben dies durch konsequente politische Führung geschafft und dabei auch veraltete Prozesse und Arbeitsstrukturen in den Verwaltungen aufgebrochen und optimiert.

Besonders hilfreich waren für die politischen Entscheider\*innen im Londoner Bezirk Waltham Forest, Paris, Sevilla und vielen US-amerikanischen Städten, schnelle und einfache Umsetzungsmaßnahmen, mit denen die Infrastruktur sofort sichtbar und nutzbar gemacht wurde. Dies half ihnen dabei, dass sie innerhalb einer Legislaturperiode große Erfolge verzeichnen konnten.

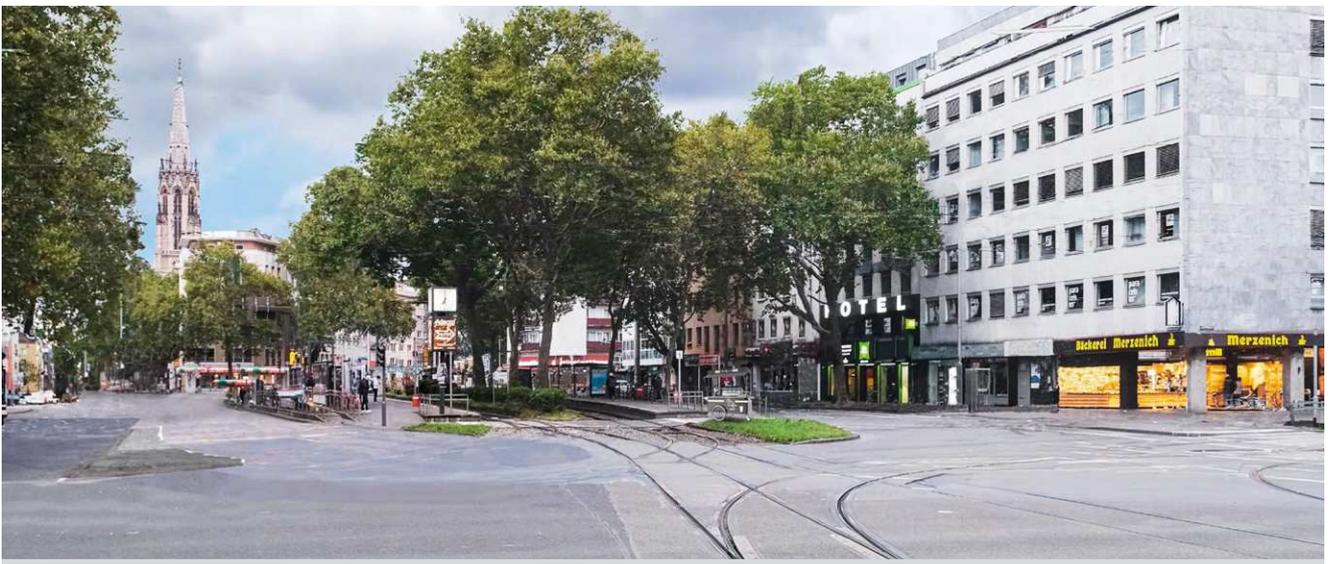
Auch klar definierte und messbare Ziele wie in Utrechts Verkehrsentwicklungsplan oder Sevilleas Basisradverkehrsnetz sowie langfristig gesicherte Investitionen in den Radverkehr untermauerten die Glaubwürdigkeit der Politik, die Projekte umzusetzen und die angestrebten Ziele auch zu erreichen.



*Ufer der Seine, Paris © Melissa Gómez*



Visuelle Utopien: Innenstadtsimulation Köln Barbarossaplat © Jan Kamensky



Visuelle Utopien: Innenstadtsimulation Köln Barbarossaplat © Jan Kamensky



Visuelle Utopien: Innenstadtsimulation Köln Barbarossaplat © Jan Kamensky

## Gegenwind aushalten, statt Angst vor den Wähler\*innen zu haben

Natürlich stoßen politische Entscheidungsträger\*innen beim Umsetzen neuer Ideen und Konzepte für eine lebenswerte Stadt auch auf Widerstand und Ängste aus der Bevölkerung. Zudem kann die Modernisierung des öffentlichen Raums zu Auseinandersetzungen in Politik, Öffentlichkeit und Verwaltung führen.

Daher ist es besonders wichtig, dass die verantwortlichen Akteur\*innen in Politik und Verwaltung die Bürger\*innen von Anfang an in den Umwandlungsprozess einbeziehen und dem Gegenwind in der öffentlichen Debatte standhalten, wenn sie ihre Ziele erreichen wollen.

Politiker\*innen werden gewählt, damit sie in ihren Ämtern Führung übernehmen, Veränderungen anstoßen und Probleme beseitigen. Sie stehen in der Pflicht, mit guten sozialen Konzepten lebenswerte Räume und eine klimafreundliche Mobilität zu schaffen und die dafür notwendigen Veränderungsprozesse einzuleiten.

Der politische Kurs in Paris, Barcelona oder im Londoner Bezirk Waltham Forest zeigt eindrucksvoll, dass die Sorge, durch umfangreiche Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs, Stimmen von Wähler\*innen zu verlieren, unbegründet ist.

Im Gegenteil: Die politischen Vertreter\*innen wurden nach den erfolgreichen und konsequenten Umgestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort deutlich häufiger wiedergewählt. Der anfänglichen Skepsis einiger Interessengruppen folgte tatsächlich eine große Zustimmung der Bevölkerung für die angestoßenen Verbesserungen.

Auch hierzulande wird häufig die Angst geäußert, nicht allen Interessengruppen gerecht zu werden oder Stimmen von Wähler\*innen zu verlieren, was dazu führt, dass Probleme über Jahre hinweg verschleppt werden.

### Die Bevölkerung ist veränderungsbereiter, als die Politik meint

Recherchen der Stadt Brüssel belegen, dass durch die schnelle Umsetzung vieler Maßnahmen für die nachhaltige Mobilität, die Zustimmung in der Bevölkerung auf 80 Prozent gestiegen ist. Damit ist klar: Menschen sind offener für Veränderung als Entscheidungsträger\*innen oft denken.<sup>1</sup>

Letztlich sollten Lebensqualität und Verkehrssicherheit der Bevölkerung das Ziel aller politischen Entscheidungsträger\*innen sein, unabhängig von ihrer Partei.

Hier ist Utrecht ein passendes Beispiel, wo sich Politik und Verwaltung genau die richtige Frage stellten: „Wie machen wir das Leben für die Bevölkerung in Utrecht einfacher, sicherer und schöner?“. Genau diese Frage sollten sich alle politischen Entscheidungsträger\*innen stellen, wenn es um die Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit der Bürger\*innen durch Veränderungen im öffentlichen Raum geht.

<sup>1</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=yml9FoYnSFU>

---

## 2 Veränderung in der Verwaltung einleiten

### Strategien und Ziele festlegen

Kommunen, die den schnellen, fahrradfreundlichen Umbau erfolgreich vorantreiben wollen, benötigen ein gemeinsames Vorgehen und eine Strategie sowie Ziele, die von allen getragen werden. Das erleichtert die Entscheidungsfindung und beschleunigt den Umgestaltungsprozess.

Dies zeigen alle Best-Practice-Beispiele der Projekte InnoRAD und InnoRADQuick, obwohl sowohl die Projekte als auch die vorgestellten Städte, in denen sie umgesetzt wurden, sehr unterschiedlich sind: Finanzielle und personelle Ressourcen, Stadtgröße oder Stadtstruktur variieren stark.

Wichtig ist zudem: Alle vorgestellten internationalen Vorreiterkommunen haben für die Umsetzung ihrer Projekte jeweils ein eigenes praktikables Konzept entwickelt, speziell zugeschnitten auf die konkreten Rahmenbedingungen und Anforderungen vor Ort. Auf diese Weise haben sie die ihnen möglichen Spielräume und finanziellen Mittel genutzt, um die vorhandenen Strukturen zu verändern – und sie haben dabei ein Umdenken in der Verwaltung sowie bei Verantwortlichen in Schlüsselfunktionen angestoßen.

### Change-Management und agile Methoden einsetzen

**Prozesse zur Neuaufstellung in der Verwaltung (Change-Management) und der Einsatz agiler Methoden waren zentrale Erfolgsfaktoren für alle vorgestellten Schnellausbauprojekte.**

Benötigt werden dafür ausreichend personelle Ressourcen sowie Strukturen und Arbeitsprozesse in der Verwaltung, die den Wandel ermöglichen und unterstützen. Es braucht Führungskräfte, die strategisch auf die sich rasch ändernden Anforderungen reagieren können sowie schlagkräftige Kernteams, die unterschiedliche Expertise bündeln. Notwendig sind beispielweise kreative Planer\*innen, erfahrene Finanzbearbeiter\*innen und Expert\*innen für Kommunikation und Beteiligung von Bürger\*innen.

Im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg verfolgt man beim Straßen- und Grünflächenamt daher sogar bei Stellenausschreibungen einen agilen Ansatz und wirbt darin bereits für die Möglichkeit des Mitgestaltens und Veränderns. Das macht das Amt als Arbeitgeber im Bereich der Radverkehrsförderung attraktiver. In New York City wiederum wurde ein eigenes Team für die sogenannten „quick build“ Projekte eingesetzt, welches, anders als die Abteilung für Tiefbauarbeiten, mit einer anderen Einstellung und Herangehensweise und einem alternativen Zeithorizont arbeitet.

#### Agiles Arbeiten

Wer agil arbeitet, orientiert sich an bestimmten Prinzipien und Werten mit dem übergeordneten Ziel anpassungsfähig zu werden. Bei dem Konzept der agilen Arbeitsweise kommt es auf hohe Flexibilität, schnelle Handlungsfähigkeit und Produktivität an. Entscheidungen werden, anders als bei klassischen Unternehmens- und Verwaltungsstrukturen, von den Mitarbeitenden im Team getroffen.



*Piazze aperte PratoCentenaro © Comune di Milano*

## Austausch fördern und dazulernen – Stillstand vermeiden

Ein Umdenken in den Verwaltungen kann dadurch unterstützt werden, dass der Austausch mit Kolleg\*innen aus anderen Vorreiterkommunen angeregt und vom externen Know-how gelernt wird: Wie hat Waltham Forest die Situation mit den Gewerbetreibenden gelöst? Wie wurde Akzeptanz für die Einführung von Fahrradstraßen in Utrecht geschaffen?

Der Austausch bietet den Kommunen die Möglichkeit, für die eigene Verwaltung nutzbare Gestaltungsvarianten und Herangehensweisen in Erfahrung zu bringen, diese für die eigenen Mitarbeitenden erlebbar zu machen und je nach ortsspezifischer Ausgangslage umzusetzen.

Den Vorreiterkommunen bietet der Austausch die Chance, ihre Erfolge zu präsentieren, was nicht nur gut fürs Image ist, sondern auch positiv für die Motivation der Mitarbeitenden. Kommunen, die mit der fahrradfreundlichen Umgestaltung beginnen oder hier aufholen möchten, können von den Erfahrungen und Lösungen der Vorreiterkommunen profitieren und mögliche Probleme oder Schwierigkeiten schneller identifizieren oder sie gänzlich vermeiden.

Der gemeinsame Austausch stärkt Verwaltungen beim Umsetzen schwieriger Projekte den Rücken. Der Blick über den Tellerrand kann auch dabei helfen, gemeinsam Veränderungen oder sogar Gesetze, Leitlinien und Förderprogramme anzustoßen. So war der Austausch von Sevilla mit niederländischen Vorreiter\*innen oder US-amerikanischen Städten und Sevilla essentiell. Design-Guides und Leitlinien in den USA basieren auf dem Austausch mit dem Ausland. Auch deutsche Kommunen wie Berlin tauschen sich im Ausland beispielsweise über das Projekt „LoGo Europe“ aus.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> [https://www.berlin.de/europabeauftragte-treptow-koepenick/\\_assets/pdf/final-version-logo\\_broschuere-onlineversion.pdf](https://www.berlin.de/europabeauftragte-treptow-koepenick/_assets/pdf/final-version-logo_broschuere-onlineversion.pdf)



MLK Avenue Protected Intersection © Nicholas Oyler

## Neugestaltung mit taktischem Urbanismus

Beim taktischen Urbanismus geht es darum, mit kurzfristig umsetzbaren und in der Regel kostengünstigen Maßnahmen, Neuerungen erfahrbar zu machen und langfristig positive Veränderungen im öffentlichen Raum zu erreichen, beispielsweise durch die Einrichtung von Pop-up-Radwegen.

Idealerweise wird dies durch Beteiligungsprozesse mit echten Gestaltungsmöglichkeiten begleitet, die alle Interessengruppen einbeziehen und die Vorteile der Maßnahmen herausstellen. So kann auch überprüft werden, ob die Gestaltung angenommen wird.

Den Ansatz des taktischen Urbanismus nutzen u. a. Berlin, Barcelona und Mailand sowie zahlreiche Kommunen in den USA, um neue Gestaltungsmöglichkeiten und Konzepte auszuprobieren und Interessengruppen im Laufe des Umsetzungsprozesses zu involvieren.

In Barcelona, Paris, New York und Memphis wurden mit dieser Methode auch Kreuzungen und Plätze gemeinsam mit den Bürger\*innen zu einladenden Orten zum Verweilen umgestaltet.

In Deutschland wird der Ansatz, neue unkonventionelle Methoden auszuprobieren, bisher noch relativ wenig angewandt.

Bekanntestes Beispiel ist der Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Dort wurde in kürzester Zeit zu Beginn der Corona-Pandemie ein ganzes Netz von Pop-up-Radwegen eingerichtet, als vorgezogene Maßnahme für die geplante dauerhafte Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraßen und Fahrradstraßen in den Quartieren.



Sant Antoni, Barcelona © Riccardo Cirillo

## Was ist 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 lässt sich überprüfen, wie die neue Gestaltung angenommen wird.

Zeigt sich, dass die provisorische Planung nicht funktioniert, kann nachjustiert werden. So lassen sich Fehlentscheidungen ohne großen Aufwand korrigieren, bevor Unsummen in dauerhafte Umbauten gesteckt werden.

Kritiker\*innen lassen sich durch das Erleben der neuen Lösungen oftmals schnell von den Vorteilen überzeugen. Daher ist der taktische Urbanismus für Planungen der öffentlichen Hand in vielen Städten weltweit zu einer wichtigen Umgestaltungsmethode geworden.

## Planning-by-doing: Parallele Projektumsetzung und Mut zu neuen Methoden

Die schnelle Umsetzung fahrradfreundlicher Gestaltungsmaßnahmen braucht Mut, neue sowie unkonventionelle Methoden auszuprobieren, das zeigen alle Fallbeispiele.

Die Bereitschaft der Beteiligten, Probleme im Laufe des Prozesses zu lösen, hat wesentlichen Anteil am Erfolg und ist Teil eines agilen und taktischen Ansatzes, der in den Stadtverwaltungen verfolgt wurde. Dazu gehört auch, dass etablierte Prozesse und Abläufe hinterfragt und gegebenenfalls neu definiert werden müssen.

Zudem haben die Städte die zuvor linearen Prozesse aufgefüchert, um Planungsblockaden aufzulösen. So wurde beispielsweise in Berlin oder Memphis mit der Umsetzung einiger Maßnahmen schon begonnen, obwohl noch nicht alles im Detail geplant und geklärt war. Große Bauprojekte wurden in kleinere Projekte unterteilt und mehrere Architekturbüros und Baufirmen (unter Einhaltung gleicher Standards) beteiligt.

# 3 Elemente für den Schnellausbau von Radverkehrsinfrastruktur nutzen

Schnellausbauprojekte für den Radverkehr gehen auf den taktischen Urbanismus zurück und umfassen viele Möglichkeiten, den öffentlichen Straßenraum schnell, effizient und kostengünstig zu verändern: Die Bandbreite reicht von temporären Aktionen bis zu dauerhaften Lösungen.

Typische Schnellausbau-Elemente für den Radverkehr sind: geschützte Radfahrstreifen, Pop-up-Radwege und Pop-up-Kreuzungen sowie Fahrradstraßen und modale Filter, auch in Verbindung mit farbigen Markierungen. Sie werden vielerorts bereits genutzt. Ihr Vorteil ist, dass sie in der Regel keine umfangreichen baulichen Maßnahmen erfordern und sich auch für den temporären Einsatz eignen. Schnellausbaumethoden wie in Sevilla und den USA sind ideal dafür geeignet, ein Basisnetz als erste Stufe zum durchgängigen Radwegenetz zu errichten.

## Pop-up-Radwege und geschützte Radfahrstreifen (engl. „Protected Bike Lanes“)

sind umgewandelte Kfz-Fahrstreifen, geschützt durch mobile oder leicht aufzustellende Trennelemente. Sie verbessern die Verkehrssicherheit und den Komfort von Radfahrenden und kommen inzwischen weltweit als Schnellausbaumaßnahme zum Einsatz, in zahlreichen Städten in Nordamerika ebenso wie in Berlin und Paris. Ergänzt werden sie durch Pop-up-Kreuzungen oder geschützte Kreuzungen in ähnlicher Ausführung.

## Fahrradstraßen und modale Filter

(wie Poller und Diagonalsperren) zur Verkehrsberuhigung komplettieren das Nebennetz. Sie werden mittlerweile in den USA und vielen europäischen Ländern wie Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Dänemark und Schweden eingerichtet, um den Radverkehr zu fördern. Beide Elemente haben eine verkehrslenkende Wirkung, verbessern die Verkehrssicherheit und tragen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren bei, wodurch die Lebensqualität steigt.

### Charakteristika von Schnellausbaumethoden:

- › werden von der kommunalen Verwaltung initiiert,
- › können in der verstetigten Form einschließlich Planung innerhalb eines Jahres eingerichtet werden,
- › in der temporären Version als Pop-up-Lösung von geschützten Radwegen, Kreuzungen, Fahrradabstellanlagen und Fahrradstraßen sogar innerhalb von Tagen,
- › sind geplant in der Erwartung, dass sie nach der Installation noch Änderungen erfahren können,
- › werden mit Materialien gebaut, die solche Änderungen erlauben.



Modalfilter mit versenkbarem Poller © julius schultheiss



Pop-up-Radweg Berlin © ADFC Rene Filipek



Berlin Invalidenstrasse © Philipp Böhme

---

## 4 Kommunikation und Beteiligungsprozesse verbessern

Bei allen vorgestellten Beispielen der Projekte InnoRAD und InnoRADQuick spielt die Beteiligung von Bürger\*innen für den Erfolg der Maßnahmen eine wichtige Rolle. Sie sollte daher stets bei der Errichtung neuer Infrastruktur 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 werden. Zeitgleich lässt sich aus den Erfahrungen der Zielgruppen lernen. Das Zusammenspiel aus Interessenvertretung, Aktivismus und öffentlicher Unterstützung ist wesentlich für den Erfolg einer ambitionierten Radverkehrspolitik.

### Raum für Dialog schaffen

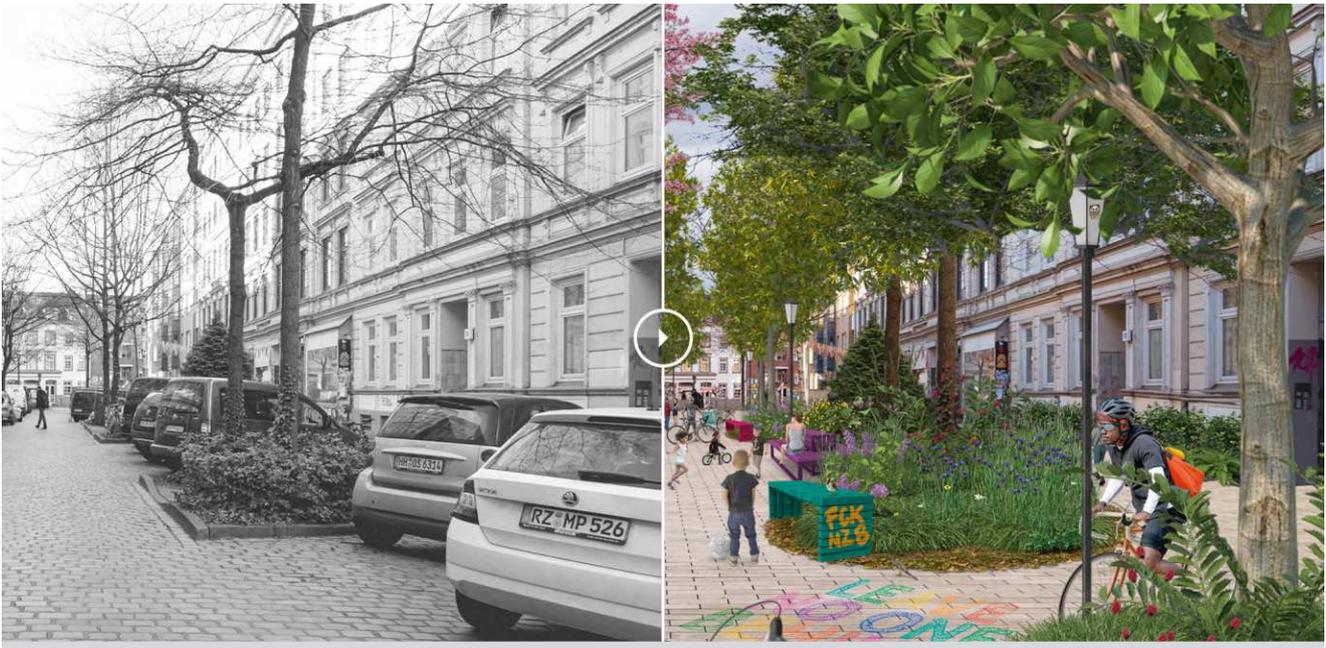
Es ist wichtig, eine Vielzahl von Interessengruppen zu beteiligen. So wurde beispielsweise bei der Errichtung der Berliner Pop-up-Radwege deutlich, dass die lokale Feuerwehr Sorge hatte, dass sie durch die Pop-up-Radwege mögliche Brandherde mit ihren Geräten nur noch schwer erreichen könnten. Daraufhin wurde entschieden, dass die Pop-up-Radwege so breit wie die vorherige Autospur werden, damit die Feuerwehr sie befahren kann.

Im Londoner Bezirk Waltham Forest wurde ein ausführlicher Dialogprozess zu den Ängsten und Sorgen der Wirtschaftstreibenden in der Einkaufsstraße angestoßen. Am Anfang waren viele ansässige Geschäftsleute nervös, weil sie Auswirkungen durch die Straßensperrungen und den Wegfall von Parkplätzen auf ihren Umsatz und ihre Kundenschaft fürchteten. Inzwischen unterstützen aber nahezu alle Unternehmen das Konzept. Zum einen, weil sich ihre Befürchtungen nicht bewahrheitet haben und zum anderen, weil ihre Bedürfnisse im Rahmen des Planungs- und Umsetzungsprozesses berücksichtigt wurden. Zudem wurde das Konzept entsprechend modifiziert und u. a. Zeitfenster für das Be- und Entladen von Lieferungen eingerichtet.

In den USA unterstützte das zweijährige Projekt Final Mile mehrere Städte durch eine umfangreiche Marketing- und Informationskampagne: Politik und Stadtverwaltungen wurden bei der Kommunikation mit Interessengruppen geschult. Dabei ging es vor allem darum, die „stillen“ Befürworter\*innen durch direkte Ansprache in Form von Postsendungen oder Außenreklame zu aktivieren, die oft die Mehrheit in

der Stadtgesellschaft oder im Quartier stellen, aber häufig einer kleinen und „lauten“ Gruppe von Kritiker\*innen überhört werden. So ließ sich der Rückenwind für die Projekte steigern, da bis zu 80 Prozent der Betroffenen den Projekten und Veränderungen positiv gegenüberstanden. In den USA hat es geholfen, bei der Kommunikation die Menschen in den Fokus zu nehmen, die den Maßnahmen zustimmen. Aber auch die zeitnahe Umsetzung der sogenannten Schnellausbaumaßnahmen hat geholfen: Die oft provisorisch daherkommenden Umbauten funktionierten kurzfristig und gut, wirkten aber nicht „wie in Stein gemeißelt“ – sie ließen den Kritiker\*innen Raum, sich an die neue Verkehrssituation zu gewöhnen und hielten die theoretische Möglichkeit offen, den alten Status Quo wiederherstellen zu können. Das war jedoch nicht notwendig, da die Zustimmung in der Bevölkerung immer mehr zunahm, je länger die Maßnahmen bestanden.

In Mailand konnten Bürger\*innen Plätze in ihrer Umgebung melden, die mit taktischen Elementen umgewidmet werden sollten. Politik und Verwaltung stellten dafür die Weichen. Ideen und Umsetzung wurden gemeinsam mit den Bürger\*innen diskutiert und gestaltet. Die „Beteiligung von unten“ stieß auf breite Zustimmung und in nur zwei Jahren wurden 38 Plätze umgewandelt.



Wohlwill Visualisierung vorher – nachher © Jan Kamensky

## Die Macht der Sprache

Im Laufe der Beteiligungs- und Umsetzungsprozesse hat sich gezeigt, sobald sich die Projekte in ihrer Kommunikation nur auf die Verbesserungen für den Radverkehr konzentrierten, erhielten sie weniger Zustimmung aus der Bevölkerung. Daher haben beispielsweise Utrecht, Austin und Waltham Forest beschlossen, die geplanten Maßnahmen anders zu vermitteln: Sie stellten heraus, dass die Verbesserung der aktiven Mobilität auf die „lebenswerte Stadt“ oder auf „Verbesserung der Lebensqualität für alle“ einzahlt. Dadurch fühlte sich eine breitere Gruppe von Menschen angesprochen und unterstützte die Projekte.

## Bilder sagen mehr als Worte

Viele Projekte arbeiteten zusätzlich mit Visualisierungen. Durch Vorher-Nachher-Bilder lässt sich gut zeigen, wo die Probleme liegen und die Visualisierungen zeigen, wie es nach dem Umbau aussehen soll – das macht die Veränderungen für alle besser verständlich und leicht teilbar.

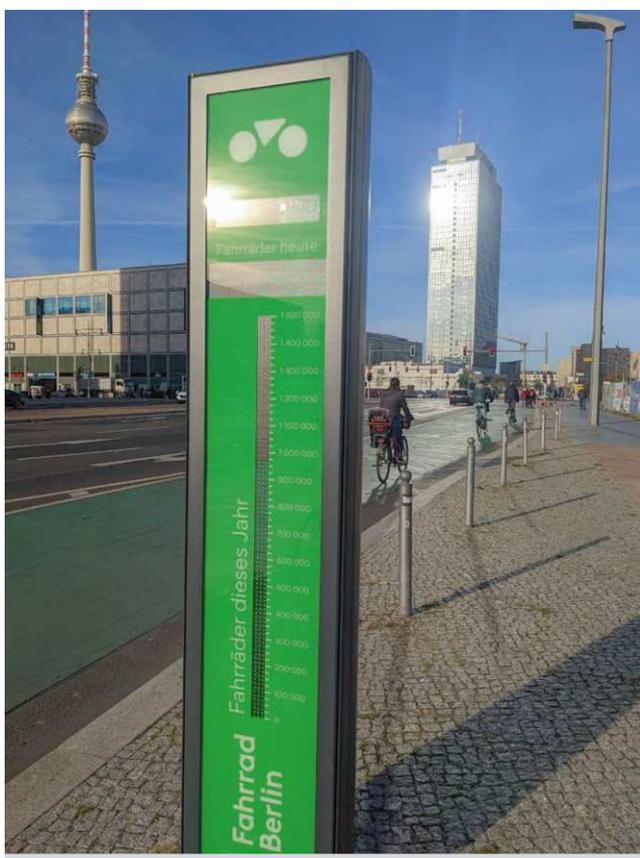
Eine positive Bildsprache kann zum Beispiel zur niedrigschwelligen Information der Anwohnenden verwendet werden. Mit Bildern zu zeigen, wie der Straßenraum umgestaltet werden kann, ist enorm wichtig, denn oft fehlt vor Ort die Vorstellungskraft, wie ein Straßenraum – an den sich Anwohner\*innen teils über viele Jahre gewöhnt haben – abseits vom Kfz-Verkehr genutzt werden kann. Visualisierungen helfen, für die Veränderungen Zustimmung zu erhalten.



Piazza Spoleto, Mailand © Bloomberg Associates

## 5 Projektevaluation: Erfolge nachweisen

Zahlen, Daten und Fakten sind enorm wichtig, um Erfolge von Projekten zu belegen. Daher sollten die Daten vorher und nachher genau erfasst werden. So lässt sich nachweisen, welche Verbesserungen ein Projekt beispielsweise beim Verkehrsaufkommen gebracht hat. Fahrradzählstellen zeigen die Nutzung der neuen Infrastruktur, aber auch Umsatzzahlen von Geschäften, Cafés oder Neugründungen im Umfeld der Maßnahmen können wichtige Nachweise für den Erfolg sein. Die Daten lassen sich hervorragend für die Kommunikation nutzen und helfen dabei, letzte Vorbehalte abzubauen und geben Politik und Verwaltung Rückenwind für zukünftige Projekte. Sie sind auch hilfreich im Umgang mit der Presse.



Fahrradzählstelle, Berlin © Sarah Karge

### Nutzerbefragungen gestalten

Anregungen und Ideen aus der Bürgerschaft sind wichtig. Dadurch kann die Akzeptanz für Projekte und Maßnahmen ermittelt werden und Projekte können gegebenenfalls angepasst werden. In Stockholm wurden beispielsweise nach Einführung der autofreien Sommerstraßen Anwohner\*innen und Besucher\*innen gefragt, um diese zu evaluieren. Auf Grund der positiven Ergebnisse wurden die temporären Sommerstraßen um weitere Straßen erweitert und als Projekt einige Winterstraßen eingeführt.

### Mobilitätserhebungen durchführen

Mobilitätserhebungen ermöglichen konkrete Erkenntnisse über die Wirkung der Maßnahmen: Beim Pop-up-Radweg in Berlin-Charlottenburg wurde die Verkehrsmenge auf der Straße vor und nach Errichtung des Pop-up-Radwegs über ein halbes Jahr ermittelt. Der Autoverkehr reduzierte sich um 22 Prozent, der Radverkehr erhöhte sich um 232 Prozent.<sup>3</sup>

Im Superblock Poblenou in Barcelona wurde das Kfz-Verkehrsaufkommen gemessen, das sich nach der Einrichtung des Superblocks um 57 Prozent verringerte. In den Nebenstraßen der Superblocks in Poblenou, Gracia und Sant Antoni ging der Kfz-Verkehr je nach Lage zwischen 26 und 82 Prozent zurück.<sup>4, 5</sup>

<sup>3</sup> [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Untersuchungsbericht\\_Pop-up\\_Radweg\\_Kantstra%C3%9Fe\\_DUH.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Untersuchungsbericht_Pop-up_Radweg_Kantstra%C3%9Fe_DUH.pdf)

<sup>4</sup> <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/noticia/amb-la-superilla-el-poblenou-ha-guanyat-mzss-de-25000-metres-quadrats-despai-per-a-les-persones>

<sup>5</sup> <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/noticia/la-superilla-de-sant-antoni-disminueix-en-un-82-el-pas-de-vehicles>



Durchschnittliche Einnahmen des Einzelhandels je nach Nutzung des Parkraumes © Tlmm Schwendy

## Gesundheitliche Auswirkungen ermitteln

Die unmittelbaren negativen gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrs lassen sich neben den Verkehrsunfällen vor allem auf Luftschadstoffe, die Beeinträchtigungen durch Lärm und auf den Bewegungsmangel zurückführen. Der Londoner Bezirk Waltham Forest hat die positiven Effekte seiner Maßnahmen im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen und die Schadstoffbelastungen durch mehrere wissenschaftliche Studien der Universität Westminster und des King's College London belegen können: Das Verkehrsaufkommen reduzierte sich um 56 Prozent,<sup>6</sup> wodurch die Schadstoffbelastungen sanken – bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) um 15 bis 25 Prozent und Feinstaub (PM<sub>2.5</sub>) um sechs bis 13 Prozent. Dank der Nutzung aktiver Mobilität haben Anwohner\*innen durchschnittlich mehr Bewegung pro Woche, was wiederum positive Effekte auf ihre Gesundheit haben kann.<sup>7</sup>

Gesundheitliche Aspekte spielten auch in Barcelona eine signifikante Rolle. Bei der Verkehrssicherheit verfolgte die Stadt die Strategie der „Vision Zero“ und war erfolgreich: In den Superblocks reduzierten sich seit deren Einführung die Verkehrsunfälle auf beinahe Null. Außerdem wurden die positiven gesundheitlichen Auswirkungen des Umbaus durch die verbesserte Luftqualität ermittelt.<sup>8,9</sup>

## Umsatzsteuerdaten und Leerstand analysieren

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wirken sich auch positiv auf die lokale Wirtschaft aus, das haben internationale und nationale Studien gezeigt. Datenerhebungen aus Waltham Forest, Barcelona oder New York belegen, dass die Erfahrungen durchweg positiv sind, wenn Rad- und Fußverkehr priorisiert werden.

In New York City werden unter anderem die Umsatzsteuerdaten des Einzelhandels entlang neu gestalteter Straßen analysiert. Nach der Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen und dem Neubau von Radwegen ging der Leerstand von Geschäftsräumen in der Stadt um 45 Prozent zurück. Der Umsatz bestehender Geschäfte stieg, aufgrund der höheren Aufenthaltsqualität, um durchschnittlich 43 Prozent.<sup>10</sup>

Auch nach der Umgestaltung im Londoner Bezirk Waltham Forest zog die lokale Wirtschaft an: Es wurden 30 Prozent mehr Einnahmen und 17 Prozent weniger Leerstand ermittelt.<sup>11</sup>

6 <https://www.enjoywalthamforest.co.uk/work-in-your-area/walthamstow-village/comparison-of-vehicle-numbers-before-and-after-the-scheme-and-during-the-trial/>

7 Aldred 2018

8 <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/noticia/amb-la-superilla-el-poblenou-ha-guanyat-mzss-de-25000-metres-quadrats-despai-per-a-les-persones>

9 Mueller et al 2019

10 ADFC - Fahrradförderung ist gut fürs Geschäft. Argumente für den Einzelhandel

11 Das gilt für die ganze ‚Healthy Streets Scheme‘. UCL, Transport for London (2018), Street Appeal, The value of street improvements. Report prepared by UCL as a commission from Transport for London.

## 6 Mobilität als Ganzes betrachten



Fahrradparkhaus in Utrecht © Barbara Lücke



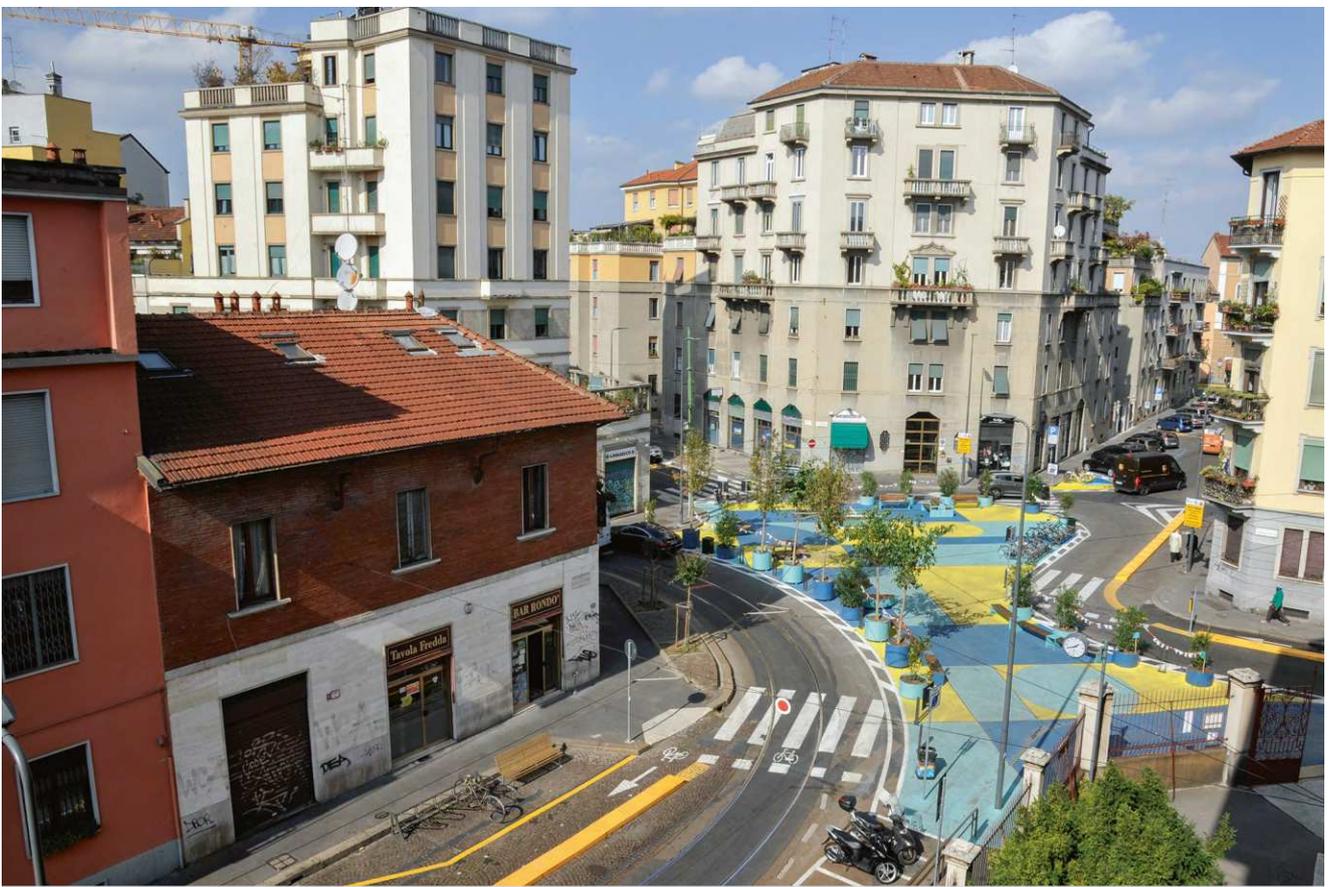
Stationsbasiertes Bike-Sharing in Barcelona © SvenjaGolombek

Die im InnoRAD- und InnoRADQuick-Projekt vorgestellten Beispiele zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs verbessern klar die Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Kommunen. Dabei darf aber nicht vergessen werden, dass die Konzepte auch mit anderen Mobilitätsformen wie dem ÖPNV und Sharing-Angeboten gedacht und integriert werden müssen. In Utrecht war der Radverkehrsplan beispielsweise Teil eines übergeordneten Mobilitätsplans. Die Stadt kooperierte auch mit dem Umland, um den Pendelverkehr einzubinden und nachhaltige Lösungen zu finden. Der Bahnhof Utrecht Centraal ist das größte Drehkreuz der Niederlande und hat unzählige Fahrradstellplätze und das größte Fahrradparkhaus der Welt. In Utrecht haben der Fuß- und Radverkehr klar Priorität. Bis 2040 sollen zudem alle Knotenpunkte in 10 Minuten zu Fuß oder per Rad erreichbar sein.

In Barcelona, Paris, den USA oder Sevilla spielte die Integration von stadtweiten, stationsbasierten Bike-Sharing-Angeboten eine große Rolle, um die Intermodalität zu fördern und mehr Menschen das Radfahren zu ermöglichen, da hier die Verfügbarkeit von Fahrrädern in den Haushalten nicht mit der in den Niederlanden oder Deutschland vergleichbar war.



Piazza Spoleto vorher © Comune di Milano



Piazza Spoleto nachher © Comune di Milano

## Fazit

Der Klimaschutz muss verstärkt und beschleunigt werden und der Verkehrssektor muss dafür massiv Treibhausgase einsparen. Emissionen lassen sich vor allem mindern, wenn Autofahrten vermieden und verlagert werden. Dafür bietet sich das Fahrrad als Alternative an. Denn: Die Hälfte aller Alltagswege sind kürzer als fünf Kilometer, zwei Drittel liegen im Entfernungsbereich bis 10 km. Das sind Distanzen, die problemlos mit dem Fahrrad oder Pedelec zurückgelegt werden können – wenn sichere und bequeme Fahrradwege zur Verfügung stehen. Wird der Radverkehr optimal mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft, ist das Verlagerungspotenzial noch größer.

Die Ergebnisse aus den vorgestellten Beispielen zeigen exemplarisch, wie der Radverkehr systematisch gefördert werden kann und so mehr Menschen das Fahrrad auf Strecken nutzen, die vorher noch mit dem Auto zurückgelegt wurden. Sie zeigen eindrücklich, dass auch eine schnelle Transformation hin zur fahrradfreundlichen Kommune möglich und erstrebenswert ist und welche Maßnahmen dafür erforderlich sind.

Wenn wir den Menschen eine moderne und aktive Mobilität ermöglichen, werden unsere Kommunen sauberer, sicherer und schöner. Entscheidungsträger\*innen aus Politik und Verwaltung können und müssen diesen Prozess aktiv gestalten und vorantreiben, denn die Verkehrswende ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Erreichung der Klimaziele für die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität für alle sowie für lebenswerte Städte und Gemeinden. Dafür braucht es den politischen Willen, um Infrastrukturen zu verändern, den öffentlichen Raum neu aufzuteilen und Umstrukturierungsprozesse in den Verwaltungen auf den Weg zu bringen. Entscheidend für den Erfolg sind ferner das Verständnis und die Bereitschaft dafür bei den Mitarbeitenden und der Austausch mit anderen Vorreiterkommunen.

Lebenswerte Städte und die Verkehrswende können schneller erreicht werden, wenn Bürger\*innen früh und vielfältig beteiligt werden, die Maßnahmen über einen längeren Zeitraum hinweg erlebt und erprobt werden können und bei der Kommunikation darauf geachtet wird, den Prozess für alle als etwas Positives und Relevantes darzustellen.

Die Umsetzung des Fahrradlandes Deutschland bis 2030 bedeutet, dass bundesweit lückenlose nutzerfreundliche Radwegenetze eingerichtet werden, auf denen alle Radfahrenden ihre Ziele schnell, sicher und komfortabel erreichen können. Dazu muss die Radverkehrsinfrastruktur gegenüber dem heutigen Stand verdreifacht werden. Das ist eine Investition in die Zukunft, die sich lohnt: Mehr Radverkehr ist Ausdruck lebenswerter Städte und Gemeinden. Sie entstehen, wenn Straßen und Plätze belebt, die Wege kurz und entspannt sind, und wenn es eine gemischte, vielfältige Siedlungsstruktur gibt. Der Radverkehr bietet beste Bedingungen, solche Verhältnisse zu schaffen: weniger Lärm, dafür mehr Platz für Grünflächen, Parks, Straßencafés und Freiräume für Spiel und Aufenthalt. Mit mehr und besseren Angeboten für Radfahr\*innen kann die Politik vor Ort zeigen, dass Klimaschutz nicht Verzicht bedeuten muss, sondern das Leben verbessern kann.

„Lassen Sie uns in den Austausch treten und voneinander lernen, wie aktive Mobilität erfolgreich gefördert werden kann und wie mögliche Erfolge aussehen können. Denn die Frage sollte nicht sein ‚Was sind die Hürden für die Umsetzung von Radverkehrsprojekten?‘, sondern

‚Wie können wir unsere Städte schnell und erfolgreich zu lebenswerten und inklusiven Orten für alle transformieren?‘. Die Verkehrswende und der Mobilitätswandel beginnen bei Ihnen vor Ort. Packen wir es gemeinsam an!“



Rebecca Peters,  
ADFC-Bundesvorsitzende  
© Deckbar

# Literaturverzeichnis

01. People for Bikes  
[https://prismic-io.s3.amazonaws.com/peopleforbikes/edef4601-d6a8-4663-9b66-b44fa206b2fe\\_Presentation-FINAL.pdf](https://prismic-io.s3.amazonaws.com/peopleforbikes/edef4601-d6a8-4663-9b66-b44fa206b2fe_Presentation-FINAL.pdf)
02. People for Bikes  
[https://prismic-io.s3.amazonaws.com/peopleforbikes/51404c42-8eff-48aa-8a52-1981eb64adac\\_Voter-Talking-Points.pdf](https://prismic-io.s3.amazonaws.com/peopleforbikes/51404c42-8eff-48aa-8a52-1981eb64adac_Voter-Talking-Points.pdf)
03. People for Bikes  
[https://prismic-io.s3.amazonaws.com/peopleforbikes/dff00f23-649f-4080-a894-e28a3d13f334\\_Policymaker-Talking-Points-FINAL.pdf](https://prismic-io.s3.amazonaws.com/peopleforbikes/dff00f23-649f-4080-a894-e28a3d13f334_Policymaker-Talking-Points-FINAL.pdf)
04. ADFC-Fahrradförderung ist gut fürs Geschäft.  
Argumente für den Einzelhandel  
<https://www.adfc.de/artikel/fahrradfoerderung-ist-gut-fuers-geschaeft-argumente-fuer-den-einzelhandel>
05. ADFC-Projekt InnoRAD – Innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen  
<https://www.adfc.de/artikel/projekt-innorad-innovative-radverkehrsloesungen-auf-deutschland-uebertragen>
06. ADFC – Projekt InnoRADQuick  
<https://www.adfc.de/artikel/adfc-projekt-innoradquick>
07. MORE Final Event: Better streets for better cities, Pascal Smet  
<https://www.youtube.com/watch?v=yml9FoYnSfU>
08. Deutsche Umwelthilfe  
[https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Untersuchungsbericht\\_Pop-up\\_Radweg\\_Kantstra%C3%9Fe\\_DUH.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Untersuchungsbericht_Pop-up_Radweg_Kantstra%C3%9Fe_DUH.pdf)
09. Ajuntament Barcelona  
<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/noticia/amb-la-superilla-el-poblenou-ha-guanyat-mzss-de-25000-metres-quadrats-despai-per-a-les-persones>
10. Enjoy Waltham Forest  
<https://www.enjoywalthamforest.co.uk/work-in-your-area/walthams-tow-village/comparison-of-vehicle-numbers-before-and-after-the-scheme-and-during-the-trial/>
11. Aldred, R., Croft, J., Goodman, A. (2018) Impacts of an active travel intervention with a cycling focus in a suburban context: One-year findings from an evaluation of London's in-progress mini-Hollands programme. Transportation Research Part A: Policy and Practice
12. Mueller, N. et al (2019): Changing the urban design of cities for health: The superblock model. Environment International. 134. 105132. 10.1016/j.envint.2019.105132
13. UCL, Transport for London (2018), Street Appeal, The value of street improvements. Report prepared by UCL as a commission from Transport for London.

Alle Weblinks zuletzt abgerufen am 16.02.2023

# Ansprechpartnerinnen

## Projektteam InnoRAD 3.0



**SVENJA GOLOMBEK**

*Projektleiterin im Bereich  
Radverkehrsförderung*

.....  
[innorad@adfc.de](mailto:innorad@adfc.de)



**MELISSA GÓMEZ**

*Wissenschaftliche Referentin  
für Verkehr*

.....  
[innorad@adfc.de](mailto:innorad@adfc.de)



**SARAH KARGE**

*Referentin Verkehrspolitik*

.....  
[innorad@adfc.de](mailto:innorad@adfc.de)

## ADFC-Bundesvorstand



**REBECCA PETERS**

*Bundvorsitzende*

.....  
[innorad@adfc.de](mailto:innorad@adfc.de)

## Presse



**STEPHANIE KRONE**

*Leiterin der Pressestelle und  
Pressesprecherin*

.....  
[innorad@adfc.de](mailto:innorad@adfc.de)





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

Übergeben durch: