

# Strategien zur Stärkung des Radverkehrs unter schwierigen Rahmenbedingungen

Analysen zu Hemmnissen und Potenzialen  
am Beispiel der Stadt Wuppertal



**Projektbericht**

Wuppertal, Mai 2013

Gefördert durch die

Förderung:

Stiftung Mercator

Huyssenallee 46, D-45128 Essen

Tel.: +49 (0)201-24522-0

Fax: +49 (0)201-24522-44

[www.stiftung-mercator.de](http://www.stiftung-mercator.de)

Kompetenzzentrum Wissenschaft

Dr. Oliver Döhrmann

Durchführung:

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

Döppersberg 19, 42103 D-Wuppertal

Tel.: +49 (0)202-2492-0

Fax: +49 (0)202-2492-108

<http://wupperinst.org>

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Susanne Böhler-Baedeker (Projektleitung)

Ulrich Jansen

Luca Nitschke

Frederic Rudolph

Unter Mitarbeit von:

Prof. Dr. Oscar Reutter

Ole Soukup

Dr. Peter Viebahn

Fotos Titelseite: Luca Nitschke

# Inhalt

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....	1
1. Einleitung.....	2
2. Ziele der Studie.....	4
3. Methodische Vorgehensweise .....	5
4. Bedingungen erfolgreicher Radverkehrsförderung .....	9
4.1. Rahmenbedingungen .....	9
4.2. Akteure .....	10
4.3. Maßnahmen .....	11
4.4. Vorgehen der Vergleichsstädte.....	12
5. Situation des Radverkehrs in Wuppertal .....	15
5.1. Bedeutung des Fahrrades im Modal Split.....	15
5.2. Verantwortlichkeiten für den Fahrradverkehr .....	17
5.3. Infrastrukturelle Bedingungen für den Fahrradverkehr.....	19
5.4. Hemmnisse für den Radverkehr .....	21
6. Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs .....	24
6.1. Handlungsfeld 1: Potenziale der Nordbahntrasse nutzen .....	25
6.2. Handlungsfeld 2: Das Haupttroutennetz aktiv entwickeln .....	26
6.3. Handlungsfeld 3: Alltägliches Radfahren schrittweise vereinfachen.....	27
6.4. Handlungsfeld 4: Vorgehen und Prioritäten gemeinsam festlegen .....	29
6.5. Handlungsfeld 5: Die finanziellen Grundlagen des Radverkehrs verbessern ..	29
7. Road Map zur Fahrradstadt Wuppertal .....	30
7.1. Grundprinzipien für ambitionierte Radverkehrsförderung.....	30
7.2. Startphase.....	33
7.3. Folgeaktivitäten .....	34
7.4. Längerfristige Vorhaben.....	35
8. Fazit und Ausblick.....	36
9. Literatur .....	37

10. Anhang.....	40
10.1. Partner der Interviews.....	40
10.2. Teilnehmende des Workshops.....	41
10.3. Good Practice zur Förderung des Fahrradverkehrs.....	42

## **Abbildungs- und Tabellenverzeichnis**

Abbildung 1: Visionen für den Radverkehr in Wuppertal .....	3
Abbildung 2: Methodische Vorgehensweise .....	6
Abbildung 3: Modal Split Wuppertal im regionalen Städtevergleich .....	15
Abbildung 4: Modal Split von Wuppertal und Deutschland im Vergleich .....	16
Abbildung 5: Holsteiner Treppe: Sie verbindet die Hauptverkehrsachse Gathe mit der Holsteiner Straße und der östlichen Nordstadt. ....	17
Abbildung 6: Eine nicht freigegebene Einbahnstraße im Wuppertaler Stadtgebiet.....	19
Abbildung 7: Teilabschnitt der Nordbahntrasse im Bereich Mirker Bahnhof. ....	20
Tabelle 1: Radverkehrsanteil der Vergleichsstädte im Zeitverlauf .....	14
Tabelle 2: Erste Schritte zum Ausbau des Hauptroutennetzes .....	27

## 1. Einleitung

Der aktuelle Anteil des Fuß- und Radverkehrs liegt in Deutschland gemessen an den gesamten zurückgelegten Distanzen zwar lediglich bei etwa drei Prozent, dennoch wird in den letzten Jahren von einer Renaissance des Fahrradfahrens gesprochen (Jansen, 2012). Seine zunehmende Bedeutung spiegelt beispielsweise der Nationale Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung wieder (vgl. BMVBS, 2012). Dieser verkehrspolitische Rahmenplan zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, aber auch vermehrte Aktivitäten der Länder und Kommunen, etwa in Form von Forschungs- und Pilotprojekten sowie Radverkehrsplänen, zeigen auf, dass Entscheidungsträger gewillt sind, die Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen.<sup>1</sup> Denn im städtischen Verkehr bestehen große Verlagerungspotenziale auf die nicht-motorisierten Verkehrsträger, da 61% aller Wege kürzer als fünf Kilometer sind (vgl. Infas/DLR, 2010). Auch die stärkere Thematisierung von Regelverstößen von Fahrradfahrern gegen die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die damit verbundene Erhöhung der Bußgelder (vgl. Bundesrat, 2013) kann als Hinweis dafür gelten, dass die Wahrnehmung des Fahrrads als Verkehrsmittel zugenommen hat.

Das Fahrrad verfügt aus Umwelt- und Nachhaltigkeitsperspektive über entscheidende Vorteile: Es ist im Betrieb emissionsfrei, geräuscharm und verbraucht wenig Fläche. Mit dieser Minderung an Umwelteffekten geht oftmals eine Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten des Stadtraumes einher (vgl. BMVBS, 2012). Zudem sind die Reisezeiten auf kurzen Strecken wegen des geringen Aufwandes zur Parkplatzsuche meistens kürzer als die mit dem Pkw. Darüber hinaus kann das Fahrrad in einer Gesellschaft, in der die Gruppe der Geringverdiener zunimmt (vgl. Kalina & Weinkopf, 2012), dank seiner geringen Betriebskosten Mobilitätschancen verbessern.

Als weiterer Treiber einer positiveren Wahrnehmung des Fahrrads durch die Bevölkerung ist der Eintritt des Pedelecs in den Mobilitätsmarkt zu nennen: Dieses elektromotorisch unterstützte Zweirad, mit dem sowohl größere Distanzen als auch größere Höhenprofile überwunden werden können, weitet zum einen den Einsatzbereich des traditionellen Fahrrads aus, zum anderen verstehen häufige Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel wie auch häufige Autofahrer das Pedelec als ersetzende Mobilitätsoption (vgl. Preißner et al., 2013, S. 51).

---

<sup>1</sup> Einen Überblick über (nationale) Pilotprojekte bieten das Bundesumweltministerium (BMU, 2011) und die Website des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum Nationalen Radverkehrsplan (vgl. Website BMVBS).

Die Ausgangsbedingungen für die Förderung des Fahrradverkehrs stellen sich in jeder Stadt anders dar. Manche Städte können auf eine längere Tradition einer fahrradorientierten Verkehrspolitik aufbauen. Ein Beispiel in Deutschland dafür ist Münster, in Europa sind es Amsterdam oder Kopenhagen. Einige deutsche Städte haben einen vormals niedrigen Fahrradverkehrsanteil über eine aktive Verbesserung der Infrastruktur und der weiteren Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fahrrads insgesamt in den letzten Jahren nicht nur stützen, sondern steigern können. Dies war beispielsweise in Stuttgart, Dortmund, Kassel, Karlsruhe und Köln der Fall. In anderen Städten wiederum kommt dem Fahrrad eine weiterhin untergeordnete verkehrliche Bedeutung zu.

Die vorliegende Studie beschäftigt sich mit den Fördermöglichkeiten des Radverkehrs in Wuppertal als Beispiel für Städte, die unter schwierigen Rahmenbedingungen Radverkehrsförderung betreiben wollen. Dazu wird einerseits die „common practice“ derzeitiger Radverkehrsförderung untersucht. Andererseits werden insbesondere auf Basis von Akteursgesprächen Rahmenbedingungen in Wuppertal analysiert, um daraufhin Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung in Wuppertal zu erarbeiten (vgl. Kapitel 2 zu den Zielen der Studie und Kapitel 3 zur methodischen Vorgehensweise).

Wunsch und Interesse zur Radverkehrsförderung in Wuppertal sind akteursübergreifend vorhanden. In den Gesprächen haben alle Akteure den Wunsch geäußert, dass der Radverkehr in Wuppertal zukünftig eine größere Bedeutung als derzeit einnehmen sollte (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Visionen für den Radverkehr in Wuppertal



Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis der Akteursgespräche

## 2. Ziele der Studie

Diese Studie geht der Frage nach, wie Radverkehr auch unter schwierigen Rahmenbedingungen gefördert werden kann. Da die Ausgangsbedingungen zur Förderung des Radverkehrs lokal unterschiedlich sind, bearbeitet sie diese Forschungsfrage anhand der Fallstudie Wuppertal. Diese Stadt verfügt über eine Reihe verschiedener Hemmnisse für eine ambitionierte Radverkehrsförderung (vgl. Kapitel 5.4). Die Erkenntnisse über die lokalen Schwierigkeiten und Möglichkeiten zu deren Auflösung können sich andere Städte zunutze machen, die ähnliche Probleme zu bewältigen haben.

Die Studie bezieht sich auf allgemeine Erfahrungen der Fahrradverkehrsförderung und auf spezielle Erfahrungen in Städten, die Radverkehrsförderung unter ebenfalls schwierigen Rahmenbedingungen betrieben haben.

Der Untersuchungsgegenstand ist das politisch-administrative System in Wuppertal. Das Forschungsverständnis ist ein prozessgestaltendes bzw. moderierendes im Sinne einer transformativen Forschung (vgl. WBGU, 2011). Das Verkehrsmittel Fahrrad wird in diesem Sinne als wichtiger Baustein einer Energiewende der Personenmobilität im Übergang hin zu einer postfossilen Gesellschaft verstanden.

Im Ergebnis gibt diese Studie Empfehlungen zur Neuausrichtung der Radverkehrspolitik in der Stadt Wuppertal. Sie sind als Fahrplan zur Förderung des Radverkehrs zu verstehen, der in enger Kooperation mit den adressierten Akteuren erarbeitet wird und dem daher hohe Realisierungschancen beigemessen werden können.

Die Untersuchung umfasst insgesamt drei Schritte:

1. Es werden **Grundlagen** (Systemwissen) zum Verständnis der Radverkehrsförderung in Städten mit schwierigen Rahmenbedingungen erarbeitet.
2. Es werden im Rahmen von **Expertendialogen** Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung in Wuppertal identifiziert und Strategien formuliert (Zielwissen).
3. Es werden **Empfehlungen** (Transformationswissen) erarbeitet, welche die Chancen einer Umsetzung notwendiger Maßnahmen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils in Wuppertal verbessern.



### 3. Methodische Vorgehensweise

Die Studie versteht sich als Governance-Analyse. Das Governance-Konzept fokussiert die Interdependenz zwischen staatlicher und nicht-staatlicher Sphäre und umfasst in diesem Sinne sämtliche relevanten Formen der Entscheidungsfindung, der Politikformulierung und -durchführung sowie der Politikfeldgestaltung. Die verschiedenen Formen von Governance können den drei Dimensionen von Politics, Polity und Policy zugeordnet werden.<sup>2</sup> Das Governance-Konzept wird hier auf die Förderung des Radverkehrs in Wuppertal in drei Arbeitsschritten angewandt.

#### *Schritt 1:*

Die Relevanz der drei Governance-Dimensionen im Kontext von lokaler Radverkehrspolitik wird zunächst in allgemeiner Form erarbeitet, um die speziellen Wuppertaler Bedingungen einzuordnen. Deshalb liegt dieser Studie eine übergeordnete, räumlich unspezifische Analyse gängiger Praxis der Radverkehrsförderung zugrunde. Die Analyse umfasst Möglichkeiten kommunaler Entscheidungsträger zur Radverkehrsförderung (policy) und macht außerdem erkenntlich, welche örtlichen Rahmenbedingungen die jeweiligen Politikinstrumente und privaten Maßnahmen umsetzbar und sinnvoll erscheinen lassen (politics und polity).

Dazu wurden

- die gängige Praxis von Radverkehrsförderung untersucht, wie sie in einschlägiger Literatur dokumentiert worden ist; sowie
- fünf Interviews mit Vertretern von Städten durchgeführt, die in der Vergangenheit Radverkehrsförderung betrieben haben und sich weiterhin fördernd engagieren.

#### *Schritt 2:*

Im Anschluss erfasst die Studie Wuppertal-spezifische Herausforderungen zur Förderung des Radverkehrs. Die Problemanalyse und Konzeption von Lösungsstrategien wurden iterativ mit den lokalen Akteuren durchgeführt und berücksichtigen die Erkenntnisse der übergeordneten Analyse. Folgende diskursive Elemente wurden durchgeführt:

---

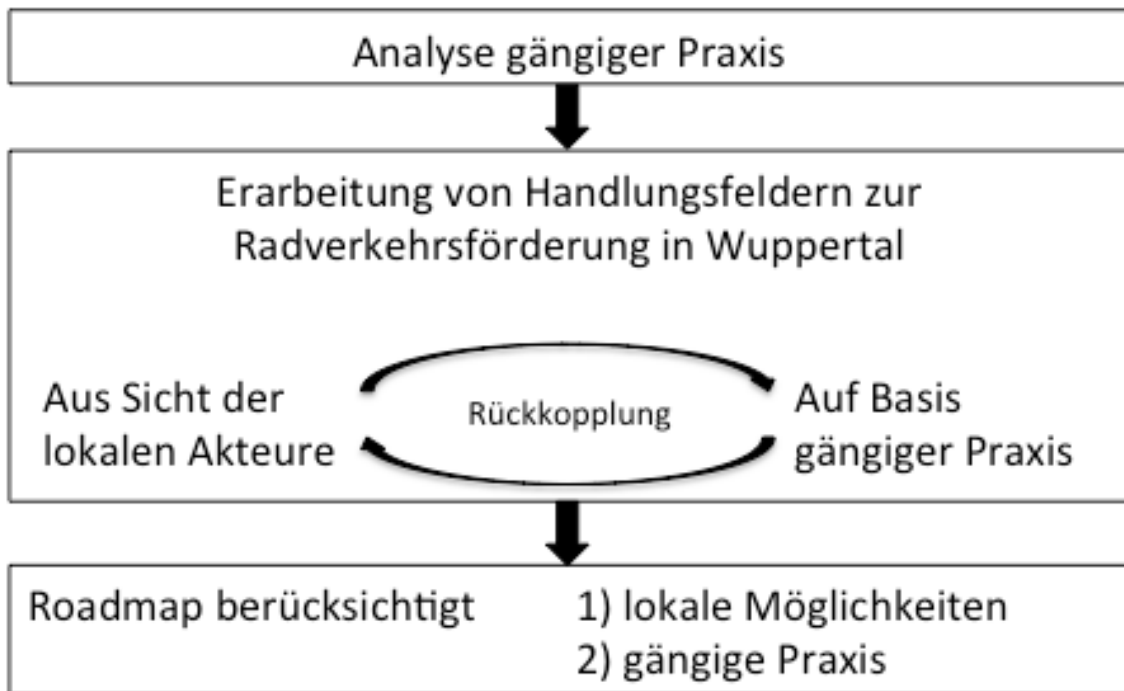
<sup>2</sup> Politics bezeichnet die prozesshafte Dimension von Politik einschließlich der politischen Verfahren der Interessendurchsetzung wie Wahlen und Abstimmungen, sowie der Handlungsspielräume politischer Akteure. Polity bezieht sich auf die institutionelle Ordnung politischer Systeme. Policy umfasst die inhaltliche Dimension der Regulierung des gesellschaftlichen Zusammenlebens, also die Sachpolitik.

- Es wurden elf Interviews mit lokalen Entscheidungsträgern geführt,
- daraufhin wurden Maßnahmenpakete definiert und deren rechtliche und wirtschaftliche Umsetzbarkeit in einem Gespräch mit Vertretern der Verkehrsplanung aus der Stadtverwaltung diskutiert,
- hierauf aufbauend sind Handlungsfelder entwickelt worden, denen wiederum verschiedene Aufgabenstellungen und Lösungsstrategien zugewiesen worden sind und
- in einem letzten Schritt wurden die aus den Interviews entwickelten Handlungsfelder sowie ihre jeweiligen Aufgabenstellungen und Lösungsstrategien in einem Workshop mit den Entscheidungsträgern und Interessensvertretungen diskutiert und weiterentwickelt. Hierbei wurde den jeweiligen teilnehmenden Akteuren die Möglichkeit gegeben, darzustellen, welche Aktivitäten sie in naher Zukunft umzusetzen in der Lage sind (policy und politics).

### **Schritt 3:**

Das Ergebnis dieser Studie ist eine Policy-Roadmap. Die Roadmap stellt die in die Untersuchung einbezogenen Akteure und ihre Tätigkeiten bzw. Maßnahmen vor, die zur Umsetzung aktiver Radverkehrsförderung unter den Wuppertaler Rahmenbedingungen nötig sind. Abbildung 2 stellt die drei genannten Schritte nochmals dar.

Abbildung 2: Methodische Vorgehensweise



Quelle: Eigene Darstellung

Dieser Studie liegt wie in Kapitel 2 dargestellt ein transformatives Forschungsverständnis zugrunde. Die Gespräche mit den Akteuren in Wuppertal legten die Diskrepanz zwischen dem lokal wahrgenommenen Handlungsspielraum und dem Handlungserfordernis offen, wie es sich aus der Analyse der gängigen Praxis über aktive Radverkehrsförderung ergeben hat. Konkret schätzten die Wuppertaler Akteure die fehlenden personellen und finanziellen Ressourcen seitens der Stadt bzw. der Verwaltung selbst für kleinste und kleinräumige Maßnahmen als grundsätzlich problematisch ein. Diese Studie gibt der Stadt Wuppertal deshalb Handlungsempfehlungen auf zwei unterschiedlichen Ebenen. Auf Basis des Diskurses mit den Akteuren definiert sie Handlungsfelder, die in besonderer Weise die prekäre Haushaltslage der Stadt berücksichtigen. Sie zeigen auf, dass aktive Radverkehrsförderung auch mit geringen Finanzmitteln betrieben werden kann. Die darüber hinaus gehende Road Map zeigt auf, wie Finanzmittel eingetrieben werden können und welche Schritte dann folgen müssten. Auf Basis der Analyse gängiger Praxis wird eine Einschätzung gegeben, welchen Erfolg aktive Radverkehrsförderung in Wuppertal haben kann und welchen Beitrag die Angebote der Akteure dazu leisten. Im Folgenden werden die angewendeten Methoden näher beschrieben.

### *Die Analyse gängiger Praxis*

Zu Beginn der Studie sind in einer Literatur- und Internetrecherche Projekt-, Erfahrungs- und Hintergrundberichte über Möglichkeiten und Grenzen der (kommunalen) Radverkehrsförderung ausgewertet worden. Es sind Maßnahmen kategorisiert und diesen Ziele, Zielgruppen und Zuständigkeiten zugewiesen worden. Darüber hinaus wurden Details zur möglichen Umsetzung dieser Maßnahmen recherchiert, nämlich ihre potenzielle Wirkung, ihre Kosten und ihr administrativer Aufwand. Die Ergebnisse dieser Recherche sind im Anhang aufgelistet (vgl. Anhang).

Außerdem sind Vertreter der Städte Halle/Saale, Jena, Dortmund, Karlsruhe und Zürich telefonisch interviewt worden. Alle fünf Städte betreiben aktive Radverkehrsförderung. Die Auswahl der Städte beruht zudem auf möglichst vorhandenen Vergleichbarkeiten mit Wuppertal, also Ähnlichkeiten im Modal Split aller Wege, eine ebenfalls bewegte Topografie oder eine schwierige Haushaltslage.

Den Interviews lag folgender Leitfaden zugrunde:

1. Welches waren die Ausgangsbedingungen in Ihrer Stadt?
2. Welche Maßnahmen sind ergriffen worden?
3. Warum sind diese Maßnahmen ergriffen worden?
4. Welche Akteure haben in welcher Form zur Umsetzung beigetragen?
5. Wie wurde der Umsetzungsprozess begleitet?

Zum Verständnis und zur Vertiefung der Antworten wurde spontan zu bestimmten dargestellten Sachverhalten nachgehakt (vgl. hierzu Gläser & Laudel, 2009, S. 111ff.).

### *Die Interviews mit den Wuppertaler Akteuren*

Der Interview-Leitfaden für die Gespräche mit den Wuppertaler Akteuren ähnelte dem für die Vergleichsstädte. Folgende Fragen sind gestellt worden:

1. Wie schätzen Sie persönlich die Situation des Radverkehrs in Wuppertal ein?
2. Wie stellen Sie sich den Radverkehr Wuppertals in zehn Jahren vor?
3. Welche Maßnahmen müssten ergriffen werden, um die von Ihnen genannte Situation zu erreichen?
4. Welche Zwänge/Restriktionen/Vorbehalte/Rahmenbedingungen sind zu beachten, um die genannten Maßnahmen tatsächlich umsetzen zu können?
5. Welche Akteure können in welcher Form zur Umsetzung der genannten Maßnahmen beitragen?

Da diese Fragen die Gesamtsituation des Wuppertaler Radverkehrs betreffen, sind die Interviews mit Mitgliedern des Verkehrsausschusses geführt worden. Darüber hinaus sind die Bezirksvertretungen von Barmen und Elberfeld kontaktiert worden, um mit ihnen die spezielle Situation des dicht bebauten Talbereichs der Stadt zu erörtern. Die Bezirksvertretungen standen für ein Gespräch aber nicht zur Verfügung. Die geführten Interviews sind systematisch ausgewertet worden. Im Anhang befindet sich eine Liste der Gesprächspartner.

### *Einschätzungen aus Sicht Rad fahrender Einwohner*

Die lokale Presse hat den Start des Forschungsprojekts thematisiert. Daraufhin haben einige interessierte Radfahrer per E-Mail konkrete Hinweise zur Situation des Radverkehrs in Wuppertal gegeben. Die Hinweise sind aufgegriffen worden, indem das Projektteam eine Fahrradexkursion in den Wuppertaler Innenstadtbereichen Elberfeld und Barmen durchgeführt hat. Die Erkenntnisse aus der Exkursion sind ebenfalls in die Studie eingeflossen.

### *Der Workshop*

Der Workshop mit den Akteuren wurde genutzt, um den aktuellen Stand des Projektes zu präsentieren und den Akteuren eine Möglichkeit zur aktiven Teilnahme zu bieten.

Hierzu wurden in einem ersten Teil die Erkenntnisse aus den Interviews mit den Vertretern der Vergleichsstädte vorgestellt. In einem zweiten Teil wurden die entwickelten Handlungsfelder, inklusive Aufgabenstellungen und Lösungsstrategien, auf Postern präsentiert und konnten von den Akteuren in einer offenen Phase bewertet und kommentiert werden. Anschließend wurden die Ergebnisse im Plenum diskutiert.

Die Teilnehmer des Workshops setzten sich im Wesentlichen aus den Mitgliedern des Verkehrsausschusses sowie Vertretern der Verwaltung zusammen. Der Anhang führt die Teilnehmerliste auf.

## 4. Bedingungen erfolgreicher Radverkehrsförderung

Dieses Kapitel stellt die „common practice“ lokaler Radverkehrsförderung in Deutschland dar. Zentrale Fragen sind die nötigen Rahmenbedingungen, Aufgaben erforderlicher Akteure und mögliche Maßnahmen (Kapitel 4.1 bis 4.3). Außerdem wird das Vorgehen der Städte vorgestellt, deren Vertreter im Rahmen der Studie interviewt worden sind (vgl. Kapitel 4.4).

### 4.1. Rahmenbedingungen

Soll Radverkehrspolitik als zentraler Baustein der Verkehrsplanung in einer Kommune von der Verwaltung wie auch von der Bevölkerung wahrgenommen werden, so ist ein politisches Bekenntnis zum Radverkehr, das heißt zu dessen Förderung gegebenenfalls auch zu Lasten des Pkw-Verkehrs ein zentrales Element. Ein Bekenntnis für die Belange des Radverkehrs kann für alle Akteure die Legitimation zur Durchführung von Aktivitäten auf sämtlichen gesellschaftlichen Ebenen schaffen. Es kann zudem die Verwaltung ebenso wie zivilgesellschaftliche Akteure in ihrem Handeln bestärken, die Bevölkerung für die Belange des Radverkehrs sensibilisieren und die Akzeptanz von Fördermaßnahmen erhöhen (vgl. Wuppertal Institut, 2010).

Ein starkes Signal ist zudem die Erstellung eines verkehrsplanerischen Leitbildes, unter dem beispielsweise ambitionierte qualitative und quantitative Ziele für den Radverkehr dargestellt werden können, die in einer Kommune erreicht werden sollen. Beispielsweise haben sich die Mitgliedskommunen und –kreise der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) unter dem Leitbild zusammengeschlossen, die Städte zukunftsfähig, belebt und wohnlich zu gestalten. Elemente des AGFS-Leitbildes sind (vgl. Website AGFS):

- mehr Bewegungsqualität auf kurzen Wegen,
- mehr Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer,
- mehr Gesundheit durch mehr Bewegungsqualität,
- mehr Gewinn für Wirtschaft, Tourismus und Umwelt,
- mehr System im Radverkehr,
- mehr Verkehrssicherheit für alle Bevölkerungsgruppen und
- mehr Radverkehr im Modal-Split.

Politische Bekenntnisse werden dann von der Bevölkerung als glaubwürdig und umsetzbar wahrgenommen, wenn die zur Zielerreichung notwendigen Ressourcen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Dies umfasst zunächst personelle Ressourcen zur Schaffung entsprechend zuständiger Fachplanungen bzw. zur Sicherung einer

ausreichenden Personalausstattung innerhalb der zuständigen Fachplanungen. Neben personellen Ressourcen ist die dauerhafte Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel zur Umsetzung von Infrastruktur- und fortlaufenden Kommunikationsmaßnahmen von zentraler Bedeutung.<sup>3</sup>

## 4.2. Akteure

Zuständig zur Förderung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene sind die politischen Entscheidungsträger sowie die Fachplanungen in der Verwaltung. Die Politik einer Kommune gibt einerseits Leitlinien für zukünftige Entwicklungen vor. Andererseits beschließt sie Instrumente und Maßnahmen zur Förderung. Die Politik setzt ihre Leitlinien insbesondere auch über die Verabschiedung des Haushaltes um.

Den Fachplanungen in den Verwaltungen kommt die Aufgabe zu, aus den Vorgaben aus der Politik und auf Basis des geltenden Planungsrechts konkrete Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Entwicklung und Umsetzung der Maßnahmen kann dabei auf Basis formeller und informeller Planungsinstrumente erfolgen. Ein für die Radverkehrsförderung relevantes formelles Planungsinstrument ist insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan (VEP).<sup>4</sup> Informelle Instrumente sind beispielsweise spezielle Radverkehrs-<sup>5</sup> oder Klimaschutzkonzepte.<sup>6</sup> Im Rahmen dieser Konzepte ist es den Fachplanungen möglich, lokalen oder regionalen und für den Radverkehr relevanten Besonderheiten stärker Rechnung zu tragen.<sup>7</sup>

Die Einbindung von weiteren, externen Akteuren bietet die Möglichkeit, vor Ort vorhandene Potenziale für den Radverkehr in höherem Maße auszuschöpfen. Agenda-Gruppen, Umwelt- und Verkehrsverbände verfügen häufig über ein sehr spezifisches Wissen über die lokale Situation des Radverkehrs.

---

<sup>3</sup> Die Bedeutung einer dauerhaften und ausreichenden finanziellen Förderung des Radverkehrs zeigt das Beispiel des Kölner Bürgerhaushaltes. Schon 2008 wurde auf Wunsch der Kölner Bevölkerung die finanzielle und personelle Ausstattung der für den Radverkehr zuständigen Fachplanung ausgeweitet (vgl. Website Kölner Stadtanzeiger und Stadt Köln 2013).

<sup>4</sup> Im Verkehrsentwicklungsplan werden die angestrebte Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger auf kommunaler Ebene beschrieben und Maßnahmen zur Umsetzung festgelegt.

<sup>5</sup> Radverkehrskonzepte existieren unter anderem in Münster, Cottbus und Tübingen (vgl. Stadt Münster 2004, Stadt Cottbus 2004 und Stadt Tübingen 2010).

<sup>6</sup> Kommunale Klimaschutzkonzepte mit Radverkehrsbaustein sind (u.a.) die Klimaschutzkonzepte für Köln und Oberhausen (vgl. Wuppertal Institut 2011 und Wuppertal Institut 2012).

<sup>7</sup> Radverkehrskonzepte können insbesondere in Großstädten auch für einzelne Stadtteile oder Stadtbezirke erstellt werden (vgl. Stadt Köln 2013).

Auch vor Ort ansässige Unternehmen haben in der Regel ein hohes Interesse an guten Nutzungsbedingungen für das Fahrrad und daran, dass möglichst viele ihrer Beschäftigten mit dem Fahrrad zum Arbeitsplatz pendeln, da damit Kosten für die Bereitstellung von Stellplätzen entfallen können. Betriebliches Mobilitätsmanagement ist das Handlungsfeld, in dem die unternehmerische Radverkehrsförderung eingebettet sein kann.<sup>8</sup>

### **4.3. Maßnahmen**

Fahrradförderung sollte als Gesamtsystem geplant und durchgeführt werden. Dies umfasst als zentralen Bestandteil ein Haupttroutennetz, aber auch Kommunikations- und Informationsaktivitäten, sowie organisatorische, technische und regulative Maßnahmen (vgl. BMVBS, 2012: S.12). Die Maßnahmentabelle im Anhang zeigt verschiedene Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und ihr wichtigsten Charakteristika auf (vgl. Anhang).

Eine hohe Bedeutung bei der Radverkehrsförderung kommt der Straßenverkehrsordnung (StVO) bei. Die StVO ist eine Rechtsverordnung, in der die Regeln für sämtliche Teilnehmer am Straßenverkehr festgelegt sind. Von besonders hoher Bedeutung für den Radverkehr war die Verabschiedung der Neufassung der StVO am 21. September 2012 im Bundesrat (vgl. auch ADFC 2012). Ergänzend zu dieser wurden bereits 2009 die Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) erlassen (vgl. auch ADFC 2009). Für den Radverkehr hat dies unter anderem für die Regelungen zur Radwegenutzungspflicht, zur Öffnung von Einbahnstraßen und der Freigabe von Busspuren eine veränderte Rechtslage zur Folge. Prinzip der neuen StVO ist es insbesondere, die Trennung verschiedener Verkehrsträger aufzuheben und stattdessen über Mischverkehr eine Gleichberechtigung und mehr Verkehrssicherheit zu erzielen.

#### ***Radwegenutzungspflicht***

Die geänderte Radwegenutzungspflicht sieht vor, dass die Benutzungspflicht nur angeordnet werden darf „wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen“ und „wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern“ (vgl. VwV-StVO, zu §2, 9). In Wuppertal könnte mit dieser Regelung vor Allem im Nebennetz eine höhere Flexibilität erzielt werden, da so bei schmalen Radwegen die Ausweichmöglichkeit auf die Straße besteht.

---

<sup>8</sup> Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, durch die Durchführung organisatorischer und verkehrslenkender Maßnahmen Mobilität für sämtliche Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen und dabei die negativen Auswirkungen von Verkehr zu minimieren. Unternehmen können ihre Beschäftigten beispielsweise ermutigen, mit dem Fahrrad zu pendeln, indem sie Abstellmöglichkeiten und Gemeinschaftsräume anbieten, in denen Fahrradfahrer duschen und Wechselkleidung unterbringen können.

### *Öffnung von Einbahnstraßen für den beidseitigen Fahrradverkehr*

Die Regelung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den beidseitigen Fahrradverkehr wurde wesentlich vereinfacht. So können Einbahnstraßen mit Tempo 30 freigegeben werden, insofern „eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist“ (bei Linienbusverkehr 3,5 m), die „Verkehrsführung im Streckenverlauf [...] übersichtlich ist“ und wo erforderlich „ein Schutzraum [für den Radverkehr] angelegt wird“ (vgl. VwV-StVO, zu Zeichen 220, 4-7). In Wuppertal könnte damit die hohe Anzahl an Einbahnstraßen mit deutlich geringerem Verwaltungsaufwand geöffnet und so in kurzer Zeit das Radwegnetz kostengünstig erweitert werden.

### *Freigabe von Busspuren für den Radverkehr*

Wenn eine Freigabe von Busspuren nicht möglich ist und „der Radverkehr zwischen Linienbus- und dem Individualverkehr ohne Radfahrstreifen fahren [müsste]“, sieht die neue VwV-StVO vor, dass „von der Anordnung des Zeichens abzusehen ist“ (vgl. VwV-StVO, zu Zeichen 245, 6). Die Stadt Wuppertal als Straßenbaulastträger ist daher durch die Novellierung der VwV-StVO zu einer Freigabe solcher Busspuren verpflichtet. Alternativ bliebe eine Abschaffung der Busspur, um Mischverkehr zu gewährleisten.

## **4.4. Vorgehen der Vergleichsstädte**

Die im Rahmen des Projektes untersuchten Städte Karlsruhe, Dortmund, Jena, Halle/Saale und Zürich hatten einen geringen Radverkehrsanteil in den 1980er, 1990er und teils noch zu Beginn der 2000er Jahre. Radverkehr wurde in diesem Zeitraum politisch kaum beachtet, stattdessen hatten die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des motorisierten Individualverkehrs (MIV) Priorität. In den Interviews hat sich herausgestellt, dass die Städte hinsichtlich ihrer Vorgehensweise zur Radverkehrsförderung ähnlich vorgegangen sind.

Der Beginn der Förderung war in allen Städten ein Bekenntnis zum Radverkehr. In Jena und Halle/Saale gründeten sich nach der Wende parteiübergreifende Arbeitskreise zur Förderung des Radverkehrs. In Dortmund sah man eine zu hohe Belastung der Innenstadt, obwohl der ÖPNV stark gefördert worden war. Über die Bewerbung zur Mitgliedschaft in der AGFS konnte die Politik für Radverkehrsförderung sensibilisiert werden. In Zürich wurde die Verwaltung beauftragt, Wege zu finden, den stark frequentierten ÖPNV zu Spitzenzeiten zu entlasten. Alle fünf Städte stellten im Rahmen ihrer Möglichkeiten Gelder für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung. In Jena waren dies jährlich fünfstelligen Beträge, in Karlsruhe 1,3 Mio. € und in Zürich gar 4 Mio. € jährlich.



In manchen Städten wurde die Förderung zusätzlich über Leitbilder initiiert. Dortmund integrierte den Radverkehr in den städtischen Verkehrsentwicklungsplan. Auch in Halle/Saale und Jena wurden fahrradfreundliche verkehrspolitische Leitbilder verabschiedet und sicherten dem Radverkehr eine planerische Grundlage.

Wesentliches Element zur Förderung des Radverkehrs war in allen Städten der Ausbau der Infrastruktur hin zu einem geschlossenen Radwegenetz, insbesondere die Ausweitung eines Haupttroutennetzes. Der Ausbau der Wegeinfrastruktur entlang der Hauptrouten erfolgte in erster Linie durch die Anlage von Schutzstreifen und Radfahrstreifen. Nur in seltenen Fällen wurden baulich von der Fahrbahn getrennte Radwege angelegt. Im polyzentrischen Jena erhöhte sich der Radverkehrsanteil durch den Bau eines Verbindungsradweges zwischen den beiden Stadtzentren sprunghaft um mehrere Procente. Karlsruhe legte „Cityrouten“ an, welche die innerstädtische Fußgängerzone umgehen und so ein flüssiges Fahren ermöglichen. In Dortmund wurde das Haupttroutennetz ausschließlich über Angebotsstreifen geschaffen. In Zürich sind Bereiche entstanden, in denen sich Fahrradfahrer und Fußgänger die gleiche Infrastruktur teilen.

Die stärkere Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Neubauvorhaben und bei Sanierungen erfolgte in allen Städten zeitgleich mit dem Ausbau des Haupttroutennetzes. Generell sind im Rahmen der Ausweitung der Förderung die personellen Ressourcen in den Fachplanungen ausgeweitet oder die Kompetenzen einzelner Personen der Belegschaft erhöht worden. Beispielsweise hat der Rat der Stadt Halle/Saale den örtlichen Radverkehrsbeauftragten mit dem Recht ausgestattet, unabhängig von der Position der Fachplanung Verkehr eigene Stellungnahmen zu den Belangen des Radverkehrs in den Rat der Stadt einzubringen. In Dortmund sind Aktive des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) über Werkverträge im Tiefbauamt beschäftigt worden, um die Belange des Radverkehrs aus Sicht von Radfahrern zu verankern.

Durch die Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs wird in allen Städten nicht nur das Haupttroutennetz, sondern kontinuierlich auch das Nebenroutennetz erweitert. Die Vertreter der Städte charakterisieren ihr Nebenroutennetz gleichwohl noch immer als „Flickenteppich“.

Mit Fertigstellung des Haupttroutennetzes verlagerten sich die Prioritäten hin zu „weichen Maßnahmen“ wie Bewusstseinsbildung, Kampagnen, Mobilitätserziehung oder Bürgerbeteiligung. Dortmund und Halle/Saale konnten sich erfolgreich für die bundesweite Kampagne „Kopf an. Motor aus.“ bewerben. Jena profilierte den Radverkehr über die Beleuchtung seiner Radwege unter dem städtisch bekannten und beliebten Slogan der „Lichtstadt“. In Zürich musste man im Zuge des Ausbaus der Radverkehrsanlagen steigende Unfallzahlen an Stellen feststellen, wo zu Fuß gehende und Fahrrad fahrende Schüler gemeinsam geführt wurden. Die Stadt entschied sich daher zu verstärkter Mobilitätserziehung in Zusammenarbeit mit den anliegenden Schulen. In

Halle/Saale wurde begleitend zum Internetauftritt des Radverkehrs in der Stadt ein Onlinetool erstellt, um Mängel an Radverkehrsanlagen direkt an den Radverkehrsbeauftragten melden zu können.

Karlsruhe ist die einzige der untersuchten Vergleichsstädte, die über das Haupttroutenetz hinaus bauliche Maßnahmen in signifikantem Umfang umgesetzt hat. Diese Stadt verfügt auch über einen hohen Etat für den Radverkehr und kann auf eine längere Radfahrtradition zurückblicken. So wurden viele Bike+Ride-Anlagen bzw. Fahrradabstellplätze gefördert, sowie ein Fahrradverleihsystem etabliert. Einige Busse wurden mit Fahrradträgern ausgestattet, um Höhenrücken im Stadtgebiet besser in das Radverkehrsnetz zu integrieren. Dieser Modellversuch wurde aber von der Bevölkerung nicht angenommen und wieder eingestellt.

Abschließend stellt Tabelle 1 den Radverkehrsanteil der Vergleichsstädte bezogen auf alle städtischen Wege im zeitlichen Verlauf dar. Deutlich wird der steigende Anteil in allen Städten außer Zürich. Die Stagnation wird dort mit den hohen Unfallzahlen begründet. Offensichtlich wird das Radnetz dort (noch) nicht von der Bevölkerung im erhofften Maße genutzt. Die Stadt hat kürzlich einen „Masterplan Velo“ aufgestellt, um Mängel zu erfassen und zu beheben.

Tabelle 1: Radverkehrsanteil der Vergleichsstädte im Zeitverlauf

Stadt/Jahr	1982	1992	98/02	05/08	11/12	Ziel
Halle/Saale	8	-	9	14	13	20
Dortmund	-	-	5	10	-	15
Jena	2	-	8,6	11,8	-	16
Karlsruhe	13	17	16	-	25	vorl. Ziel erreicht
Zürich	-	7	-	6	-	12

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis von Website socialdata

## 5. Situation des Radverkehrs in Wuppertal

Für die Identifizierung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Wuppertal wurden die Rahmenbedingungen für das Fahrradfahren unter folgenden drei Fragestellungen untersucht:

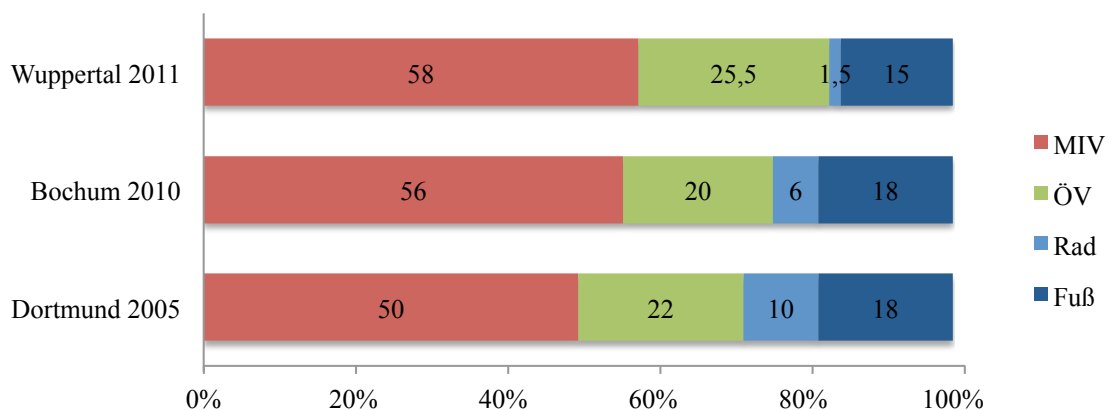
- Welche Bedeutung hat das Fahrrad als Verkehrsmittel (vgl. Kapitel 5.1)?
- Welche Entscheidungsträger sind für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs verantwortlich (vgl. Kapitel 5.2)?
- Wie ist der derzeitige Ausbaustand der bestehenden Infrastruktur einzuschätzen (vgl. Kapitel 5.3)?

In Kapitel 5.4 werden auf Basis der Analysen der vorangegangenen drei Unterkapitel, sowie auf Basis der Aussagen der Wuppertaler Akteure die Hemmnisse für den Radverkehr in Wuppertal dargestellt.

### 5.1. Bedeutung des Fahrrades im Modal Split

Die Anteile, die der Pkw und der Umweltverbund bei den von Wuppertalern zurückgelegten Wegen jeweils einnehmen, sind den Anteilen von Städten in Nordrhein-Westfalen (NRW) mit vergleichbarer Einwohnerzahl und auch dem bundesdeutschen Mittel ähnlich (vgl. Abbildungen 3 und 4).

Abbildung 3: Modal Split Wuppertal im regionalen Städtevergleich

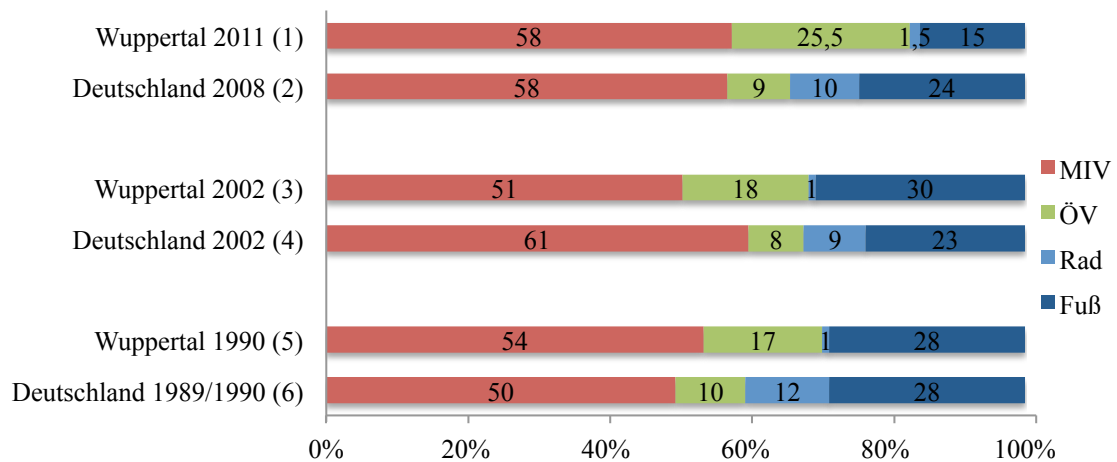


Quellen: Hoppe & Woschei, 2012, Stadt Bochum, 2010, Website socialdata

Der Anteil des MIV liegt in Wuppertal bei 58% aller Wege, während der Umweltverbund, also die Summe aller Wege, die mit dem ÖPNV, dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden, für 42% aller Wege verantwortlich zeichnet. Eine Besonderheit Wuppertals jedoch sind die Verkehrsmittelanteile innerhalb des Umweltverbundes. Während der Anteil der Wege zu Fuß und mit dem ÖPNV mit etwa 15% bzw. 25,5% verhältnismäßig hoch ist, wird das Fahrrad nur für durchschnittlich 1,6% aller Wege genutzt.

Eine weitere Besonderheit liegt in der Entwicklung des MIV im Zeitverlauf. Abbildung 4 verdeutlicht, dass es in den letzten Jahren im bundesweiten Mittel einen vorsichtigen Rückgang der Anteile des MIV gegeben hat, während die Bedeutung des MIV in Wuppertal gemessen an der Anzahl der Wege in einem vergleichbaren Zeitraum um sieben Prozentpunkte zugenommen hat.<sup>9</sup>

Abbildung 4: Modal Split von Wuppertal und Deutschland im Vergleich



Quellen: 1: Hoppe & Woschei, 2012: 19, 2: Infas/DLR, 2010: 26, 3: HHS, 2003: 33f., 4: Infas/DIW, 2004: 67, 5: Website socialdata, 6: BMV, 1991: 42

Aus Umwelt- und Klimaschutzsicht steht die Personenmobilität in Wuppertal demnach derjenigen von anderen Städten und Deutschland in nichts nach, läuft aber Gefahr, zukünftig vom (vorsichtigen) Trend hin zu klimaschonenderer Mobilität abgehängt zu werden. Das Fahrrad besitzt das Potenzial, diese Lücke zu schließen.

<sup>9</sup> Den Daten liegen unterschiedliche Quellen und damit unterschiedliche Erhebungsmethoden zugrunde. Während es sich bei den Angaben für das Bundesgebiet um Längsschnittuntersuchungen handelt, die eine Darstellung des Durchschnitts aller Tage im Jahr ermöglichen, handelt es sich bei den Erhebungen für Wuppertal um Werktagsbefragungen, die innerhalb eines Zeitraumes von zwei Wochen im Frühling oder Herbst vorgenommen worden sind. Mögliche Verzerrungen durch den Freizeitverkehr sowie saisonale Unregelmäßigkeiten sollten aber marginal ausfallen.

Eine Besonderheit des von den Stadtwerken erbrachten ÖPNVs in Wuppertal gegenüber anderen Großstädten in Deutschland ist die Schwebebahn. Sie erschließt in einer engen Taktung auf einer Länge von 13,3 km die Siedlungsräume entlang der Talachse und befördert jährlich etwa 23 Millionen Fahrgäste. Die Erschließung der Hang- bzw. Höhenlagen erfolgt über das Busnetz mit jährlich rund 67 Millionen Fahrgästen (vgl. Website WSWmobil).

Ein Grund für den hohen Fußgängeranteil sind die dicht bebauten Stadtteile entlang der Hänge zur Wupper, in denen starke Anstiege durch Fußgängertreppen schnell überwunden werden können (vgl. Abbildung 5). Die Stadt Wuppertal hat für die Anliegen von Fußgängern als erste bundesdeutsche Großstadt bereits 1996 einen Beauftragten für den nicht-motorisierten Verkehr berufen. Gleichwohl ist die Situation für Fußgänger verbesserungsfähig: Bei der Exkursion fielen viele Ampelschaltungen durch lange Wartezeiten auf. Da einige Kreuzungen in Elberfeld keine Infrastruktur für Fahrräder bieten, sehen sich Fahrradfahrer gezwungen, sie als Fußgänger zu überqueren.

Die in den Interviews zur Situation des Radverkehrs befragten Akteure räumen diese Missstände ein und begründen sie mit der engen Talsituation, in der historisch zunächst Infrastruktur für das Auto geschaffen wurde.

Trotz der geringen Rolle, die das Fahrrad derzeit für die Mobilität weiter Teile der Wuppertaler Bevölkerung spielt, sehen viele der befragten Akteure in Wuppertal im Fahrrad ein Verkehrsmittel, das bedeutende Aufgaben anstelle des Pkw übernehmen kann und diesem häufig sogar überlegen ist.

## 5.2. Verantwortlichkeiten für den Fahrradverkehr

Die Planung der Radverkehrsinfrastruktur ist in der Wuppertaler Verwaltung im Ressort Straßen und Verkehr angesiedelt. Seit 1996 ist der Beauftragte für den nicht motorisierten Verkehr Ansprechpartner für die Bevölkerung, wenn es um die Belange des Rad- und des Fußverkehrs geht. Inzwischen hat diese Person die Leitung der Verkehrsplanung im Ressort Straßen und Verkehr inne. Sie erfüllt formal weiterhin diese Position, obwohl sich das Tätigkeitsfeld völlig verändert hat.

Abbildung 5: Holsteiner Treppe: Sie verbindet die Hauptverkehrsachse Gathe mit der Holsteiner Straße und der östlichen Nordstadt



Foto: Luca Nitschke

Bei Planungen und Sanierungen im Straßennetz der Stadt gilt nach Angaben der interviewten Akteure aus Politik und Verwaltung das Gebot, die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. Unklar blieb nach Durchführung der Interviews allerdings, welche Wirkung dieses Gebot de facto entfaltet und welche Personen und Institutionen auf seine Einhaltung achten. Während der Exkursion sind Straßenabschnitte und Kreuzungsbereiche aufgefallen, die im Rahmen der Konjunkturpakete etwa 2008/2009 saniert wurden, ohne dabei Infrastruktur für den Radverkehr bereit zu stellen oder das neue Verständnis der StVO umzusetzen, durch sinnvolle gemischte Führung aller Verkehrsmittel die Sicherheit insbesondere von Fahrradfahrern zu erhöhen.

Neben der Verwaltung engagieren sich Bürgerinnen und Bürger der Stadt, wenn es darum geht, die Nutzungsbedingungen für das Fahrrad in Wuppertal zu verbessern. Schwerpunkt der Aktivitäten ist neben dem Alltagsverkehr die Umwandlung ehemaliger Bahntrassen im Stadtgebiet in Radwege. Hierdurch soll zum einen ein stärkeres Bewusstsein der Wuppertaler Bevölkerung für das Fahrrad geschaffen werden, zum anderen soll das Fahrrad als Freizeitverkehrsmittel in der Stadt etabliert werden. Zu nennen ist hier in erster Linie das Engagement der **Wuppertal Bewegung e.V.** bei der Umwandlung der Nordbahntrasse in einen Bahntrassenradweg. Die Wuppertal Bewegung hat in Eigenregie einen ganz erheblichen Teil der Finanzierung akquiriert, die zur Umgestaltung der Nordbahntrasse erforderlich ist. Dies geschah zum einen durch das Einwerben von Spenden bei Wuppertaler Unternehmen, Bürgerinnen und Bürgern der Stadt, zum anderen durch die Einwerbung von Landes-, Bundes- und EU-Mitteln.

Ein weiterer wichtiger Akteur ist der **ADFC, Kreisverband Wuppertal/Solingen**. Ziel seiner Arbeit ist es unter anderem, die Situation des Radverkehrs im bestehenden Straßennetz zu verbessern, um die Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr zu erhöhen. Dies betrifft etwa die Schließung von Netzlücken oder die Verbesserung von Ampelschaltungen aus Sicht des Radfahrers. Dabei arbeitet der ADFC mit den für den Radverkehr zuständigen Fachplanungen der Wuppertaler Verwaltung über einen „Runden Tisch Radverkehr“ zusammen, in dem alltagspraktische Probleme für Radfahrer erörtert werden.

Ein weiteres Beispiel für bürgerschaftliches Engagement in Wuppertal sind die **Talradler**. Die Talradler engagieren sich über die Nutzung neuer Medien für den Radverkehr in Wuppertal. Der Internetauftritt der Talradler (vgl. Website Talradler) dient der Information meist jüngerer Radfahrerinnen und Radfahrer in der Stadt über Aktionen und Veranstaltungen rund um das Fahrradfahren in der Stadt. Darüber hinaus dient der Internetauftritt dem Erfahrungsaustausch und der Vernetzung der verschiedenen in Wuppertal aktiven Einzelpersonen und Gruppen.

Auf politischer Seite sind für die Wuppertaler Personenmobilität der **Verkehrsausschuss** und die **Bezirksvertretungen** zuständig. Der Verkehrsausschuss regelt nach §2 und §3 Zuständigkeitsordnung übergreifende Themen, während die zehn Bezirksvertre-

tungen für alle Angelegenheiten zuständig sind, die nicht wesentlich über die jeweiligen Stadtbezirke hinausgehen (Stadt Wuppertal, 1994: §9).

Sollte beispielsweise ein Antrag auf Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung gestellt werden, dann prüft die Verwaltung diesen und legt das Ergebnis der betroffenen Bezirksvertretung zum Beschluss vor. Die Bezirksvertretung kann die Richtigkeit der Prüfung anzweifeln, wodurch ein Verfahren entsprechend verzögert wird. Der zeitliche Umfang dieses Vorgangs liegt bei mindestens vier Monaten zwischen Antragstellung und Beschluss durch die Bezirksvertretung. Abhängig von Sitzungsturnus und Antragsumfang benötigt es in der Praxis rund acht Monate.

### 5.3. Infrastrukturelle Bedingungen für den Fahrradverkehr

Aufgrund der Mittelgebirgslage und der Höhenunterschiede von bis zu 150 Metern im Stadtgebiet sind die Bedingungen für den Radverkehr in der Stadt ungünstig. Dies wird verstärkt durch den derzeitigen qualitativen und quantitativen Ausbaustand der Radverkehrsinfrastruktur. In der jüngeren Vergangenheit sind einige Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in Wuppertal umgesetzt worden. So sind einige Bahnhöfe bzw. Haltepunkte der S-Bahn im Stadtgebiet mit Fahrradabstellplätzen ausgestattet worden. Zustand und Umfang der Abstellplätze variieren stark.<sup>10</sup> Gleiches gilt für eine Reihe von Schwebebahn- und Bushaltestellen mit besonders hohem Einsteigeraufkommen. Auch hier sind Bike+Ride-Plätze eingerichtet worden. Zudem sind im Straßennetz punktuell Radwege und Schutzstreifen angelegt worden. Dies geschah in erster Linie dort, wo an der Fahrbahn Baumaßnahmen für den motorisierten Verkehr durchgeführt worden sind, führt aber im Gegenzug dazu, dass Radverkehrsanlagen nur als „Stückwerk“ erkennbar sind und größtenteils keine durchgehenden Verbindungen geschaffen wurden.

Von den 454 Einbahnstraßen in Wuppertal sind nur etwa zehn Prozent

Abbildung 6: Eine nicht freigegebene Einbahnstraße im Wuppertaler Stadtgebiet



Foto: Luca Nitschke

---

<sup>10</sup> Im Rahmen des Neubaus des Hauptbahnhofs sind keine hochwertigen Anlagen vorgesehen. Die Anlagen in Oberbarmen und Barmen sind nach eigener Einschätzung in schlechtem Zustand, in Vohwinkel sind sie überdacht und gut positioniert. An wichtigen Haltepunkten sind häufig nur wenige Fahrradabstellplätze vorhanden und es fehlt regelmäßig ein Regenschutz.



für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen freigegeben. Die Umsetzung der radverkehrsfreundlichen Gedanken der StVO (vgl. Kapitel 4.3) etwa bei der Öffnung von Einbahnstraßen hat in Wuppertal bisher nicht stattgefunden (vgl. Abbildung 6).

Der besseren Orientierung innerhalb der Stadt und der Region soll die im Jahr 2006 installierte Radverkehrswegweisung dienen. Sie ist Teil des Radverkehrsnetzes NRW, welches zum Ziel hat, alle Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen durch ein Gesamtnetz zu verbinden.

Ein weiterer Schwerpunkt der Radverkehrsförderung der vergangenen Jahre in Wuppertal war die Umwandlung ehemaliger Eisenbahntrassen in Radwege. Die als Ost-West-Verbindung vorgesehene Nordbahntrasse ist bislang nur in Teilstücken befahrbar (vgl. Abbildung 7).<sup>11</sup> Der Zeitpunkt ihrer Fertigstellung und vollständigen Umwandlung in einen Radweg als Alternative zur B7 und der Schwebebahn ist für 2014 geplant. Weitere bereits in Radwege umgewandelte ehemalige Bahntrassen sind die 1988 stillgelegte sogenannte Sambatrasse, die auf einer Länge von zehn Kilometern die Stadtteile Elberfeld und Cronenberg miteinander verbindet und die 1995 stillgelegte Korkenziehertrasse, die den Wuppertaler Stadtteil Vohwinkel mit der Nachbarstadt Solingen verbindet.

Abbildung 7: Teilabschnitt der Nordbahntrasse im Bereich Mirker Bahnhof



Foto: Luca Nitschke

Trotz dieser Aktivitäten gibt es also kein geschlossenes und das Stadtgebiet erschließende Netz von Haupttrouten. Es fehlen an radverkehrsrelevanten Netzabschnitten Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder baulich abgetrennte Radwege, sowie vorgezogene Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen. Damit verbunden sind Komfort- und Sicherheitseinschränkungen für Radfahrer, die gezwungen sind, entweder Umwege in Kauf zu nehmen oder die Straße gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr zu nutzen, der in einigen Streckenabschnitten Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h erreicht.

---

<sup>11</sup> Im Jahr 1879 wurde die "Rheinische Strecke" als Verbindung von Dortmund und Düsseldorf durch die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen. 16 km führte sie über die Nordhöhen Wuppertals, daher die Bezeichnung "Nordbahn". Mit „Nordbahntrasse“ wird der Wuppertaler Teil der Rheinischen Strecke von Vohwinkel über Elberfeld und Barmen bis Wichlinghausen bezeichnet.



Die Fahrradexkursion des Untersuchungsteams machte zudem folgende (subjektiv wahrgenommene) infrastrukturelle Gegebenheiten sichtbar:

- Ein seitlicher Sicherheitsabstand wird an vielen Streckenabschnitten nicht gewährleistet. Spurwechsel, beispielsweise beim Linksabbiegen führen zu riskanten Verkehrssituationen, zumal Radfahrer an vielen Stellen sowohl links als auch rechts von Fahrbahnsuren des MIV umgeben sind.
- An wichtigen Knotenpunkten in Elberfeld fehlen für alle Verkehrsteilnehmer klar ersichtliche Radverkehrsführungen. An vielen Lichtsignalanlagen dieser Knotenpunkte ist die Räumzeit für Radfahrer zu knapp bemessen und es fehlen Markierungen, die es Radfahrern ermöglichen würden, sich direkt in Höhe der Ampel zu positionieren.
- Die Steigungen in Wuppertal sind insbesondere beim Linksabbiegen, beim Spurwechsel und in Hinblick auf die deutlich unterschiedliche Fließgeschwindigkeit von MIV und Fahrrad bisher nicht als besondere Herausforderung wahrgenommen worden.
- Der kleine Querschnitt vieler Straßen im Stadtgebiet führt dazu, dass an vielen Stellen ein gefahrloses Nebeneinander von Rad- und Pkw-Verkehr kaum möglich ist. Insbesondere bei Überholvorgängen oder Begegnungsfällen zwischen Pkw und Fahrrad ist es dem Autofahrer kaum möglich, einen ausreichenden Sicherheitsabstand herzustellen.
- Die für den Radverkehr nicht freigegebenen Einbahnstraßen und Fußgängerbereiche, sowie einige nicht barrierefreien Treppen erschweren die Netzwirkung aus Sicht des Radfahrers. Sie müssen teils erhebliche Umwege zurücklegen und steile Streckenabschnitte überwinden (sogenannte „verlorene Steigungen“). Ein regelwidriges Befahren von Einbahnstraßen an wichtigen Verkehrsverbindungen entgegen der Fahrtrichtung erhöht zudem die Unfallgefahr.

#### **5.4. Hemmnisse für den Radverkehr**

Die folgenden Hemmnisse sind in den Interviews jeweils von einer Mehrzahl der Akteure genannt worden und spiegeln die Erkenntnisse der vorangegangenen Kapitel wieder. Deutlich wird, wie vielfältig und damit auch schwierig die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Wuppertal eingeschätzt werden.

##### **Topografie und Wetter**

Die Stadt Wuppertal ist durch eine bewegte Topographie mit teilweise steilen Anstiegen innerhalb des Stadtgebietes gekennzeichnet, was für ältere und nicht sportliche Fahrradfahrer eine große Hürde darstellt. Weiterhin sei Wuppertal eine niederschlagsreiche Stadt.

## **Infrastruktur**

In Wuppertal ist die Radverkehrsinfrastruktur qualitativ schlecht ausgebildet. Es gibt lediglich wenige Radwege und nur 45 der 454 Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Zusätzlich sind viele Straßen im Wuppertaler Stadtgebiet eng und stark durch Pkw und den straßengebundenen ÖPNV genutzt (siehe Kapitel 4). Hierdurch entsteht eine Verkehrsunsicherheit im Straßenraum, was viele potenzielle Radfahrer davon abhält mit dem Fahrrad zu fahren. Außerdem ist Wuppertal mit den Zentren Barmen und Elberfeld polyzentrisch aufgebaut. Dies stellt einen erhöhten Anspruch an die Infrastruktur, zumal bei einer nicht-ausgewogenen Förderung Konkurrenz zwischen den beiden Stadtteilen auftreten könnten.

## **Verkehrssituation**

Der Öffentliche Nahverkehr hat in Wuppertal im deutschen Vergleich einen hohen Stellenwert (vgl. Kapitel 5.1). Die am motorisierten Individualverkehr orientierte Wuppertaler Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte zeigt sich z.B. am Ausbau der B7 als Hauptverkehrsachse. Indem der Radverkehr praktisch ausgeschlossen wurde, ist sie mit verantwortlich für die mangelhafte Situation des Radverkehrs.

## **Siedlungsstrukturelle und demografische Situation**

Wuppertal liegt bandförmig ebenerdig an der Wupper. Dieser Bereich ist gut mit der Schwebbahn erschlossen. Kurzen Strecken in den Randgebieten, wo das Fahrrad einen Vorteil gegenüber dem ÖPNV hätte, sind teilweise sehr steil.

Die Universität Wuppertal hat zwar viele Studenten, die gemeinhin als radfahraffin gelten. Darunter befinden sich aber viele Einpendler. Zudem ist der Hauptcampus an den Wuppertaler Südhöhen mit dem Fahrrad nur schlecht, mit dem ÖPNV jedoch gut zu erreichen.

Außerdem hat die Stadt einen hohen Anteil älterer Einwohner, die von Steigungen aufgrund möglicher physischer Einschränkungen besonders betroffen sind.

## **Haushaltslage**

Der Haushalt der Stadt weist seit Jahren strukturelle Defizite aus (vgl. Stadt Wuppertal 2009: 3). Damit das Land NRW Konsolidierungshilfen gewährt, hat die Stadt einen „Haushaltssanierungsplan 2012 – 2021“ vorgelegt. Deshalb „verfügt die Stadt Wuppertal erstmals seit vielen Jahren wieder über eine rechtskräftige Haushaltssatzung“ (vgl. Website Stadt Wuppertal).

In diesem Zusammenhang baut die Stadt ihre Defizite zwar ab, allerdings ist vorhersehbar, dass kurz- bis mittelfristig keine Überschüsse erwirtschaftet werden können.

## **Politik und Verwaltung**

Die prekäre Haushaltssituation Wuppertals spiegelt sich auch in der personellen Ausstattung der Verwaltung wieder. Dadurch können sich bestimmte administrative Vorgänge, wie etwa die Freigabe von Einbahnstraßen, zusätzlich in die Länge ziehen.

Einer Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr müssen auch die Bezirksvertretungen zustimmen. Wegen der Rückkopplungen zwischen den Bezirksvertretungen und der Verwaltung kann sich die Öffnung einzelner Straßen trotz geänderter Rechtslage erheblich verzögern. Die Verwaltung konnte Pläne zur Radverkehrsförderung aufgrund personeller und finanzieller Engpässe nicht umsetzen. Dementsprechend sehen Politik und Verwaltung in Wuppertal die mangelnde Radverkehrsförderung nicht als Folge von defizitärer Planung, sondern als Versäumnis ihrer Umsetzung.

Im Folgenden werden Handlungsfelder zur Lösung der genannten Hemmnisse aufgezeigt.

## 6. Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs

Die im Folgenden genannten Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung sind wie in Kapitel 3 beschrieben iterativ und in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren unter Berücksichtigung der allgemein nötigen Bedingungen zur erfolgreichen Radverkehrsförderung entstanden. Anschließend sind sie nochmals im Workshop diskutiert worden. Die Akteure sind im Workshop auch gebeten worden, Möglichkeiten zu skizzieren, einen eigenen Beitrag zur Radverkehrsförderung zu leisten.

Die prekäre Haushaltslage wurde in dieser Diskussion mehrfach als schwerwiegendstes Hindernis genannt. Radverkehrsförderung sei in Wuppertal nicht etwa eine „low budget“, sondern eine „no budget“ Angelegenheit. Diese Gemengelage steht im direkten Gegensatz zur „common practice“ aktiver Radverkehrsförderung, wie sie in Kapitel 4 dargestellt wurde. Alle Vergleichsstädte haben sich stets zur Radverkehrsförderung bekannt und daraufhin im Haushaltsplan dargestellt, welche Mittel dafür zur Verfügung stehen. Der Vorschlag, einen Posten für den Radverkehr im Haushalt darzustellen, der aber zunächst leer bleibt und sich erst mittelfristig füllen soll, wurde im Workshop nicht aktiv aufgegriffen.

Unter diesen Umständen darf bezweifelt werden, ob das Fahrrad in Wuppertal Anteile im Modal Split ähnlich der Vergleichsstädte erreichen kann, welche eine Größenordnung von zehn Prozent aller Wege erreicht haben. Gleichwohl sollte Radverkehrsförderung in Wuppertal deshalb nicht aufgegeben werden. Die Interviews und insbesondere der Workshop haben großes Interesse und viel Motivation erkennen lassen, dem Fahrrad in Wuppertal einen anderen Stellenwert als derzeit zu geben. Die jetzt dargestellten Handlungsfelder zur Radverkehrsförderung sind unter dieser Maßgabe einzuschätzen.

Die Reihenfolge der Darstellung soll nicht die nötigen Prioritäten für erfolgreiche Radverkehrsförderung wiedergeben. Es handelt sich vielmehr um eine akteurszentrierte Darstellung, die dazu anregen soll, sich bietende Möglichkeiten im eigenen Tätigkeitsfeld auszuschöpfen. Es handelt sich nicht um einen Vorschlag für systematisches Vorgehen. Dieser wird in Kapitel 7 aufgegriffen.

## **6.1. Handlungsfeld 1: Potenziale der Nordbahntrasse nutzen**

Die Erschließung der Nordbahntrasse für den Fuß- und Radverkehr ist ein in der Wuppertaler Öffentlichkeit positiv besetztes Thema. Die befragten Akteure sahen in ihr daher ein großes Potenzial und nannten zu dessen Ausschöpfung folgende Aufgaben:

### *Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr*

Da die Nordbahntrasse häufig in der Presse thematisiert wird, etwa wenn Teilabschnitte eröffnet werden, können hier mögliche Nutzungen für Radfahrer bewusst gemacht werden. Positive Assoziationen entstehen als Synergieeffekt. Im Rahmen der Öffnung von Teilabschnitten ist Öffentlichkeitsarbeit möglicherweise kostengünstig. Denkbar ist etwa, dass in der Öffentlichkeit stehende Personen mit dem Fahrrad oder Pedelec über die Nordbahntrasse fahren. Sinnvolle thematische Bezüge ergeben sich beispielsweise, wenn die WSW Möglichkeiten der Fahrradmitnahme an Haltestellen in der Nähe der Nordbahntrasse thematisiert, oder wenn Bürgerfeste in der Nähe stattfinden und an die Nordbahntrasse über autofreie Zonen angebunden werden.

### *Anschluss an die Talachse und das übrige Netz*

Da es sich um eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung handelt, können die Wuppertaler Zentren über den Anschluss an die Talachse mit dem Fahrrad verbunden werden. Dies wäre in erster Linie über sinnvolle Beschilderung und gezielte Öffnung von Einbahnstraßen realisierbar.

Darüber hinaus ist ein Anschluss an die regionalen Routen des Freizeitverkehrs möglich. Das Land NRW wird in den kommenden Jahren alle regionalen Radverkehrswege im Bergischen Städtedreieck erneuern.

### *Abstellanlagen an den anliegenden Schulen*

In der Nähe der Nordbahntrasse befinden sich einige Schulen. Aktive Radverkehrsförderer können auf Schlüsselpersonen des jeweiligen Personals zugehen. Erstens sollten die Vorteile des Pendelns mit dem Fahrrad verdeutlicht, zweitens Hilfe für den Fall angeboten werden, dass die jeweiligen Personen Maßnahmen zur Vereinfachung des Pendelns mit dem Fahrrad in Erwägung ziehen. Beispielsweise verfügen einige Schulen in Wuppertal über keine Fahrradparkplätze. Hier wären Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.

Die Nordbahntrasse könnte darüber hinaus genutzt werden, um Eltern für die Vorteile des Radfahrens zu sensibilisieren und um latenten Sicherheitsbedenken zu begegnen.

### *Zusammenarbeit mit in Trassennähe angesiedelten Unternehmen*

Für die entlang der Trasse angesiedelten Unternehmen kann die Funktion der Trasse als leistungsfähige Ost-West-Verbindung ganz erhebliche Vorteile bedeuten. Die Trasse bietet ein hohes Potenzial für die in den Unternehmen beschäftigten Personen, auf dem Weg zum Arbeitsplatz anstelle des Pkw das Fahrrad zu nutzen. Für die Unternehmen kann durch die Nordbahntrasse so die Notwendigkeit reduziert werden, teils kostenintensive Pkw-Stellplätze für ihre Beschäftigten zur Verfügung zu stellen.

Die Unternehmen könnten in der Form eingebunden werden, dass sie die positiven Effekte, welche die Trasse für das Unternehmen jeweils bedeutet, offensiv kommunizieren und gegenüber der Stadt (im Sinne der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Wuppertal) eine weitere Verbesserung der Nutzungsbedingungen einfordert.

## **6.2. Handlungsfeld 2: Das Hauptroutennetz aktiv entwickeln**

Der Ausbau des Hauptroutennetzes stellte in den untersuchten Vergleichsstädten stets den Ausgangspunkt für einen steigenden Radverkehrsanteil dar. Die Schließung der Netzlücken und insbesondere des Talradweges wird in Wuppertal als große Herausforderung wahrgenommen. Die Anlage von Schutzstreifen sollte zunächst ein Hauptroutennetz erkennbar machen. Auch wenn die Wuppertaler Akteure die Förderung des Fahrrads zu Lasten der anderen Verkehrsträger vereinzelt kontrovers diskutieren, sollten sie alle Straßenflächen auf ihre Potenziale hin untersuchen, einen Beitrag zur Vereinfachung des alltäglichen Radfahrens zu leisten. Beispielsweise setzt die novellierte StVO besondere Bedingungen dafür, Fahrradfahrern die Nutzung von Busspuren zu verbieten (vgl. Kapitel 3).

Folgende Tabelle benennt konkrete kurzfristig mögliche Aktivitäten, um die Entwicklung eines Hauptroutennetzes zu forcieren.

Tabelle 2: Erste Schritte zum Ausbau des Haupttroutennetzes

Aufgabenstellung	zuständige Akteure
Prüfung von Varianten und Kosten zur Fortentwicklung des Talradweges	Verwaltung der Stadt, Verkehrsplanung
Vorstellung der Varianten im Verkehrsausschuss mit dem Ziel, Transparenz zu schaffen und nächste Schritte zu diskutieren	Verwaltung und Politik
Kommunikation mit den Bezirksvertretungen über Rechtsverständnis der StVO und Auswirkungen für Wuppertal	Verwaltung, Politik, ggf. externer Referent
Identifikation der zehn wichtigsten Radwegeverbindungen in Barmen und Elberfeld und Vorstellung am Runden Tisch Radverkehr	Zivilgesellschaft (insb. ADFC, Critical Mass)
Diskussion darüber, wie die Attraktivität dieser zehn Wegeverbindungen für den Radfahrer auf einfache Weise gesteigert werden kann	Runder Tisch Radverkehr
Identifikation wichtiger Ziele des Freizeitverkehrs im Umfeld der Nordbahntrasse, Erörterung der Möglichkeiten zur Anbindung mit dem Fahrrad	Runder Tisch Radverkehr

Quelle: Eigene Zusammenstellung

### 6.3. Handlungsfeld 3: Alltägliches Radfahren schrittweise vereinfachen

Radfahren hat einen komparativen Vorteil gegenüber den anderen Verkehrsmitteln auf Wegeketten mit kurzen Distanzen, also insbesondere in innerstädtischen Bereichen. In den Interviews und im Workshop haben die den Radverkehr fördernden Akteure in Wuppertal besonderen Handlungsbedarf erkannt. Folgende Aufgabenstellungen ergeben sich in diesem Handlungsfeld:

#### *Proaktive Öffnung von Einbahnstraßen, Sackgassen und Fußgängerbereichen*

Der Großteil der Interviewpartner und Workshop-Teilnehmer hat sich für eine proaktive Öffnung von Einbahnstraßen ausgesprochen. Die Novelle der StVO, die am 1. April 2013 in Kraft getreten ist, gibt vor, dass im Grundsatz alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen sind. Verwaltung, Verkehrsausschuss und Bezirksvertretungen sollten sich im Sinne aktiver Radverkehrsförderung und angesichts

der angespannten personellen Situation der Verwaltung auf ein Verfahren einigen, das zügig und unkompliziert zu einer Öffnung möglichst aller Einbahnstraßen führt.

Sofern es Wunsch bleibt, Fußgängerbereiche nur punktuell zu öffnen, sollten die bestehenden wichtigen Wegeverbindungen über eine sinnvolle bzw. übersichtliche Beschilderung dargestellt werden.

### ***Bedarfsorientierter Ausbau von Angebotsstreifen***

In den Interviews wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass es das Gebot gibt, bei Sanierungsmaßnahmen stets die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen. De jure entfaltet dieses Gebot keinerlei Bindungswirkung. De facto sollte bei jeder Baumaßnahme zunächst eine alltagspraktisch optimale Lösung aus Sicht des Radfahrers entwickelt werden, um erst daraufhin die Belange der anderen Verkehrsträger zu berücksichtigen. Ein solches Vorgehen ist unabdingbar, wenn die Verwaltung die Belange des Radverkehrs tatsächlich beachten möchte.

Wenn in Wuppertal die Belange des Radverkehrs bei Sanierungsmaßnahmen beachtet werden, ist von einem schrittweisen Ausbau von Angebotsstreifen für den Radverkehr auszugehen. Allerdings orientiert sich eine zweckmäßige Radverkehrsförderung an dem (potenziellen) Bedarf. Angebotsstreifen lassen sich mit sehr geringem finanziellen Aufwand realisieren. Der Ausbau von Angebotsstreifen sollte daher über die zu sanierenden Abschnitte hinausgehen.

### ***Anpassung von Ampelschaltungen und Räumzeiten***

Nach Ansicht der Verwaltung ist die Anpassung von Räumzeiten aufwendig und kann den Verkehrsfluss im MIV beeinflussen. Eine Beachtung der Belange des Radverkehrs beinhaltet dennoch die Suche nach Möglichkeiten, Räumzeiten für den Radverkehr zu verbessern.

### ***Ausweitung von Abstellmöglichkeiten***

In den Innenstädten stellt sich die Abstellituation für Fahrräder nach Ansicht einiger befragten Akteure nicht schlecht dar. Allerdings ist gerade für hochwertige Fahrräder und Pedelecs Diebstahlsicherheit ein wichtiges Kriterium. Die Interviewpartner und Workshop-Teilnehmer wiesen auf die hohe Zahl von Parkhäusern in den Innenstadtbereichen hin, in denen Flächen für hochwertige Zweiräder geschaffen werden könnten.



#### **6.4. Handlungsfeld 4: Vorgehen und Prioritäten gemeinsam festlegen**

Alle Vergleichsstädte haben gemeinsam, in der Frühphase maßgeblicher Radverkehrsförderung ein Bekenntnis zu ambitionierter Radverkehrsförderung abgegeben zu haben. Ein solches Bekenntnis ist auch von einigen Wuppertaler Akteuren gefordert worden. Es solle ein klares Profil zur Förderung des Radverkehrs in Wuppertal erkennbar sein. Folgende Möglichkeiten kommen insbesondere in Betracht:

- eine Presseerklärung aller Fraktionen im Anschluss an das Projekt „Fahrradstadt Wuppertal“,
- weitere Kommunikation der Ergebnisse des Projekts,
- die Verabschiedung eines verkehrspolitischen Leitbildes,
- die Ausweitung der Aktivitäten rund um den „Runden Tisch Radverkehr“.

Als weniger erfolgsversprechend haben die Interviewpartner und Workshopteilnehmer Konzepte zur Bürgerbeteiligung eingeschätzt. Bürgerbeteiligung und Marketing sei im Anschluss an bestimmte Fortschritte in der Infrastruktur erfolgsversprechender. Auch in den Vergleichsstädten sind (erfolgreiche) Formen der Bürgerbeteiligung und Bewusstseinsbildung erst umgesetzt worden, nachdem ein Haupttroutennetz fertig gestellt worden war.

Gleichwohl wurden in den Interviews sowie im Workshop verschiedene Ideen genannt, welche „weichen Maßnahmen“ in Wuppertal verwirklicht werden können, etwa Werbung für Pedelecs oder Aktionen bzw. Feste mit autofreien Zonen.

#### **6.5. Handlungsfeld 5: Die finanziellen Grundlagen des Radverkehrs verbessern**

Es ist gleichermaßen erforderlich wie schwierig, eine solide finanzielle Basis für den Radverkehr zu entwickeln. In Frage kommen die Überprüfung öffentlicher städtischer Etats und Etats privater Unternehmen und Verbände, die Prüfung externer Finanzierungsmöglichkeiten, sowie eine Forcierung der Einwerbung von Spendenmitteln. Angesichts der prekären Haushaltslage der Stadt sind Verteilungskonflikte selbstverständlich. Deshalb sollte die Stadt zumindest beginnen, sich aktiv um die Einwerbung externer Mittel zu bemühen (vgl. folgendes Kapitel 7).

## 7. Road Map zur Fahrradstadt Wuppertal

Die Umsetzung der im vorangegangenen Kapitel genannten Aufgabenstellungen in den fünf Handlungsfeldern ist notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung zur ambitionierten Radverkehrsförderung in Wuppertal. Die Interviews mit den Partnern der Vergleichsstädte haben verdeutlicht, dass ein Bekenntnis von Seiten der öffentlichen Hand nötig ist, um ambitionierte Radverkehrsförderung zu beginnen (vgl. Kapitel 4.4). Kapitel 7.1 zeigt deshalb auf, wie dieses Bekenntnis in Wuppertal ausgestaltet werden könnte.

Nachdem Politik und Verwaltung sich zu ambitionierter Radverkehrsförderung bekannt haben, ist die Realisierung eines Haupttroutennetzes unabdingbar, allerdings nicht ohne die Bereitstellung von finanziellen Mitteln zu realisieren. Außerdem müssen Strukturen entstehen, die Radverkehr als System verstehen und ganzheitliche Förderung möglich machen. Kapitel 7.2 stellt dar, welche Projekte in einer Startphase in Angriff genommen werden sollten und in welcher Größenordnung sich die entsprechend nötigen Finanzmittel bewegen werden.

Erst wenn ein geschlossenes Netz alltagspraktischer, günstig geführter Radwegeverbindungen und ein systematisches Verständnis zur Radverkehrsförderung existieren, sind weitere Aktivitäten sinnvoll und erfolgversprechend. Kapitel 7.3 stellt deshalb entsprechende Folgeaktivitäten dar. Es handelt sich dabei um erste Vorschläge, die tatsächliche Planung der Folgeaktivitäten muss in der Startphase stattfinden. Kapitel 7.4 skizziert daraufhin mögliche längerfristige Vorhaben.

### 7.1. Grundprinzipien für ambitionierte Radverkehrsförderung

Im ersten Schritt erfordert ein Bekenntnis zur Radverkehrsförderung keine öffentliche Zielvorgabe, sondern ein internes Bekenntnis für den Radverkehr, das auch nach außen hin kommuniziert wird.

Die Parteien, die Verwaltung und die Zivilgesellschaft sollten also eine Strategie entwickeln, wie offensiv und gleichzeitig positiv mit dem Thema umgegangen werden kann. Wuppertal hat zwar einen geringen Radverkehrsanteil, dafür aber umso größere Potenziale zur Steigerung des Radverkehrs. Denkbar wären das verkehrspolitische Leitbild einer „low carbon mobility“ und das Ziel, vermeidbare Wege mit dem Pkw zu begrenzen. In diesem Zusammenhang könnte man erstens auf den hohen Anteil von Fußgängern und den starken ÖPNV verweisen. Zweitens könnte man darauf hinweisen, dass man große Potenziale im Radverkehr sieht und gewillt ist, dessen Anteil im Wuppertaler Modal Split zu vergrößern.

Angesichts des hohen Anteils von Fußgängern und ÖPNV-Kunden ist das Ziel einer „low carbon mobility“ keineswegs vermessen und bringt positiv besetzte Schlagworte in den öffentlichen Wuppertaler Diskurs.

Ohne eine interne Veränderung der Grundhaltung zum Fahrradverkehr werden aber keine neuen Prozesse entstehen und langfristig tragfähig sein können. Deswegen sollten die Wuppertaler Entscheidungsträger in Unterstützung der Interessensvertretungen und der Zivilbevölkerung folgende Grundhaltung einnehmen:

1. Wir schaffen ein fahrradfreundliches Klima!
2. Wuppertal steht zur Förderkultur für den Radverkehr!

### *Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas*

Die Verwaltung sollte politisch unterstützt über den Verkehrsausschuss und die Bezirksvertretungen das Gebot, die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen, intern weiterentwickeln zu einem Gebot, Radverkehrsförderung im Sinne des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) als System zu verstehen. Demnach ist für Radverkehr nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich, sondern sind auch Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit, Service und Dienstleistungen nötig. Alle Tätigkeitsbereiche sollen systematisch miteinander verknüpft werden (vgl. BMVBS, 2012: S.12).

Eine solche Weiterentwicklung würde die Verwaltung im Rahmen der Startphase zur Fahrradstadt Wuppertal vornehmen. (vgl. folgendes Kapitel 7.2). Im Vorfeld dieser Startphase sollten Politik und Verwaltung aber das Bekenntnis für ein solches Vorgehen abgeben.

In der Folge müssten alle internen Prozesse daraufhin überprüft werden. Im Kern sollte jeder Vorgang eine Prüfung beinhalten, wie er zu Radverkehrsförderung beitragen kann bzw. wie Fahrradfahren unterstützt werden kann. Für jede infrastrukturelle Maßnahme wäre darzustellen, wie eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr erreicht wird. Umgekehrt sollten Bezirksvertretungen und Verkehrsausschuss fahrradfreundliche Vorhaben der Verwaltung begrüßen und unterstützen. Im Sinne der StVO bedeutet dies ohnehin nur eine Umsetzung der geltenden Rechtslage.

Darüber hinaus sollten Politik und interessierte Zivilgesellschaft erwägen, mit gezielt positiver Pressearbeit auch öffentlich für ein anderes Selbstverständnis zu sorgen. Diese Maßnahme ist nicht nur wichtig, um ein Gefühl der Machbarkeit und Überzeugung zu etablieren, sondern mittelbar werden auf diese Art und Weise (potenzielle) Radfahrer dazu motiviert, häufiger das Rad zu verwenden. Wichtigster Grund für dieses auch nach Außen gelebte Bekenntnis für den Radverkehr ist aber, potenziellen Förderern deutlich zu machen, dass es der Stadt Ernst ist, etwas an der derzeitigen Situation zu verändern.

Außerdem sollte das Ziel ausgegeben werden, sich an den einschlägigen bundes- und landesweiten Netzwerken der Fahrradförderung zu beteiligen.

### *Entwicklung einer Förderkultur*

Wuppertal hat kein Ideen- sondern ein Umsetzungsproblem. Zum großen Teil ist dies der angespannten finanziellen Situation geschuldet. Deshalb sollten gezielt endogene und exogene Potenziale genutzt werden. Ein Potenzial der Stadt ist bürgerschaftliches Engagement. Der Umbau der Nordbahntrasse auf Basis bürgerschaftlichen Engagements und die dadurch entstehende Akzeptanz der Maßnahme haben dies deutlich aufgezeigt. In Verbindung mit dem Internet bestehen zudem neue Möglichkeiten, Spendengelder einzuwerben. Wenn der Wille zur Radverkehrsförderung in der Bürgerschaft erkannt wird und wenn ein fahrradfreundliches Klima spürbar ist, dann sind Aktivitäten wie etwa das „Crowdfunding“ als neue Spenden- und Finanzierungsform beispielsweise vielversprechend.<sup>12</sup>

Auf Ebene des Landes, des Bundes und der EU werden laufend Budgetlinien neu- und fortentwickelt und Fördergrundsätze geändert. Die Personalentwicklung der Stadtverwaltung sollte strategisch darauf hinarbeiten, dass Wuppertal zukünftig zielgerichteter bei der Vergabe von entsprechenden Fördergeldern zum Zuge kommt. Zur Einwerbung dieser Mittel sind neben spezifischer Sachkompetenz personelle Kapazitäten notwendig. Derzeit sind (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) für die Fahrradstadt Wuppertal insbesondere folgende Budgetlinien interessant:

- Finanzielle Förderung des Infrastrukturausbaus für den Radverkehr im Rahmen der Erstellung von Klimaschutzkonzepten.
- Förderung von Datenerhebung und Datenauswertung im Rahmen der Mitgliedschaft in der AGFS.
- Förderung nicht-investiver Maßnahmen aus Mitteln zur Umsetzung des NRVP (vgl. BMVBS 2012), beispielsweise im Rahmen des NRVP-Projektes „Radverkehrsförderung in Städten mit Höhenunterschieden“.

---

<sup>12</sup> Eine über „Crowdfunding“ finanzierte Unternehmung und ihr Ablauf werden auch als eine Aktion bezeichnet. Ihre Kapitalgeber sind eine Vielzahl von Personen – in aller Regel bestehend aus Internetnutzern, da zum Crowdfunding meist im World Wide Web aufgerufen wird. Eine Aktion ist durch eine Mindestkapitalmenge gekennzeichnet, die durch die Masse fremdfinanziert sein muss, bevor die Aktion startet. Im Verhältnis zur Mindestkapitalmenge leistet jedes Mitglied der Masse (Crowdfunder) nur einen geringen finanziellen Anteil. Für diese Leistung erhält der Crowdfunder eine Gegenleistung, die verschiedene Formen annehmen kann (z. B. Rechte, Geld, Sachleistungen), aber stets einen monetarisierbaren Wert hat. Darüber hinaus kann die Gegenleistung einen ideellen Wert besitzen (vgl. Website Wikipedia).

## 7.2. Startphase

Ein erfolgreicher Start für die Fahrradstadt Wuppertal benötigt einerseits einen konzeptionellen Rahmen, andererseits müssen Finanzmittel zur Anschubfinanzierung der Inhalte des Konzepts zur Verfügung gestellt werden. Diese Startphase sollte etwa fünf Jahre dauern. Der Zeitraum wäre mindestens nötig, um erste Erfolge in Form eines höheren Radverkehrsanteils zu erzielen. Gleichzeitig können schnelle Erfolge Aufbruchsstimmung erzeugen. Ein oder mehrere entsprechende Zielwerte wären intern im Rahmen des zu erstellenden konzeptionellen Rahmens aufzuzeigen. Beispielsweise könnte eine Verdopplung des Radverkehrsanteils an allen Wegen von derzeit 1,6% auf 3,2% in der Öffentlichkeit als Erfolg kommuniziert werden und wäre dann Ausgangspunkt für weitere, öffentlich formulierte Ziele. Das Gesamtkonzept "Fahrradstadt Wuppertal - mit System!" sollte folgende Inhalte umfassen:

- Fortschreibung des Konzepts für ein Haupttroutennetz inkl. Kostenaufstellung und Variantenprüfung
- Konzeption weiterer, zur speziellen Wuppertaler Situation passender Instrumente und Maßnahmen inkl. Kostenaufstellung. Diese sollen das gesamte Spektrum von Radverkehrsförderung umfassen (vgl. Anhang).
- Prioritätensetzung bzw. Zeitplanung, sowie Aufgabenzuweisung
- Rückkopplung mit Politik
- Enge Zusammenarbeit mit Verwaltung über Möglichkeiten zur Umsetzung der zu erarbeitenden Maßnahmen
- Beteiligung der Bürgerschaft bzw. Zivilgesellschaft, um zielgruppenspezifische Lösungen zu erarbeiten, Akzeptanz und Öffentlichkeit zu schaffen und um zu motivieren.
- Dauer: zwei Jahre
- Kosten: 200.000 € – 400.000 €

Die Umsetzung des Konzepts sollte möglichst schnell, möglicherweise schon während dessen Erarbeitung beginnen. Für die ersten fünf Jahre sollte jährlich mindestens eine Million Euro zur Umsetzung erster Instrumente und Maßnahmen zur Verfügung stehen, sowie mindestens eine Vollzeitstelle in der Stadtverwaltung finanziert werden, die für deren Umsetzung zuständig sind. Die Stadt sollte einen Eigenanteil zur Verfügung stellen, der mindestens die proaktive Zuarbeit in allen Feldern und eine intensive Überprüfung der eigenen Arbeitsvorgänge auf Fahrradfreundlichkeit umfasst. Die Verwaltung sollte außerdem die in Kapitel 6 genannten Handlungsfelder unabhängig von dieser Startphase zur Fahrradstadt Wuppertal forcieren.

### 7.3. Folgeaktivitäten

Die Erfahrungen aktiver Radverkehrsförderung zeigen, dass ein Haupttroutennetz, das sicheres und zügiges Fahrradfahren ermöglicht, zu einem deutlichen Anstieg des Anteils des Radverkehrs führt. Sobald dieser erreicht worden ist, sollte die Politik zur internen und externen Motivation ein Ziel vorgeben. Die Steigerung des Radverkehrsanteils auf zehn Prozent aller Wege ist anzustreben. Die Zielvorgabe sollte mit den Vorgaben des Konzepts „Fahrradstadt Wuppertal – mit System!“ verknüpft werden.

Sobald ein Grundgerüst akzeptierter und frequenter Haupttrouten vorhanden ist, ist eine Vielzahl von Folgeaktivitäten denkbar. Diese können an Wuppertaler Traditionen anknüpfen und sollten Möglichkeiten beinhalten, die Ideen der Bürgerschaft aufzugreifen. Im Folgenden werden Möglichkeiten dargestellt, die mittelfristig vorstellbar sind und auf Basis der Interviews mit Gesprächspartnern der Vergleichsstädte entstanden sind. Diese und andere Instrumente und Maßnahmen könnten im erwähnten Konzept ausgearbeitet werden.

Die Stadt Wuppertal sollte schrittweise ein Internetangebot aufbauen, das Informationen rund um das Thema Radfahren anbietet. Es könnte ein „Wuppertal-Fahrrad-Wiki“ vorbereitet werden, das es den Bürgern überlässt, Radfahren in Wuppertal (positiv) vorzustellen. Die Website sollte außerdem Möglichkeiten für Anregungen, Hinweise für Mängel und Platz für Diskussionen bieten. Ziel des Angebotes wäre es, Aufmerksamkeit und Interesse für Radfahren zu wecken. Die Internetpräsenz könnte dann auch für das Einwerben von Spendengeldern genutzt werden, insbesondere um das Haupttroutennetz auszubauen.

Außerdem sollte verstärkt über Bürgerbeteiligung, Kampagnen und Werbung nachgedacht werden. Die Interviewpartner aus den Vergleichsstädten wiesen darauf hin, dass es sich bei diesen weichen Maßnahmen stets um effiziente Maßnahmen handelte, die also im Verhältnis zu ihren Kosten hohe Effekte hatten.

Es existieren in Wuppertal über die Verwaltung und Politik hinaus zahlreiche weitere potentiell wichtige Akteure, wenn es um die Ausweitung der Fahrradnutzung in der Stadt geht. Ihre Einbindung ist bereits zu Beginn des Prozesses wichtig, aber mit ersten Erfolgen im Rücken lässt sich ihre Einbindung besser begründen:

- Die in Wuppertal agierenden öffentlichen Verkehrsunternehmen (Stadtwerke Wuppertal, Deutsche Bahn, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) sollten zum weiteren Ausbau von Bike+Ride angehalten werden.
- Wuppertaler Unternehmen sollten verstärkt auf die Vorteile von Mobilitätsmanagement hingewiesen werden. Sie sollten ihre Beschäftigten zur Fahrradnutzung auf dem Weg zum Arbeitsplatz zu motivieren.

- Wuppertaler Schulen sollten Schüler und Eltern weiter für den Radverkehr sensibilisieren und deren alltägliche Probleme bei der Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule zu erfassen.
- In Wuppertal sollte flächendeckend Service und Wartung für Fahrräder und Pedelecs angeboten werden. Die Stadt könnte hier die örtlichen Fahrradhändler unterstützen.

Die genannten Aktivitäten sollten evaluiert und auf Akzeptanz untersucht werden. Außerdem kann es eine Übertragbarkeitsanalyse für andere Städte mit wenig Radfahranteil geben.

#### **7.4. Längerfristige Vorhaben**

Folgende Projekte sind längerfristig möglich und nur durchzuführen, wenn der Radverkehrsanteil (annähernd) zehn Prozent erreicht hat. Es handelt sich um erste Vorschläge auf Basis der Interviews. Sie sollen aufzeigen, welche Entwicklung die Fahrradstadt Wuppertal nehmen kann:

- Ausbau der Versorgungs- und Abstellinfrastruktur für hochwertige (elektromotorisch unterstützte) Fahrräder an Stellen, die sich als Anziehungspunkt für Radfahrer herauskristallisieren.
- Errichtung eines Fahrradparkhauses und einer Fahrradstation am Hauptbahnhof.
- Rückbau des Straßenraums für den Autoverkehr und Umnutzung für Radfahrer. Sollte sich in Wuppertal „low carbon mobility“ tatsächlich weiterentwickeln, dann wird zukünftig weniger Raum für den MIV benötigt. Dies gilt insbesondere auch in Hinblick auf die demografische Entwicklung und den finanziellen Spielraum der Stadt, die Verkehrsflächen zu sanieren.
- Einrichtung eines flächendeckenden Fahrradverleihsystems für die einheimische Bevölkerung sowie für Besucher und Touristen.
- Verstetigung der Kampagnenaktivität zur Förderung des Radverkehrs.
- Personelle Aufstockung der Radverkehrsplanung in der Verwaltung. Schaffung eines „Fachteams Radverkehr“.

## 8. Fazit und Ausblick

Die Entwicklung hin zu einer Fahrradstadt Wuppertal ist ein ambitioniertes Vorhaben, aber der Zeitpunkt ist trotz schwieriger Rahmenbedingungen günstig. Schließlich entwickelt sich Radfahren deutschlandweit zum Mainstream. Es wird mit einem modernen und urbanen Lebensstil verbunden.

Sollte Wuppertal einen (mittelfristig realistischen) Anteil des Radverkehrs von zehn Prozent aller Wege erreichen und gleichzeitig der Anteil der Wege von Fußgängern und Kunden des öffentlichen Verkehrs annähernd gehalten werden, dann würde der Anteil des Pkw auf weniger als die Hälfte aller Wege sinken. Im Vergleich mit anderen Städten wäre dies ein sehr guter Modal Split und ein Weg zur „low carbon mobility“.

Die Vertreter aus Politik, Verwaltung, von Unternehmen und Zivilgesellschaft haben sich durchweg sehr interessiert und motiviert gezeigt, zu einer Fahrradstadt Wuppertal beizutragen. Die vorgeschlagenen Handlungsfelder, sowie das Vorgehen in der Roadmap dienen als Anregung für eine forcierte Entwicklung hin zu einer fahrradfreundlichen Stadt. Nach Durchführung der Interviews und des Workshops blieb unklar, welche personellen und finanziellen Kapazitäten welcher Institutionen für das Vorhaben vorhanden, denkbar und möglich sind. Die finanziellen Probleme dürfen aber nicht zur Aufgabe eigener Ziele führen, sondern es sollte im Gegenteil daran gearbeitet werden, eine Grundlage für die Förderung zu schaffen.

Angesichts der prekären Finanzlage der Stadt und angesichts der Tradition bürgerchaftlichen Engagements in Wuppertal sollte in gemeinsamen Aktionen verschiedener Akteure und durch Einwerbung externer Mittel ein Gerüst befahrbarer Haupttrouten entstehen. Es sollte stets für die Belange des Radverkehrs entschieden werden. Erste Erfolge können einen umfassenden Prozess einleiten.



## 9. Literatur

- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub): ADFC-Information zu Änderungen der VwV-StVO. Gegenüberstellung VwV-StVO vor und nach 2009. 2009, Bremen.
- ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub): ADFC-Information zu Änderungen der StVO. Gegenüberstellung bisherige und neue StVO. 2012, Bremen.
- BMU (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit) 2011: Kommunalen Klimaschutz – Möglichkeiten für die Kommunen. Berlin.
- BMV (Bundesministerium für Verkehr) 1991: Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten 1989. Berlin.
- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) 2012: Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam entwickeln. Berlin.
- Bundesrat 2013: Drucksache 769/12. Berlin.
- Gläser, Jochen; Laudel, Grit 2009: Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse, 3. Auflage. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften.
- Harloff-Hensel Stadtplanung Ingenieur GmbH (HHS) 2003: Mobilität in Wuppertal 2002 – Auswertung der Befragung zur werktäglichen Verkehrsteilnahme. Untersuchung im Auftrag der Stadt Wuppertal. Wuppertal/Aachen.
- infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH); Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) 2004: Mobilität in Deutschland 2002 – Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten (MiD 2002). Berlin/Bonn.
- infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft); Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) 2010: Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht – Struktur – Aufkommen - Emissionen – Trends (MiD 2008). Berlin.
- Jansen, Jonas 2012: Die fabelhafte Siegesfahrt des Fahrrads. FAZ online. Link: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/verkehr-die-fabelhafte-siegesfahrt-des-fahrrads-11908889.html> (Zugriff: 15.4.2013).
- Kalina, Thorsten; Weinkopf, Claudia 2012: Niedriglohnbeschäftigung 2010: Fast jede/r Vierte arbeitet für Niedriglohn, IAQ-Report Nr. 2012-01, Institut Arbeit und Qualifikation. Duisburg.
- Preißner, Claudia; Kemming, Herbert; Wittowsky, Dirk: Einstellungsorientierte Akzeptanzanalyse zur Elektromobilität im Fahrradverkehr, 2013. Dortmund.
- Hoppe, Rolf; Woschei, Klaus 2012: Verkehrsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Wuppertal 2011, Stadt Wuppertal. Wuppertal, Seite 19.

- Stadt Bochum 2010: InnovationCity Bochum – Anders neu leben!. Bochum, Seite 8.
- Stadt Cottbus 2004: Radverkehrskonzept. Cottbus. Link: [http://www.cottbus.de/buerger/rathaus/gb\\_IV/stadtentwicklung/projekte\\_stadtentwicklung/radverkehr\\_in\\_cottbus,255017175.html](http://www.cottbus.de/buerger/rathaus/gb_IV/stadtentwicklung/projekte_stadtentwicklung/radverkehr_in_cottbus,255017175.html), (Zugriff 18.4.2013).
- Stadt Köln 2013: Radverkehrskonzept Lindenthal, Sülz und Klettenberg. Köln. Link: <http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/10890/> (Zugriff 18.4.2013).
- Stadt Münster 2004: Radverkehrskonzept 2010. Münster. Link: <http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pics/VorlageRadverkehrskonzept2010.pdf>, (Zugriff 18.4.2013).
- Stadt Tübingen 2010: Radverkehrskonzept Stadt Tübingen. Abschlussbericht. Tübingen. Link: [http://www.tuebingen.de/Dateien/RVK\\_Tuebingen\\_2010.pdf](http://www.tuebingen.de/Dateien/RVK_Tuebingen_2010.pdf), (Zugriff 18.4.2013).
- Stadt Wuppertal 1994: Hauptsatzung der Stadt Wuppertal. Wuppertal, §9. Link: <http://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verwaltung/politik/stadtrecht-dokumente/0-00.pdf> (Zugriff: 15.4.2013).
- Stadt Wuppertal 2009: Sparen, um zu gestalten. Haushaltssicherungskonzept 2010-2014. Wuppertal.
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) – Neufassung vom 6.3.2013. Link: [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stvo\\_2013/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/stvo_2013/gesamt.pdf) (Zugriff 09.04.2013).
- VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung) vom 22. Oktober 1998 in der Fassung vom 17. Juli 2009. Link: <http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de> (Zugriff 21.3.2012).
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) 2011: Welt im Wandel – Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation, ISBN: 978-3-936191-38-7. Berlin.
- Wuppertal Institut 2010: Projektmonitoring der Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ im Jahr 2009, Link: [http://wupperinst.org/uploads/tx\\_wupperinst/ZEM-Endbericht.pdf](http://wupperinst.org/uploads/tx_wupperinst/ZEM-Endbericht.pdf) (Zugriff 18.4.2013).
- Wuppertal Institut 2011: Klimaschutzkonzept für die Stadt Köln – Teilbereich Verkehr. Unveröffentlichter Abschlussbericht. Wuppertal.
- Wuppertal Institut 2012: Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oberhausen. Unveröffentlichter Abschlussbericht. Wuppertal.

**Websites:**

Website Stadt Wuppertal: <http://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/finanzen/102370100000456904.php> (Zugriff 09.04.2013).

Website BMVBS: Nationaler Radverkehrsplan: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/> (letzter Zugriff 21.3.2013).

Website Talradler: <http://www.talradler.de/> (letzter Zugriff 21.3.2013).

Website socialdata: <http://www.socialdata.de> (letzter Zugriff 21.3.2013).

Website WSWmobil: <http://www.wsw-online.de/mobilitaet> (letzter Zugriff 21.3.2013).

Website Wikipedia: <http://de.wikipedia.org/wiki/Crowdfunding> (letzter Zugriff: 15.4.2013).

Website AGFS: <http://www.fahrradfreundlich.nrw.de> (letzter Zugriff 18.4.2013).

Website Stadt Cottbus: <http://www.cottbus.de> (letzter Zugriff 18.4.2013).

Website Kölner Stadtanzeiger: <https://www.ksta.de> (letzter Zugriff 18.4.2013).

## 10. Anhang

### 10.1. Partner der Interviews

Institution	Interviewpartner
Ratsfraktion CDU	Andreas Weigel
Ratsfraktion SPD	Volker Dittgen
Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen	Bettina Brütcher
Ratsfraktion FDP	Ralf Otto Jacob
Ratsfraktion Die Linke	Peter Helbig
Stadtverwaltung	Frank Meyer, Irene Baumbusch, Cordula Brendel, Julia Pütz
WSW mobil	Ludwig Froning
Wuppertal Bewegung	Lutz Eßrich
ADFC Wuppertal	Klaus Lang
Critical Mass Wuppertal	Christoph Grothe
Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband	Georg-Eicke Dalchow, Ralf Engel

## 10.2. Teilnehmende des Workshops

Institution	Name	Vorname
Ratsfraktion CDU	Weigel	Andreas
Ratsfraktion SPD	Itzgi	Arif
Ratsfraktion Die Grünen	Brücher	Bettina
Ratsfraktion FDP	Jacob	Ralf
Ratsfraktion Die Linke	Helbig	Peter
Stadt Wuppertal	Meyer	Frank
Stadt Wuppertal	Pütz	Julia
Stadt Wuppertal	Widmann	Rainer
Stadt Wuppertal	Varnhorst	Susanne
WSW mobil	Froning	Ludwig
Wuppertal Bewegung	Eßrich	Lutz
ADFC Wuppertal	Lang	Klaus
Critical Mass Wuppertal	Grothe	Christoph
Rheinischer Einzelhandels- und Dienstleistungsverband	Engel	Ralf
Industrie- und Handelskammer	Wängler	Thomas
Stiftung Mercator	Dr. Döhrmann	Oliver

### 10.3. Good Practice zur Förderung des Fahrradverkehrs

Zu Beginn der Arbeit für die Studie „Fahrradstadt Wuppertal“ sind in einer Literatur- und Internetrecherche Projekt-, Erfahrungs- und Hintergrundberichte über Möglichkeiten und Grenzen der (kommunalen) Radverkehrsförderung ausgewertet worden. Die Maßnahmen wurden in drei Kategorien eingeteilt: Organisatorische, technische und regulative sowie informative und kommunikative Maßnahmen. Die Spalten enthalten neben dem Titel und einer Beschreibung der Maßnahme, die angesprochene Zielgruppe, also die vornehmlich Begünstigten. Des Weiteren geben drei Spalten einen Überblick zu drei umsetzungsrelevanten Faktoren: dem Mehrwert für den Fahrradverkehr, den Kosten und dem administrativen Aufwand zur Durchführung der Maßnahme. Die vorletzte Spalte gibt relevante Aspekte für Wuppertal in Bezug auf Hemmnisse, die derzeitige Situation und die Akzeptanz der Maßnahme wieder. In der letzten Spalte werden die Akteure der Maßnahmenumsetzung dargestellt.

Organisatorische Maßnahmen							
Titel	Beschreibung (BMVIT 2011, eigene Einschätzung)	Zielgruppe	Mehrwert (BMVIT 2011)	Kosten (BMVIT 2011)	Aufwand (BMVIT 2011)	Wuppertal-Spezifik (Eigene Einschätzung)	Akteure
<b>Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)</b>	Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM) umfasst drei Handlungsfelder: Restriktive Maßnahmen für den Autoverkehr an Schulen, Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Information und Kommunikation Durch SMM sollen Bringverkehre zur Schule auf das Fahrrad verlagert werden.	Schüler, Lehrer, Eltern	<b>Sehr hoch</b>	<b>Gering</b>	<b>Gering</b>	Hemmnisse bestehen in Wuppertal vor allem in Sicherheitsbedenken der Eltern, fehlender Verkehrsinfrastruktur und fehlenden Abstellmöglichkeiten an Schulen. Von Politik und Zivilgesellschaft wird SMM positiv betrachtet.	Kommunen, Schulen, Eltern, Schüler

<p><b>Betriebliches oder kommunales Mobilitätsmanagement (BMM)</b></p>	<p>Durch die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen, von Räumen zur Gepäckaufbewahrung und Duschen werden die Bedingungen für den Fahrradberufsverkehr verbessert. Die Vorteile für die Arbeitgeber liegen in einer besseren Gesundheit der MitarbeiterInnen und in der Einsparung von Kosten für Autoparkplätze</p>	<p>Arbeitnehmer Arbeitgeber</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p>Hemmnisse sind die teilweise weiten Pendelwege und ein fehlendes Interesse seitens der Unternehmen. Erste Unternehmen praktizieren bereits BMM und Politik und Zivilgesellschaft betonen die Wichtigkeit von BMM.</p>	<p>Arbeitgeber, Arbeitnehmer, Kommunen, Planungsbüros</p>
<p><b>Förderprogramm für Fahrräder, Pedelecs und Fahrradanhänger</b></p>	<p>Förderprogramm für die Anschaffung von Fahrrädern, Pedelecs und Fahrradanhängern, um die Kaufentscheidung zu unterstützen und Umstiegspotenziale auszunutzen.</p>	<p>Bürgerinnen und Bürger</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Gering - mittel</b></p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p>Auf Grund der Topographie ist ein Pedelec vorteilhaft. Auf Grund hoher Anschaffungskosten kann ein Förderprogramm die Kaufentscheidung positiv beeinflussen. Der Stadt stehen jedoch keine Gelder zur Verfügung.</p>	<p>Kommunen, Fahrradhandel, externe Finanzierer</p>
<p><b>Förderung Radinfrastrukturbau</b></p>	<p>Die Gemeinde bietet eine finanzielle Unterstützung für private Investition in den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, wodurch die Eigeninitiative von Unternehmen angeregt werden kann.</p>	<p>Unternehmen und Privatinvestoren</p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p>Auf Grund leerer Gemeindekassen eine mögliche Option um Kosten zu senken Fehlende Finanzielle Mittel auf privater und fehlender kommunaler Förderungswille Wird von der Bevölkerung akzeptiert werden.</p>	<p>Kommunen, Unternehmen, Privatinvestoren</p>
<p><b>Internettool zur Meldung von Schäden und Schwächen im Wegenetz</b></p>	<p>Einbindung und Nutzung des Wissens der Bevölkerung durch Befragungen, Internetportale oder eine Kontaktstelle.</p>	<p>Vielfahrer</p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p><b>Sehr gering</b></p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p>In Wuppertal existiert bereits eine Anlaufstelle, die per Telefon und Internet erreichbar ist, eventuell wäre eine Kommunikation dieser von Nöten.</p>	<p>Kommunen, Radfahrer</p>

<p><b>Vorgaben bei Bebauungsplänen und Baugenehmigungen</b></p>	<p>Aufstellung radverkehrs-spezifischer Vorgaben für z.B. Abstellmöglichkeiten an Gebäuden. Wenn hochwertige Abstellplätze bereit gestellt werden, werden diese auch angenommen.</p>	<p>Bauunternehmer</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Sehr gering</b></p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p>In Wuppertal fehlen diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellplätze. Die Landesbauordnung NRW macht allerdings keine Vorgaben zur Qualität von Fahrradabstellplätzen.</p>	<p>Verwaltung, Politik</p>
<p><b>Sicherung eines eigenen Radverkehrsbudgets</b></p>	<p>Der Radverkehr bekommt ein eigenes Budget um finanzielle Planungssicherheit und damit eine langfristige Förderung zu gewährleisten.</p>	<p>Radfahrer</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Sehr Gering</b></p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p>In Wuppertal gibt es keine freien Finanzmittel, weshalb von anderen Posten Mittel abgezogen werden müssten, wobei ein fehlender Umsetzungswille in Politik und Verwaltung besteht.</p>	<p>Verwaltung, Politik</p>
<p><b>Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Öffentlichen Verkehrsmitteln</b></p>	<p>Umfasst alle technischen oder organisatorischen Maßnahmen zur Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖPNV. Verbesserte Mitnahmemöglichkeiten könnten mehr Radverkehr zur Folge haben.</p>	<p>RadfahrerInnen, ÖPNV</p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p><b>Sehr gering</b></p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p>Da der ÖPNV in Wuppertal sehr stark ist, könnte eine bessere Mitnahme positive Effekte haben. Probleme sind die mangelnden Kapazitäten in/an Bussen und Vorbehalte bezüglich des Nutzens des Angebots. Die Mitnahme wird vor allem von der Zivilgesellschaft und der Bevölkerung unterstützt.</p>	<p>ÖPNV-Betreiber</p>
<p><b>Fahrradleasing</b></p>	<p>Fahrradleasing ermöglicht eine günstige und planbare Möglichkeit technisch aktuelle Fahrräder und Pedalos an Mitarbeiter zu Verfügung zu stellen.</p>	<p>Unternehmen und Arbeitnehmer</p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p>Vereinfachen den Umstieg auf das Fahrrad durch geringe Startinvestitionen. Die Möglichkeit qualitativ hochwertige Fahrräder auszuleihen bzw. zu fahren, kommt bei den Bediensteten gut an.</p>	<p>Unternehmen, Verwaltung, Privatwirtschaft</p>



<p><b>Förderung der Nutzung von Pedelecs</b></p>	<p>Ausstattung von Park &amp; Ride-Stationen mit witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Lademöglichkeiten, um die Nutzung von Pedelecs zu fördern</p>	<p>BürgerInnen, Unternehmen</p>			<p>Das Pedelec bietet für Wuppertal auf Grund der Topographie und der demografischen Struktur ein großes Potenzial und genießt eine breite Akzeptanz. Der Stadt fehlen aber finanzielle Mittel um eine Förderung zu bezahlen.</p>	<p>Verwaltung, Politik, Unternehmen</p>
<p><b>Allgemeine Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierungen mit nur ausgewählten Haupttrouten mit Tempo 50</b></p>	<p>Der MIV verliert seinen Geschwindigkeitsvorteil und den daraus resultierenden Zeitgewinn gegenüber dem Fahrradverkehr. Die Sicherheit für den Radverkehr erhöht sich durch die Geschwindigkeits-Drosselung des MIV erheblich.</p>	<p>Verkehrsteilnehmer</p>	<p><b>Sehr gering</b></p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p>In Wuppertal gibt es bereits viele Tempo 30-Zonen. Angesichts enger Straßen wäre eine weitere Reduzierung der Sicherheit dienlich. Eine Ausweitung ist aber unter stadplanerischen und rechtlichen Gesichtspunkten (§ 45 StVO) schwierig, weshalb mit Widerständen von verschiedenen Interessenverbänden, der Bevölkerung, der Politik und der Verwaltung zu rechnen ist.</p>	<p>Verwaltung, Politik</p>
<p><b>Winterdienst auf Radwegen</b></p>	<p>Die Gemeinde lässt Radwege im Winter von Schnee und Eis befreien, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird.</p>	<p>RadfahrerInnen im Winter</p>			<p>Von Betroffenen wird dies mit Sicherheit positiv aufgenommen.</p>	<p>Verwaltung</p>

Technische und regulative Maßnahmen							
<b>Titel</b>	<b>Beschreibung</b> (BMVIT 2011, eigene Einschätzung)	<b>Zielgruppe</b>	<b>Mehrwert</b> (BMVIT 2011)	<b>Kosten</b> (BMVIT 2011)	<b>Aufwand</b> (BMVIT 2011)	<b>Wuppertal-Spezifik</b>	<b>Akteure</b>
<b>Öffnung von Sackgassen für den Radverkehr</b>	Durch die bauliche Öffnung von Sackgassen wird das Radwegenetz spürbar verbessert, indem kürze Wege entstehen.	RadfahrerInnen	<b>Hoch</b>	<b>Mittel</b>	<b>Mittel</b>	Sackgassen zwingen Wuppertaler Radfahrer zu Umwegen, die teilweise über steile Abschnitte führen. Probleme sind, dass nicht alle Sackgassen geöffnet werden können und das es sich um ein aufwendiges Verwaltungsverfahren handelt, welches oft verschleppt wird.	Verwaltung
<b>Umwidmung von stillgelegten Bahntrassen in Radwege</b>	Nicht mehr genutzte Bahntrassen können zu Radwegen umgebaut werden und bieten so steigungs- und kreuzungsarme Radverkehrswege.	BürgerInnen	<b>Sehr hoch</b>	<b>Sehr hoch</b>	<b>Hoch</b>	Die Nordbahntrasse birgt ein großes Potenzial zur Radverkehrsförderung. Eine Anbindung der Trasse an das restliche Radwegenetz ist wichtig. Die Nordbahntrasse und andere Trassenprojekte genießen eine hohe Akzeptanz in Politik, Verwaltung und Bevölkerung	Verkehrsunternehmen, Verwaltung, lokale Gruppen
<b>Fahradfreundliche Ampelanlagen und Kreuzungen</b>	Es werden Ampeln fahrradfreundlich geschaltet, Induktionsschleifen umgebaut, farbmarkierte Fahrspuren und vorgezogene Abstellflächen geschaffen. Dies ermöglicht ein sicheres und komfortables Queren von Kreuzungen. Hierdurch wird das Radfahren merklich komfortabler.	RadfahrerInnen	<b>Hoch</b>	<b>Gering</b>	<b>Gering hoch</b>	In Wuppertal ist die Räumzeit für den Radverkehr sehr knapp bemessen. Vorgezogene Aufstellflächen und Farbmarkierungen fehlen fast vollständig. In Anbetracht des starken Autoverkehrs und der Topographie könnten fahrradfreundliche Gestaltungen von Kreuzungen zu Verbesserungen führen.	Verwaltung, Stadtwerke

<p><b>Angebot von diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen</b></p>	<p>Sowohl an Quell- und Zielorten für den Radverkehr, an Freizeitverkehrrszielen, in Wohngebieten und an Haltestellen des ÖPNV sollten diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen angeboten werden, an denen auch Pedelecs aufgeladen oder Batterien getauscht werden können</p>	<p>BürgerInnen</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Gering – mittel</b></p>	<p><b>Gering – mittel</b></p>	<p>In Wuppertal fehlen hochwertige Abstellanlagen in allen Bereichen. Ein Angebot könnte eine erhebliche Steigerung des Radverkehrs im Freizeit- und Berufsverkehr zur Folge haben.</p>	<p>Verwaltung, Verkehrsverbtriebe, Unternehmen</p>
<p><b>Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr</b></p>	<p>Einbahnstraßen werden in beiden Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben Das Ziel dieser Maßnahme ist es, das Radverkehrsnetz zu verdichten, Umwege und somit die Reisezeiten für das Fahrrad zu reduzieren.</p>	<p>BürgerInnen</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Sehr gering</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p>Die Öffnung von Einbahnstraßen in Wuppertal trägt wesentlich zur Schaffung eines Radwegenetzes bei und ermöglicht ein komfortables und sicheres Fahren in Nebenstraßen. Hemmnisse ergeben sich durch enge Straßen, ein kompliziertes Verwaltungsverfahren und die mangelnde Akzeptanz der Umwidmung von Parkplätzen. Es wurden durch Wuppertaler Bürger schon Anträge zur Öffnung bei den jeweiligen Bezirksverwaltungen eingereicht.</p>	<p>Verwaltung, insbesondere Bezirksverwaltungen</p>
<p><b>Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr</b></p>	<p>Fußgängerzonen werden dort, wo es das Aufkommen an Fußgängern ermöglicht, für den Radverkehr geöffnet, wodurch das Radwegenetz verdichtet wird.</p>	<p>BürgerInnen</p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p><b>Sehr gering</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p>Eine Öffnung von Fußgängerzonen zu bestimmten Stoß- und Randzeiten könnten Netzlücken im Innenstadtbereich schließen</p>	<p>Verwaltung, Politik</p>

<p><b>Öffnung von Busspuren für den Radverkehr</b></p>	<p>Die Öffnung bereits vorhandener Busspuren ist eine Möglichkeit, das Radwegenetz ohne aufwändige bauliche Maßnahmen zu erweitern. Diese Maßnahme ermöglicht das Radfahren auf Hauptstraßen mit weniger Konflikten mit dem motorisierten Verkehr.</p>	<p>RadfahrerInnen,</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Sehr gering</b></p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p>Laut neuer StVO dürfen Busspuren nur dann vorhanden sein, wenn eine sichere Führung des Radverkehrs gewährleistet ist. Konflikte mit Verkehrsbetrieben, Politik und Verwaltung, da die Busspuren zu eng sind. Wird von Bürgern und zivilen Gruppen gefordert.</p>	<p>Verwaltung, Politik, Stadtwerke</p>
<p><b>Einrichtung von Schutz- und Fahrradstreifen</b></p>	<p>Zur besseren Führung des Radverkehrs auf der Straße werden Schutz- und Fahrradstreifen eingerichtet. Die Reisezeit für RadfahrerInnen wird reduziert und Konflikte mit FußgängerInnen vorgebeugt.</p>	<p>BürgerInnen</p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p>Viele Straßen in Wuppertal sind zu eng um ohne Verluste an Platz für Pkw und ÖPNV Schutz- und Fahrradstreifen nachträglich einzurichten. Die Sicherheit würde wesentlich erhöht werden.</p>	<p>Verwaltung, Politik</p>
<p><b>Errichtung separater Abbiegerspuren für den Radverkehr</b></p>	<p>In Kreuzungsbereichen werden separate Abbiegerspuren für den Radverkehr eingerichtet, was einen flüssigeren Verkehr ermöglicht und die Verkehrssicherheit erhöht.</p>	<p>BürgerInnen</p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p><b>Mittel</b></p>	<p>In Wuppertal sind solche Maßnahmen selbst bei Neu- oder Umbauten von Straßen nicht beachtet worden. Die nachträgliche Anbringung kostet Geld und wird von der Verwaltung nicht forciert.</p>	<p>Verwaltung, Politik</p>
<p><b>Ausweitung der finanziellen Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen</b></p>	<p>Durch die Bereitstellung (zusätzlicher) finanzieller Mittel soll in den Ausbau von Radwegen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Ausbau von Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum und andere für den Radverkehr wichtige Maßnahmen investiert werden.</p>	<p>RadfahrerInnen</p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Sehr hoch</b></p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p>Die Beantragung von Zuschüssen würde einer Stadt mit finanziellen Schwierigkeiten helfen Infrastrukturmaßnahmen zu verwirklichen. Fehlende finanzielle Mittel</p>	<p>Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltung, Politik</p>

Informative und kommunikative Maßnahmen							
Titel	Beschreibung (BMVIT 2011, eigene Einschätzung)	Zielgruppe	Mehrwert (BMVIT 2011)	Kosten (BMVIT 2011)	Aufwand (BMVIT 2011)	Wuppertal-Spezifik	Akteure
<b>Fahrradstadtpläne, Radkarten und Radnetzpläne</b>	Die Erstellung von Radkarten, in denen das Radverkehrsnetz einer Gemeinde ausgewiesen ist, gibt den RadfahrerInnen Auskunft über bereits bestehende Infrastruktur und Wege und erleichtert die Auswahl geeigneter Fahrradrouten.	Zugezogene, Bewohner und Touristen	<b>Sehr hoch</b>	<b>Gering</b>	<b>Gering</b>	Für Wuppertal wichtige Maßnahme, da so steigungsintensive Wege gezielt umgangen werden können. Eine Radwanderwegkarte für Wuppertal und Umgebung existiert bereits und wird besonders von ortsfremden Menschen gut angenommen.	Verwaltung, Politik, Unternehmen, Zivilgesellschaft
<b>Informationsmaterial zum Radverkehr</b>	Anbieten von Informationsmaterialien, Informationen zum Radfahren allgemein sowie spezifische Auskünfte zum Radfahren innerhalb der Gemeinde können das Interesse am Fahrradfahren wecken.	Zugezogene, Bewohner und Touristen	<b>Hoch</b>	<b>Gering</b>	<b>Gering</b>	Maßnahme die an Relevanz gewinnt je besser das vorhandene Radwegenetz ist, vor Allem von ortsfremden Menschen begrüßt wird, aber zusätzliche schwer bereitstellbare finanzielle Mittel benötigt.	Verwaltung, Politik, Unternehmen, Zivilgesellschaft
<b>Angebot eines online-Gemeindeportals zum Radverkehr</b>	Einrichtung eines Internetportals welches sich mit dem Radverkehr auf kommunaler Ebene befasst. Hier sollten auch erstellte Karten und Broschüren zugänglich sein.	Bewohner und Touristen	<b>Mittel</b>	<b>Sehr gering</b>	<b>Sehr gering</b>	Existiert in anfänglicher Form bereits unter: <a href="http://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein">http://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/verkehr/mobil_sein</a> Ein Ausbau wäre aber wünschenswert.	Verwaltung

<b>Zielgruppen-orientiertes Radfahrtraining</b>	Radfahrtrainings helfen dabei, Menschen an das Radfahren heranzuführen und ihre Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Das Radfahrtraining kann für jede mögliche Zielgruppe angeboten werden.	Schüler, Senioren und andere Verkehrsteilnehmer	<b>Sehr hoch</b>	<b>Sehr gering</b>	<b>Sehr gering</b>	Kann in Wuppertal die Verkehrssicherheit erhöhen und vor allem den Schulverkehr fördern, was auch später eine erhöhte Fahrradnutzung zur Folge haben kann. Eltern und Politik stehen solchen Kursen positiv gegenüber.	Polizei, Schulen, Eltern
<b>Image- und Informationskampagne</b>	Um die Bevölkerung zur verstärkten Nutzung klimaschonender Verkehrsträger auf Kurzstrecken anzuregen, soll eine Imagekampagne zur Förderung klimaneutraler Mobilität auf Kurzstrecken durchgeführt werden.	Einwohner	<b>Hoch</b>	<b>Mittel</b>	<b>Mittel</b>	Damit eine Imagekampagne Erfolg hat, ist es wichtig ein Radwegenetz bieten zu können und einen Anknüpfungspunkt zu haben, wie es z.B. die Nordbahntrasse ist. In Wuppertal ist es besonders wichtig, das Fahrrad als alltagstaugliches Verkehrsmittel zu bewerben.	Politik, Verwaltung
<b>Angebot eines Mobilitätspakets für Neubürger</b>	Ein Mobilitätspaket beinhaltet ausführliche Informationen zu Mobilitätsmöglichkeiten in der Kommune. Die Informationsmaterialien können dabei stadtteilspezifisch aufbereitet oder stadtteilübergreifend sein.	Zugezogene	<b>Hoch</b>	<b>Gering</b>	<b>Gering</b>	Finanzielle Mittel sind bereit zu stellen.	Verwaltung
<b>Einrichtung einer Mobilitätszentrale</b>	Zur Information von BürgerInnen und Touristen wird eine Mobilitätszentrale eingerichtet, in der Informationsmaterial zur Verfügung steht und eine persönliche Beratung zum Mobilitätsverhalten erfolgen kann.	Einwohner, Zugezogene und Touristen	<b>Gering</b>	<b>Gering</b>	<b>Gering</b>	Mobilitätszentrale der Stadtwerke bzw. WSW mobil besteht bereits. In diese oder in die Touristeninformation wäre eine Einbindung möglich. Hierfür fehlen aber finanzielle Mittel für entsprechende Stellen.	Verwaltung, zivile Gruppen

<p><b>Angebot von (Neu)Bürger-radtouren</b></p>	<p>Um das Fahrrad als alltagstaugliches Verkehrsmittel bei Neubürgerinnen und Neubürgern zu etablieren, werden speziell auf die Bedürfnisse von Neubürgerinnen und Neubürgern ausgerichtete Radtouren angeboten.</p>	<p>Einwohner und Zugezogene</p>	<p><b>Hoch</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p><b>Gering</b></p>	<p>(Neu)Bürgeradtouren könnten die Akzeptanz und Berücksichtigung des Fahrrads als Verkehrsmittel erhöhen. Der ADFC bietet bereits Radtouren in Wuppertal auch für Neubürger an.</p>	<p>Verwaltung, zivile Gruppen</p>
<p><b>Impuls eines unbeteiligten Akteurs</b></p>	<p>Aktivitäten eines bislang an der Entwicklung des kommunalen Radverkehrs unbeteiligten Akteurs sollen dazu beitragen, die lokalen Entscheidungsträger mobilisieren.</p>	<p>Lokale Entscheidungsträger</p>	<p><b>lokal abhängig</b></p>			<p>In Wuppertal könnte dies nötig sein, um alle Akteure zusammen zu bekommen und Gespräche anzuregen.</p>	<p>externer Akteur</p>