



„Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“

- Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel -

Dokumentation der Fachtagung
am 30. Juni 2005 in Göttingen



Oktober 2005

Impressum

Herausgeber:

**SRL - Vereinigung für Stadt-,
Regional- und Landesplanung e.V.**

Köpenicker Str. 48/49
10179 Berlin

Fon 030 / 27 87 468-0

Fax 030 / 27 87 468-13

email: info@srl.de

web: www.srl.de

Hauptveranstalter:

**SRL – Vereinigung für Stadt-,
Regional- und Landesplanung e.V.**

Kooperationspartner:

Stadt Göttingen

Deutscher Städtetag

Bundesarbeitsgemeinschaft der Groß-
und Mittelbetriebe des Einzelhandels
(BAG)

Bundesministerium für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen (BMVBW)

IHK Hannover, Geschäftsstelle
Göttingen

Moderation und Dokumentation:

Juliane Krause

plan&rat

Humboldtstr. 21

38106 Braunschweig

Tel: 0531 – 798203

Fax: 0531 – 77843

email: krause.plan-und-rat@t-online.de

www.plan-und-rat.de

mit finanzieller Unterstützung des
Bundesministeriums für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen (BMVBW)

Braunschweig/Berlin

Oktober 2005

Inhalt

| | |
|--|-----|
| Zusammenfassung | 1 |
| Grußworte / Einführung | |
| <i>Thomas Dienberg</i> (Stadt Göttingen, Stadtbaurat) | 4 |
| <i>MDirig Josef Simons</i> (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) | 5 |
| <i>Burkhard Horn</i> (Stadt- und Verkehrsplaner, SRL, Göttingen) | 8 |
| BLOCK I: | |
| Die Bedeutung des Radverkehrs für den Einzelhandel ... | |
| ... anhand aktueller Mobilitätsdaten | |
| <i>Robert Follmer</i> (Institut für angewandte Sozialwissenschaften INFAS, Bereichsleiter Verkehrsforschung) | 12 |
| <i>Rolf Pangels</i> (Hauptgeschäftsführer, Bundesverband der Groß- und Mittelbetriebe des Einzelhandels, BAG) | 27 |
| ... aus Sicht der Wirtschaft | 34 |
| <i>Dr. Torsten Slink</i> (Handelskammer Bremen) | |
| ... am Beispiel Göttingen | 40 |
| <i>Burkhard Horn</i> (Stadt Göttingen, FD Stadt- und Verkehrsplanung, SRL) | |
| BLOCK II: | |
| Maßnahmen zur Förderung des Fahrrads als Einkaufsverkehrsmittel | |
| Einkauf per Fahrrad: Innovative Räder und Zubehör machen es möglich | |
| <i>Ulrike Saade</i> (Geschäftsführerin Velokonzept, Berlin) | 50 |
| Erreichbarkeit von Innenstädten und Einkaufszentren mit dem Fahrrad – Rahmenbedingungen und Maßnahmen aus Sicht der Verkehrsplanung | |
| <i>Dankmar Alrutz</i> (Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover) | 65 |
| Fahrradparken in der Innenstadt – Baustein für einen stadtverträglichen Einkaufsverkehr | |
| <i>Paul Bickelbacher</i> (Stadt- und Verkehrsplaner SRL, München) | 74 |
| Erfahrungen aus der Praxis: Das Kieler Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ | |
| <i>Susanne Heise</i> (Bund für Umwelt- und Naturschutz BUND, Kiel) | 91 |
| Mit dem Fahrrad zum Einkaufen: Diskussionsthesen | 107 |
| <i>Burkhard Horn</i> (Stadt- und Verkehrsplaner, SRL, Göttingen) | |
| Anhang | |
| ▪ Tagungsprogramm (Flyer) | |
| ▪ Verzeichnis der ReferentInnen / PodiumsteilnehmerInnen / Moderation / Konzept und Gesamtleitung | |
| ▪ TeilnehmerInnenverzeichnis | |
| ▪ „Nahversorgung in den Städten“ – Aktuelle Herausforderungen und Handlungsempfehlungen, Deutscher Städtetag | |

Zusammenfassung

Verkehrsplanung und innerstädtischer Einzelhandel – wie können die berechtigten Interessen des Handels nach einer guten Erreichbarkeit und das planerische Ziel eines möglichst stadtverträglichen Verkehrsgeschehens unter einen Hut gebracht werden? Bietet hier das Fahrrad bisher verkannte Chancen für alle Beteiligten? Mit dieser Frage beschäftigte sich am 30. Juni 2005 in Göttingen eine von der SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.) organisierte Fachtagung in Kooperation mit der Industrie- und Handelskammer Hannover (Geschäftsstelle Göttingen), dem Handelsverband BAG, dem Deutschen Städtetag und der Stadt Göttingen mit Unterstützung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW).

Thomas Dienberg (Stadtbaurat Stadt Göttingen) begrüßte die gut 80 Teilnehmer¹ im neuen Rathaus und verwies darauf, das Göttingen als Stadt der kurzen Wege mit einem Radverkehrsanteil von 24 % an allen Wegen der Göttinger Bevölkerung den geeigneten Rahmen für das Tagungsthema biete. Dies bestätigte auch MDirig Josef Simons, Leiter der AG Radverkehr im BMVBW in seinem Grußworte. Er wies darauf hin, dass sich das BMVBW insbesondere den Abbau des Informationsdefizits beim Fahrradverkehr auf die Fahnen geschrieben hat. Organisator **Burkhard Horn** (Stadt- und Verkehrsplaner, Göttingen, SRL) wies in seiner Einleitung darauf hin, dass die Notwendigkeit der Förderung des Radverkehrs zwar allgemein unstrittig ist, Untersuchungen und Strategien sich bislang jedoch überwiegend auf den Freizeitverkehr sowie Ausbildungs- und Berufspendelverkehr bezogen haben.

Der erste Block der Veranstaltung befasste sich mit der qualitativen und quantitativen Bedeutung des Radverkehrs für den Einzelhandel. Anhand aktueller Mobilitätsdaten leitete **Robert Follmer** (Institut für angewandte Sozialwissenschaften INFAS, Bereichsleiter Verkehrsforschung) mit Grundlagen aus der Studie "Mobilität in Deutschland" in das Thema ein. Er wies darauf hin, dass sowohl Fahrantrittswiderstand als auch die Wegelänge vor allem entscheidend bei der Wahl für bzw. gegen das Rad ausschlaggebend sind. Das Fahrrad wird heute für 9 % der Wege insgesamt genutzt, jeder 5. Weg entfällt dabei für Einkauf/Versorgung. Beim täglichen Bedarf sind es 15 % der Fahrten (bis 5 km). Sein Fazit war, dass das Radpotential im Teilsegment Einkaufswege bis 5 km erst zu zwei Drittel ausgeschöpft ist.

Rolf Pangels (Hauptgeschäftsführer Bundesverband der Groß- und Mittelbetriebe des Einzelhandels, BAG) berichtete aus den aktuellen Untersuchungen der BAG in innerstädtischen Shoppingcentern. Dort sind nur 5 % der Kunden mit dem Rad angereist (beim Sortiment des täglichen Bedarfs 23 %). Interessant sind diese Kunden jedoch insbesondere deshalb, weil sie verhältnismäßig hohe Ausgaben tätigen (mehr als ÖPNV-Nutzer oder Fußgänger). Er plädierte dafür Kunden zur Radnutzung zu animieren, um so mehr Parkmöglichkeiten für Kunden aus dem Umland vorhalten zu können.

Aus Sicht der Wirtschaft skizzierte **Dr. Torsten Slink** (Handelskammer Bremen) die Bremer Situation: Dort führen die sehr guten Voraussetzungen (gute Erreichbarkeit, viel Abstellmöglichkeiten u.a. in zwei Fahrradparkhäusern am Bahnhof etc.) zur höchsten Fahrradnutzung aller Großstädte über 500.000 EW. Er wies jedoch auch auf die Probleme der zahlreichen illegal abgestellten Räder hin, die Fußgänger behindern. Positiv bewertete er die vom ADFC durchgeführte Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit". Sein Fazit der Bremer

¹ Im nachfolgenden Text wird bei personenbezogenen Begriffen nur die männliche Form verwendet, um den Text lesbarer zu halten. Die weiblichen Personen oder Personengruppen sind entsprechend mit eingeschlossen.

Situation: Der Handel muss sich mehr auf Fahrradkunden einstellen (Abstellqualität) und der Radfahrer mehr Rücksicht auf Fußgänger nehmen.

Anschließend zeigte **Burkhard Horn** (Stadt Göttingen, FD Stadt- und Verkehrsplanung), dass auch Göttingen eine ausgewiesene Fahrradstadt mit ähnlichen Problemen ist, vor allem beim Fahrradparken. Fast ein Viertel aller Wege werden per Rad - bei Einkauf in der Innenstadt sogar 30 % - durchgeführt. Ziel Göttingens ist es, die Bedingungen für Radfahrer weiterhin zu verbessern. Dem Handel fehlt in weiten Teilen hier noch das Bewusstsein, auch Radfahrer zu umwerben – obgleich diese ein unverzichtbares Kundenpotential darstellen.

Der zweite Block der Veranstaltung befasste sich mit konkreten Maßnahmen zur Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel zum Einkaufen. Als erste stellte **Ulrike Saade** (Geschäftsführerin Velokonzept Berlin) innovative Räder und funktionsstarkes Zubehör vor, die es möglich machen, Einkäufe bequem per Fahrrad durchzuführen. Die vom Einzelhandel oftmals unterschätzten Fahrradfahrer haben heute meist sehr hochwertige Räder, die sie sicher und bequem abstellen möchten. Als weitere Serviceangebote empfiehlt sie: Transportservice, 24-Std. Pannenhilfe und Verleih von Transportanhängern.

Über die Rahmenbedingungen und Maßnahmen zur Erreichbarkeit der Innenstädte und Einkaufszentren mit dem Fahrrad aus Sicht der Verkehrsplanung referierte anschließend **Dankmar Alrutz** (Geschäftsführer Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover). Er plädierte dafür, den Radverkehr als System zu begreifen. Dazu gehören u. a. eine gute Erreichbarkeit, schlüssige Konzepte, sichere Parkmöglichkeiten, attraktive Routen, ausreichende Informationen, eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV sowie Servicemaßnahmen. Eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl kann nur durch eine konsequente Radverkehrsförderung erreicht werden.

Für **Paul Bickelbacher** (Stadt- und Verkehrsplaner SRL, München) sind für das Fahrradparken in der Innenstadt als Baustein für einen stadtverträglichen Einkaufsverkehr folgende Faktoren nötig: Eine positive Haltung zur Förderung des Radverkehrs; eine Abwägung der Ansprüche der Radfahrer mit denen der Fußgänger, Kfz-Nutzer sowie der Stadtgestalt sowie gute Abstellanlagen. In München hat sich u. a. die Umwandlung von Kfz-Stellplätze in Radparkplätze bewährt. Die Verwaltung kann Einzelhändler bei der Einrichtung hochwertiger Abstellanlagen unterstützen, um das Aufstellen unbrauchbarer „Felgenkiller“ o. ä. zu verhindern.

Über Erfahrungen aus der Praxis berichtete auch **Susanne Heise** (BUND, Kiel). Sie stellte das Kieler Projekt „Einkaufen mit dem Fahrrad“ vor. Dies beinhaltet u.a. die Aktion „Probezeit“, Infoblätter für Bürger und Einzelhändler, die „Kieler Fahrradtage im Sophienhof“ sowie die Aktion „fahrradfreundliches Geschäft“. Die Aktionen haben gezeigt, dass Einkaufsradler vor Ort einkaufen. 2/3 entscheiden sich bewusst fürs Rad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben mehr aus. Ein weiteres Argument für eine höhere Wertschätzung der Radler durch den Einzelhandel: lärmfrei, umweltfreundlich und platzsparend machen sie das Umfeld attraktiver.

In der abschließenden von **Juliane Krause** (plan&rat, Verkehrsplanerin, SRL) moderierten Podiumsdiskussion stellte **Dr. Martin Rudolph** (IHK Hannover, Leiter der Geschäftsstelle Göttingen) klar, dass der Einzelhandel von den monetären und Imagevorteilen noch überzeugt werden muss. Vorbild ist hierbei der Fahrradtourismus, der zum Selbstläufer wurde, nachdem die Kaufkraft der Radfahrer aufgezeigt wurde. Er empfiehlt den Händlern Anreize auch für Fahrradkunden zu entwickeln. **Dankmar Alrutz** (Geschäftsführer Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover) wies darauf hin, dass der Rahmen zur

Verbesserung der rechtlichen Bestimmungen zur Förderung des Radverkehrs noch nicht ausgeschöpft sei.

Annette Kretschmann (ADFC, Bundesvorstandsbeauftragte) appellierte an den Einzelhandel, sich verstärkt in Radförderprojekten, wie z.B. „Runde –Tisch-Projekte zu engagieren, da in diesem Verkehrssektor noch Potential steckt.

Oliver Mietzsch (Verkehrsreferent des Deutschen Städtetags, Berlin) empfahl den Städten, großflächige Einzelhandelsprojekte auf der „grünen Wiese“ zu verhindern und den Radverkehr zu fördern, um die Innenstädte und Nahversorgungseinrichtungen - die sich optimal für diese Kundengruppe eignen - zu stärken. Der IHK legte er nahe, sich mehr für diesen Verkehrssektor zu engagieren, da 10.000 Arbeitsplätze und rund 1,5 Mrd. Umsatz für sich sprechen.

Thomas Dienberg (Stadtbaurat Stadt Göttingen) ergänzte, dass Radfahrer häufig erst ernstgenommen werden, wenn Probleme auftreten, in Göttingen insbesondere durch illegal bzw. störend abgestellte Räder. Daher sollten sich Städte und Händler insbesondere mit diesem Problem auseinandersetzen.

Als Ergebnis der Podiumsdiskussion lässt sich festhalten:

- Beim Thema Einkaufsverkehr werden die Bereiche
 - Stadtentwicklung, Innenstadtentwicklung
 - Verkehrspolitik
 - Wirtschaftsförderung
 - Einzelhandelsentwicklungberührt. Hier treffen größtenteils unterschiedliche Interessenlagen aufeinander.
- Das Ziel der Tagung, dass sich diese unterschiedlichen Akteure austauschen, ist erreicht worden.
- Das Fahrrad als Verkehrsmittel zum Einkaufen ist stärker zu berücksichtigen. Adressat ist hierbei in erster Linie der Einzelhandel.
- Stärker zu verdeutlichen ist der Nutzen (Umsätze durch einkaufende Radfahrer, Stärkung der Nahversorgung).
- In Städten mit hohem Radverkehrsanteil (wie z.B. Göttingen) gibt es durch abgestellte Fahrräder ein Problem (wild abgestellte Fahrräder, zugestellte Schaufenster, fehlender Platz für Anlagen des Einzelhandels).
- Hier gilt es in Zusammenarbeit mit den Einzelhändlern und weiteren Akteuren integrierte und konsensuale Konzepte zu entwickeln, d.h. attraktive Konzepte zum ruhenden Radverkehr (ausreichende und qualitätsvolle Abstellanlagen, wobei auch Gebührenpflicht für parkende Radfahrer diskutiert werden sollte).

In seinem Schlusswort fasste **Burkhard Horn** (Stadt- und Verkehrsplaner SRL, Göttingen) die wesentlichen Themen der Veranstaltung in einigen Thesen zusammen. Er äußerte die Hoffnung, dass vor dem Hintergrund des breiten Veranstalter- und Teilnehmerspektrums und des sehr positiven Verlaufs der Tagung das Thema „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ in Zukunft einen stärkeren Stellenwert in der kommunalen Diskussion um Verkehrspolitik und Einzelhandel bekommen möge.

Grußworte

Grußwort der Stadt Göttingen

Thomas Dienberg

(Stadtbaurat)

Meine Damen und Herren,

ich freue mich sehr, Sie heute hier in Göttingen zur Fachtagung „Mit dem Fahrrad zum Einkaufen“ begrüßen zu dürfen – ein Thema, mit dem ich als jemand, der in der Fahrradhochburg Bocholt im Westmünsterland groß geworden ist, auch Kindheitserinnerungen verbindet. Das Gerät war ein mindestens 25 Kilo schweres schwarzes Ungetüm, auch Hollandrad genannt, was sonst von meiner Mutter gefahren wurde, am Lenker das gefüllte Einkaufsnetz, welches bei der Beherrschung des Gerätes einem Sechsjährigen nicht unbedingt hilfreich war.

So gesehen nicht unbedingt die positivsten Erinnerungen. Aber ich will damit sagen, dass Bocholt und andere Städte bestimmte Voraussetzungen haben, die das Verkehrsmittel Fahrrad im Alltagsgebrauch, also auch zum Einkaufen, so attraktiv machen (mal jenseits von topographischen Bedingungen):

1. Eine hohe Grundakzeptanz zum Fahrrad in der Bevölkerung (und das nicht auf bestimmte Altersgruppen begrenzt)
2. Eine entsprechende, auf das Fahrrad abgestimmte Verkehrsinfrastruktur
3. Ein dezentrales, auf Fahrraddistanzen abgestelltes Angebot an Versorgungseinrichtungen

Als ich vor einigen Monaten darauf angesprochen worden bin, solch eine Veranstaltung in Göttingen durchzuführen, war es für mich selbstverständlich zu sagen, dass wir dies sehr gerne machen würden. Göttingen ist eine der Fahrradhochburgen in Deutschland, gerade was die Nutzung im Alltagsverkehr angeht – Sie werden nachher davon noch mehr hören. Göttingen ist aber auch eine Stadt mit einer attraktiven Innenstadt, die allerdings nichtsdestotrotz auch mit ganz erheblichen Problemen bei der Sicherung und Stärkung dieses Einzelhandelsstandorts zu kämpfen hat. Ich bin davon überzeugt, dass selbst in Göttingen die Potenziale des Radverkehrs als Kundenverkehrsmittel noch nicht ausgereizt sind. Dazu gehört natürlich auch, sich mit den Problemen einer verstärkten Radverkehrsnutzung auseinander zu setzen – das Abstellen ist nicht das geringste davon. Einen ersten Eindruck davon haben Sie vielleicht am Bahnhof bekommen – aber gerade in dicht bebauten historischen Innenstädten stellt sich dieses Thema häufig mindestens ebenso stark.

Zu diesen und anderen Themen erhoffe ich mir von dieser Tagung viele Anregungen und spannende Diskussionen. Ich freue mich besonders, dass auch viele Vertreter des Einzelhandels und der Wirtschaft den Weg hierher gefunden haben, als Veranstalter wie als Teilnehmer. Die Ziele von Kommunen und Handel sind hier, meine ich, im Grunde identisch.

Ich wünsche der Veranstaltung einen guten Verlauf und werde heute Nachmittag erneut zu Ihnen stoßen.

Vielen Dank!

Grußwort des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

MDirig Josef Simons

(Leiter der AG Radverkehr Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)

Fahrrad und Nahmobilität: Diese beiden Begriffe gehören zusammen. Vieles spricht dafür, dass die Bedeutung des Fahrrades im alltäglichen Verkehrsgeschehen zunehmen wird.

Schon heute ist sie erheblich. 82 Millionen Menschen in Deutschland legen täglich 270 Millionen Wege zurück. Davon entfallen

- auf den motorisierten Individualverkehr 60 %,
- auf fußläufige Wege 23 %,
- auf den öffentlichen Personenverkehr 8 % und
- auf das Fahrrad immerhin 9 %. Das sind rund 25 Millionen Fahrradfahrten täglich.

Die durchschnittliche Länge einer Fahrradfahrt beträgt 3,3 km. Das Fahrrad erreicht dabei eine Geschwindigkeit von rund 11 km pro Stunde. Wir dürfen einen Bestand von ca. 70 Millionen Fahrrädern auf Deutschlands Straßen annehmen.

Betrachtet man die Wegezwecke, ist das Verkehrsmittel „Fahrrad“ für zwei Bereiche besonders wichtig:

- Der eine ist die Freizeit: 31 % aller Wege entfallen auf die Freizeit; beim Fahrrad sind es 37 %.
- Der zweite ist der Einkaufsverkehr: 19 % aller Fahrten sind Einkaufsfahrten; beim Fahrrad beträgt dieser Anteil aber 23 %.

Und damit sind wir bei dem Thema der heutigen Tagung.

Mit dem Nationalen Radverkehrsplan haben wir uns vorgenommen, den Anteil des Radverkehrs deutlich zu erhöhen. Das heißt: Wir sind aufgerufen, in jedem einzelnen Segment die Potentiale für den Radverkehr auszuschöpfen.

Dies kann uns jedoch nur dann gelingen, wenn

- die Infrastruktur bedarfsgerecht ist und
- die Verkehrsteilnehmer die Vorteile des Fahrrades gegenüber den anderen Verkehrsmitteln auch wahrnehmen.

Ohne eine fahrradfreundliche Infrastruktur ist niemand motiviert, auf das Fahrrad umzusteigen. Radverkehrsanlagen und Abstellmöglichkeiten müssen nicht nur vorhanden sein, sie müssen auch den Qualitätsanforderungen entsprechen. Nur wer bequem vom Start bis zum Ziel kommt, nimmt das Fahrrad anstelle des Autos. Dazu gehört auch, dass Gefahrensituationen im Straßenverkehr entschärft werden – besonders in den Knotenpunkten.

In der fahrradfreundlichen Infrastruktur hat Göttingen einiges zu bieten: Göttingen ist eine Stadt der kurzen Wege mit einem sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckenden Radroutennetz. Die Ergebnisse einer vorbildlichen Radverkehrsförderung sind nicht zu übersehen. Beispiele dafür sind das Fahrradparkhaus am Bahnhof, die Wegweisung für den Radverkehr und das Radroutennetz Universität.

Der Erfolg ist nicht ausgeblieben. Was im Bundesgebiet 9 % sind – nämlich der Anteil des Radverkehrs -, erreicht in Göttingen mit 24 % niederländisches Niveau. Göttingen gehört für den Radverkehr zu den Städten mit einer Vorbildfunktion.

Auch wenn eine fahrradgerechte Infrastruktur vorhanden ist, wird nicht automatisch vom Lenkrad zur Lenkstange gewechselt. Der Wechsel des Verkehrsmittels muss immer auch im Kopf stattfinden.

Weil das so ist, sind im Haushalt des BMVBW zwei Millionen Euro für nicht investive Maßnahmen eingestellt. Sie dienen der Finanzierung von Modellprojekten, von Aktionen der Öffentlichkeitsarbeit und der Werbung für den Radverkehr. Vor allem aber wollen wir über die spezifischen Vorteile des Fahrrades aufklären.

Sie werden jetzt einwenden, dass der Betrag – zwei Millionen – für diese große Aufgabe viel zu bescheiden ist. Mit diesem Einwand – das muss ich bekennen – haben Sie Recht. Zwei Millionen Euro sind zu wenig. Aber ich bin froh darüber, dass uns dieser Betrag überhaupt zur Verfügung steht. Diesen Haushaltstitel gibt es erst seit dem Jahr 2004. Vorher hatten wir keinen speziellen Haushaltsansatz zur Werbung für den Radverkehr.

Unsere zwei Millionen müssen wir natürlich so effektiv wie möglich einsetzen. Wir fördern z. B. die bundesweite Aktion der ADFC-Landesverbände und der AOK „Mit dem Rad zur Arbeit“. Diese Aktion war im letzten Jahr schon ein Erfolg, mit deutlich gestiegenen Teilnehmerzahlen. Der Auftakt in diesem Jahr lässt vermuten, dass der Trend nach oben anhält.

Wir bauen das Internet-Portal www.nrvp.de auf, das alle Akteure des Radverkehrs z. B. über Fachveranstaltungen, neue Veröffentlichungen und nachahmenswerte Maßnahmen in den Städten und Gemeinden informiert. Es soll später auch der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

Wir lassen Vorschläge erarbeiten, wie der Ordnungsrahmen im Bau-, Planungs- und Verkehrsrecht fahrradfreundlicher gestaltet werden kann.

Wir lassen eine „Förderfibel“ erstellen, in der übersichtlich dargestellt wird, welche Finanzierungsmöglichkeiten für Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs bestehen, und zwar für investive und nicht investive Maßnahmen. Bei den kommunalen Akteuren bestehen – wie wir festgestellt haben – häufig Informationsdefizite; und diese zu überwinden, wollen wir helfen.

Wir fördern aber auch Workshops und Veranstaltungen zu dem Thema Fahrrad. Im Vordergrund steht dabei das Fahrrad im Alltagsverkehr. Erreicht werden sollen diejenigen, bei denen der Wechsel des Verkehrsmittels im Kopf noch nicht ganz stattgefunden hat.

Gerade in Zeiten, in denen mit den Temperaturen auch die Preise für Benzin und Diesel steigen, lohnt es sich, auf die Alternative „Fahrrad“ hinzuweisen. Das gilt ganz besonders für den Weg zum Einkaufen. Wer auf das Auto verzichtet und Rad fährt, hat schon den ersten Rabatt in der Tasche, bevor er den Laden betritt. Dabei kann sogar Zeit gespart werden, denn auf kürzeren Distanzen kann das Fahrrad nicht nur Bussen und Bahnen sondern auch dem Auto überlegen sein.

- Wer Rad fährt, muss keinen Parkplatz suchen.
- Wer Rad fährt, zahlt keine Parkgebühr und vermeidet auch den Zettel an der Windschutzscheibe mit der uns allen bekannten Aufforderung.

- Wer Rad fährt, kann u. U. auch Einbahnstraßen in der entgegengesetzten Richtung nutzen.
- Wer Rad fährt, kann häufig einen direkteren Weg nehmen, weil Parks und Grünflächen nicht umfahren werden müssen.
- Wer Rad fährt, kauft häufig sogar bequemer ein, als mit dem Auto. Ich bin sicher, dass Sie dazu heute noch einiges hören werden.

Veranstaltungen wie diese haben die Aufgabe, die spezifischen Vorteile des Fahrrades bewusst zu machen. Damit leisten Sie gerade das, was der Bundestag gefördert wissen wollte, als er dem BMVBW den Haushaltstitel für nicht investive Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs bereitstellte. Es ist deshalb folgerichtig und völlig klar, dass das Bundesverkehrsministerium die heutige Veranstaltung gerne finanziert.

Der Stadt Göttingen ist zu danken, weil sie sich dieses Themas so vorbildlich annimmt. Sie haben heute dazu die entscheidenden Institutionen zusammengebracht, nämlich

- Vertreter des Handels, der IHK und der BAG - also Verbände, die die Möglichkeit haben, dieses Thema an ihre Mitglieder zu kommunizieren und
- den Deutschen Städtetag.

Der SRL – der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung – möchte ich ausdrücklich danken - dafür, dass sie diese Veranstaltung organisiert hat.

Wenn das Ergebnis dieses Tages ist, dass in Göttingen und anderen Städten noch mehr Fahrrad gefahren wird, hat es sich gelohnt, heute zusammenzukommen.

Einführung in die Tagung

Burkhard Horn

(Stadt- und Verkehrsplaner, SRL, Göttingen)



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen



SRL
VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG



GÖTTINGEN
STADT. DIE WISSEN SCHAFFT

Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel

Fachtagung am 30. Juni 2005 in Göttingen

Handelsverband **BAG**



Deutscher
Städtetag



IHK
Industrie- und Handelskammer
Hannover

Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel

Anlass und Problemlage (I):

- Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu fördern, ist unbestrittenes verkehrspolitisches Ziel auf allen Ebenen, vom kommunalen Verkehrsentwicklungsplan bis zum Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung. Haupthandlungsebene sind die Kommunen.
- Während für den Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr auf zahlreichen Ebenen aktiv Radverkehrsförderung betrieben wird, ist dieses Thema für den Einkaufsverkehr weitgehend Neuland, obgleich dieser ein wichtiges Segment im gesamtstädtischen Verkehrsgeschehen darstellt. Kommunikation zwischen den hier betroffenen Akteuren besteht kaum.
- Dabei treffen bei der Frage der Abwicklung des Einkaufsverkehrs wichtige Themen von Wirtschaftsförderung, Stadtentwicklung und Verkehrspolitik mit teilweise sehr unterschiedlichen Interessenlagen aufeinander.

Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel

Anlass und Problemlage (II):

- Angesichts der drängenden Probleme der Städte hinsichtlich ihrer Zukunft (insbesondere der Attraktivität ihrer Zentren, der demographischen Veränderungen und der Gefährdung von Nahversorgungsstrukturen), der schwierigen Situation vor allem des innerstädtischen Einzelhandels und der aktuellen verkehrs- und umweltpolitischen Herausforderungen besteht hier dringender Bedarf für das Zusammenführen der Akteure, für Informationsaustausch und für Strategieentwicklung.
- Göttingen als Stadt mit hohem Radverkehrsanteil und einer regen aktuellen Diskussion um die Zukunft der Innenstadt bietet sich als Tagungsort für eine offene und produktive Diskussion ohne ideologische Scheuklappen an.
- Die sofortige Kooperationsbereitschaft aller Mitveranstalter ist ein erster Erfolg auf dem Weg zum gemeinsamen Handeln.

Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel

Ziele der Tagung:

- Kommunikation zwischen den Akteuren (Handel, Kommune, Kunde)
- Vermittlung und Austausch von Fakten, Erfahrungen, Positionen und Ideen
- Entwicklung gemeinsamer Perspektiven und Strategien
- Einleitung eines Kommunikationsprozesses, der über diese Tagung hinaus geht (lokal, auf Verbändeebene etc.)

Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel

Struktur der Tagung (I):

- Die Potenziale: Informationen aus Mobilitätsuntersuchungen (bundesweit und lokal) und Kundenbefragungen
 - Leitfragen: Wie groß ist derzeit die Bedeutung des Fahrrads als Einkaufsverkehrsmittel? Wie hoch sind die Potenziale? Wie stark sind lokale Einflussfaktoren? Wie ist die Kaufkraft einzuschätzen?
- Die aktuelle Realität: die Beispiele Bremen (aus Sicht der Wirtschaft) und Göttingen (aus Sicht der kommunalen Planung)
 - Leitfragen: Wie sind die bisherigen Erfahrungen der Akteure? Welcher Handlungsbedarf leitet sich daraus ab?
- Die Maßnahmen: Fahrradtechnik, Radverkehrsplanung, Fahrradparken
 - Leitfragen: Welche positiven Erfahrungen und Beispiele gibt es? Wie entstehen umsetzbare integrierte Konzepte?

Mit dem Fahrrad zum Einkaufen – Chancen und Perspektiven für Kommunen und Handel

Struktur der Tagung (II):

- Die Umsetzung mit den Akteuren: das Beispiel Kiel
 - Leitfragen: Wie klappt die Kommunikation zwischen den Akteuren? Wie lässt sich Kooperationsbereitschaft fördern? Welche Maßnahmen sind konsensfähig?
- Schlussfolgerungen und Ergebnisse:
 - Podiumsdiskussion mit allen Akteuren (Kommune, Wirtschaft, Kunde)
 - Plenumsdiskussion
 - Gemeinsames Fazit
 - Tagungsdokumentation