

**mach
mit!**



radschlag

Düsseldorf tritt an

15. Mai 2018

Düsseldorfer Fahrradkongress

Dokumentation



www.duesseldorf.de/radschlag

**Düssel
dorf**
Nähe trifft Freiheit
Love Düsseldorf
Love Düsseldorf

Landeshauptstadt Düsseldorf
Amt für Verkehrsmittel

Der Düsseldorfer Fahrradkongress



Auf dem Düsseldorfer Fahrradkongress am 15. Mai 2018 diskutierten politische Vertreter/innen und Mobilitätsfachleute gemeinsam mit der Stadtgesellschaft darüber, wie der Radverkehr in der Landeshauptstadt auf die nächste Ebene gehoben werden kann. Denn als Verkehrsträger der Zukunft erlangt das Fahrrad immer weiter an Beliebtheit und wird deshalb auch in Düsseldorf bereits seit vielen Jahren mit unterschiedlichen Maßnahmen gefördert. Gemeinsam wurden auf dem Düsseldorfer Fahrradkongress weitere erfolgreiche Ansätze und Methoden aus dem In- und Ausland betrachtet und auf ihre Anwendbarkeit in der Landeshauptstadt geprüft.

Das Kongressprogramm beinhaltete neben Beiträgen aus der Politik und Verwaltung durch Herrn Oberbürgermeister Thomas Geisel und von Frau Beigeordnete Cornelia Zuschke auch Impulse aus der Planung und der Gesellschaft. So berichtete Andreas Røhl (vom renommierten Kopenhagener Architekturbüro Gehl Architects) von ersten Ergebnissen aus seinen Workshops mit der Stadt Düsseldorf und präsentierte Empfehlungen, wie der Radverkehr in der Landeshauptstadt zukunftsfähig und attraktiv gestaltet werden kann. Die Gesellschaft für urbane Mobilität BICICLI ordnete die gesellschaftliche Bedeutung des Radverkehrs ein und stellte Ansätze vor, wie das Fahrrad den hohen Stellenwert in der Gesellschaft bekommen kann, den es verdient. Abschließend diskutierten in einem Zukunftsgespräch Expertinnen und Experten darüber, wie alle Bevölkerungs- und Interessengruppen in die zukünftige Gestaltung der (Fahrrad-)Mobilität in Düsseldorf einbezogen werden können.

Bei einem abschließenden Come Together lud die Stadt Düsseldorf zum weiteren Austausch und Vernetzung alle Teilnehmenden ein.



Düsseldorfer Fahrradkongress


radschlag

Düsseldorf tritt an

**mach
mit!**

Programm

- 15:00 Uhr** **Begrüßung**
Thomas Geisel, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Düsseldorf
- 15:20 Uhr** **Fahrradstadt !?**
Cornelia Zuschke, Beigeordnete für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen
Landeshauptstadt Düsseldorf
- 15:35 Uhr** **Creating a city for people**
Mit anschließender Diskussion
Andreas Røhl, Gehl Architects (Kopenhagen)
- 16:30 Uhr** **Kaffeepause**
- 17:00 Uhr** **Urbane Mobilität zwischen Moralisation, Menschenrecht & Machbarkeit**
Über bisherige Auto-Biographien von Städten und neue radbasierte Stadtgesundheit
Prof. Dr. Stephan A. Jansen und Martha Marisa Wanat, BICICLI Holding GmbH
- 17:45 Uhr** **Zukunftsgespräch: Die Vision Fahrradstadt gemeinsam realisieren**
- Arne Behrensen, CargoBike.jetzt
 - Peter Feldkamp, Changing Cities e.V.
 - Steffen Geibhardt, Landeshauptstadt Düsseldorf
 - Martin Randelhoff, zukunft-mobilität.net
 - Martha Marisa Wanat, BICICLI Holding GmbH
 - Cornelia Zuschke, Landeshauptstadt Düsseldorf
- 19:00 Uhr** **Come Together**
- 20:00 Uhr** **Ende des Kongresses**



Impressionen



Impressionen





Oberbürgermeister Thomas Geisel eröffnete den Düsseldorfer Fahrradkongress vor vollem Hause. Rückblickend auf die jüngere Düsseldorfer Geschichte, in der vor 20 Jahren noch Fahrradwege überdeckt wurden, betonte er, wie sich der Stellwert des Fahrrads seither verändert habe. Mehrere Argumente sprächen heute für das Fahrrad als Transportmittel. Zum einen sei es bei sehr knappen Flächenverbrauch enorm effizient. Dasselbe gelte auch für die dazugehörige Infrastruktur. Auch preislich sei das Fahrrad als Verkehrsmittel unschlagbar.

Mit Blick auf seinen Besuch in Kopenhagen berichtete Oberbürgermeister Geisel, dass die Geschichte der mittlerweile weltweit als Fahrradstadt wahrgenommenen Stadt Kopenhagen tatsächlich damit begann, dass die Stadt pleite war. In dieser Ausgangslage war es naheliegend, eben jenes Verkehrsmittel am stärksten zu fördern, welches am effektivsten und preiswertesten die Mobilitätsanforderungen der Stadtbevölkerung befriedigte.

Während Düsseldorf heute zum Glück nicht pleite sei, mache es dennoch Sinn, eben dieses effektivste Verkehrsmittel zu unterstützen und zu fördern. Denn auch unter dem Stichwort der Luftreinhaltung sei das Fahrrad der emissionsfreie Spitzenreiter. Zudem sei es gesundheitsfördernd und die Nutzung mache schlicht Spaß. Es ginge der Landeshauptstadt aber nicht nur um das Fahrrad an sich, sondern um die Stärkung seiner Rolle als einer der wichtigsten Bausteine eines modernen Mobilitätsangebotes, auch im Sinne der Connected Mobility, also dem Zusammenwirken aller Verkehrsmittel.

Düsseldorf beschäftige sich bei der Förderung des Fahrrads mit einer Vielzahl an Themengebieten, darunter z. B. Fahrradweg, Flächenverteilung oder Serviceleistungen. Ergänzend zeige die RADschlag-Kampagne: Fahrradfahren macht Spaß! Alle Maßnahmen und Planungen würden das Ziel verfolgen, dass das Fahrrad zum Düsseldorfer Verkehrsmittel der Wahl werde.



Fahrradstadt ?!



Cornelia Zuschke

Beigeordnete für Planen, Bauen, Mobilität und Grundstückswesen der Landeshauptstadt Düsseldorf

Beigeordnete Cornelia Zuschke zeigte in ihrem Vortrag den Blick über den Teller- rand. Dabei schaute sie auch auf das Verhältnis einer Stadt und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zum Fahrrad sowie auf die Rolle, die jede und jeder Einzelne auf dem Weg zur Fahrradstadt spielt. Denn Fahrradstadt werden - das sei das Ziel in Düsseldorf, so die Beigeordnete. Düsseldorf sei nach wie vor sehr autogerecht und das lasse sich nur ändern, wenn ein breiter und gesellschaftlicher Diskurs entstehe.

In Kopenhagen fahre man Fahrrad, weil es schnell, flexibel und praktisch ist. Man sei dort bereits so weit, dass auch bei schlechtem Wetter Fahrrad gefahren werde. Denn Radfahren sei dort nichts Besonderes, sondern etwas Alltägliches. Und auch Düsseldorf habe zum Ziel, den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden zu normalisieren. Dazu benötige es gesellschaftliche Akzeptanz ebenso wie die passende Infrastruktur. Man müsse aber auch experimentelle Provisorien zulassen, um im sicheren 1:1 Versuch auszutesten was geht. „Wenn wir nicht handeln, auch in Teilabschnitten, dann überholt uns die sogenannte Mobilitätswende.“ so Beigeordnete Zuschke.

Cornelia Zuschke berichtete von der Zusammenarbeit mit Andreas Røhl und Lisa Müller aus Kopenhagen. Beide waren mehrmals in Düsseldorf, um die Stadt und ihre radverkehrsrelevanten Besonderheiten kennenzulernen und dabei zu unterstützen, den Radverkehr voranzutreiben. Insgesamt fünf Workshops hatten im Rahmen der Zusammenarbeit stattgefunden. Gemeinsam mit einem breiten Kreis an Beteiligten und Interessierten wurde die Kopenhagener Vorgehensweise zu relevanten Themenschwerpunkten erläutert und in den Düsseldorfer Bezug gebracht wurden.

Rückblickend auf ihren eigenen Besuch in Kopenhagen berichtete Cornelia Zuschke vom Erlebnis, die Stadt per Fahrrad zu erkunden: Das Fahrrad sei dort das Kernelement einer gelungenen Mobilität und es gebe einen gesellschaftlich erlebbaren Konsens. Insgesamt wurde deutlich, wie viel attraktiver die Situation in einer solchen Stadt sei, verglichen mit einer Stadt voller Autoverkehr.

Ergänzend wies Zuschke auf die Ausstellung „FAHR RAD!“ im Deutschen Architektur- museum hin. Sie wirft einen Blick auf acht verschiedene Städte und Regionen von New York City bis zum Ruhrgebiet, und zeigt anhand von internationalen Projekten, wie fahrradgerechte Stadtplanung aussehen kann und die Lebensqualität in Städten erhöht.





Wie müsste sich die Gesellschaft verändern, um den angesprochenen Wandel vollziehen zu können? Zum einen müssen Vorteile des Radverkehrs kommuniziert werden. Dafür hat die Landeshauptstadt die Kampagne RADschlag ins Leben gerufen. Es müsste aber auch die passende Infrastruktur gebaut werden, sodass die Bürgerinnen und Bürger gerne und sicher das Rad nutzen wollen. Wo es um die Verteilung von Fläche geht, sei es praktisch unmöglich, alle Beteiligten glücklich zu machen. Eine ehrliche Diskussion, die über die Möglichkeiten und Randbedingungen aufkläre, sei aber Voraussetzung.

Sie wolle nicht warten, bis die Radverkehrsinfrastruktur als Ganzes fertig gestellt sei, bevor man beginne, Rad zu fahren, sondern klare Strategien und Meilensteine setzen. Verschiedene Verfahren und Beteiligungen würden bereits dazu einladen, die Düsseldorfer Verkehrsplanung zu diskutieren. Auch Konzepte aus anderen Städten, die viele Jahre Radverkehrsförderung voraus sind, können nicht 1:1 übernommen werden. Wohl aber kann man von ihren Erfahrungen lernen und profitieren.

Abschließend betonte Cornelia Zuschke, dass sie die planende Verwaltung durchaus in der Pflicht sehe, eine passende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und den Radverkehr mit allen Möglichkeiten zu fördern. Am Ende würden aber die Bürgerinnen und Bürger entscheiden, ob sie auf das Fahrrad steigen und wie sie den öffentlichen Raum gestalten wollten.



From niche to mainstream – Cycling in Copenhagen with a Düsseldorf Twist



Andreas Røhl
Gehl Architects
Kopenhagen

Andreas Røhl ist ehemaliger Direktor des Radverkehrsprogramms der Stadt Kopenhagen, die seit Jahren als fahrradfreundlichste Stadt weltweit gilt. Heute unterstützt er mit dem renommierten Kopenhagener Architekturbüro Gehl Architects Städte weltweit dabei, Menschen und deren Lebensqualität in den Mittelpunkt ihres Mobilitätssystems zu stellen. Im Mittelpunkt seiner Arbeit steht dabei immer der Anspruch „Creating Cities for People“.

Sein erster Eindruck von Düsseldorf sei sehr positiv, berichtete Andreas Røhl vom Kopenhagener Architekturbüro Gehl Architects. Besonders gut gefallen habe ihm neben dem Rhein auch die große Diversität der verschiedenen Viertel und die Freundlichkeit der Düsseldorfer, mit denen er sich unterhalten habe. Die Stadt habe ihm bei der Führung sowohl positive Beispiele gezeigt als auch die Stellen, an denen Handlungsbedarf bestehe.

In seinem Vortrag führte er die aktuellen Probleme vieler Städte darauf zurück, dass die Planung bisher für Fahrzeuge, nicht für Menschen stattfand. Heute sei man schlauer, der Trend gehe von großen zusammenhängenden Gebieten zu kleinteiliger, lokaler Netzwerkplanung. Die Lebensqualität rücke in den Mittelpunkt. Im direkten Vergleich teilen Düsseldorf und Kopenhagen viele für die Planung relevanten Eigenschaften: das Wetter, die Größe und die Entwicklung seien zum Beispiel gut miteinander vergleichbar.

Wie fördert Kopenhagen den Radverkehr? Wichtig sei die Kommunikation mit den Bewohnerinnen und Bewohnern – wer fährt warum Rad, und wer warum nicht? Der wichtigste Punkt in der Kommunikation sei, dass Radfahren nichts Außergewöhnliches ist. Umgekehrt bedeute das aber auch, dass man Fahrräder mit derselben Bedeutung behandeln müsse wie Autos oder den ÖPNV. Menschen seien in ihren Entscheidungen sehr rational – in einer Stadt, in der das Auto das beste Verkehrsmittel ist, werden sie das Auto nehmen. Dasselbe gelte aber auch für das Fahrrad. Hier würden auch kleinere Maßnahmen helfen, welche das Leben mit Fahrrädern einfacher und praktikabler machen könnten.



From niche to mainstream – Cycling in Copenhagen with a Düsseldorf Twist



Wichtig sei es, alle Stakeholder in Planungen einzubinden und mit Zahlen, die die Effekte der Radverkehrsförderung unterstreichen, zu argumentieren. Gleichzeitig müssen Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr teuer und sichtbar gemacht werden, um sie auf der politischen Agenda nach oben zu schieben und um ein starkes Signal zu setzen.

Rückblickend auf seine Erfahrungen in der Landeshauptstadt und die Ergebnisse, die gemeinsam mit politischen Vertreterinnen und Vertretern sowie der Fachgruppe Radverkehr in einer Reihe von Workshops im Vorfeld des Kongresses erarbeitet wurden, gab Andreas Røhl abschließende Empfehlungen. Er fasste fünf zentrale Punkte zusammen, die Düsseldorf auf dem weiteren Weg zur Fahrradstadt beachten müsse: :

- (1) Es brauche eine klare **Vision**,
die beschreibt wohin Düsseldorf entwickeln möchte.
- (2) **Warum** will Düsseldorf den Radverkehr fördern?
Hier würden Daten und quantitative, individuelle Belege helfen.
- (3) Eine gute **Kommunikation** rund um den Radverkehr:
Es gibt nicht Radfahrer und keine Radfahrer – nur Menschen.
- (4) **Infrastruktur** solle nicht in bestehende Strukturen gequetscht werden.
Es brauche eine Infrastruktur, auf der sich jede und jeder sicher fühlt (Stichwort: Subjektive Sicherheit) und schnell an sein Ziel komme. Als abschließenden Punkt nannte er das Bewusstsein, dass ...
- (5) **„There is much more to transport than transport“** -
es gehe bei Diskussionen um Verkehr nicht nur um den Verkehr an sich, sondern auch um Themen wie Aufenthaltsqualität und Lebensgefühl in der Stadt.



Zusammenfassung Q&A:



- Als nächsten wichtigen Schritt müsse sich Düsseldorf stark für den Radverkehr aufstellen, eine Vision entwickeln und viel und umfassend diskutieren.
- Große Problem bei der Radverkehrsförderung seien die Wahrnehmung von Radfahrern (Radfahren als Teil der Persönlichkeit und nicht als Transportmittel), der Preis (aber: wie teuer Infrastrukturmaßnahmen seien, komme immer darauf an, womit man sie vergleiche) und dem Platz – denn Fläche sei wertvolles und umkämpftes Gut.
- Auch in einer Stadt mit engen Straßen wie Düsseldorf sei es möglich, eine Fahrradkultur zu schaffen. Dafür notwendig seien aber Dialog und Stakeholder-Beteiligung, insbesondere auch die Einbeziehung von Gegenpositionen.
- Pilotprojekte seien ein gutes strategisches Werkzeug und erlauben, Maßnahmen zu testen, auszuwerten und anschließend faktenbasiert zu diskutieren.
- Autoparken sei eines der wichtigsten Themen, die angegangen werden müssen. Städte bräuchten dafür durchdachte Strategien und eine klare Kommunikation.
- Aggressionen im Straßenverkehr: Unter dem Ziel, den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden zu normalisieren, werde auch das Miteinander verbessert. Dazu gehöre auch, dass z.B. Falschparken auf Fahrradwegen konsequent geahndet und dadurch Fläche klar verteilt werde.
- Bei neuen Quartieren solle von Anfang an miteingeplant werden, wo das höchste Potential für Radverkehr auf Alltagsrouten (z.B. Schulweg, Einkaufen, ...) liege. Auch beim Autoparken brauche es Richtlinien und Regulationen, wie z.B. eine Maximalanzahl an Parkplätzen. An dieser Stelle erfolgte der Hinweis durch Beigeordnete Cornelia Zuschke, dass die Stellplatzrichtlinien der Stadt überarbeitet wurden und insbesondere verknüpfte Mobilität dabei mitgeplant wurde.



Urbane Mobilität zwischen Moralisierung, Menschenrecht und Machbarkeit



Prof. Dr. Stephan A. Jansen
BICICLI Holding GmbH

Die beiden Gründer der Gesellschaft für urbane Mobilität bieten mit BICICLI Rad-basierte Lösungen für Kommunen, Unternehmen und Menschen in verschiedensten Formen durch innovative Mobilitätsberatung. Beide sind passionierte Radfahrer und haben ihre Leidenschaft zum Beruf gemacht. Sie glauben an komfortablere und entspannendere Mobilität, intelligente und lebenswerte Städte, ästhetische Nachhaltigkeit und ganzheitliche Gesundheit. Oder auch: An eine neue Fahr-Lässigkeit.

Nach einer Vorstellung der beiden Co-Gründer der BICICLI Holding GmbH, sowie deren Leistungen im Überblick, präsentierten die beiden Experten gesellschaftliche Trends in der Mobilität. Bestehende Mobilitätskonzepte würden nicht mehr in die heutige Verkehrssituation passen. Zum einen fände eine Moralisierung der Mobilität statt – es gebe immer mehr Autos, welche immer weniger genutzt werden würden und den Großteil der Zeit stillständen. Zum anderen werde betriebliche und städtische Gesundheit immer wichtiger. Hier könnten Zahlen beweisen, dass Radfahren sowohl für Betriebe als auch für Kommunen positive Effekte erziele. So hätten Rad fahrende Pendler zum Beispiel einen deutlich höheren Well-Being Faktor und weniger Fehltag, was sich auch für die Arbeitgeber positiv auswirke.



Martha M. Wanat
BICICLI Holding GmbH

Der Stress, der aktuell in deutschen Innenstädten herrsche, sei auch für die Nerven der Bewohner langfristig schädlich, wie diverse Studien zeigen. Die BICICLI-Gründer warfen die Frage auf, ob das Menschenrecht auf „Mobilität“ im Gegensatz zum Menschenrecht „saubere Luft“ stehe, und wiesen auf den Zielkonflikt hin. Gelöst werden könne die Situation durch Trends in der globalen Städteentwicklung. Ein starkes Zeichen dafür setzte zum Beispiel das Städtetzwerk C40, zu dem sich im Rahmen der UN-Habitat Konferenz Bürgermeister/innen aus 90 Städten zusammenschlossen, um gemeinsam grüne und lebenswerte Städte zu realisieren. Auch in Toronto geschehe einiges: Das Google-Unternehmen Sidewalk-Labs realisiere ein Stadtviertel, in dem Digitalisierung und Radverkehr zusammenkommen und Autos schlicht nicht gebraucht werden würden.



Urbane Mobilität zwischen Moralisierung, Menschenrecht und Machbarkeit



Speziell für Düsseldorf sehe BICICLI folgende sieben Empfehlungen mit dem Schwerpunkt auf transformativer Mobilität:

- (1) Es seien **intersektorale und intermodale Innovationen** notwendig, denn es müssen alle Sektoren kooperieren. Bisher sei zudem die Bereitschaft, zwischen Verkehrsmitteln zu wechseln, zu gering. ÖPNV und Radverkehr müssten eng in der Planung verknüpft sein und Radschnellwege und Stellplätze im ÖPNV-Konzept mitgedacht werden.
- (2) **Sanfter Paternalismus treffe harte Verkehrsmitteltreue**, es brauche eine ehrliche Infrastruktur, echte und transparente Kosten und privilegierte Geschwindigkeit. Zudem brauche es eine ...
- (3) ... **City-Maut** für Lieferdienste und Paketzusteller sowie ...
- (4) ... ausgebaute **Fahrradstraßen und Radschnellwege** mit Trennung der Verkehre und Geschwindigkeitsvorteilen bei Strecken unter zehn Kilometern. Düsseldorf brauche ...
- (5) ... einen deutlichen **Ausbau der Stellplatz-Anlagen** und ...
- (6) ... eine angepasste **Verkehrsfluss-Steuerung**, die Radverkehr sicherer und schneller mache. Außerdem müsse die Stadt ...
- (7) ... „**Das ganz große Rad drehen**“, in Form von Kooperationen, großen Rad-Flotten, intersektoralen Gesetzgebungsverfahren und gutem Marketing.

Im anschließenden Q&A wurde nochmals betont, wie wichtig es sei, Kooperationen zu schaffen und gute Konzepte zu nutzen. Außerdem solle man Mikroanreize setzen anstelle von Mikroverboten. Vor diesem Hintergrund sei auch eine Helmpflicht nicht fördernd für den Radverkehr.



Zukunftsgespräch: Die Vision Fahrradstadt gemeinsam realisieren



Cornelia Zuschke

Landeshauptstadt Düsseldorf

Martin Randelhoff

zukunft-mobilität.net

Steffen Geibhardt

Landeshauptstadt Düsseldorf

Martha M. Wanat

BICICLI GmbH

Peter Feldkamp

Changing Cities e.V.

Arne Behrens

Cargobike.jetzt

Im Zukunftsgespräch kamen Expertinnen und Experten aus Politik, Verwaltung, Initiativen, Wissenschaft und Wirtschaft zusammen und diskutierten gemeinsam mit dem Publikum darüber, wie alle Bevölkerungs- und Interessengruppen in die zukünftige Gestaltung der (Fahrrad-)Mobilität in Düsseldorf einbezogen werden können.

Zentrale Punkte und Ergebnisse aus dem Zukunftsgespräch sind:

Dialog und Beteiligung

- Gespräche zwischen allen Beteiligten dürfen nicht ideologisch ablaufen. Es müsse für die Möglichkeit zu experimentieren geworben werden.
- Die Zivilgesellschaft sei motiviert und bei Entscheidungen präsent. Veränderung komme oft nicht von der politischen Führung, sondern werde durch die Bevölkerung gefordert. Hier komme viel Wissen zusammen, was die Städte als wertvolle Ressource erkennen sollten.
- Während ideologischer Starrsinn nicht sein sollte, sei eine gewisse Ideologie als Treiber von Entwicklungen nicht schlecht. Transformation werde von unten nach vorne getrieben.
- Menschen wählen das Fahrrad nicht nur aus ideologischen, pragmatischen oder Lifestyle Gründen, sondern immer dann, wenn alle diese Punkte zusammen kommen. Darum müsse Fahrradfahren einfach und unproblematisch sein. Das werde auch durch die Erzählung positiver Geschichten gefördert.
- Veränderung fange zunächst bei uns selbst an. Ständige Kompromisse reichen nicht aus für eine Mobilitätswende – es müsse zwar jeder nach seinen Bedürfnissen gefragt werden und die Möglichkeit bekommen, diese zu kommunizieren. Man könne es aber nicht allen recht machen, denn an einem Punkt müssen Entscheidungen gefällt werden.
- Auf Bürgerversammlungen kommen erfahrungsgemäß laute Gegenstimmen. Hier brauche es engagierte Bürger/innen, die gut organisiert sind und mit den besseren Gegenargumenten punkten können. Radverkehr helfe dem Gemeinwohl und habe daher immer die besseren Argumente. Hier würde konkrete Zahlen helfen, z.B. um Einzelhändler zu überzeugen.



Zukunftsgespräch: Die Vision Fahrradstadt gemeinsam realisieren



Infrastruktur und Radverkehrsförderung

- Das Lastenrad sei ein praktisches Transportmittel, als Elternteil aber auch für die Logistik. In Düsseldorf müsse hierfür noch mehr getan werden, auf der Königsallee seien bisher kaum Cargobikes zu finden.
- Während sich früher die Radverkehrskommunikation auch gegen das Auto richtete, beschränke man sich heute auf die Werbung für das Fahrrad. Der Gegenwind aus der Bevölkerung sei ansonsten zu groß. Auch Probleme aus dem Planungsalltag dürften nicht vergessen werden, Platz umzuverteilen sei sehr schwierig.
- Teuer sei immer relativ, das gelte auch bei der Förderung von Lastenrädern. Im Vergleich mit Autos seien Kaufprämien günstiger, zudem haben Lastenräder weniger laufende Kosten und geringere Wartungskosten. Der öffentlichkeitswirksame Effekt sei zudem noch besser als der materielle Effekt.
- Die Stadt Düsseldorf plane Fahrradschnellwege in alle benachbarten Kommunen, u.a. auch um die neuen Möglichkeiten für Pendler durch E-Bikes und Pedelecs zu nutzen.
- Städte seien in der Pflicht, durch Regulierungen auch die Schwächsten zu schützen und Radverkehr für alle sicher zu gestalten. Radkultur und Infrastruktur hätten hier ein Henne-Ei-Problem, bei dem nicht klar ist was zuerst da sein müsse. Wichtig seien daher konkrete Zielvorgaben, die an Maßnahmenpakete gebunden sind, klare Zuständigkeiten haben und transparent einsehbar sein müssen. Der resultierende Nutzen müsse klar quantifiziert und einsehbar sein, denn nur so können Eigeninteressen zurückgedrängt werden.
- Eine passende Infrastruktur für Lastenräder sei wichtig, aber nicht von unmittelbarer Bedeutung. Für den Standardgebrauch reiche bestehende Infrastruktur aus – man müsse mit der Lastenrad-Förderung nicht auf umgesetzte Maßnahmen warten.



Zukunftsgespräch: Die Vision Fahrradstadt gemeinsam realisieren



Parkraum

- Subjektive Sicherheit für Radfahrende sei für Düsseldorf ein wichtiges Thema. Lösbar sei es allerdings nur über Parkraum, und Parkraum sei ein sehr sensibler Punkt mit viel öffentlichem Interesse.
- Man müsse transparent agieren und Geld investieren. Es gelte aber auch das Sparparadigma.
- Man könne nicht darauf warten, bis alle Maßnahmen passgenau umgesetzt werden. Wichtig sei deshalb zunächst eine Erhöhung der Strafen für Falschparken.
- Fließverkehr müsse zu jeder Zeit vor stehendem Verkehr priorisiert werden.
- Konflikt um Parkraum gehöre nicht auf die Straße, sondern in Diskussionen.
- Idee aus den Niederlanden: Privatisierung der Parkraumbewirtschaftung.
- Generell seien Priorisierungen von Maßnahmen in der Verkehrs- und Stadtplanung immer eine Frage von Prioritäten.



Zukunftsgespräch: Die Vision Fahrradstadt gemeinsam realisieren



Fahrradstadt ist ...

- ... wenn auch der Oberbürgermeister bei der Critical Mass mitfährt, es regelmäßig Kiddical Mass gibt und wenn die Infrastruktur an Lastenräder angepasst wird.
- ... wenn Fahrrad Mainstream sei, es sichtbare Signature Moves gebe, welche die politische Ausrichtung zeigt, eine breite Stakeholder Beteiligung stattfindet und Radkultur zum Anfassen existiert.
- ... wenn nicht alle auf die Verwaltung warten, sondern sich selbst aktiv einbringen und dazugeben was sie können.
- ... wenn jede und jeder sicher durch die Stadt fahren kann und Autofahrer Angst bekommen und nervös werden, sobald sie aus Versehen auf einer Fahrradspur stehen.
- ... wenn eine klare Vision zum Radverkehr existiert und wenn bei jeder Bürgerversammlung der Radverkehr ganz oben auf der Agenda steht.

Resümee durch Beigeordnete Cornelia Zuschke

- Es sei wichtig, niemals still zu halten und auch bei Kritik immer weiterzumachen und Haltung zu zeigen.
- Andere Städte seien schon weiter in ihrer Entwicklung, von deren Erfahrungen könne man lernen, das Rad nicht immer neu zu erfinden.
- Der ständige Dialog sei wichtig und alle Seiten müssen einbezogen werden.



Cornelia Zuschke

Beigeordnete für Planen, Bauen,
Mobilität und Grundstückswesen
der Landeshauptstadt Düsseldorf

