



MdEP Michael Cramer

Radverkehrspolitik auf der europäischen Ebene

1. Entwicklung

Nationale Radsportveranstaltungen wie die Tour de France und der Giro d'Italia sind seit vielen Jahrzehnten europäische Ereignisse. Außerhalb des Sports wird das Fahrrad auf europäischer Ebene aber erst seit einigen Jahrzehnten wahrgenommen.

Im Jahr 1980 fand der erste europäische Radverkehrskongress VeloCity in Bremen statt. Der Kongress wird mittlerweile von der European Cyclists' Federation, dem Europäischen Dachverband Nationaler Fahrradverbände, alle zwei Jahre durchgeführt. Die 13. Velo City-Konferenz war 2005 im irischen Dublin, und die 14. wird 2007 in München sein.¹

1982 wurde in Straßburg von aktiven Radfahrlobbyisten das European Cyclists' Network gebildet, aus dem 1983 mit 16 Organisationen aus 12 Ländern die heutige European Cyclists' Federation (ECF) entstand. Im Jahr 2005 umfasste die ECF nationale Vereine und Verbände aus 30 europäischen Ländern. Die Geschäftsstelle führt der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC).

Bis es die ersten fahrradpolitischen Signale der Europäischen Kommission gab, dauerte es nach Gründung der ECF noch einige Jahre. 1988 ergab eine Befragung zur Radverkehrspolitik in elf europäischen Ländern einen ersten Überblick². Nach einer späteren Untersuchung für die 15 Länder der damaligen Gemeinschaften werden in der EU täglich rund 50 Mio. Radfahrten unternommen. Die Daten dieser Untersuchung wurden für eine informative Broschüre der Europäischen Kommission zum Radverkehr³ und als Basisuntersuchung für das Statistische Taschenbuch: EU Energie und Verkehr in Zahlen genutzt, so lange die Statistiken nur die alten 15 EU-Staaten berücksichtigten. Mit der Umstellung der Statistik auf „EU-25“ (EU-Erweiterung von 2004) sind Daten zum nicht motorisierten Verkehr nicht mehr enthalten.⁴

Insbesondere die Einwohner der Niederlande und Dänemarks fahren viel Fahrrad. Länder wie Finnland, Deutschland und Belgien bilden mit etwa 300 km Radverkehr pro Einwohner und Jahr einen mittleren Bereich und Länder wie Großbritannien, Frankreich und Österreich liegen weiter hinten.

1 <http://www.velo-city2007.com/>

2 Policy and Provision for Cyclists in Europe, Forschungsvorhaben der Europäischen Kommission im Auftrag der European Cyclists Federation, von T. Bracher et al., Berlin 1988 (als Manuskript veröffentlicht).

3 Europäische Kommission (Hrsg.): Vorwärts im Sattel, Luxemburg 1999.

4 http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/figures/pocketbook/2004_en.htm

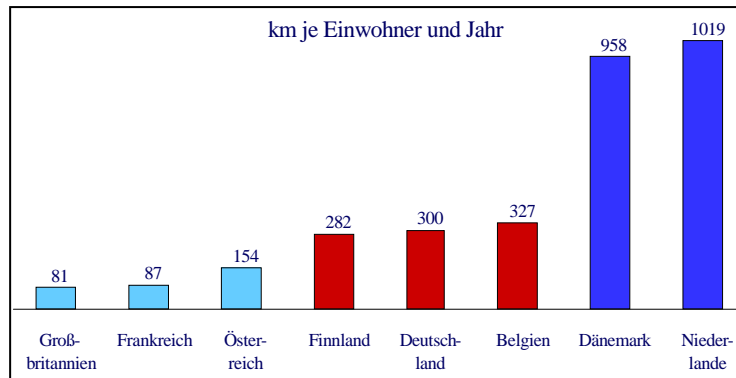


Abb. Fahrradnutzung in Europa⁵

2. Radverkehrspolitik

Die aktuellen verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Union stehen im **Weißbuch Verkehr** von 2001⁶. Ein Hauptziel ist es, die Verkehrsmittelwahl auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu lenken. Damit der Radverkehr sein Potenzial vor allem in den Städten voll ausschöpfen kann, werden für Radfahrer sichere und attraktive Infrastrukturen und Dienstleistungen benötigt. Dazu gehören Angebote für die Fahrradmitnahme im Zug und der Bau von Fahrradwegen.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schreibt seit 2003 eine Richtlinie der EU Vorgaben zur Frontgestaltung von Kraftfahrzeugen vor.⁷ Die Richtlinie enthält Anforderungen an die Konstruktion der Frontpartie von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 2,5 Tonnen zul. Gesamtmasse), die bewirken sollen, dass Fußgänger und andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen weniger schwere Verletzungen erleiden.

Um das Problem des toten Winkels für abbiegende Lkw anzugehen, schreibt eine neue Richtlinie vor, dass neue Lastwagen mit Spezialspiegeln auszustatten sind. Die Mitgliedsstaaten müssen diese Richtlinie bis zum Ende des Jahres 2005 in nationale Gesetzgebung übersetzen. Gegenwärtig wird beraten, ob es sinnvoll sein könnte, die Richtlinie auf ältere Lastwagen auszudehnen.⁸ Die Grünen setzen sich dafür mit entsprechenden Anträgen auf europäischer Ebene ein.

Im **Umweltaktionsprogramm** der Europäischen Gemeinschaft (6. Programm für Gemeinschaftsaktionen im Umweltbereich) für den Zeitraum 2002 bis 2012 wird für den Verkehr die Förderung des Umstiegs auf effiziente und saubere Verkehrsträger gefordert. Unter dem Stichwort „Lärm“ werden „Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf weniger lärmintensive Verkehrsträger sowie Förderung technischer Maßnahmen und einer nachhaltigen Verkehrsplanung“ gefordert. Und unter dem Stichwort „Städtische Umwelt“ wird die Notwendigkeit betont, den Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel, der Bahn, der Binnenschifffahrt sowie der Fußgänger und der Radfahrer zu erhöhen.

⁵ Eigene Darstellung.

⁶ Europäische Kommission (Hrsg.): Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, Luxemburg 2001.

⁷ Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern.

⁸ Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. November 2003 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Aufhebung der Richtlinie 71/127/EWG (Amtsblatt L 25/1 der Europäischen Union vom 29.1.2004).

Die europäische Kommission hat im Jahr 2004 einen Vorschlag für eine „Thematische Strategie für die städtische Umwelt“ in die Debatte gebracht, um die europäischen Städte umweltfreundlicher, gesünder und lebenswerter zu machen und die Vorherrschaft des Pkw zu beenden. Die 500 größten Städte der EU-25 (mit mehr als 100 000 Einwohnern) sollen zu diesem Zweck städtische Umweltmanagementpläne und Pläne für den nachhaltigen städtischen Verkehr entwickeln und umsetzen sowie nachhaltig Bauen und nachhaltige Stadtgestaltung betreiben.⁹

Der europäische Ministerrat hat sich mit einer Erklärung auf der 88. Verkehrsministerkonferenz in Ljubljana am 26.-27. Mai 2004 selbst zur Förderung des Radverkehrs bekannt, und außerdem alle Mitgliedsstaaten aufgefordert, dafür auf der nationalen Ebene geeignete Programme und Rahmenbedingungen zu schaffen.¹⁰

In einem Vortrag auf der Velo City Konferenz 2005 bekannte sich auch der EU-Vizepräsident und Verkehrskommissar Jacques Barrot zum Fahrrad: „In der Tat leben wir in einer Zeit, wo mehr und mehr Leute zu wenig Sport treiben, ungesundes Essen essen und Experten beginnen, Fettleibigkeit als eine Epidemie zu betrachten. Diese Epidemie führt dazu, dass dem Individuum hohe Kosten entstehen und für die Gesellschaft ebenfalls, und sie liefert eine starke Bestätigung und Rechtfertigung für eine fahrradorientierte Politik.“¹¹

Bei seinem Vortrag dachte der Kommissar wahrscheinlich auch an die wirtschaftlichen Vorteile, die mit dem Fahrradtourismus verbunden sind. Seit den letzten zwei Jahrzehnten sind hier kontinuierliche Wachstumsraten im zweistelligen Bereich zu verzeichnen - auch in den Jahren, in denen der sonstige Tourismus stagnierte oder zurückging. Zudem haben Untersuchungen ergeben, dass Fahrradtouristen pro Tag mehr Geld ausgeben als Autotouristen, was insbesondere die lokale Wirtschaft unterstützt. Solche Zuwachsraten gibt es im Fremdenverkehr nur noch beim Städtetourismus. Der "Berliner Mauer-Radweg" z.B. ist das erste Projekt, was den sanften mit dem Städtetourismus verbindet. In Berlin ist es so möglich, tagsüber durch ländliche Idyllen zu radeln ohne abends auf den Opernbesuch verzichten zu müssen.

Der Tourismus steht im Aufgabenspektrum der EU erst am Anfang. Im Verfassungsentwurf der EU, dessen Ratifizierungsprozess im Frühjahr 2005 zunächst gestoppt wurde, ist ein künftiger Kompetenzbereich „Tourismus“ vorgesehen. Aufgaben wären die Sicherung der Fahrradmitnahme in grenzüberschreitenden Zügen und die offizielle Verankerung des von der European Cyclists' Federation konzipierten europäischen Radverkehrsnetzes (zwölf Langstreckenrouten bilden das EUROVELO-Netz, siehe Abb.).

9 Kommission der Europäischen Gemeinschaften: Entwicklung einer thematischen Strategie für städtische Umwelt. Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Fassung KOM(2004)60 endgültig, Brüssel 2004.

10 European Conference of Ministers of Transport (ECMT) (Hrsg.), Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Moving Ahead. National Policies to Promote Cycling, OECD, Paris 2004, <http://213.253.134.29/oecd/pdfs/browseit/7504101E.PDF>.

11 J. Barrot, Promoting Bicycle Use across Europe, Rede auf der Velo-City-Konferenz in Dublin am 3. Juni 2005, <http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=SPEECH/05/320>.



Abb. Das EuroVelo-Netz der European Cyclists' Federation¹²

Unabhängig davon hat die Kommission erstmalig einen Bericht über "Neue Perspektiven und Herausforderungen für einen nachhaltigen europäischen Fremdenverkehr" [2004/2229(INI)] vorgelegt, der am 8 September 2005 im Europäischen Parlament beschlossen wurde.

Auf Antrag der Grünen-Fraktion wurde in diesem Bericht auch die Fahrradmitnahme in allen Zügen beschlossen: "Das Europäische Parlament betont die Notwendigkeit, kombinierte Bahn-/Radreisen zu fördern, und betrachtet das "EuroVelo"-Netz als eine gute Grundlage hierfür; fordert ferner, dass Bahnunternehmen die Mitnahme von Fahrrädern in Zügen zulassen, einschließlich in Langstreckenzügen und in grenzüberschreitenden Zügen, wie dies bereits im französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV möglich ist". Nach dem Deutschen Bundestag hat sich damit nun auch das Europäische Parlament die langjährige Forderung der Fahrradverbände zu Eigen gemacht.

Ebenfalls auf Antrag der Grünen wurde der europäische Gedächtnisweg für Wanderer und Radfahrer entlang des ehemaligen "Eisernen Vorhangs" ("Iron Curtain Trail") aufgenommen - ein grünes Band vom nördlichen Eismeer bis zum Schwarzen Meer als Beispiel für sanften Tourismus. Die Kommission und die Mitgliedsstaaten werden aufgefordert, "die Initiative 'Iron Curtain Trail' umzusetzen, eine Initiative nach dem Muster der Initiative 'Boston Freedom Trail' im Gedenken an den Amerikanischen Unabhängigkeitskrieg oder der Initiative 'Berliner

¹² Quelle: www.eurovelo.org.

Mauerweg' in Erinnerung an den Bau und den Fall der Berliner Mauer, um die europäische Identität zu fördern".

Mit Finnland, Estland, Lettland Litauen, Polen, Deutschland, Tschechien, Slowakei, Österreich, Ungarn, Slowenien und Griechenland sind an diesem Projekt schon heute 12 EU-Mitgliedsstaaten beteiligt. Das 6.800 km lange "Grüne Band" vom Nordkap bis zum Schwarzen Meer steht unter der Schirmherrschaft auch von Michail Gorbatschow. Im Dezember 2004 hatte der Deutsche Bundestag einstimmig dafür votiert, den 1400 km langen ehemaligen deutsch-deutschen Grenzstreifen zu schützen und für den sanften Tourismus zu erschließen.

Der Eiserner Vorhang hat Europa mehrere Jahrzehnte geteilt. Die Erinnerung an die Spaltung des Kontinents und seine Überwindung kann durch den "Iron Curtain Trail" auch an die kommenden Generationen weitergegeben werden. Deshalb appellieren wir an alle Anrainerstaaten des ehemaligen Eisernen Vorhangs, das "Grüne Band" zu schützen und den Zugang für den sanften Tourismus zu ermöglichen, damit Geschichte, Politik und Kultur in Europa im wahrsten Sinne des Wortes erfahren werden kann.

3. Radverkehrsmaßnahmen in den Programmen der EU

In verschiedenen Programmen bietet die EU Fördermittel und Forschungsetats an, die für den Radverkehr genutzt werden können und auch wurden. Die Projekte und Ergebnisse werden im Internet in CORDIS, dem Informationsdienst für Forschung und Entwicklung (FuE) sowie Innovationsaktivitäten in Europa, dokumentiert.¹³

- **Forschungsrahmenprogramm**

Im 4. *Forschungsrahmenprogramm* (1994 bis 1998) wurden im Bereich Stadtverkehr die Projekte ADONIS und WALCYNG durchgeführt. In ADONIS wurde untersucht, ob und wie kurze Autofahrten durch Radfahren und Zu-Fuß-Gehen substituiert werden können. Das Vorhaben wurde von Partnern aus Dänemark, Spanien, Niederlande und Belgien bearbeitet. Am Projekt WALCYNG waren Partner aus Wien, Lund, Helsinki, Göteborg, Den Haag, Karlsruhe, Valencia und Oslo beteiligt. WALCYNG erforschte, durch welche Anreize kürzere Autofahrten auf den Radverkehr und den Fußverkehr verlagert werden können und wie die Sicherheit im nicht motorisierten Verkehr zu verbessern ist.

Im 5. *Forschungsrahmenprogramm* (1998 bis 2002) wurde, als Teil des Arbeitsprogramms zur Stadt von morgen („City of tomorrow“), das Projekt Velo.Info gefördert, der Aufbau einer Wissensdatenbank für ein europäisches Netzwerk zum Thema Radverkehrsförderung.¹⁴ Ein weiteres Vorhaben des 5. FRP war die Entwicklung eines Verfahrens, um die Ermüdung von Fahrradsicherheitsteilen zu testen. Zudem wurde ein Programm zur Konfiguration von Fahrrädern (Zusammenstellung der Komponenten) beim Online-shopping entwickelt.

Aus dem 6. *Forschungsrahmenprogramm* (2002 bis 2006) sind keine Projekte zum Radverkehr bekannt. Für das 7. *Forschungsrahmenprogramm* (2007 bis 2013) ist auch das Forschungsthema Verkehr vorgesehen. Hiermit wird das Ziel der Entwicklung integrierter, umweltfreundlicherer und intelligenterer gesamteuropäischer Verkehrssysteme verfolgt, unter anderem die Gewährleistung einer nachhaltigen innerstädtischen Mobilität: innovative Organisationsformen einschließlich sauberer und sicherer Fahrzeuge und schadstofffreier Verkehrsträger, neue Nahverkehrsträger und Rationalisierung des Individualverkehrs, Kommu-

¹³ <http://www.cordis.lu/de/home.html>

¹⁴ www.velo.info

nikationsinfrastruktur, integrierte Stadt- und Verkehrsplanung.¹⁵ Bei der Behandlung der Kommissionsvorlage im Verkehrsausschuss des EP hat der Berichterstatter alle Änderungswünsche der Grünen in seine Stellungnahme für den Bereich "Verkehr" aufgenommen, insbesondere unsere Forderung nach Forschung über die Vermeidung, Reduzierung und Verlagerung von Verkehr sowie die Forschungsbereiche Fahrrad und nachhaltiger Tourismus.

- **CIVITAS**¹⁶

Mit der CIVITAS-Initiative der Europäischen Union stehen Mittel zur Unterstützung von Städten zur Verfügung, die signifikante Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zugunsten nachhaltiger Verkehrsmittel anstreben. Im Zeitraum 2002-2005 sind 19 Städte an vier Projektverbänden beteiligt.

Dabei verfolgt die Stadt Cork in Irland im Rahmen des Forschungsverbundes MIRACLES ein lokales Fahrradroutenprojekt.

Lille (Frankreich), Graz (Österreich) und Stockholm (Schweden) verfolgen Fahrradprojekte im Projektverbund TRENDSETTER. In Lille wurde die Anschaffung von Dienstfahrrädern initiiert, in Graz geht es um die umfassende Verbesserung der Radverkehrsbedingungen, und Stockholm möchte das Radfahren attraktiver machen.

Im Projektverbund VIVALDI¹⁷ haben Nantes (Frankreich) und Bremen Projekte zum Fahrradverkehr. In der Bremer Neustadt werden gezielte Einzelmaßnahmen im Radverkehr gefördert. Die französische Stadt Nantes hat in einem integrierten Ansatz ein Fahrrad-Vermietsystem für Universitätsstudenten („Velo-Campus“) aufgebaut.

Im TELLUS-Programm hat die Stadt Rotterdam Fördermittel für ausgewiesene Fahrradrouten, eine Marktuntersuchung zu elektrischen Zweirädern und für die Integration von Fahrrad und öffentlichem Verkehr bekommen.

- **LIFE**

Mit dem Programm LIFE fördert die Europäische Union innovative Umwelt- und Naturschutzprojekte in Deutschland, der Europäischen Union und bestimmten Drittländern.¹⁸ LIFE soll einen Beitrag zur Umsetzung der im 6. Umweltaktionsprogramm der Europäischen Gemeinschaft beschriebenen Zielsetzungen leisten. Im Demonstrationsvorhaben CATCH (2003-2005) erfolgte die Förderung nachhaltiger Mobilität, um zur Verbesserung der Luftqualität in europäischen Stadtzentren beizutragen. Dabei geht es um die Reduktion von Schadstoffemissionen, die Ermutigung zu gesunden Lebensstilen und die Förderung von Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln. Die beteiligten Städte sind Liverpool (UK), Suceava (Rumänien) and Potenza (Italien).¹⁹

- **INTERREG**

Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG wurde seitens der Europäischen Kommission bereits mit dem Beginn der Strukturfondsförderung (1989-1993) mit der Hauptzielsetzung eingerichtet, die Kooperation über die nationalen Grenzen hinweg zu stärken. INTERREG III umfasst die Förderung einer integrierten Regionalentwicklung in benachbarten Grenzgebieten (IN-

15 Vorschläge der Kommission für das Siebte Forschungsrahmenprogramm vom 6. April 2005, in <http://www.cordis.lu/fp7/home.html>

16 <http://www.civitas-initiative.org/civitas/home.cfm>

17 <http://www.urbike.net>; <http://www.tu-dresden.de/srv/urbike/>

18 <http://europa.eu.int/comm/environment/life/home.htm>

19 <http://www.cleanaccessibletransport.com/index.html>

TERREG IIIA), die Unterstützung transnationaler Kooperationsprojekte, um eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung auf dem Europäischen Gebiet zu fördern (INTERREG I-IIB) und die „Verbesserung der Entwicklungs- und Kohäsionspolitik bzw. damit im Zusammenhang stehende Verfahrensweisen durch transnationale/interregionale Zusammenarbeit“ (INTERREG IIIC).²⁰

Unter dem Titel: „VIA NOVA – gesunde Mobilität und intelligente Intermodalität im Alpenraum“ soll in Demonstrationsvorhaben gezeigt werden, wie sich im Alpenraum Autoverkehr durch Fußverkehr und Fahrradverkehr ersetzen lässt. Das Vorhaben zielt einerseits darauf ab, die Zahl der Alleinfahrten zu verringern und gleichzeitig die Einwohner zu motivieren, Rad zu fahren. Das Projekt läuft von Februar 2005 bis 2008 im Alpenraumprogramm, einem gemeinsamen Programm für alle Alpenstaaten, einschließlich der Nicht-EU-Mitglieder Fürstentum Liechtenstein und die Schweiz. Ziel dieser transnationalen Zusammenarbeit ist eine abgestimmte, nachhaltige Entwicklung des Alpenraumes. Die Projektpartner sind unter anderem die AOK Bayern, der Verkehrsbetrieb von Besançon (Frankreich), die Stadt Bozen, die Stadt Trient (beide Italien), das Gesundheitsministerium der Republik Slowenien, die Provinz Bozen, die Stadtgemeinde Weiz (Österreich), die Stadt Thul in der Schweiz und der Verkehrsclub in Lichtenstein (INTERREG III B Alpenraumprogramm).²¹

Im INTERREG IIIB-Projekt „Baltic Sea Cycling“ (Fahrradfahren um die Ostsee) kooperieren 22 Partnergemeinden aus sechs Nationen, die das Bewusstsein für Fahrräder als alltägliche Verkehrsmittel verstärken möchten. Projektstart war im September 2004 im schwedischen Örebro, Laufzeit des Projektes ist drei Jahre. Durch einen höheren Anteil von Fahrrädern im Alltagsverkehr soll die Gesundheit und das soziale Lebensgefühl der Bevölkerung in Städten gefördert werden.²² Deutsche Partner sind das Amt Klützer Winkel (gelegen zwischen Lübeck und Wismar, als nationaler deutscher Koordinator), die Stadt Grevesmühlen, die Stadt Schönberg, die Wirtschaftsförderung des Landkreises Bad Doberan und das Amt Rehna. Weitere Partnerländer sind Finnland, Litauen, Lettland, Estland und Polen.

Die Stadt Dresden führt in einem Netzwerk mit den Städten Sevilla (Spanien), Fredriksberg (Dänemark), Florenz (Italien), Tallin (Estland), Budapest (Ungarn), Kielce (Polen), Xanthi (Griechenland) und Limassol (Zypern) bis Ende 2006 das Projekt „Ur-Bike“ (Urban bike) durch.²³ In diesem Projekt wird Dresden mit Mitteln des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit für eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz und stärkere Wahrnehmung des Radfahrens in der Öffentlichkeit werben (Interreg IIIC).

- **LEADER+**

LEADER+ ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union zur Stärkung des ländlichen Raumes. LEADER steht für „Liaison entre actions de développement de l'économie rurale“ (Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft). Durch LEADER+ stehen im Zeitraum 2002-2006 finanzielle Mittel bereit, mit denen innovative, nachhaltige Entwicklungsstrategien für ländliche Gebiete unterstützt werden sollen, in Deutschland etwa 250 Millionen Euro. Die EU-Mittel werden von Land, Kreis, Gemeinden oder Privaten gegenfinanziert. Die 148 LEADER-Regionen Deutschlands sind Gebiete, die kulturell, naturräumlich, wirtschaftlich oder auch verwaltungstechnisch eine Einheit bilden.

20 MITTEILUNGEN DER KOMMISSION AN DIE MITGLIEDSTAATEN vom 28. April 2000 über die Leitlinien für eine Gemeinschaftsinitiative betreffend die transeuropäische Zusammenarbeit zur Förderung einer harmonischen und ausgewogenen Entwicklung des europäischen Raums. Interreg III, in: Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 23.5.2000.

21 <http://www.alpinespace.org/approved-projects+M544ff67c8f8.html>

22 [http://www.balticseacycling.com/ver02/subDept/templates/bsc_main.asp?\[0\]&mainDeptID=100](http://www.balticseacycling.com/ver02/subDept/templates/bsc_main.asp?[0]&mainDeptID=100)

23 <http://www.urbike.net>, <http://www.tu-dresden.de/srv/urbike/>

Die Bevölkerungsgrenze liegt bei 100 000 Einwohnern und maximal 120 Einwohnern pro Quadratkilometer. In einigen Gegenden wurden mit entsprechenden Mitteln aus LEADER+ Rad- und Wanderwege finanziert.

Mit Mitteln aus LEADER+ hat der Zweckverband Wirtschaftsförderung Nördliches Weimarer Land geförderte Entwicklung des „Fahrrad für Alle“ – ein 7-Sitzer-Fahrrad – unterstützt.²⁴



Abb. Fahrrad für alle, aus: <http://www.zvwifoe.online.de/bike/default.htm>

Ein weiteres Beispiel für die LEADER+-Förderung ist das „Pilotprojekt Intelligentes Positionbezogenes Touristenleitsystem Salzstraße-Hohe Straße“ in Sachsen. Dem Reisenden, gleich ob Wanderer, Rad- oder Autofahrer, sollen auf elektronischem Weg Wanderkarten, Stadtpläne, Routen, ein vollständiges Navigationssystem sowie alle touristischen Informationen (Sehenswürdigkeiten, Geschichte, landschaftliche Besonderheiten, Beherbergung, Gastronomie einschließlich Speisekarten usw.) zu seinem jeweiligen Standort, beispielsweise über das Mobiltelefon oder PDA, angeboten werden.²⁵

- **BYPAD**

Im Projekt BYPAD wurde von einem internationalen Expertenkonsortium zwischen 1999 und 2001 ein Verfahren zum Qualitätsmanagement im Radverkehr entwickelt, und in späteren Projekten weiter verbessert. In 15 Ländern gibt es mittlerweile zertifizierte Auditoren, die wiederum die Kommunen zertifizieren können. BYPAD („Bicycle-Policy-Audit“) wurde von der Europäischen Kommission im Rahmen des SAVE-Programms gefördert (SAVE: Specific actions for vigorous Energy efficiency). Auf der Grundlage der „best practice“ in europäischen Städten wurden Checklisten und Moderationsverfahren erarbeitet, um Problemfelder zu analysieren, neue Handlungsfelder und Verbesserungspotenziale der Politik zu erkennen, strategische Partner und nachhaltige Lösungen zu finden. An BYPAD und den Folgeprojekten (BYPAD +) haben bislang über 40 Städte in 15 Ländern partizipiert.²⁶

- **STEER**

Mit dem IEE-Programm („Intelligent Energy Europe“) fördert die EU-Kommission bis 2006 Aktionen im Bereich der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energiequellen.²⁷ Ziel ist es, die nachhaltige Entwicklung, eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit und die Umsetzung des Kyoto-Protokolls durch die Beseitigung von Markthindernissen und Werbemaßnahmen voranzubringen. Das Teilprogramm STEER ermöglicht die Unterstützung von Pilotvorhaben,

²⁴ <http://www.zvwifoe.online.de/bike/default.htm>

²⁵ http://www.leaderplus-pir.de/cgi-bin/art_detail.pl?idx=51&detail=104

²⁶ www.bypad.org

²⁷ http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.html

Studien und Fördermaßnahmen, die die effiziente Verwendung von Energie im Verkehrssektor betreffen, und dazu gehört natürlich das Radfahren.

Berlin hat 2005 gemeinsam mit Barcelona, Rom, Bukarest, Ploiesti und Göteborg unter dem Acronym SPICYCLES einen Förderantrag gestellt, um Fördermaßnahmen für die Fahrradnutzung in Innenstädten zu testen. Nach Angaben von Kommissar Barrot wird die Kommission demnächst in etwa 50 europäischen Städten fahrradbezogene Projekte fördern.²⁸

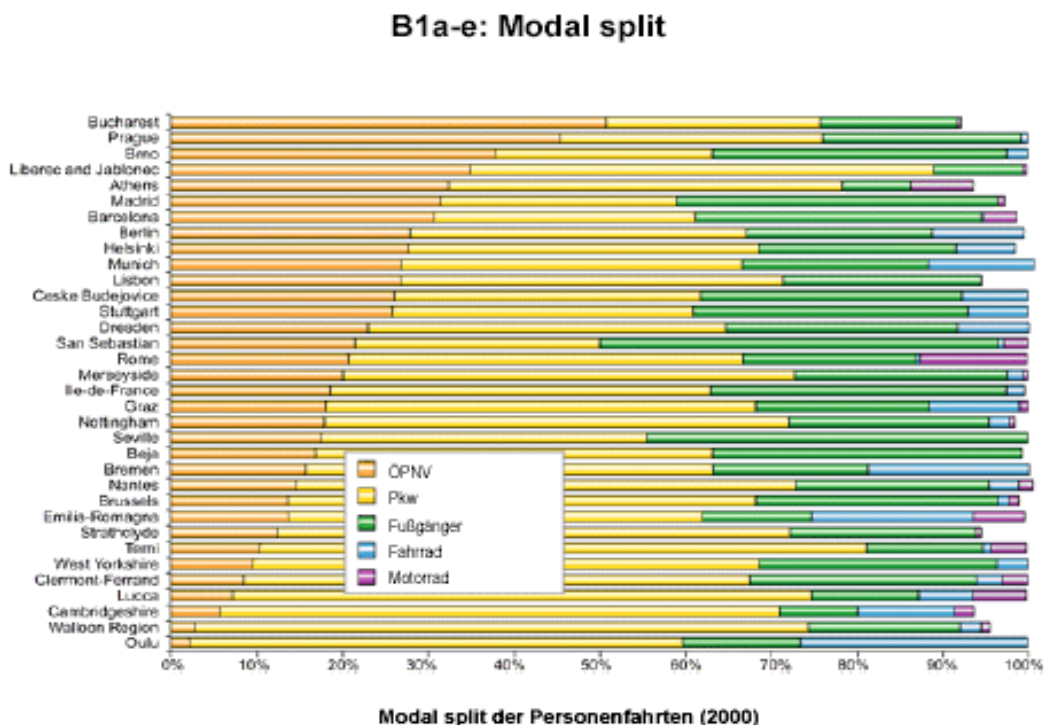
- **Informationssystem ELTIS**

Der Kernbestandteil von ELTIS, dem European Local Transport Information Service (ELTIS), ist eine Beispielsammlung verkehrspolitischer Strategien und Maßnahmen auf der kommunalen Ebene. ELTIS ist ein Projekt der Europäischen Kommission. Die Datenbank von ELTIS enthält zahlreiche lokale Fallstudien zur Fahrradpolitik.

Die Homepage von ELTIS enthält auch einen umfassenden Abschnitt zum Thema Benchmarking.²⁹ Bei Benchmarking geht es um den Vergleich operativer Leistungen ähnlicher Institutionen, Organisationen oder Unternehmen, um besser zu verstehen, wie die in einer bestimmten Branche angewandten besten Praktiken funktionieren.

Zwischen 1998 und 2002 wurden im Rahmen der „Citizen's Network Benchmarking Initiative“³⁰ auch verschiedene Städte anhand von Indikatoren zum Radverkehr miteinander verglichen.

Abb. Modal Split der Personenfahrten (2000) – Abb. B1 a-e aus³¹



28 J. Barrot, a.a.O.

29 <http://www.transportbenchmarks.org/de/>

30 <http://www.citizensnetwork.org/index.htm>

31 „Statistische Indikatoren zum lokalen und regionalen Personenverkehr in 40 europäischen Städten und Regionen. Ergebnisse der allgemeinen Indikatoren“, Hg.: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, Brüssel, Februar 2002

Der mit der „BürgerNetz Benchmarking Initiative“ der Europäischen Kommission ermöglichte Vergleich der Verkehrssysteme von mehr als 40 europäischen Städten und Regionen enthält auch Indikatoren zur Fahrradnutzung und zur Fahrradinfrastruktur. Während das Fahrrad z.B. von den Menschen in Oulu (Finnland) für 26 Prozent aller Wege genutzt wird, haben andere Städte kaum Radverkehr (Athen, Madrid, Rom, Barcelona, Prag, Bukarest, Brüssel).

In der gegenwärtigen „Urban Transport Benchmarking Initiative“ befasst sich eine von fünf thematischen Arbeitsgruppen mit dem Thema Radfahrer und Fußgänger. Beteiligt sind die Städte Kopenhagen, Brescia, Aalborg, Prag, Glasgow und Malmö.³²

Ein Benchmarking der Nationalen Radfahrpolitik wurde im Projekt NATCYP durchgeführt. Die fünf beteiligten Länder waren die Tschechische Republik, England, Finnland, die Niederlande und Schottland. Die verglichenen Indikatoren betreffen ausschließlich den Radverkehr, wobei auch die Intermodalität des Radfahrens berücksichtigt wurde.³³

- **Bicycle Research Report**

Seit 1990 veröffentlicht der Europäische Radfahrerverband European Cyclists Federation, eine zeitlang ebenfalls mit Unterstützung der Europäischen Kommission, auf englisch, französisch, deutsch und auch spanisch, den BRR („Bicycle Research Report“), einen monatlichen Forschungsinformationsdienst zu Verkehrsplanung und Verkehrspolitik mit Bezug zum Radverkehr.³⁴

4. Ausblick

Auf der europäischen Ebene wird der Radverkehr auf einer Reihe von Feldern unmittelbar oder mittelbar gefördert. Die Frage der Verwendung der verfügbaren Fördermittel der EU wird in der Regel nicht auf der Europäischen Ebene vorgegeben, sondern hängt von den Ländern bzw. kommunalen und privaten Antragstellern ab. Die Erweiterung der Europäischen Union (EU-25) mit Ländern, in denen das Thema „Fahrrad“ offenkundig überwiegend noch keine große Rolle spielt, hat einerseits die Fahrradpolitik der Altländer eher erschwert, bindet aber andererseits nun auch die neuen Länder in Diskussionen über die Förderung des Fahrradverkehrs ein.

³² <http://www.transportbenchmarks.org/de/groups/working-group5.html>

³³ http://www.velomondial.net/page_display.asp?pid=14

³⁴ <http://www.ecf.com/publications/index.htm>