

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Autors 7

GRUNDLAGEN

- 1 Das Handbuch** 11
 - Ergänzung zu den Regelwerken 13
 - Anwendung des Hygge-Modells in der kommunalen Praxis 14
 - Methodik 16
 - Einfach hyggelig 20
- 2 Psychologische Aspekte in der Radverkehrsförderung** 23
 - Radverkehrsförderung ist Produktmarketing 26
 - Das Eisbergmodell – wie Entscheidungen getroffen werden 31
 - Das Hygge-Modell – systematische Radverkehrsförderung 33

DAS HYGGE-MODELL

- 3 Das Hygge-Modell: Die drei Kernaufgaben der Radverkehrsförderung** 35
 - Erste Kernaufgabe: Wahrnehmung
 - Gestalten Sie eine auffallende und einladende Radinfrastruktur! 38
 - Zweite Kernaufgabe: Empfindungen
 - Berücksichtigen Sie subjektive Empfindungen! 41
 - Dritte Kernaufgabe: Gewohnheiten und Routinen
 - Integrieren Sie das Fahrrad in den Alltag! 44
 - Die 3 Kernaufgaben und das AIDA-Prinzip 46
- 4 Stress als Zielgröße der Radverkehrsförderung** 49
 - Bedeutung und Wirkung von Stress 51
 - Stressfaktoren bei Radfahrern 54
- 5 Zielgruppen der Radverkehrsförderung** 63
 - Identifikation der Zielgruppen 65

Bedürfnisse von Radfahrern 68
Produkte der Radverkehrsförderung 72
Die 4 Nutzertypen im Radverkehr 76
Die Nutzertypen und das Potenzial des Radverkehrs 84
Nutzerorientierte Infrastrukturmaßnahmen 85

6 Fahrradfreundliche Kommunen 101

Die Niederlande – „Radfahren ist normaler als laufen“ 104
Kopenhagen – die selbsternannte Fahrradhauptstadt Europas 125
Münster – Deutschlands Paradies für Pedalritter 131
Malmö – Kampagne *No ridiculous car trips* 136
Gemeinsamkeiten und Unterschiede 140
Exkurs: Fahrradstadt = Studentenstadt? 141

7 Erste Kernaufgabe: Wahrnehmungen 143

Die motivierende Radinfrastruktur 146
Die Radinfrastruktur als Marketinginstrument 148
Auffallend 154
Einladend 158

8 Zweite Kernaufgabe: Subjektive Empfindungen 167

Sicher 170
Einfach 214
Direkt 241
Schnell 258
Komfortabel 285
Leistungsfähig 300
Gleichberechtigt 316
Von 8 bis 80 318

9 Dritte Kernaufgabe: Gewohnheiten und Routinen 321

Integriert 330
Immer 355
Überall 358
Exkurs - Fußgänger 359

Inhaltsverzeichnis

10 **Checkliste: 15 Anforderungen an eine nutzerorientierte Infrastruktur** 367

UMSETZUNG

11 **Die 7 Erfolgsfaktoren in der Radverkehrsförderung** 371

Mobilität ist eine Managementaufgabe 373

Zielgruppengerecht planen und handeln 375

Makro-Design 375

Mikro-Design 376

Der Pull-Effekt von Leuchttürmen 378

KVP - Kontinuierlicher Verbesserungsprozess 379

Anfangen! 381

12 **Die Radlerbrille (Gastbeitrag)** 383

ABSCHLUSS

Abkürzungsverzeichnis 395

Verwendete Fachbegriffe 396

Literaturverzeichnis 398

Abbildungsverzeichnis 405

Unterstützer 406

Autor und Herausgeber 407

1

Das Handbuch

13 Ergänzung zu den Regelwerken

14 Anwendung des Hygge-Modells in der kommunalen Praxis

16 Methodik

20 Einfach hyggelig

Das Handbuch

Ergänzung zu den Regelwerken

Mit den von der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)* ausgearbeiteten *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*, kurz *ERA*, steht Verkehrsplanern in Deutschland ein technisches Regelwerk zur Verfügung, das einheitliche Standards bei der Planung der Radverkehrsinfrastruktur gewährleisten soll. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Handbuchs ist die *ERA 2010* die aktuelle Fassung. In Österreich gibt es mit den *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)* Richtlinien, die bei der Projektierung und Straßenraumgestaltung herangezogen werden. Mit der *RVS Radverkehr* (03.02.13) liegen Planungsgrundsätze vor, die bei Radverkehrsflächen verwendet werden. Die fahrradspezifischen Regelwerke sind im Zusammenhang mit anderen relevanten Regelwerken zu sehen, wie beispielsweise den *Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RaSt)* in der Bundesrepublik Deutschland. Sie spiegeln den jeweils aktuellen Stand der Technik wider und sollen zur Entscheidungsfindung ergänzend herangezogen werden. Einzelne Gebietskörperschaften (z.B. Bundesländer, Kommunen) verlangen bei öffentlichen Vergaben von ihren Auftragnehmern die Dienstleistungen auf Basis der geltenden Regelwerke auszuführen.

Die technischen Regelwerke wie die *ERA* befassen sich mit Planung, Entwurf und Betrieb der Anlagen und geben unter anderem Antworten zu möglichen Führungsformen auf der Strecke und in Knotenpunkten (Kreuzungen, Einmündungen, Querungen). Der Fokus liegt demnach auf der planerischen Ausführung von Radverkehrsanlagen. Dabei bleiben zwangsläufig wichtige Fragen offen, die für eine ganzheitliche, integrierte und damit effektive Radverkehrsförderung relevant sind. Dies sind unter anderem:

- Welche der aufgezeigten Lösungsalternativen ist in welcher Situation sinnvoll?
- Welche Lösungen werden von den Nutzern akzeptiert?
- Wer sind überhaupt die Nutzer für die geplant wird?
- Welche Bedürfnisse haben sie?

- Wie motivieren wir (mehr) Menschen dazu Fahrrad zu fahren?
- Was beeinflusst Mobilitätsentscheidungen?
- Wie können Gewohnheiten und Verhalten verändert werden?
- Wie erreichen wir Veränderungen beim Modal Split?
- Welche Fachdisziplinen müssen für ganzheitliche Lösungen einbezogen werden?

Das Hygge-Modell:

Radverkehrsförderung ist eine Managementaufgabe!

Mit dem *Hygge-Modell* nach *Thiemo Graf* liegt erstmals eine fundierte Systematik vor, die Antworten auf diese und weitere Fragen gibt. Radverkehrsförderung nach dem Hygge-Prinzip ist keine Planungs-, sondern eine Managementaufgabe. Das Hygge-Modell beschreibt die drei übergeordneten Kernaufgaben der Radverkehrsförderung, mit der dauerhaft Verhaltensänderungen erreicht werden können. Dazu identifiziert es zunächst die vier Nutzertypen im Radverkehr und ihre Bedürfnisse. In diesem Sinne gibt das Hygge-Modell den Rahmen vor, innerhalb dem die technischen Regelwerke angewendet werden können. Der Kern des Modells sind Lösungen zum Ausbau des Alltagsradverkehrs.

Anwendung des Hygge-Modells in der kommunalen Praxis

Das Hygge-Modell zeigt Lösungen für Gebietskörperschaften jeder Größe und Struktur auf – für kleine Gemeinden ebenso, wie für Städte, Landkreise oder Regionen. Das vorliegende Handbuch *Radverkehr in der Kommune* ist deshalb ein wertvolles Grundlagenwerk für alle, die auf kommunaler und überregionaler Ebene als Sachbearbeiter, Planer, Wegbereiter oder Entscheider in Verwaltungen, Behörden, Organisationen, Verbänden und politischen Gremien Verantwortung für die Weiterentwicklung des Radverkehrs tragen oder als externe Planungsbüros für öffentliche Auftraggeber tätig sind. Inhalt und Darstellungsform sind so gewählt, dass das Handbuch sowohl für den versierten Experten, als auch für den interessierten Laien lesbar und verständlich ist. Fachbegriffe werden deshalb sparsam eingesetzt und im Anhang erläutert.

Das Hygge-Modell beschreibt, wie mit einer motivierenden Radinfrastruktur menschliche Bedürfnisse erfüllt und Verhaltensänderungen angestoßen werden können. Die Anforderungen der Menschen, z.B. hinsichtlich gefühlter Sicherheit, selbsterklärender Radwege oder Fahrtzeit, sind in einer kleineren Flächengemeinde

grundsätzlich die gleichen wie in einer Großstadt. Deshalb ist das Hygge-Modell mit seinen drei Kernaufgaben universell in jeder Gebietskörperschaft einsetzbar. Von Kommune zu Kommune unterscheiden sich allerdings die Möglichkeiten und Maßnahmen, die im Einzelfall sinnvoll und zielführend sind. Mit dem Hygge-Modell haben alle, die im Bereich der Radverkehrsförderung und des kommunalen sowie betrieblichen Mobilitätsmanagements tätig sind, eine Systematik an der Hand, mit der Mobilitätsverhalten wirksam verändert werden kann.

Auf dieser Grundlage kann und sollte jede Gebietskörperschaft den für sie geeigneten Weg finden. Das Handbuch zeigt das gesamte Spektrum auf, auf das die Radverkehrsförderung zurückgreifen kann. Das Handbuch ist in dieser Hinsicht ein großer Werkzeugkasten und eine Quelle der Inspiration.

Interpretation von Handlungsempfehlungen

Sie werden in diesem Handbuch eine Vielzahl an Bildern finden, die reale Verkehrssituationen und Lösungen zeigen. In meinen Seminaren und Beratungen erlebe ich immer wieder, dass diese Praxisbeispiele auf reges Interesse stoßen, weil sie einen Aspekt nicht einfach nur abstrakt beschreiben, sondern greifbar und anschaulich machen. In diesem Handbuch werden Sie nur dann Negativbeispiele finden, wenn dies für das bessere Verständnis zielführend ist. Das Gros der Bilder sind anregende Praxisbeispiele dafür, wie eine nutzerorientierte Planung umgesetzt werden kann. Sie führen zudem vor Augen, dass die Handlungsempfehlungen keine theoretischen Konstrukte sind, sondern in vielen Kommunen bereits mit Erfolg angewendet werden.

Sie werden feststellen, dass viele Fotos in größeren Städten mit mehr als 50.000 Einwohnern aufgenommen wurden. Das hat einen ganz einfachen Grund: Nahezu alle Kommunen in Europa, die einen hohen Radverkehrsanteil vorweisen können, fallen in diese Kategorie. Sie alle haben diesen Status erreicht, indem sie über Jahre hinweg konsequent in die Radinfrastruktur investiert haben – entsprechend viele positive Beispiele habe ich dort gefunden.

Und trotzdem haben genau diese Beispiele auch für kleinere Gemeinden, Landkreise oder Regionen die gleiche Relevanz. Lesen Sie dieses Handbuch aus dem Blickwinkel einer solchen Gebietskörperschaft, können Sie deshalb genauso von den Handlungsempfehlungen profitieren, wie Vertreter aus einer größeren Stadt. Denn hinter jedem Beispiel in diesem Handbuch steht auch

eine zentrale Erkenntnis zu den menschlichen Bedürfnissen im Radverkehr. Es geht nicht darum, die Verkehrssituation aus einem Beispiel eins zu eins auf sich selbst zu übertragen, sondern um die zentrale Botschaft dahinter, die in abgewandelter Form auf die eigene Situation bei Ihnen übertragen wird. In dieser Hinsicht unterscheidet sich das Handbuch *Radverkehr in der Kommune* auch von den bekannten technischen Regelwerken, in denen Sie exakte Angaben zur Radverkehrsplanung erhalten.

Dieses Handbuch ist Ihre Gebrauchsanleitung, um eigenständig erkennen zu können, wie Sie menschliche Bedürfnisse adressieren und Mobilitätsverhalten verändern können. Ziel ist es Sie zu befähigen, Handlungsfelder und Maßnahmen in Ihrer Kommune mit dem gesunden Menschenverstand zu identifizieren und nutzerorientiert umsetzen zu können.

Beispiel: Sie finden in diesem Handbuch die Informationen, welche Distanzen und Fahrtzeiten Radfahrende üblicherweise akzeptieren. Diese Angaben beziehen sich auf bebauten Gebiete, in denen Entfernungen als kürzer empfunden werden, als auf Überland-Verbindungen. Dieser Wahrnehmungsunterschied kann Menschen in ländlicheren Gemeinden vom Radfahren abhalten. Maßnahmen der Radverkehrsförderung müssen dann darauf abzielen, die **empfundene** (!) Distanz und Fahrtzeit zu verkürzen, so dass die Kapitel zur menschlichen Wahrnehmung mit darin beschriebenen Lösungsansätzen (z.B. Perspektive der ermüdenden Distanz) wichtiger sind, als in einer größeren Stadt.

Methodik

Das vorliegende Handbuch *Radverkehr in der Kommune* ist ein Leitfaden für die kommunale Praxis und basiert auf einer fundierten wissenschaftlichen Grundlage. Das in diesem Fachbuch präsentierte *Hygge-Modell* baut sowohl auf den praktischen Erfahrungen etablierter Fahrradstädte auf, als auch auf dem aktuellen Stand der Forschung verschiedener Fachdisziplinen – darunter beispielsweise aus den Bereichen Psychologie (Verhaltensänderung, Motivation, Gewohnheiten, Umweltwahrnehmung), Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Stadtplanung, Gesundheitswesen oder Sozialwissenschaft. Die breite Verknüpfung der Radverkehrsförderung mit anderen Fachdisziplinen ist neu und wegweisend.

Den drei Kernaufgaben und Handlungsempfehlungen für die Radverkehrsförderung (Hygge-Modell) liegen wissenschaftliche Erkenntnisse zugrunde, z.B. das *Einflusschema für umweltrelevantes Handeln* von Fietkau und Kessel

oder die *Theorie des geplanten Verhaltens* von Ajzen. Da es sich um ein praxisbezogenes Handbuch handelt, werden die zugrunde liegenden theoretischen Modelle selbst nicht beschrieben, sondern die Erkenntnisse der Modelle und Theorien auf die Radverkehrsförderung angewendet und in Form konkreter Handlungsempfehlungen und Maßnahmenbeispiele dargestellt.

Der Blick über den Tellerrand

Das Handbuch hat eine Zwitterstellung. Es orientiert sich einerseits an den bestehenden Regelwerken, insbesondere denen in Deutschland, so dass es eine konkrete Planungsunterstützung für die Praxis ist. Andererseits finden Sie punktuell auch Lösungen, die den derzeitigen Planungsgrundsätzen widersprechen. Dies hat drei wesentliche Gründe:

- (1) Das Handbuch ist geschrieben für Leser in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Die jeweiligen Regelungen sind jedoch unterschiedlich.
- (2) Gesetze und Regelungen verändern sich, das Handbuch hat als Grundlagenwerk jedoch eine langfristige Perspektive.
- (3) Es ist kein Ersatz für technische Regelwerke (z.B. ERA, RIN), sondern ein ergänzender Augenöffner mit innovativen Lösungsansätzen, die andernorts funktionieren und den Radverkehr wirklich voranbringen. Insofern hat das Handbuch den Anspruch, auch Ideengeber für Modellvorhaben sowie eine Weiterentwicklung der bestehenden Regelungen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu sein.

Quellen

Das Hygge-Modell mit seinen drei Kernaufgaben habe ich auf einer breiten Basis von Eigen- und Fremdquellen entwickelt. Im Anhang finden Sie einen umfassenden Literaturnachweis der sekundären Quellen, die in dieses Handbuch eingeflossen sind. Es handelt sich um eine dreistellige Anzahl, überwiegend wissenschaftliche Fachartikel aus verschiedenen Fachdisziplinen. Ein Handbuch für die Praxis muss lesbar sein und eine grundsätzliche Orientierung geben. In diesem Sinne sind im Text nur dann direkte Quellen aufgeführt, wenn

- (1) einzelne Quellen wesentlichen Einfluss auf die Darstellungen hatten oder aus ihnen konkrete Zahlen oder Zitate entnommen wurden oder
- (2) interessierte Leser an der Originalquelle ein besonderes Interesse haben