

Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt – Ausstellung
von 17.9. bis 25.10.2019 - Sparkasse Bremen - FinanzCentrum Am Brill

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM

FAHR RAD!
Die Rückeroberung der Stadt



Mayer/Reed; ZGF Architects: Max Orange Line, Stadtbahn von Portland nach Milwaukie, 2015 © Photo: C. Bruce Forster

17. September bis 25. Oktober 2019

Im FinanzCentrum der Sparkasse Bremen
Am Brill 1-3, Bremen

AUSSTELLUNGSERÖFFNUNG:

Montag, 16.9.2019

VORBESICHTIGUNG:

Montag, 19. September 2019, 11 Uhr

ÖFFNUNGSZEITEN:

Montag	09:00-16:30
Dienstag	09:00-18:00
Mittwoch	09:00-13:00
Donnerstag	09:00-18:00
Freitag	09:00-13:00

Inhalt

ÜBER DIE AUSSTELLUNG	2
DIE SCHWERPUNKTSTÄDTE	5
INTERNATIONALE EINZELPROJEKTE	13
PUBLIKATION / IMPRESSUM	18

„FAHR RAD! DIE RÜCKEROBERUNG DER STADT“

Wie Rad fahren Spass machen kann, zeigt die Ausstellung des Deutschen Architektenmuseum. Zu sehen sind gelungene stadt- und landschaftsplanerische Projekte weltweit mit fahrradgerechten Infrastrukturen, die in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad locken und Stadt lebenswerter machen können.

Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung widmen sich demselben öffentlichen Raum, zumeist dem Stadtraum. Der Radverkehr spielt in allen drei Bereichen mittlerweile eine zentrale, verbindende Rolle; man könnte ihn auch als Seismografen der Urbanität bezeichnen. Um die Lebensqualität zu erhalten und weiter zu verbessern, braucht es in einer zunehmend dicht bebauten und intensiv genutzten Stadt mehr Raum auf Straßen und Plätzen, mehr Grün- und Freiflächen. Die Verkehrsplanung ist dabei immer mit der Stadt- und Landschaftsplanung verbunden, und alle Beteiligten bedingen sich wechselseitig. In den aktuellen Diskussionen werden die Planungen noch meist separiert und nur in den unmittelbar geforderten Disziplinen entworfen und umgesetzt. Architektonische und städtebauliche Fragestellungen werden oft nicht hinreichend eingebunden.

Das DAM wollte mit **FAHR RAD!** eine integrierende Debatte mit den Verantwortlichen anstoßen und die verschiedenen Disziplinen zum Austausch und zur Zusammenarbeit anregen. Auch die breite Öffentlichkeit sollte eingebunden werden. Nicht zuletzt wird die unabdingbar notwendige gestalterische Kompetenz in dieser Frage thematisiert. Der öffentliche Raum und damit der Straßenraum soll zur Nutzung für Alle neu geordnet und seine Flächen so verteilt werden, dass eine sichere, bequeme und ausgewogene Mobilität für alle Menschen, die unterwegs sind, möglich wird. Dies sollte im Einklang entstehen mit Grünräumen und einer Architektur, die sich zu städtebaulichen Ensembles zusammenfügt. Die Ausstellung dokumentiert, wie eine Stadtentwicklung aussehen kann, die in Zukunft noch mehr Menschen auf das Rad lockt – und wirbt mit Projekten aus aller Welt für diese sanfte Rückeroberung der Stadt. Und sie zeigt, wie der Weg zu einer nachhaltigen und sozialen Stadt auch über die Planung für eine fahrrad-gerechte Stadt führen kann.

Wahl der Schwerpunktstädte und internationalen Einzelprojekte

Die Ausstellung präsentiert die acht Städte und Regionen Kopenhagen, New York, Karlsruhe, Oslo, Portland, Barcelona, das Ruhrgebiet und Groningen. Sie unterscheiden sich hinsichtlich ihrer geografischen Lage, ihres Klimas, ihrer Fläche, ihrer Bevölkerungszahl und ihrem derzeitigen Stand als „Fahrradstadt“. Sie alle eint, dass es nicht nur darum geht eine fahrradgerechte Stadt zu werden, sondern sozialer, grüner und lebenswerter – um damit für zukünftige Entwicklungen gerüstet zu sein. Sie alle setzen bei ihren Bemühungen unterschiedliche Schwerpunkte und vermitteln wertvolle Erfahrungen. Darüber hinaus weisen 26 internationale Projekte den Umgang mit speziellen Bauaufgaben.

Herausforderungen im städtischen Raum

Angesichts der zunehmenden Verdichtung der städtischen Ballungsräume muss eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen werden, um die bestehende Lebensqualität zu erhalten und zu verbessern. Beispielhaft gehören dazu ein integrierter Ausbau der Fahrradinfrastruktur, eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), eine Erweiterung des urbanen Grüns und für das Zusammenleben der Menschen gut gestaltete öffentliche Freiräume.

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES ARCHITEKTURMUSEUM

Für bessere Lebensbedingungen in den Städten ist eine kluge und moderierte Neuverteilung des öffentlichen Raumes unabdingbar. Für unterschiedlichste Geschwindigkeiten und Maßstäbe – von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollatoren bis zu Personenkraftwagen und dem Lieferverkehr – muss unter anderem eine gleichmäßig komfortable Verkehrsfläche entstehen.

Zahlen und Fakten:

- In Deutschland sind **37 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche dem Verkehr** zuzurechnen. i
Verkehrsflächen sind unbebaute Landflächen, die dem Straßen-, Schienen-, Luft- oder Wasserverkehr dienen. Dazu zählen auch Brücken, Geh- und Radwege, Schutz-, Trenn-, Park- oder Seitenstreifen, Böschungen und Gräben. ii
Diese Fläche teilen sich der Güterverkehr und der Personenverkehr. iii
- Rund **80 % der Menschen in Deutschland besitzen** (mindestens) **ein Fahrrad**.
In Deutschland gibt es rund 72 Millionen Fahrräder, mehr als jedes andere Verkehrsmittel. iv
- Zurzeit werden in Deutschland rund **11 % aller Wege mit dem Fahrrad erledigt**. Dieser Anteil soll in den kommenden Jahren deutlich erhöht werden, denn die Nachbarländer Dänemark oder die Niederlande zeigen, dass hier noch reichlich Potential liegt:

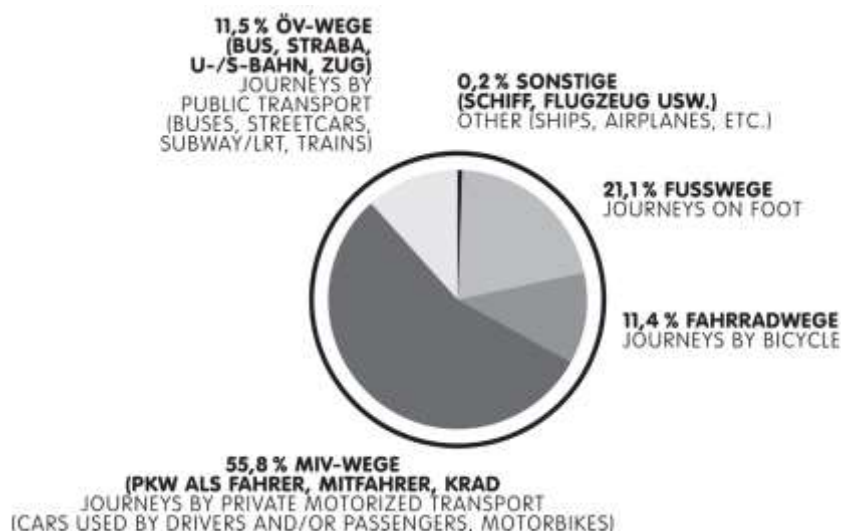
Deutschland: 11 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad (Stadt Münster: 38 Prozent)

Dänemark: 18 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad

Niederlande: 27 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad

- **Modal Split des Verkehrsaufkommens in Deutschland**

(Wege je Person und Tag; Anteile der Verkehrsmodi, 2016) v



Der Modal Split bezeichnet die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Er zeigt den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufwand. Diese Dokumentation der Verkehrsmittelwahl und damit des Mobilitätsverhaltens ist wichtig für zukünftige Planungen.

Eine gewandelte Mobilität für lebenswerte Städte – und was das Fahrrad dabei leisten kann

Ein Rad hat mit seiner Geschwindigkeit und Sitzhöhe das geeignete Maß, um den Stadtraum bewusster zu erleben. Dazu braucht man eine Wegestruktur, die sicheres, komfortables und zügiges Radfahren ermöglicht und die nicht in Konflikt und in Konkurrenz zum Autoverkehr gerät. Die Radverkehrsinfrastruktur übt einen wichtigen Einfluss auf den Umfang der Fahrradnutzung aus.

Radverkehr ist für eine Stadt und ihre Bewohner ein Gewinn:

- Städte werden leiser.
- Radfahren fördert die Gesundheit.
- Fahrräder sind ein günstiges Transportmittel.
- Das Fahrrad ist ein wichtiger Technologieträger: Es ist Vorreiter für Elektroantriebe und gewinnt durch die Digitalisierung weiter an Attraktivität.
- Auf Strecken unter fünf Kilometern Länge ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel in Großstädten.
- Es ist für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar – für Kinder und alte Menschen, für sportliche und gemächliche Fahrer, für den Transport zum Kindergarten genauso wie als Lastenrad des Paketdienstes. Radverkehr fordert Wege für alle Bevölkerungsgruppen ein: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Gleichzeitig sind dort Menschen mit ihrem Rollator unterwegs.
- Erweiterung städtischer Grünflächen, wenn der Radverkehr abseits des Pkw-Verkehrs durch neu angelegt Grünzüge geführt wird.
- Radfahren spart Platz.
- Das Fahrrad ist ein soziales, weil kommunikatives Verkehrsmittel.
- Die stadträumliche Qualität steigt. Qualitativ hochwertige Radverkehrswege erzeugen mehr öffentlichen Freiraum.
- Radfahren ist umweltfreundliche und klimaschonende Mobilität.

Es ist offensichtlich, dass sich eine Radverkehrsförderung an der Gruppe der interessierten, aber besorgten Menschen orientieren muss, die sich unsicher fühlen, wenn sie in der Stadt das Rad nutzen wollen. Der Schlüssel liegt also in der Gestaltung und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Das bedeutet: Die Menschen müssen beim Radfahren selbstverständlich objektiv sicher sein, aber sie müssen sich auch subjektiv sicher fühlen. Nur dann werden sie Rad fahren.

Quellen

i <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#textpart-1>

ii <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/254764/umfrage/anteil-der-verkehrsflaeche-in-deutschland-nach-bundeslaendern/>

iii DIW: „Verkehr in Zahlen 2015/2016 im Auftrag des BMVI, S. 217, S. 219

iv <http://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Deutschlands-Radverkehr-Kompakt/deutschlands-radverkehr-kompakt.html>

v http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_16_17.pdf S.42

DIE SCHWERPUNKTSTÄDTE

Kopenhagen

Einwohner 602 481

Fläche 87 km²

Bevölkerungsdichte 6 957/km²

Entscheidend für die Entwicklung einer Stadt ist ein Transportsystem, das die Bürger schnell und effektiv von A nach B bringt. Ein solches System war in Kopenhagen dank des kontinuierlichen Ausbaus des Radwegnetzes seit den 1930er-Jahren vorhanden. Doch Jahrzehntlang galt auch in Dänemark, dass das eigene Privatauto mit Freiheit gleichzusetzen ist, nur langsam setzte sich die Erkenntnis durch, dass vielmehr der Zugang zu Mobilität Freiheit bedeutet.

2009 war Kopenhagen Tagungsort für die große EU Klimakonferenz COP 15. Dies nahm die Stadt zum Anlass, neue Leitbilder für ihre Nachhaltigkeitspolitik zu formulieren. 2007 und 2008 wurden die zentralen Dokumente „Miljømetropolen“ (dt. „Die Umweltmetropole“) und „Metropol for Mennesker“ (dt. „Metropole für Menschen“) verabschiedet. „Miljømetropolen“ hat unter anderem eine erhebliche Reduktion des CO₂-Ausstoßes, eine deutliche Senkung von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sowie das Vorhaben, die fahrradfreundlichste Stadt der Welt zu werden zum Ziel. „Metropol for Mennesker“ ist stark vom Denken des Stadtplaners Jan Gehl inspiriert und umfasst Pläne, den städtischen Raum positiv zu gestalten. Die Stärke dieser beiden Strategien war und ist es, dass sie von sämtlichen Parteien getragen werden. Jeder, der an der Stadtentwicklung beteiligt ist, weiß, was der andere meint, wenn von Begriffen wie „Nachhaltigkeit“, „lebendigem Stadtleben“, „Radfahrersicherheit“ oder „menschlichem städtischen Raum“ die Rede ist.

In Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen werden derzeit eine Reihe existierender Radwege zu einem Netz von Superradschnellwegen ausgebaut.

Neubauprojekte werden mit einer festgelegten Zahl von Radstellplätzen je nach Anzahl der Wohneinheiten ausgestattet, und eine gute Radverkehrsinfrastruktur sowie deren Anbindung an den ÖPNV werden von Beginn an in alle Planungen einbezogen. Ein großer Erfolg war die 2010 eingeführte Regelung, das Fahrrad kostenlos in der S-Bahn mitnehmen zu können. Die Anzahl der Fahrgäste stieg dadurch um gut 10 Prozent. Und Radfahren in der Debatte um zukünftige Mobilität, auch im Hinblick auf Diskussionen um autonome Fahrzeuge, sichtbar zu machen. Ein weiterer Erfolg ist die Verbindung von Design, Ästhetik und Radverkehrsinfrastruktur – eine attraktive Gestaltung der Rahmenbedingungen vermittelt den Radfahrern das Gefühl, dass ihre Bedürfnisse ernst genommen werden.

MODAL SPLIT (2017)



Modal Split Kopenhagen

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES ARCHITEKTURMUSEUM

New York City

Einwohner 8 537 673

Fläche 789 km²

Bevölkerungsdichte 10821/km²

Die Hälfte der Weltbevölkerung lebt in urbanen Gebieten, und bis 2050 werden es voraussichtlich zwei Drittel sein. Unglücklicherweise sind die Städte darauf nicht vorbereitet. Während Innovationen nahezu alle Aspekte des modernen Lebens grundlegend verändert haben, hat sich an den Straßen praktisch nichts verändert. Sie werden immer verstopfter und produzieren immer mehr Umweltverschmutzung. 2007 hat die New Yorker Verkehrsbehörde damit begonnen Stadtstraßen zu verändern – nicht mit Megaprojekten, die Jahrzehnte brauchen und Milliarden verschlingen, sondern fast über Nacht und mit Einsatz günstiger Materialien.

Mit dem PlaNYC (2007) wurde die Stoßrichtung vorgegeben. Der Nachhaltigkeitsplan zeigte, dass der Umgang mit New Yorks Straßen geändert werden muss, wenn die Stadt weiter wachsen und bis 2030 eine Million neuer Einwohner aufnehmen soll. Die Straßen durften nicht weiter als Korridore zur Bewegung von möglichst vielen Autos und Lkw verstanden werden, sondern als wertvolle öffentliche Flächen, die verschiedenen Funktionen dienen. Das Problem war, dass die Straßen von New York als besonders unfreundlich für Menschen galten. Die bloße Idee Radfahren zu wollen, erschien verrückt. Es war klar, dass die Menschen nichts an ihrer Fortbewegungsweise ändern würden, solange sie keine sichere Alternative sahen. Allein bis 2013 baute die Stadt daher 650 Kilometer neuer Radwege. Weitere Maßnahmen waren die Schaffung von mehr als 60 Plätzen und die Einrichtung von sieben neuen Expressbuslinien. In den meisten Fällen wurde einfach das Material eines Straßenverkehrsamts – Farbe und Pflanzkübel, Schilder und Zeichen – anders eingesetzt. So wurden bei breiten Straßen die Fahrspuren ein wenig verringert, und ein Radweg angelegt. Verglichen mit den Milliarden, die für den Erhalt der Straßen und Brücken aufgewendet werden, waren diese Projekte kostengünstig, sorgten aber für eine deutliche Veränderung. Die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr sank nicht nur bei Radfahrern, sondern auch bei Fußgängern und sogar Autofahrern um 50 Prozent.

Das Radwegeprogramm war zeitweilig umstritten. Fahrräder würden die Straßen unsicherer machen, und Radwege bedeuteten eine Schädigung anliegender Geschäfte. Die Stadt untersuchte die Einnahmesituation bei kleinen Läden und stellte fest, dass es in Straßen mit geschützten Radwegen Umsatzzuwächse um bis zu 50 Prozent gab. Die Zahl der Radfahrer hat sich vervierfacht. Viele Städte stehen vor den gleichen Herausforderungen wie New York. Indem sie den Schwerpunkt auf die Menschen setzen, dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang geben und Straßen zu Orten statt zu reinen Verkehrsflächen machen, schaffen sie die Voraussetzung für eine neuartige Stadt.



Modal Split New York City

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM

Groningen (nicht in der Ausstellung)

Einwohner 200 700

Fläche 84 km²

Bevölkerungsdichte 2 392/km²

Die niederländische Stadt Groningen kann gut und gerne als die Welthauptstadt des Fahrrads gelten. Mehr als 60 Prozent aller Fahrten in der Universitätsstadt werden mit dem Fahrrad zurückgelegt; bei Fahrten von beziehungsweise zu den Bildungseinrichtungen steigt der Anteil sogar auf mehr als 70 Prozent. Diese Tatsache wird noch bemerkenswerter durch den Umstand, dass sich die Fahrradinfrastruktur in Groningen nicht sehr von derjenigen in anderen niederländischen Städten unterscheidet. Manche behaupten, dass sie an vielen Stellen im Stadtgebiet sogar eher schlecht ist. Warum also ist das Fahrrad in Groningen ein derartig beliebtes Fortbewegungsmittel?

Zunächst einmal besitzt Groningen eine erstaunlich junge Bevölkerung. Fast 18 Prozent der 200.700 Einwohner sind Studierende – ein Faktor, der bekanntlich eine starke Fahrradnutzung nach sich zieht. Zweitens sorgt der kompakte und vielfältige Charakter der Stadt dafür, dass die Distanzen zwischen den Orten der täglichen Aktivitäten kurz sind. Der entscheidende Punkt ist jedoch, dass Groningen radikale und konsequente Entscheidungen getroffen hat, um die vorherrschende Rolle des Autos in der Innenstadt zurückzudrängen. Wie in den meisten europäischen Städten war das Radfahren auch hier im frühen 20. Jahrhundert die dominierende Verkehrsform. Aber in den 50er- und 60er-Jahren wuchs der Autoverkehr rapide und sorgte in den niederländischen Städten für eine erhebliche Verkehrsbelastung. In Groningen jedoch träumte der Lokalpolitiker Max van den Berg – der gerade einmal 24 Jahre alt war, als er die Verantwortung für die städtische Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik übernahm – davon, das Auto aus dem Stadtzentrum zu vertreiben und wieder Raum für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Van den Bergs „Verkehrswegeplan“ unterteilt das Zentrum in vier Sektoren. Autofahrern wurde es unmöglich gemacht, direkt von einem Sektor in einen anderen zu fahren – sie müssen dafür auf die Ringstraße um die Innenstadt ausweichen –, während Radfahrer und Fußgänger sich frei bewegen können. Dadurch wurde das Autofahren im Stadtzentrum unattraktiv und zeitaufwendig. Statt die Stadt dem Auto anzupassen, passte van den Berg das Auto der Stadt an. Im Jahr 1977 wurde der Verkehrswegeplan über Nacht eingeführt. Schilder wurden aufgestellt, um Straßen als Einbahnstraßen auszuweisen oder deren Richtung zu ändern. Anschließend wurden neue Radwege gebaut und Bäume gepflanzt. Der Vismarkt, ein zentraler Platz, der zu einem großen Parkplatz geworden war, gewann seine historische Funktion als Markt zurück. Die von vielen Seiten befürchtete wirtschaftliche Katastrophe blieb aus. Die meisten Läden überlebten, manche blühten sogar auf. Es brauchte einige Zeit, bis sich die Autofahrer an die neue Lage angepasst hatten, und Ortsfremde werden auch heute noch ihre Schwierigkeiten haben. Dafür besitzt Groningen derzeit die sauberste Luft aller niederländischen Großstädte, und viele Straßen im Zentrum sind erstaunlich ruhig.

MODAL SPLIT
(2008)



Modal Split Groningen

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES ARCHITEKTURMUSEUM

Barcelona

Einwohner 1 608 746

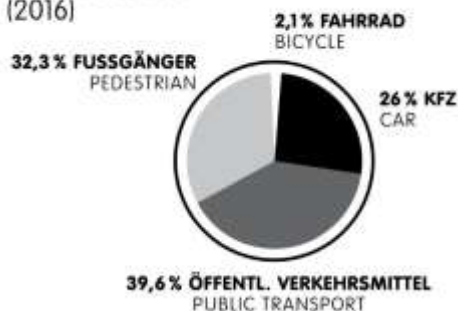
Fläche 102,15 km²

Bevölkerungsdichte 15 749/km²

Nach der UN-Klimakonferenz von Paris 2015 plant Barcelona, die Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 2005 um 40 Prozent zu reduzieren und die städtischen Grünflächen um einen Quadratmeter pro Einwohner zu erweitern, um so ihren Bürgern eine gesteigerte Lebensqualität zu bieten. Gleichzeitig soll der Straßenverkehr um 21 Prozent reduziert und der Anteil des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs erhöht werden. Bis 2019 sollen 44 Hektar und bis 2030 165 Hektar neue Grünflächen geschaffen werden und bestehende Grünflächen verbessert werden. Darüber hinaus soll die Öffentlichkeit eine aktivere Rolle bei der Gestaltung und Verwaltung der Grünflächen erhalten.

Eine weitere wichtige Aufgabe ist der Ausbau des städtischen Radwegenetzes von derzeit 116 auf 308 Kilometer. Barcelona möchte ein sicheres Radwegenetz schaffen, das Fahrten durch die gesamte Stadt auf vom Gehweg getrennten Spuren ermöglicht. Um bei der Umsetzung höchste Qualitätsstandards zu gewährleisten, wurde ein Handbuch mit Planungsvorgaben erstellt. Zugunsten der Fußgänger werden neue verkehrsberuhigte Zonen, so genannte „Superblocks“, geschaffen. Der erste „Superblock“ wurde im Stadtteil Poblenou eingerichtet. Ein „Superblock“ fasst jeweils 9 Häuserblocks zu einer städtischen Einheit von ca. 400 x 400m zusammen. Das Modell verteilt den Raum innerhalb dieser Blöcke zwischen motorisierten Fahrzeugen und Menschen um und gewährt den Bürgern Vorrang. In naher Zukunft soll diese Maßnahme auf andere Stadtviertel ausgeweitet werden. In den kommenden zwei Jahren wird außerdem die Einführung des neuen Buslinienetzes abgeschlossen. Barcelona wird dann über 28 Buslinien verfügen. Die Busse werden alle fünf bis acht Minuten fahren, so entsteht ein leistungsfähiges Liniennetz mit kürzeren Warte- und Fahrtzeiten. Eine weitere Aufgabe im öffentlichen Nahverkehr besteht darin, die beiden derzeit voneinander getrennten Straßenbahnnetze mittels einer 3,9 Kilometer langen Verbindungsstrecke zu verknüpfen. Damit ließe sich die gegenwärtige Nutzung potenziell verdoppeln. Mit diesen Maßnahmen sollen die Einwohner Barcelonas dazu ermutigt werden, Wege möglichst nachhaltig zu bewältigen: zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Private Pkw-Fahrten sollen reduziert werden und damit die Wohn- und Lebensbedingungen im Stadtgebiet verbessert werden.

MODAL SPLIT (2016)



Modal Split Barcelona

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM

Das Ruhrgebiet

Einwohner 5 062 307

Fläche 4 435 km²

Bevölkerungsdichte 1 141/km²

Grünflächen 2 691 km²

Mit dem Radschnellweg Ruhr RS1 werden die Wünsche vieler Radfahrer wahr. Die ehemalige Trasse der Rheinischen Bahn wird zum mindestens vier Meter breiten asphaltierten Radschnellweg, der Radfahrern eine ganz besondere Qualität an Fahrkomfort und Kreuzungsfreiheit bietet. Zwischen dem Essener und dem Mülheimer Zentrum ist eine knapp elf Kilometer lange Strecke bereits weitgehend fertiggestellt worden. Nach dem weiteren Ausbau in den kommenden Jahren werden auf dem fertigen Radschnellweg Pendler, Ausflügler und Touristen dann über 100 Kilometer quer durch das Ruhrgebiet radeln können – vom Rhein in Duisburg über Essen und Dortmund bis nach Hamm. Und dabei wird es nicht bleiben: Es gibt bereits konkrete Planungen für weitere Radschnellwege. Einer davon soll von Essen über Bottrop nach Gladbeck ins nördliche Ruhrgebiet führen. Entlang der bereits ausgebauten Strecke des Radschnellwegs RS1 wird deutlich, wie wichtig die Zusammenschau der verschiedenen Fachdisziplinen aus Städtebau, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung ist. Der Radschnellweg verbindet Stadtzentren, Grünflächen und Wohnquartiere. Dabei entstehen neue, hochwertige städtische Lagen mit besonderer städtebaulicher und grünplanerischer Qualität. So reihen sich in Essen entlang der bereits ausgebauten Trasse der Rheinischen Bahn bedeutsame Stadtentwicklungsprojekte wie an einer Perlenschnur aneinander: das Universitätsviertel, das Thyssen-Krupp-Quartier oder der Niederfeldsee.

Neben den Radschnellwegen hat auch das Jahrhundertprojekt des Emscher-Umbaus durch die Emschergenossenschaft neue stadt- und freiraumplanerische Perspektiven eröffnet. Der zum Abwasserkanal verkommene Fluss wird bald durch ein neues Emschertal mit einem fast natürlichen Flussbett fließen. Bis zum Abschluss des Umbaus in wenigen Jahren wird sich das Gesicht einer ganzen Region verändern – durch naturnah umgestaltete Gewässer mit einem hohen Freizeitwert und zahlreiche Folgeprojekte. Entlang der renaturierten Gewässer des Emscher-Systems entstehen neue innerstädtische Verbindungen. Durch den Regionalverband Ruhrgebiet sind auf zahlreichen stillgelegten Bahntrassen wichtige Geh- und Radwege entstanden, die die Städte verbinden.

MODAL SPLIT (2012)



Modal Split Ruhrgebiet

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM

Oslo

Einwohner 674 496

Fläche 454 km²

Bevölkerungsdichte 1 400/km²

2015 machte Oslo weltweit Schlagzeilen, weil die Stadt als erste in Europa bis 2019 Autos vollständig und rund um die Uhr aus dem Zentrum verbannen will. Die Stadt will dieses Ziel verwirklichen, indem sie zunächst 800 Parkplätze beseitigt und die Preise für die verbleibenden erhöht sowie von Autofahrern höhere Gebühren verlangt, wenn diese zu Spitzenzeiten in die Stadt fahren. Bis 2019 sollen zudem 60 Kilometer neue und sanierte Radwege verwirklicht werden. Das Ergebnis wird eine deutlich veränderte, fahrradorientierte Stadt sein, in der Radwege aus dem völlig verkehrsberuhigten, 1,3 km² großen Zentrum in alle Richtungen führen. „Das Wichtigste ist es, eine gute und sichere Radwegeinfrastruktur zu schaffen“, erklärt Lan Marie Nguyen Berg, Oslos Vizebürgermeisterin für Umwelt und Verkehr. Der Schlüssel liege darin, den Radfahrern mehr Raum auf der Straße zu geben. Viele (wenn auch nicht alle) der neuen Radwege entsprechen dem „Oslo-Standard“, einem 2016 eingeführten Regelwerk für die bauliche Umsetzung der Radwegeinfrastruktur, das den Zielen der Stadt und dem Sicherheitsbedürfnis der Einwohner Rechnung trägt. Norwegens landesweite Planungsvorschriften für sichere Straßen und Wegegestaltung – die aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts stammen – sind nicht ausreichend, um den hohen Fahrradanteil zu erreichen, den Oslo wünscht. Um Familien vom Kauf eines neuen Autos abzuhalten, gewährt die Stadt im Jahr 2017 Bürgern, die stattdessen ein elektrisches Lastenfahrrad kaufen, einen Zuschuss von 1.000 Euro. Im Jahr zuvor gab es im Rahmen eines weiteren erfolgreichen Programms einen Zuschuss von rund 500 Euro für ein Standard-E-Bike.

Neben dem Bevölkerungswachstum sind auch Umweltprobleme eine Ursache für das neue Engagement der Stadt zugunsten des Fahrradverkehrs. Norwegen ist ein Land der grünen Wälder, der unberührten Fjorde und des klaren, blauen Himmels – aber die Luftqualität in den Städten kann erstaunlich schlecht sein und Oslo bildet dabei keine Ausnahme: Laut Angaben des norwegischen Gesundheitsamts verursacht die Luftverschmutzung in Oslo pro Jahr 185 vorzeitige Todesfälle. Die Dunstbildung lässt sich wegen winterlicher Inversionswetterlagen nicht völlig verhindern, aber sehr wohl begrenzen, denn der Verkehr ist für mehr als 60 Prozent der städtischen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen statt mit dem Auto, würde helfen, die Emissionen zu verringern und einen kleinen Beitrag zum Erfüllen der norwegischen Klimaziele leisten. Den Anteil des Fahrradverkehrs innerhalb von weniger als zehn Jahren zu verdoppeln ist ein äußerst ehrgeiziges Ziel. Aber viele andere Städte beweisen, dass sich der Anteil tatsächlich steigern lässt, wenn man Platz für das Fahrrad schafft. Und Oslo ist dabei, sein Engagement in praktische Maßnahmen umzusetzen.

MODAL SPLIT (2013)



Modal Split Oslo

Portland

Einwohner 639 863

Fläche 345,5 km²

Bevölkerungsdichte 1852/km²

In den späten 1980er- und frühen 1990er-Jahren war Portland, Oregon, eine typische amerikanische Großstadt mit wenigen Radfahrern und kaum Infrastruktur für sie. 1990 betrug ihr Anteil am Pendlerverkehr gerade einmal 1,2 Prozent. Jetzt hat sich das Bild vollständig verändert. Portland gilt nun als eine der besten Städte für Radfahrer in den USA, und in der ganzen Stadt wurde eine fortschrittliche Fahrradinfrastruktur geschaffen. Der Fahrradanteil am Pendlerverkehr beträgt jetzt stadtweit durchschnittlich 7 Prozent und in einigen innenstadtnahen Vierteln sogar mehr als das Dreifache davon. Der erste Schritt auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Stadt war der Aufbau eines stadtweiten Radwegenetzes.

Zwischen 1990 und 2000 verdreifachte sich das Radwegenetz von 120 auf 364 Kilometer. Heute gibt es fast 600 Kilometer an Radspuren, Radwegen und Nebenstraßen in Wohngebieten, in denen Radfahrer und Fußgänger Vorrang haben. Lange Zeit war man der Auffassung, dass bei Radwegen eine Standardbreite von 1,5 Metern reichen würde, um alle Menschen anzusprechen, die Radfahren wollen. Aber die bauliche Trennung des Fahrradverkehrs vom Autoverkehr ist eine der besten Maßnahmen, um Radfahrern ein Gefühl von Sicherheit zu geben. Bei der Planung neuer oder der Verbesserung vorhandener Radwege ist die geschützte Variante nun die Norm und nicht die Ausnahme.

Portland besitzt eine große Tradition bei der Aktivierung öffentlicher Flächen für die Gemeinschaft. Vor zehn Jahren wurde „Sunday Parkways“ entwickelt – dabei werden in verschiedenen Bereichen der Stadt acht bis elf Kilometer Straßen für Autos gesperrt. Das Programm soll dazu inspirieren das Fahrrad nicht nur sonntags zur Erholung, sondern auch im Alltag unter der Woche als Verkehrsmittel zu nutzen. Das Programm „Portland Safe Routes to School“ (Sichere Wege zur Schule in Portland) macht das Radfahren rund um Schulen leicht, sicher und attraktiv und reduziert den Autoverkehr rund um Schulen. Nicht zuletzt wegen des Programms ist der Anteil der Schüler, die für den Schulweg das Fahrrad nutzen, in Portland achtmal höher als im Landesdurchschnitt der USA.

In Zukunft sollen Neuentwicklungen in der Verkehrstechnologie dafür eingesetzt werden, mehr Einwohner für die Nutzung des Fahrrads zu begeistern. Ein Beispiel dafür ist das Bike-Sharing-System, das 2016 eingeführt wurde. Es handelt sich um „smart bikes“, die mit GPS, Schloss und Kommunikationstechnologie ausgerüstet sind. Die Nutzer können die Räder an jedem öffentlichen Fahrradständer anschließen, brauchen also keine Fahrradstation zu nutzen. Es ist das größte System mit „smart bikes“ in den USA. Vor 30 Jahren verwendeten nur wenige Einwohner Portlands das Fahrrad als ihr vorrangiges Verkehrsmittel. Es ist nicht übertrieben zu sagen, dass die Zunahme des Fahrradverkehrs die Stadt verändert hat. Portland ist lebenswerter und nachhaltiger geworden.

MODAL SPLIT
(2016)*



Modal Split Portland

Karlsruhe

Einwohner 309 999

Fläche 173,46 km²

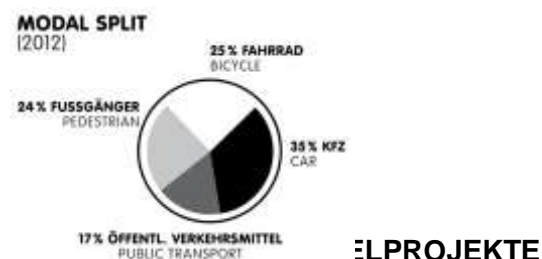
Bevölkerungsdichte 1 787/km²

Grünflächen 93,9 km²

Karlsruhe kann durchaus als Fahrradstadt bezeichnet werden. Die Stadtstruktur mit wenig Topografie und einem gemäßigten Klima bietet eine gute Grundlage. Was aber steckt hinter dem Titel „Fahrradstadt“? Ist es nur eine Marketingidee oder steckt eine zielgerichtete Stadtentwicklungsstrategie dahinter? Die Stadtverwaltung verfolgt seit den 1980er-Jahren den fahrradfreundlichen Ausbau auf unterschiedlichen Planungsebenen. Im Jahr 2005 wurden die Ziele und Maßnahmen in einem Zwanzig Punkte-Programm zur Radförderung gebündelt und 2013 fortgeschrieben. Neben konkreten Einzelmaßnahmen hat es auch einen spürbaren Einfluss auf die städtebaulichen Planungen und Quartiersentwicklungen. Durch diese enge Verzahnung konnte schon 2012 das Ziel eines Radverkehrsanteils von 25 Prozent überschritten werden. Für das Jahr 2020 werden nun 30 Prozent angestrebt. Wenn man diese Erfolgsbilanz sieht, stellt sich die Frage, wie diese sektoralen Planungen mit den gesamtstädtischen Entwicklungsperspektiven zusammenpassen. Oft genug sind städtische Fachplanungen zur Mobilität, zum Naturschutz, zur Klimaanpassung und zur baulich-räumlichen Entwicklung mit sehr spezifischen Zielsetzungen versehen und in unterschiedliche Handlungsebenen aufgeteilt. Das führt dazu, dass sie sich teilweise widersprechen und es sehr anspruchsvoll ist, sie miteinander zu verknüpfen. Da die öffentlichen Flächen in den Städten beschränkt sind, entsteht bei jedem Umbau- oder Optimierungsprozess eine Konkurrenz der Nutzungen.

Die Stadt Karlsruhe hat mit dem Masterplan 2015 ein übergreifendes Planwerk für die zukünftige Stadtentwicklung aufgestellt. Die Verankerung der „Fahrradstadt Karlsruhe“ zunächst als Leitprojekt und seit 2012 als Strategie im integrierten Stadtentwicklungskonzept 2020 waren wichtige Schritte zur Erreichung der ambitionierten Ziele. Im „räumlichen Leitbild“ wurden diese Absichten und Ziele in ein konkretes räumliches Entwicklungsbild integriert und in einem gesamtstädtischen Kontext mit weiteren Planwerken verknüpft. Die Kernaussage des räumlichen Leitbilds ist das Bekenntnis zu einer kompakten, gemischt genutzten, vielfältigen Stadt, die sich nicht weiter in den Landschaftsraum ausdehnen soll. Die daraus folgende Innenentwicklung ist anspruchsvoll, aber unausweichlich. Die Förderung des Radverkehrs wird hier nicht mehr als sektorale Planung verstanden, sondern ist in die sogenannte Stoßrichtung „Urbane Nähe – neue Wege der Erreichbarkeit“ eingewoben. Dies ist ein deutliches Statement für eine integrierte Mobilitätsentwicklung. In Karlsruhe ist das Fahrrad zu einem anerkannten Symbol für ein entspanntes Zusammenleben in den Quartieren geworden, ohne aber auf die Annehmlichkeiten und Reize einer Großstadt verzichten zu müssen.

Modal Split Karlsruhe



Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM

BREMEN

EINWOHNER 570 000

FLÄCHE 326,7 KM²

BEVÖLKERUNGSDICHTE 1 745 /KM²

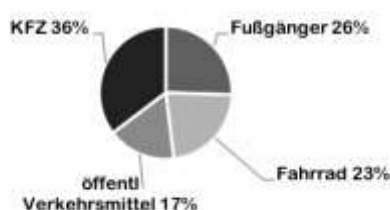
Das Fahrrad hat im Bremer Stadtleben eine große Bedeutung: gesund und umweltfreundlich und ein vielfältiges Statussymbol. Es hat zudem sehr große verkehrliche Werte: so ist Bremen unter den deutschen Großstädten über 500.000 Einwohnern nicht nur die Stadt mit dem höchsten Radverkehrsanteil, sondern auch mit der niedrigsten NO₂-Belastung. Die Luftqualitäts-Grenzwerte werden eingehalten; eine Diskussion um Dieselfahrverbote braucht nicht geführt zu werden.

Fast ein Viertel aller Wege der Bremerinnen und Bremer erfolgen mit dem Fahrrad, insgesamt fast die Hälfte aller Wege nicht-motorisiert. Hierin besteht ein großes Potenzial für den Klimaschutz, der für eine nur wenig über dem Meeresspiegel liegende Stadt eine ganz besondere Bedeutung hat. Die Bremer Stadtregierung (Senat) und das Stadtparlament (Bürgerschaft) haben 2014 einen weit-reichenden und ambitionierten Verkehrsentwicklungsplan beschlossen, der dem Fahrrad einen besonderen Stellenwert einräumt. Ein Netz von Fahrrad-Premiumrouten soll die Stadt durchziehen und mit dem Umland verbinden, ergänzt durch gute befahrbare und sichere Verbindungen, z.B. Fahrradstraßen. Bremen hat eine Fahrrad-Tradition: hier wurde die erste Fahrradstraße Deutschlands angelegt und wohl auch die erste Fahrradzone. Die ‚Alte Neustadt‘ Bremens ist ein Fahrrad-Modellquartier geworden, hier wächst ein Netz von Fahrradstraßen zur Fahrradzone zusammen. Die zahlreichen Kopfsteinpflasterstraßen erhielten einen Fahrstreifen aus Asphalt, auf dem auch der Radverkehr nun glatt läuft. An neuen Fahrradbügeln können rund 600 Fahrräder sicher abgestellt werden. Gehwegnasen und Markierungen sollen dafür sorgen, dass Einmündungen und Kreuzungen nicht durch parkende Autos zugestellt werden. Besonders auffällig sind neue Querungen über Verkehrsstraßen mit ÖPNV-Achsen – hiermit wird das Quartier auch an die überörtlichen Fahrradverbindungen bequem angebunden. Mitten im Modellquartier hat die Hochschule Bremen ihren Platz. Der Straßenraum zwischen den Hochschulgebäuden ist zum ansprechenden Campusplatz geworden. Straßenraum wurde Lebensraum.

Die Hochschule Bremen hat ein Fahrrad-Repair-Café geschaffen, hierzu wurde ein neues ansprechendes Gebäude nach ökologischen Standards errichtet. Das Fahrrad-Leihsystem wird ausgebaut und um Lastenräder erweitert. Ergänzt werden die Maßnahmen zur Rückgewinnung des Straßenraums durch einen Ausbau des Carsharing Systems in Bremen durch mobil.punkte im öffentlichen Straßenraum, denn wer bei den guten ÖPNV- und Fahrrad-Anbindungen nicht auf ein eigenes Auto angewiesen ist, hat Carsharing als Alternative zum Autobesitz: In Bremen haben rund 5.000 Menschen so ihr Auto abgeschafft oder keines angeschafft.

Modal Split Bremen

Modal Split Bremen (2017)



Konzipiert von :  DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM

Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt



Die Ausstellung wurde konzipiert vom Deutschen Architekturmuseums (DAM) : Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano Negussie. Ergänzt um das **Fahrradmodellquartier Alte Neustadt**“, Bremen

Die Ausstellung wird in Bremen im Rahmen der EUROPÄISCHEN MOBILTÄTSWOCHE und in Kooperation mit der SPARKASSE BREMEN, dem VCD, dem ADFC und dem AUTOFREIEN STADTRAUM gezeigt, gefördert durch die SENATORIN FÜR KLIMASCHUTZ, UMWELT, MOBILITÄT, STADTENTWICKLUNG UND WOHNUNGSBAU. Das Rahmenprogramm zur Ausstellung finden Sie unter: www.autofreierstadtraum.de

Ansprechpartner:

MICHAEL GLOTZ-RICHTER • Freie Hansestadt Bremen • Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau • Referent nachhaltige Mobilität • Tel. +49 421 361 6703 • Mobil: +49 173 6 123 178

JENS TITTMANN • Freie Hansestadt Bremen • Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau • Pressesprecher • Tel: +49 421 361 6012 • Mobil: +49 162 2390 244 • Mail: jens.tittmann@bau.bremen.de

SUSANNE VON ESSEN • sternkultur UG • autofreier StadTraum e.V. • mobil: +49 172 426 50 36 • Mail: vonessen@sternkultur.de • www.sternkultur.de • <https://autofreierstadtraum.de>

Die Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



PUBLIKATION

Konzipiert von : **DAM** DEUTSCHES
ARCHITEKTURMUSEUM



Fahr Rad!

Die Rückeroberung der Stadt

Hrsg.: Annette Becker, Stefanie Lampe, Lessano

Negussie, Peter Cachola Schmal

Birkhäuser Verlag, Basel

Getrennte Ausgaben deutsch und englisch

Klappenbroschur, Format 21 x 26 cm

280 Seiten mit 220 farbige Abbildungen

ISBN 978-3-0356-1659-0

Im Museumsshop erhältlich für 34,90 EUR,

im Buchhandel erhältlich für 49,90 EUR.

Mit Beiträgen von:

Stefan Bendiks, Klaus Bondam, Marco te

Brömmelstroet, Kees Christiaanse, Steven Fleming,

Jan Gehl, Markus Neppi, Simone Raskob, Till

Rehwaldt, Ulrike Reutter, Steffen de Rudder, Janette

Sadik-Khan, Christiane Thalgott u.v.m