

Protokoll: Thementisch Verhaltensänderung

Der Thementisch „Verhaltensänderung“ wurde von Jan-Philipp Holthoff (Partei Klima) moderiert. Ausgangspunkt der Diskussion war die These:

„Eine nachhaltige Verhaltensänderung zugunsten des Radverkehrs erfordert gezielte Impulse und Anreizsysteme, die sowohl praktische Vorteile wie eine verbesserte Infrastruktur bieten als auch das Bewusstsein für die umweltfreundlichen und gesundheitsfördernden Aspekte des Radfahrens schärfen.“

Zur Einleitung in den Dialog stellten Vertreter der Verwaltung Aktionen vor, mit denen Düsseldorf bereits Impulse zur Verhaltensänderung gibt:

Frau Hamborg (Amt für Verkehrsmanagement Düsseldorf) stellte die Mobility Challenge aus dem Jahr 2022 vor. Dabei erhielten Teilnehmende ein Mobilitätsbudget für verschiedene Nahmobilitätsangebote, um diese als Alternative zum Auto zu testen. Die Teilnehmenden des Bürgerdialogs fragten sich, wie die Auswahl der Teilnehmenden für die Challenge erfolgte und wie diese von der Aktion erfahren hatten. Zudem wurde der Wunsch nach einer Wiederholung geäußert.

Frau Roth (Umweltamt Düsseldorf) stellte die Testaktion „Flottes Gewerbe“ vor, bei der Unternehmen die gewerbliche Nutzung von Cargo-Bikes testen konnten. Es gab auch eine kostenlose Beratung zu verschiedenen Modellen und Angeboten. Eine Idee war, Mitarbeitende, die gegen die Nutzung von Cargo-Bikes waren, direkt nach ihren Beweggründen zu befragen.

Herr Schramm (Umweltamt Düsseldorf) stellte das alljährliche Stadtradeln vor, das den meisten Teilnehmenden bereits bekannt war. Einige äußerten Enttäuschung, da sie sich eine Auswertung, insbesondere zu den Radwegemeldungen (RADar-Mängelmelder), erhofft hatten. Auch wurde der Wunsch geäußert, den Langzeiteffekt der Aktion zu verfolgen. Es gab den Eindruck, dass vor allem Viel-Radfahrende teilnahmen, anstatt neue Radfahrende zu gewinnen.

Nachtrag: Das Klima-Bündnis hat in den letzten Jahren mehrere Befragungen von Stadtradeln-Teilnehmenden durchgeführt. Der Eindruck, dass vor allem Gewohnheitsradelnde teilnehmen, wurde bestätigt (IASS-Studie 2018). Gleichzeitig hat die bundesweite Aktion „Stadtradeln“ auch dazu beigetragen, das Fahrrad (wieder) populär zu machen.

Danach bat Herr Holthoff um Vorschläge und Ideen, wie eine Verhaltensänderung hin zu mehr Radverkehr bewirkt werden kann und durch welche Aktionen insbesondere die Stadt dies erreichen könnte. Zudem wurden bereits vorhandene Aktionen und Ideen gesammelt und deren Wirksamkeit auf das Thema Verhaltensänderung bewertet.

Diskussion und Vorschläge für eine Verhaltensänderung:

1. **Infrastruktur und Sicherheit:** Eine gut ausgebaute Rad-Infrastruktur fördert das Sicherheitsgefühl und steigert die Motivation zum Radfahren. Zudem wurde mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr gefordert. Eine

verstärkte Aufklärung der Autofahrenden über Abstandsregeln und Überholverbote sowie klarere Regeln für den Straßenverkehr wurden vorgeschlagen.

2. **Mobilitätsalternativen:** Radfahren sollte die bevorzugte, schnellere, bequemere und gesündere Option im Vergleich zum Auto sein. Es wurden Vorschläge wie die „Grüne Welle“ für Radfahrende und die Reduktion von Parkmöglichkeiten für Autos diskutiert. Weitere Maßnahmen wie autofreie Tage in Innenstädten und höhere Parkgebühren sollten das Autofahren unattraktiver machen.
3. **Spaßfaktor und Events:** Das Radfahren sollte als Spaß wahrgenommen werden. Aktionen wie der Radaktiv-Tag und Unternehmens-Challenges, auch mit Cargo- und E-Bikes, wurden als mögliche Mittel zur Förderung genannt. Auch das Konzept der „Gamification“ durch Wettbewerbe wurde als geeignet erachtet.
4. **Belohnungssysteme:** Radfahrende sollten für ihre Mobilitätswahl Belohnungen erhalten, z. B. durch Rabatte in Museen oder Radfahrboni von Arbeitgebern. Positive Assoziationen mit dem Radfahren, wie die Dankeschön-Kekse des ADFC, wurden als motivierend genannt.
5. **Stadtverwaltung und Flächenumverteilung:** Es wurde kritisiert, dass der Radverkehr oft nicht ausreichend priorisiert wird, insbesondere bei der Planung von Veranstaltungen. Radwege werden häufig blockiert, während der Autoverkehr ungehindert weiterläuft. Es wurden Forderungen laut, den Radverkehr stärker zu fokussieren und Flächen zugunsten des Radverkehrs umzuverteilen. Hier besteht ein klares Ungleichgewicht zwischen den beiden Verkehrsarten.
6. **Abgasproblematik und Umweltbewusstsein:** Radwege entlang großer Verkehrsachsen sind oft durch Abgase belastet, was das Radfahren weniger attraktiv macht. Eine bessere Berücksichtigung der Luftqualität bei der Planung von Radwegen wurde als notwendig erachtet.
7. **Befragungen zur Verhaltensanalyse:** Um besser zu verstehen, warum Menschen Auto fahren oder das Rad nicht nutzen, wurde die Idee vorgeschlagen, sowohl Autofahrende als auch Radfahrende zu befragen. Dies könnte über Unternehmen oder durch Plakate mit QR-Codes an stauanfälligen Stellen geschehen.
8. **Angst und Sicherheit:** Ein großer Hinderungsfaktor für viele, insbesondere ältere Menschen oder solche mit körperlichen Einschränkungen, ist die Angst vor Stürzen. Fahrtrainings für Erwachsene und geschützte Trainingsparcours, auch für E-Scooter, wurden als Lösung vorgeschlagen. Eine klarere Wegführung und mehr Abgrenzungen zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern könnten ebenfalls das Sicherheitsgefühl verbessern.
9. **Schulwege und Kinder:** Kinder sollen ermutigt werden, zumindest einen Teil des Schulweges mit dem Rad zurückzulegen. Es wurde jedoch festgestellt, dass häufiges Engagement und Ressourcen fehlen, um solche Programme an Schulen effektiv umzusetzen.

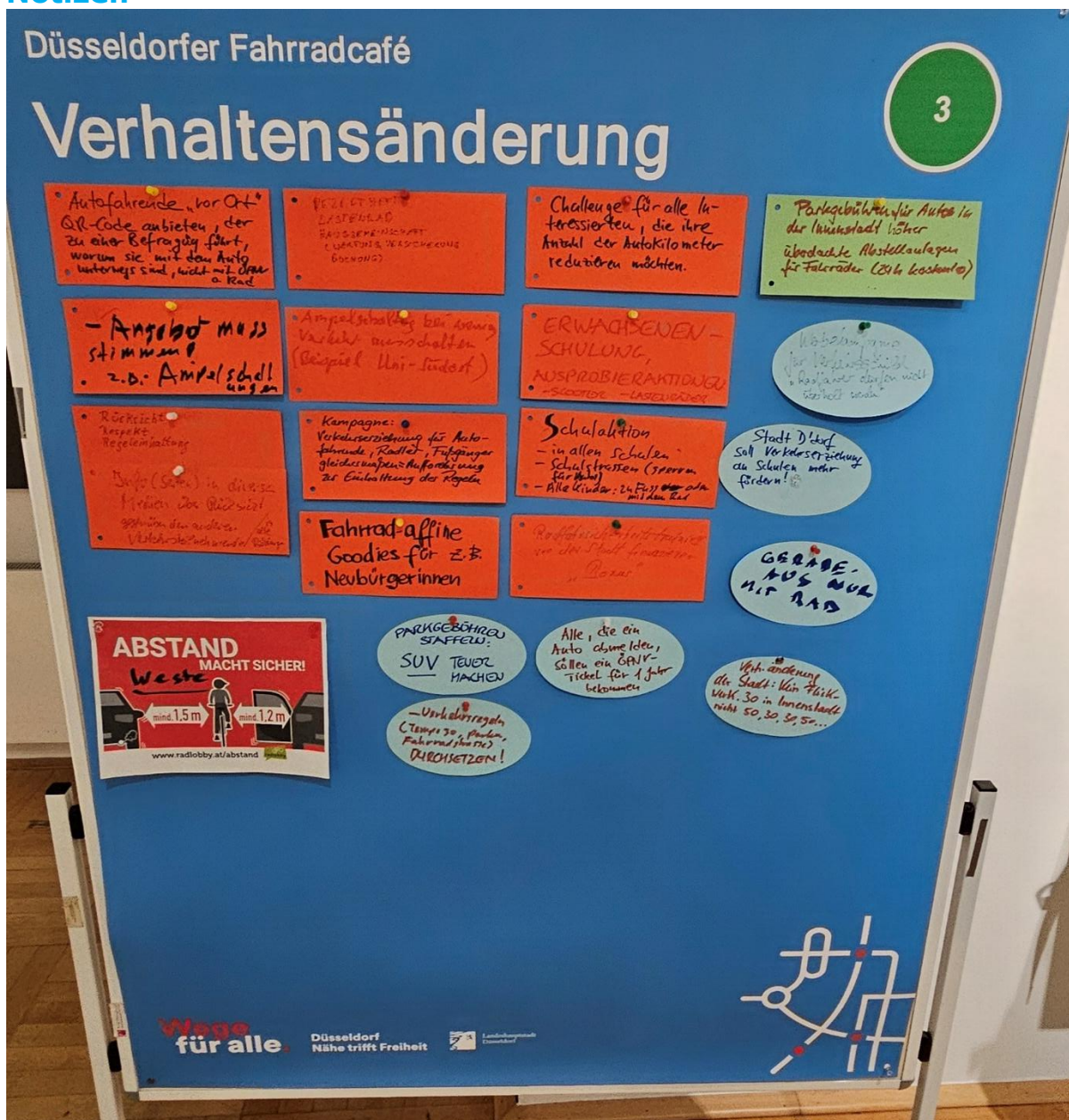
10. Sauberkeit und Pflege von Radwegen: Saubere und gepflegte Radwege erhöhen die Attraktivität und das Nutzungserlebnis für Radfahrende.

11. Shared Mobility und gemeinschaftliche Nutzung: Es gab den Wunsch nach einem Leitfaden für die gemeinschaftliche Nutzung von Mobilitätsangeboten wie Lastenrädern innerhalb von Hausgemeinschaften, um den Zugang zu solchen Verkehrsmitteln zu erleichtern.

Zusammenfassung:

Es wurde deutlich, dass eine Kombination aus besserer Infrastruktur, Aufklärung, Belohnungssystemen und einer stärkeren Priorisierung des Radverkehrs durch die Stadt notwendig ist, um eine nachhaltige Verhaltensänderung hin zum Radfahren zu fördern.

Notizen



Düsseldorfer Fahrradcafé

Verhaltensänderung

3

- Stadtradeln - Ergebnisse der Auswertungen teilen an Teilnehmer
- Stadtradeln: Gerne (kleine) Flyer, die auch über's Jahr verteilt werden können.
- Zu Radtouren einladen
- "Danke"-Kette an RadlerInnen (Einmalaktion ☺)
- Lastenrad kost & Fahrtraining
- Alle Unternehmen in Düsseldorf befragen, was ihre MA & wie Vorkenntn. & bewährte Beweise (Lohnzeit Freiz.)
- "Fahrrad-Challenge" in Umkleekabinen als Benefit
- Lastenräder i.d. Stadtteilen zum Ausleihen
- VERHÄLTEN DER VERKEHRSTEILNEHMER UNTEREINANDER - SICHENHEITSSYSTEME - ER
- Jedes Verkehrszeichen muss punktuell 1-2 Stk. auf dem Fahrrad, mit Begründung, durchzuführen.
- Einmalig, 10€ (mit Freunde) + Preis des Radfahrens - monatliche Summe
- KONTROLLDRUCK FALSCHPARKER ERHÖHEN => SICHERHEIT
- Jugendstadt für Autoverkehr begrenzen
- Radwege sauberhalten
- Überholverbote für PKWs im Einbahnstr.
- Falschparker auf Radwegen konsequent abschreiben
- Kölner Straße: Radweg schaffen (Hauptverkehrsstr. für 20er bis 70er) (in Oberbilik)
- Parkraum bezahlen lassen (auch in Stadtteilen)
- Gleichberechtigung für Radverkehr auf gleichen Belebungsst. - z.B. bei Baustellen - vermeiden
- "grüne Welle" (bei Regen) Glascontainer nicht neben Radwege
- Mehr Proteste einrichten Breite Fahrradstreifen z.B. Kaiserstr. - sehr sicher
- "Stadterhaltung" gegenüber Radfahrern - Weihnachtsmärkte
- Groß denken, viel wollen! Nicht so viel klein-leben.
- Altpapier-Belastung bei Radverkehr beachten
- Radwege (A5) auf Bäume/Grünflächen achten - starke Äste/Grünflächen entfernen - ist unklar!
- Autopilot-Demos für einen Tag
- Sichere, breite Radwege (dabei auch Umkleekabinen einrichten, wenn dort keine RadlerInnen vor einem sind)

Wegen für alle. Düsseldorf Nähe trifft Freiheit



Challenge, Gamification ←

Infrastruktur als Voraussetzung (Ansatz)

Push + Pull

Spaß/Gameification
Belohnung (Museum mit Helm gratis)

- Safety in Nr.

- Parken, Sperren, Trennen, Kontrollen

- Tempo angleichen

- Paris



→ SMART (Stadttradeln)
Messbarkeit der Änderung?

- RADAR?

- Wiederholung?

Ipressionen

