

Der niederländische *Masterplan Fiets*: Was dabei herauskommt, wenn ein Staat aufs Rad setzt

In einer Stadt wie Münster etwas über die Vorzüge des Fahrrads und über Radverkehrspolitik zu erzählen, ist keine leichte Aufgabe. Im Radverkehr ist Münster für deutsche Verhältnisse Spitze. In diesem Beitrag geht es um den Radverkehr in den Niederlanden, wo das Fahrrad nicht nur in einzelnen Städten, sondern im ganzen Land kräftigen Rückenwind hat, wo Städte wie Münster nicht Spitze, sondern Durchschnitt sind. Wo in Sachen Radverkehr fast jede Stadt Münster ist. Und wo in vielen Städten noch viel mehr Rad gefahren wird als hier.

In den Niederlanden wird für durchschnittlich 27 % aller Wege das Fahrrad genommen, in manchen Städten sogar für jeden zweiten Weg. Und das nicht erst seit gestern, sondern zum Teil schon seit Jahrzehnten. Aber die Niederländer gaben sich mit 27 % noch nicht zufrieden. Seit einigen Jahren sind sie dabei, ihren hohen Radverkehrsanteil weiter zu steigern. Dazu haben sie ein umfangreiches und ideenreiches Maßnahmenpaket entworfen.

Mehr und sicher Radfahren lautete in knappen Worten das ehrgeizige Ziel des *Masterplan Fiets* - eines nationalen Siebenjahresprogramms zur Förderung des Radverkehrs, das Ende 1997 mit der Auswertung und dem Endbericht abgeschlossen wurde.

Dieser Beitrag wirft einen Blick über die Grenze. Er soll zeigen, daß auch eine starke Fahrradnutzung noch weiter gesteigert werden kann. Vorausgesetzt, man fördert den Radverkehr konsequent genug und vor allem systematisch, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln.

Das Fahrrad nimmt seit langem einen prominenten Platz im niederländischen Straßenbild ein. Aber es ist so preiswert, leise, überall verfügbar, einfach, platzsparend und selbstverständlich, daß es selbst in den Niederlanden bei den Politikern und anderen Entscheidungsträgern aus dem Blickfeld geraten war. Mit dem *Masterplan Fiets* aber hat die niederländische Regierung seit 1990 wieder ausdrücklich aufs Rad gesetzt, damit sich noch mehr Leute aufs Rad setzen.

Radverkehrsförderung als Baustein zur Erhaltung der Lebensqualität

Radverkehrsförderung ist kein Ziel an sich, sondern vielmehr einer der Beiträge der Verkehrspolitik zur Erreichung einer nachhaltigen Gesellschaft. Die negativen Auswirkungen des immer stärker anwachsenden Autoverkehrs sind auch in den Niederlanden immer deutlicher spürbar geworden. Die Erreichbarkeit war gefährdet und die Lebensqualität drohte auf der Strecke zu bleiben. Deshalb hat das niederländische Parlament 1990 die verkehrspolitische Wende beschlossen. Ihre Zielsetzungen sind im *Zweiten Strukturbericht zur Verkehrsentwicklung* festgehalten:

- Senkung der Stickoxid- und Kohlenwasserstoffemissionen bis zum Jahr 2010 um 75 % gegenüber 1986,

- Senkung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2010 um mindestens 10 % gegenüber 1986,
- Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um 50 %, der Unfallverletzten um 40 % gegenüber 1986,
- Zunahme der Fahrleistungen im Autoverkehr bis 2010 höchstens um 35 % gegenüber 1986 (1986 wurde ein Wachstum von 70 % prognostiziert) und
- Zunahme der mit öffentlichen Verkehrsmitteln beförderten Personen auf den wichtigen Strecken um 50 bis 100 % im Jahr 2010 gegenüber 1986.

Dies sind nur einige der ehrgeizigen Zielvorgaben. Man geht in den Niederlanden davon aus, daß sie nur mit einer gut aufeinander abgestimmten Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik zum Erfolg führen können. Das Bemerkenswerte und Charakteristische an dem *Zweiten Strukturbericht* ist, daß die niederländische Regierung konkret benennt, was bis wann erreicht werden soll.

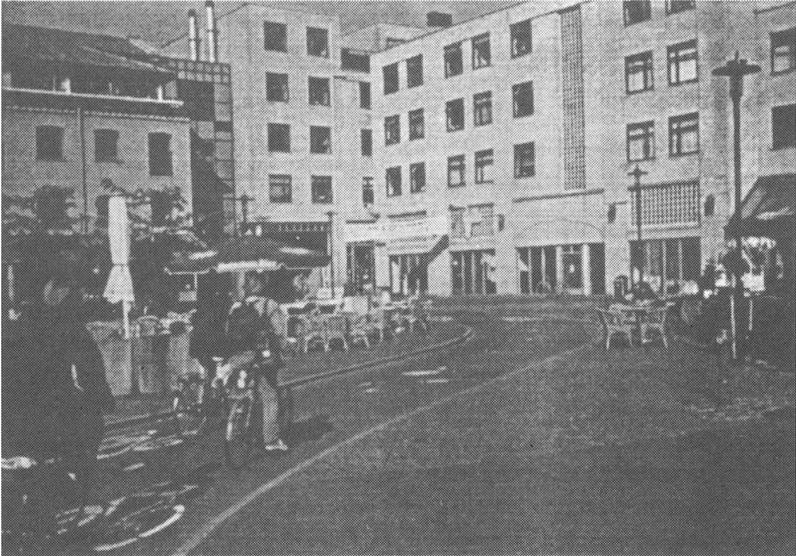
Die Niederländer sind fest davon überzeugt, daß sich auch ein hoher Radverkehrsanteil noch steigern läßt. Schließlich sind über 70% aller Wege 7,5 Kilometer oder kürzer. Sie gehen davon aus, daß insgesamt knapp die Hälfte aller Wege in der Stadt ohne weiteres mit dem Rad statt mit dem Auto zurückgelegt werden könnten.

Weil die Chancen fürs Fahrrad so gut stehen, setzte das niederländische Verkehrsministerium 1990 die Projektgruppe *Masterplan Fiets* ein. Ihre Aufgabe bestand in der Entwicklung von Strategien und konkreten Maßnahmen zur Steigerung der Fahrradnutzung. Daß zum Umstieg aufs Fahrrad mehr gehörte als gute Wege zum Fahren, hatten Erfahrungen aus früheren Projekten gelehrt. Deshalb verfügt der *Masterplan Fiets* über einen sehr breiten Ansatz mit folgenden Zielen:

- 1) Umstieg vom Auto aufs Fahrrad:
mehr Radfahren: 30 % mehr Fahrradkilometer; schneller Radfahren: mit dem Rad ist man auf den Haupttrouten 20 % schneller; per Rad schneller als mit dem Auto: auf Strecken bis 5 km ist man in der Stadt mit dem Rad mindestens so schnell wie mit dem Auto; mit dem Fahrrad zur Arbeit: 50 % mehr Leute fahren mit dem Rad zur Arbeit; Arbeitgeber einbeziehen: bis 1995 haben alle Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten einen Betriebsverkehrsplan, in dem das Fahrrad berücksichtigt wird.
- 2) Umstieg vom Auto auf Fahrrad + ÖPNV:
15 % mehr Personenkilometer mit der Bahn durch optimale Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV.
- 3) Bessere Verkehrssicherheit:
Reduzierung der getöteten Radfahrer um 50 %; Reduzierung der verletzten Radfahrer um 40 %.
- 4) Fahrradparken verbessern und Fahrraddiebstahl vorbeugen:
bis 2000 deutlich weniger Fahrraddiebstähle.
- 5) Verbesserung der Kommunikation:
bis 1995 ist das Fahrrad integraler Bestandteil sämtlicher Verkehrspläne auf allen politischen Ebenen, bis 1995 ist die Öffentlichkeit umfassend über die Vor- und Nachteile des Fahrrads im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln informiert, 1995 sind die Ergebnisse von Pilotprojekten und Untersuchungen ausgewertet und publiziert.

In der Tat handelt es sich hier um ehrgeizige Ziele, die nur erreichbar sind, wenn sie von möglichst vielen gesellschaftlichen Gruppen mitgetragen werden.

1990 setzte das niederländische Verkehrsministerium die Projektgruppe *Masterplan Fiets* ein. Sie erhielt die Aufgabe, die staatlichen Ziele zur Förderung des Radverkehrs bei öffentlichen Verwaltungen, Unternehmen, Organisationen und Verbänden zu verankern und sie dazu zu bringen, diese in ihre eigene Politik und ihre Maßnahmenprogramme zu übernehmen. Im Mittelpunkt der Bemühungen der Projektgruppe stand die systematische Aufspürung und Schließung von Wissenslücken. Sie hat innovative Entwicklungen gefördert, Sachwissen und Erfahrungen gebündelt und verbreitet, finanzielle Unterstützung geleistet und die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen. In 112 Forschungsprojekten, Studien, Experimenten und Pilotprojekten sind neue Erkenntnisse, Argumente und Instrumente für spezielle Zielgruppen und deren Radverkehrspolitik vor Ort entwickelt worden. Über diese Ergebnisse wurde intensiv und wiederholt über verschiedene Kanäle mit den Zielgruppen kommuniziert.



Attraktive Direktverbindungen bis in die City
- eine Voraussetzung für mehr Fahrradnutzung

Die Projekte hatten noch eine weitere wesentliche Aufgabe: Weil der Staat im Gegensatz zu Kommunen, Provinzen, Unternehmen, Verbänden etc. nur indirekten Einfluß auf die Fahrradnutzung hat, sollten die Projekte neben der Gewinnung neuer Erkenntnisse vor allem dazu dienen, Entscheidungsträger in Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Privatorganisationen zu motivieren, ihren Teil zu einer innovativen, integrierten Radverkehrsförderung beizutragen, und sie dabei zu unterstützen. Neue Verbündete zu gewinnen war deshalb ein wichtiger Schwerpunkt der Bemühungen, auch solche, die bisher noch nicht wußten, daß auch sie was damit zu tun haben könnten, wie z.B. Arbeitgeber.

Da wie bereits erwähnt zum Umstieg aufs Velo weit mehr gehört als gute Wege, war auch die Frage wichtig, was über die normale Infrastruktur hinaus getan werden könne und müsse, damit das Fahrrad mehr benutzt würde?

Folgende Fragestellungen wurden in diesem Zusammenhang aufgeworfen:

Was kann konkret für eine effektive Vorbeugung von Fahrraddiebstahl getan werden? Was bringt der Umstieg aufs Rad einer Stadt finanziell?

Wie können Fahrrad und Öffentliche Verkehrsmittel noch besser miteinander kombiniert werden?

Steigen Pendler im Berufsverkehr auf ÖPNV und Fahrrad um, wenn sichergestellt ist, daß ihnen am Zielbahnhof ein hochwertiges, immer fahrbereites Rad zur Verfügung steht?

Wie können Einzelhändler ihre Kundschaft dazu bringen, mit dem Rad zu kommen und welchen Nutzen kann der Einzelhandel selbst daraus ziehen? Kann ein Lieferservice helfen? Wie muß er organisiert werden?

Was bringt es einem Unternehmen, wenn seine Beschäftigten das Rad benutzen? Was muß von Unternehmensseite dazu getan werden, was von Seiten der Kommune oder des Staates? Welche sinnvollen Kooperationsmöglichkeiten gibt es? Ist regelmäßiges Radfahren wirklich so gesund, wie immer behauptet wird? Und wenn ja: wie oft, wie lange und wie intensiv muß trainiert werden?

Müssen steuerliche oder rechtliche Rahmenbedingungen verändert werden? Und wenn ja: welche? Und wie?

Wieso wird in den Niederlanden eigentlich soviel mehr Rad gefahren als in anderen Ländern?

Die Projekte nahmen im Laufe der Zeit immer mehr an Bedeutung zu. Statt weniger Großprojekte wurden bewußt viele kleinere verschiedenartige Projekte ausgeführt, die die Möglichkeit boten, schnell Antworten auf offenen Fragen zu bekommen:

Wenn das Fahrrad mehr benutzt werden soll, dann muß es besser mit anderen Verkehrsmitteln konkurrieren können. Radfahren muß schnell, sicher und bequem sein. Dazu braucht man erst einmal ein gutes Rad. Und eine Infrastruktur, die direkte und komfortable Fahrten ermöglicht; in einer attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Verkehrsumgebung. Kurz: eine fahrradfreundliche Infrastruktur. Sie ist Grundvoraussetzung für den Umstieg aufs Rad.

Weil selbst in einem Fahrradland wie den Niederlanden das Wissen über gute Radverkehrsinfrastruktur noch lückenhaft und verstreut war, hat man von einem 20köpfigen Expertenteam in zweieinhalbjähriger Arbeit eine neue Planungsphilosophie entwickeln lassen. Ihr besonderes Kennzeichen ist, daß sie konsequent von den spezifischen Eigenschaften, Fähigkeiten und Grenzen des Fahrrads und seines Fahrers bzw. seiner Fahrerin ausgeht - eine Vorgehensweise, die natürlich voraussetzt, daß Planerinnen und Planer bestens damit vertraut sind. Radfahrerinnen und Radfahrer sind Fahrzeuglenker, Gleichgewichtskünstler und Motor in einem. Und sie sind soziale Wesen. Sie fahren gerne nebeneinander und lieben eine attraktive Umgebung. Und sie sind Individualisten, die keine Standardeigenschaften haben! Die Mutter mit Kind im Kindersitz hat andere Anforderungen als der schnelle Pendler auf dem Weg zur Arbeit; der routinierte Junge mit seinem Mountain Bike fährt ein anderes Tempo und hat kürzere Reaktionszeiten als der alte Mann, dem Radfahren leichter fällt als Laufen. Eine fahrradfreundliche Planung muß dies berücksichtigen.

Nach der niederländischen Planungsphilosophie müssen Radverkehrsanlagen schließlich fünf Hauptforderungen erfüllen, sie müssen zusammenhängend, direkt, attraktiv, sicher und komfortabel sein.

Diese fünf Hauptforderungen müssen überall in der Radverkehrsplanung eingehalten werden - bei der Planung eines Radverkehrsnetzes genauso wie bei der Ausgestaltung eines einzelnen Radwegs oder Radfahrstreifens, bei der konkreten Platzierung eines Fahrradständers genauso wie bei der Erreichbarkeit der Einkaufsstraße oder des Bahnhofs mit dem Fahrrad.

Funktion, Ausführung und Nutzung müssen stets miteinander in Einklang sein. Nur so ist gewährleistet, daß Radverkehrsanlagen genauso benutzt werden, wie es sich die Planerinnen und Planer gedacht haben, denn das wird als der beste Beweis für eine gute Planung angesehen. Fehlnutzung, Konflikte oder gar Unfälle werden als deutliches Zeichen dafür gesehen, daß etwas mit der Planung nicht stimmt.

Erst wenn die Anforderungen des Radverkehrs vollständig formuliert sind, werden sie gegen die konkurrierenden Interessen der übrigen Straßenbenutzer abgewogen. Denn schließlich sollen nicht von vornherein Kompromisse in die Planung eingebaut werden. Dies erfordert von allen Beteiligten, daß sie deutliche verkehrspolitische Prioritäten setzen.

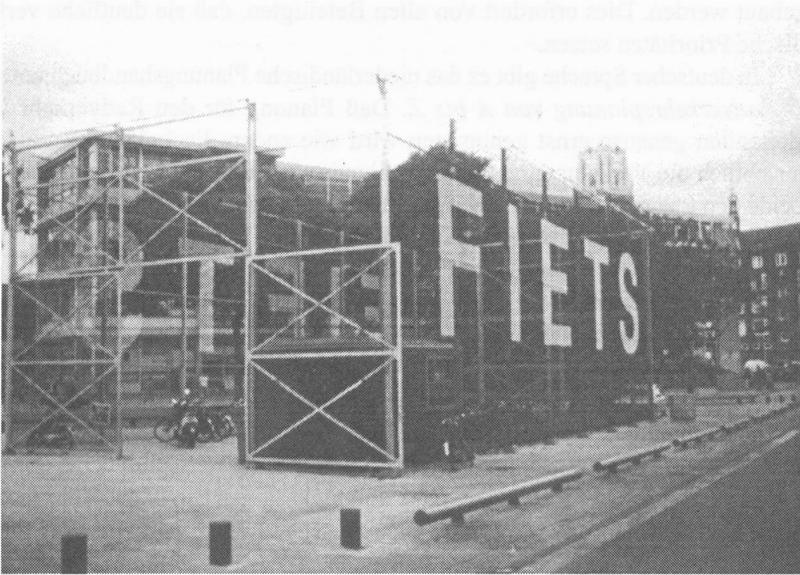
In deutscher Sprache gibt es das niederländische Planungshandbuch unter dem Titel *Radverkehrsplanung von A bis Z*. Daß Planung für den Radverkehr in den Niederlanden genauso ernst genommen wird wie andere Fachplanungen auch, hat offensichtlich die Verkehrsminister Deutschlands und Österreichs so beeindruckt, daß sie beide den Planerinnen und Planern in Bund, Ländern und Kommunen die Lektüre der niederländischer Planungsphilosophie empfohlen haben. Finanziert wurde die deutsche Übersetzung übrigens vom niederländischen Verkehrsministerium – also eine Art Entwicklungshilfe.

Nach der niederländischen Philosophie bedeutet Fahrradfreundlichkeit mehr als eine gute Infrastruktur. Um den Umstieg aufs Rad zu erreichen, ist es außerdem erforderlich, den Weg von A nach B systematisch zu untersuchen und die vorhandenen oder potentiellen Hemmnisse aus dem Weg zu räumen. Denn was nützt das beste Rad, wenn es kaputtgeht und man dann wochenlang warten muß, bis es repariert ist? Was nützt das beste Rad, wenn man sich nicht in den Straßenverkehr traut oder wenn man Angst hat, das gute, teure Fahrrad irgendwo zu parken? Was nützt die First-Class-Velo-Route, wenn man sich nach einer morgendlichen flotten Fahrt verschwitzt an den Schreibtisch setzen oder sich hinter den Bankschalter stellen soll? Mit solchen Fragen hat man sich im *Masterplan Fiets* intensiv auseinandergesetzt: Was muß man beispielsweise tun, damit jemand mit dem Rad zum Einkauf fährt? Man sorgt für sicheres Parken und experimentiert deshalb in vielen Stadtzentren mit Fahrradwachen - mit wachsendem Erfolg. Oder wohin mit dem Einkauf, wenn man nicht alles schleppen will? Gepäckschließfächer oder -aufbewahrung können Wunder wirken. Oder was tun, wenn das Kind mitkommen soll? Für kleine Kinder hat sich der Kinderwagenverleih an der Fahrradwache bestens bewährt. Eine Serviceleistung übrigens, für die man keinen Ingenieursachverstand braucht!

Weil die Erfahrungen so positiv sind, hat man 1996 in Tilburg unter einem zentralen Stadtplatz eine Fahrradtiefgarage mit 800 Stellplätzen eingerichtet. Sie hat direkten Zugang zum benachbarten Einkaufszentrum, bietet Gepäckschließfächer,

man kann Kinderwagen und Rollstühle leihen - die Rollstühle sind für diejenigen, die zwar gehbehindert sind, aber dennoch Dreirad fahren können. Außerdem gibt es eine Kinderbetreuungsstelle, in der die Kinder gut aufgehoben sind, während man selbst in aller Ruhe einkaufen gehen kann.

In Groningen wurde ein ganzes Netz von mittlerweile 17 Fahrradwachen mit über 15.000 Stellplätzen und unterschiedlichem Serviceangebot je nach Standort eingerichtet: z.B. Schließfächer, Kinderwagenverleih, Reparaturservice, Fahrradvermietung, Sicherheits-Check usw. Positive Erfahrungen wurden mit dem Lieferservice gesammelt. Der Tarif liegt nämlich etwas unter den Autoparkgebühren, und der Einkauf wird noch am selben Tag ins Haus gebracht. Für Open-Air-Konzerte, Sportveranstaltungen, Stadtfeste und andere Großveranstaltungen gibt es eine mobile Fahrradwache, die gemietet werden kann. 25 Gulden kostet eine Jahreskarte für alle Fahrradwachen. Zum Fahrradwachenverbund gehört auch eine Nachtfahrradwache für Kneipen- und Kinogänger, die an Wochenenden bis in die frühen Morgenstunden geöffnet hat. Eine neue Fahrradwache unter einem Kinozentrum wird demnächst auch den Kartenvorverkauf übernehmen.



Nur wo ‚Fiets‘ draufsteht, ist auch ‚Fiets‘ drin: Fahrradwachen in der City - wie hier in Rotterdam - bieten neben sicheren Parkplätzen auch verschiedene Dienstleistungen an: kleinere Reparaturen, Kinderwagenverleih, Gepäckaufbewahrung oder sie bringen den Einkauf nach Hause.

Kampf gegen den Fahrraddiebstahl

Diebstahlprävention und sicheres, komfortables Fahrradparken sind ein wichtiges Thema, was bei ca. 900.000 Fahrraddiebstählen pro Jahr verständlich ist. Seit Jahren bemüht man sich deshalb, den Teufelskreis Fahrraddiebstahl aufzubrechen.

1996 hat die Projektgruppe *Masterplan Fiets* einen umfassenden Leitfaden zum Fahrradparken präsentiert, der sich u.a. intensiv mit den Fragen des Betriebs aller Arten von Fahrradparkeinrichtungen, von Fahrradwachen bis zu elektronisch gesicherten Fahrradgemeinschaftsgaragen, befaßt.

Die niederländischen Hersteller von Fahrradabstellanlagen haben an diesem Leitfaden mitgewirkt. Sie haben sich 1995 zu einem Verband zusammengeschlossen. Anstoß dazu hatte ein Produkttest gegeben, der deutlich gezeigt hatte, daß die bis dahin angebotenen Fahrradständer nicht den Anforderungen gerecht wurden. Seitdem hat sich das niederländische Angebot deutlich verbessert. Neue funktionale und gestalterisch ansprechende Fahrradparker sind auf dem Markt erschienen.

In einer vom Justizministerium in Auftrag gegebenen Untersuchung zum Fahrraddiebstahl wurde erstmals die tägliche Praxis von Fahrraddieben beleuchtet, um daraus Maßnahmen für eine wirksame Diebstahlprävention zu entwickeln. Die Ergebnisse sind überdeutlich: Tatsächlich sicher gegen Fahrraddiebstahl sind nur Fahrradwachen und Einzel- oder Gemeinschaftsboxen. Angesichts des in Deutschland erwachenden Bewußtseins für die Notwendigkeit guter Fahrradabstellanlagen sollte man sich diese Erkenntnisse dringend zunutze machen, wenn man überflüssige Fehlinvestitionen vermeiden will!

Wenn Zuhause der sichere Fahrradparkplatz fehlt, ist die Entscheidung gegen das Fahrrad schon so gut wie sicher. In einem dicht bebauten Innenstadtbereich in Utrecht hat man ein Experiment mit Gemeinschaftsgaragen durchgeführt. Anwohner können dort einen Stellplatz mieten. Die hohe Akzeptanz dieses Modellprojekts bei den Anwohnern hat bei den Herstellern von Fahrradabstellanlagen mittlerweile zu einem Innovationsschub geführt. Mehrere neue Typen von Gemeinschaftsgaragen sind jetzt auf dem Markt. Im Herbst 1996 hat die Stadt Utrecht eine Parkgesellschaft gegründet, die neben dem Autoparken auch komplett für Bedarfsanalysen, Einrichtung und Betrieb von Fahrradparkeinrichtungen jeglicher Art im ganzen Stadtgebiet zuständig ist: vom einzelnen Fahrradständer über die Fahrradgaragen in den Wohnstraßen bis zu Fahrradwachen mit Serviceangeboten.

Das Thema Fahrradparken und Diebstahlprävention wird jetzt systematisch angepackt. 1996 sind für vier unterschiedlich große und unterschiedlich strukturierte Modellstädte gesamtstädtische Fahrradparkkonzepte entwickelt worden. Aus den Erfahrungen sollen Erkenntnisse für die weitere Fahrradparkpolitik gewonnen werden. Was das an Investitionen und Arbeitsplätzen für Fahrradparker oder Fahrradwachen bedeutet, liegt auf der Hand.

Mit dem Fahrrad zur Arbeit

Die in meinen Augen weitreichendsten und interessantesten Entwicklungen haben sich im Berufsverkehr getan. Es gibt hier seit ein paar Jahren zahlreiche Experimente mit ausgesprochen positiven Erfahrungen. Der Anstoß dazu kam durch den *Masterplan Fiets*. Der enthält nämlich die dringende Empfehlung an Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten, bis 1995 betriebliche Verkehrskonzepte umzusetzen, in denen das Fahrrad eine zentrale Rolle spielt. Dadurch ist vielen Firmen und Institutionen erstmals klar geworden, wieviel Geld sie für die Arbeitswege ihrer Mitarbeiterinnen

und Mitarbeiter tatsächlich ausgeben. Immer mehr - vor allem große - Unternehmen und Organisationen stellen fest, daß es sich für sie finanziell lohnt, wenn sie ihre Belegschaft zum Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund bewegen. Sie merken, daß sie mit Fahrradstellplätzen finanziell wesentlich besser abschneiden als mit Autoparkplätzen. Sie brauchen weniger Betriebsfläche für Parkplätze oder müssen weniger Parkplätze anmieten. Die Beschäftigten sind fitter und fallen seltener wegen Krankheit aus und obendrein nützt es auch noch dem Firmenimage, wenn möglichst viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dem Rad kommen. Mit Erfolg sind in den vergangenen Jahren allerlei ‚Aufstiegshilfen‘ ausprobiert worden.

Ihre Vielfältigkeit und Bandbreite zeigt, welche Kreativität freigesetzt wird, wenn man sich erst einmal entschlossen hat, ein angestrebtes Ziel konsequent zu erreichen. Als Initiator dieser betrieblichen Verkehrskonzepte ist das niederländische Verkehrsministerium gleich mit gutem Beispiel vorangegangen. Mit einem umfassenden, maßgeschneiderten Maßnahmenpaket für alle Bedürfnisse ist es innerhalb weniger Wochen gelungen, 350 Beschäftigte zum Umstieg aufs Rad zu bewegen. Das Konzept dazu sieht so aus: Alle Beschäftigten, einerlei, ob sie selbst ein gutes Fahrrad besitzen, sich eines anschaffen möchten oder lieber ein Dienstrad benutzen möchten, sollen so häufig wie möglich radfahren. Gleich am Eingang gibt es nicht nur eine überdachte Fahrradabstellanlage, sondern darüber hinaus Duschen und Umkleieräume. Für Schlechtwettertage werden kostenlose Streifenkarten für den ÖPNV zur Verfügung gestellt. Es gibt Gratis-Gutscheine für die Fahrradreparatur und -wartung. Dienstfahrräder können für 10 Gulden pro Monat auch für Privatfahrten genutzt werden. Für die Anschaffung eines Privatfahrrads gibt es eine Finanzierungsregelung. Es gibt organisatorische und finanzielle Regelungen für die Nutzung der Fahrradstationen an den Bahnhöfen sowie gute Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz. Radfahrende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhalten jährlich Gutscheine im Wert von f. 100, die bei Fahrradhändlern gegen Ware oder Reparatur- und Wartungsleistungen eingelöst werden können

Die Fahrradmaßnahmen sind Teil eines umfassenden Betriebsverkehrskonzepts, mit dem die Autokilometer der Ministeriumsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter um 20 % reduziert werden sollten. Eine Untersuchung zeigte, daß die Fahrradmaßnahmen den größten Zuspruch innerhalb dieses Verkehrskonzepts fanden - eine Erfahrung übrigens, die viele andere Unternehmen, Verwaltungen und Organisationen auch gemacht haben.

Die Devise ‚hochwertiges Dienstrad statt Autoparkplatz‘ hat sich heute in vielen Rathäusern und Provinzverwaltungen durchgesetzt. Aber nicht nur die öffentlichen Verwaltungen sind aufs Rad umgestiegen. Bei einer Utrechter Versicherung mit 2.500 Beschäftigten kommt etwa ein Viertel regelmäßig mit dem Rad. Eine Fahrradtiefgarage mit direktem Zugang zum Arbeitsplatz, Kleiderspinde, Dusch- und Umkleidemöglichkeiten, Werkzeug, Luftpumpe und Kleiderständer für verschwitzte oder nassgeregnete Kleidung stehen bereit.

Ausgerechnet der Automobilclub ANWB ergriff 1991 - angeregt durch den *Masterplan Fiets* - die Initiative zu einem interessanten Modellprojekt. Er wollte wissen, ob Leute aufs Rad umsteigen, wenn sie jederzeit ein hochwertiges Rad zur Verfügung haben und wenn sichergestellt ist, daß das Rad auch immer fahrbereit ist. In einem Gemeinschaftsprojekt mit 12 Arbeitgebern stellten sie für jeweils einen

Monat 140 Beschäftigten hochwertige Leasingräder zur Verfügung. Besonders attraktiv war, daß der Leasingvertrag auch Regenkleidung und den Wartungsservice am Arbeitsplatz beinhaltete. Der ANWB-Projektleiter wurde damals bei seiner Suche nach Kooperationspartnern von vielen schlichtweg für verrückt erklärt. Zu unrecht, wie sich innerhalb von nur drei Jahren herausstellen sollte. Leasing- und Geschäftsfahrräder haben sich in den Niederlanden mittlerweile zu einem derartigen Selbstläufer entwickelt, daß die Fahrradbranche selbst von einem ‚Booming Business‘ spricht.

Mit den positiven betrieblichen Erfahrungen mit den Firmenrädern ist Bewegung in die Sache geraten. Die Arbeitgeber und auch die Beschäftigten hatten festgestellt, daß die Steuerregelungen für die Absetzung der Fahrtkosten für den Weg zur Arbeit nicht stimmig waren. Seit 1.9.1995 gibt es ein neues Steuergesetz, das die Fahrradnutzung im Berufsverkehr für Unternehmen wie Beschäftigte gleichermaßen attraktiv macht.



Wer regelmäßig Rad fährt, ist gesünder:

Auch das ‚Centrum Gezondheidsbevordering op de werkplek‘ (GBW) setzt aufs Rad.

Einmal in drei Jahren kann jetzt ein Arbeitgeber einem Beschäftigten ein 1500-Gulden-Rad schenken und dazu noch Gutscheine im Wert von maximal 550 Gulden, die im Fahrradhandel gegen Reparaturen, Zubehör oder eine Versicherung eingelöst werden können. Mit der neuen Steuergesetzgebung lohnt es sich heute für einen Arbeitgeber steuerlich und betriebswirtschaftlich wesentlich mehr, wenn er seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein hochwertiges Fahrrad schenkt, statt einen Autostellplatz zur Verfügung zu stellen. Wer genaueres wissen möchte, kann sich an die zentrale Fahrrad- und Fiskus-Hotline bei den Finanzämtern wenden. Dort liegen auch Faltblätter aus, die umfassend und in ansprechender Gestaltung über die neuen Steuerregelungen informieren.

Die betrieblichen Verkehrskonzepte und die neuen Steuerregelungen haben die Fahrradnutzung im Berufsverkehr erst richtig in Schwung gebracht. Vor allem haben sie dazu geführt, daß die Fahrradbranche boomt. Die Fahrradindustrie hat neue Fahrradtypen entwickelt, die besonders gut als Dienstrad auf dem Firmengelände geeignet sind. Mittlerweile bieten alle niederländischen Fahrradhersteller den Arbeitgebern in Kooperation mit Versicherungen, Leasingfirmen, dem örtlichen Fahrradhandel und Bekleidungsherstellern komplette Dienstleistungspakete für das Firmenrad an.

Leasingfirmen haben plötzlich das Fahrrad entdeckt und neue Dienstleister konnten sich innerhalb kurzer Zeit auf dem Markt etablieren, die diesen kompletten Firmenservice inklusive administrativer und finanzieller Abwicklung anbieten. Der Geschenkgutschein - der ‚nationale fietsbon‘ - ist etwas neues auf dem niederländischen Markt. Arbeitgeber schenken ihn ihren Beschäftigten, und die können ihn bei ihrem Fahrradhändler einlösen.

In vielen Städten hat es ausgesprochen einfallsreiche PR-Kampagnen gegeben. Liegeräder gelten bei vielen als Exoten. Und teuer sind sie außerdem. Wie kurbelt man dennoch die Nachfrage nach Liegerädern an? Und wie bekommt man mehr Leute dazu, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren? Indem man beides zu einer originellen PR-Aktion verbindet. In mehreren friesischen Städten hat man das getan und damit sehr erfolgreich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Arbeitgeber kauften ein Liegerad, das Beschäftigte jeweils eine Woche lang fahren konnten. Der Andrang war groß. Denn wo hat man schon mal die Möglichkeit zur einwöchigen Probefahrt mit dem Liegerad? Ebenso groß war das Presseecho: Regelmäßig wurden in den Medien einzelne Teilnehmerinnen und Teilnehmer an der Aktion vorgestellt, und die beteiligten Arbeitgeber freuten sich über die imagefördernde Resonanz. Für die beteiligten Arbeitgeber war die Aktion preiswert: die Liegeräder wurden nach Abschluß der Aktion zum halben Preis verkauft; die andere Hälfte hatte das Verkehrsministerium als Maßnahme der Öffentlichkeitsarbeit bezahlt. In manchen Fällen war die Nachfrage so groß, daß das Liegerad verlost werden mußte. In jedem Fall wurde der Liegeradhandel angekurbelt. Und das Liegerad wurde nicht nur ein Stück populärer: Wenn selbst Beamte Liegerad fahren, dann muß ja wohl was dran sein!

Systemverknüpfung

Die Möglichkeiten der Kombination des Fahrrads mit anderen Verkehrsmitteln werden systematisch erforscht und ausprobiert: Fahrrad und Bahn, Fahrrad und Schnellbus, Fahrrad und Carpooling, Fahrrad und Park & Ride, u.v.m. Obwohl im Jahr 1988 in manchen niederländischen Städten 45 % der Bahnkunden mit dem Fahrrad zum Bahnhof kamen und 14 % vom Zielbahnhof aus mit dem Fahrrad weiterfahren - für deutsche Verhältnisse unvorstellbare Zahlen! -, wollen sowohl die Regierung als auch die niederländische Eisenbahn diese Anteile noch weiter deutlich erhöhen. Zum Verständnis muß dabei gesagt werden, daß es an etwa einem Viertel der rund 360 niederländischen Bahnhöfe Fahrradstationen gibt, die neben der Fahrradbewachung für ein- bis mehrere tausend Fahrräder auch Reparatur, Mieträder und Neu- und Gebrauchträderverkauf im Angebot haben. Diese Fahrradstationen

sollen so erweitert und mit neuester Technik ausgestattet werden, daß sie mit der erhöhten Nachfrage Schritt halten können. Dabei geht es auch um die Optimierung von Zugriffszeiten und teurer Fläche. Schließlich kommen die Pendler morgens ja alle in letzter Minute, um möglichst nah an der Zugtür zu parken. Um nur mal ein paar Zahlen zu nennen: Rund um den Utrechter Bahnhof gibt es ca. 16.000 Fahrradstellplätze, davon 6.500 in den drei Fahrradstationen - mit Service. Um das ewige Parkchaos am Amsterdamer Hauptbahnhof endlich zu bewältigen, ist dort die größte Fahrradstation der Niederlande geplant - mit 9000 Stellplätzen, zusätzlich zu den tausenden Stellplätzen draußen.

Von den Niederlanden lernen

Wer die Niederlande besucht, erfährt das Land als Fahrradland. Selbst vom Auto aus entgeht niemandem die Fahrradfreundlichkeit. Dazu muß gesagt werden, daß die meisten ausländischen Besucherinnen und Besucher ja tatsächlich nur einen Bruchteil der Radverkehrsinfrastruktur wahrnehmen. Nämlich alles das, was im öffentlichen Straßenraum sichtbar ist. Es gibt aber auch viel unsichtbare Radverkehrsinfrastruktur. Unsichtbar, weil sie sich nicht im öffentlichen Straßenraum befindet, oder weil sie privat ist. Tatsächlich ist der niederländische Radverkehr noch viel besser als es ausländische Touristen wahrnehmen, die mit offenen Augen durchs Land fahren.

Nur die wenigsten kennen die hervorragende Infrastruktur und den Service rund um die Fahrradstationen an den Bahnhöfen oder der Fahrradwachen und Servicestationen in der Stadt - und noch viel weniger Leute wissen die riesigen Vorteile dieser Einrichtungen richtig zu bewerten.

Was die meisten aber überhaupt nicht mitbekommen, sind die vielen kleinen und großen Maßnahmen, die das Radfahren attraktiv machen und die aus dem Radverkehr erst ein abgerundetes System machen. Es sind immaterielle Maßnahmen: Der Service rund ums Rad, die zahlreichen Werkstätten, die ein Fahrrad in kurzer Zeit reparieren und manchmal für die Zwischenzeit noch ein Leihrad zur Verfügung stellen - wenn's sein muß, auch mit Kindersitz, die neue Steuergesetzgebung, zahlreiche Dienstleistungen, die nicht von der öffentlichen Hand angeboten und realisiert werden, sondern von Privatleuten wie Einzelhändlern, Arbeitgebern oder Wohnungsvermietern, aber auch fahrradfreundliche Rahmenbedingungen wie z.B. die neuen Steuerregelungen. In diesem Bereich liegt eine große Stärke des niederländischen Radverkehrs. Ebenso wenig bemerken Niederlandetouristen etwas von den zahlreichen Aktivitäten, die zur Förderung der Fahrradnutzung im Berufsverkehr in den vergangenen Jahren von vielen Arbeitgebern getroffen wurden.

Zwei leistungsstarke Säulen: Mobilitätsmanagement und Fahrradstationen

Diese betrieblichen Aktivitäten zur Förderung der Fahrradnutzung und die Fahrradstationen an den Bahnhöfen mit ihrem Service sind zwei leistungsstarke Säulen, die eine weitere Stärke des niederländischen Radverkehrssystems ausmachen. Dazu kommen als große Verstärkung die Maßnahmen zur Diebstahlprävention und die kommunalen

Gesamtkonzepte zum Fahrradparken. Darauf kann weiter aufgebaut werden.

Die Beispiele zeigen, daß es bei der niederländischen Radverkehrsförderung in der Tat um weit mehr als den Bau eines Radwegs hier oder die Aufstellung eines Fahrradständers da geht. Die Stärke liegt darin, daß für jede einzelne Benutzergruppe und für jeden Fahrtzweck die komplette Transportkette von Tür zu Tür betrachtet wird und versucht wird, tatsächliche oder potentielle Hemmnisse aus dem Weg zu räumen.

Wenn man so vorgeht, gelangt man schnell zu der Einsicht, daß es nicht ausreicht, einzelne gute Produkte anzubieten. Radfahrerinnen und Radfahrer brauchen ein gutes Mobilitätsangebot mit allem, was dazugehört: das Fahrrad, der Lieferservice, der Reparaturservice, das Taxi, das Car-Sharing-Auto, die Versicherung, das ÖPNV-Ticket für Schlechtwettertage. Das erfordert Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Ämtern, Private-Public-Partnership, Sozialprojekte, neue Servicepakete und damit öffentlich-private wie privatwirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen neuen Partnern. Es zeigt sich bei den niederländischen Beispielen, daß Radverkehrspolitik eine Querschnittsaufgabe ist, die nur dann zum Erfolg führen kann, wenn sie als solche aufgefaßt und organisiert wird - mit allem was dazugehört. Dazu gehört z.B. auch, daß der staatliche Rahmen stimmt.

Ergebnisse

Auch wenn die Ziele für das Jahr 2010 definiert sind, können jetzt zum Teil schon erste Ergebnisse bzw. Trends abgelesen werden. Dazu sollte man sich nochmal den Prozeß des *Masterplan Fiets* vor Augen halten. Denn dann wird deutlich, daß Radverkehrsförderung wirkt, aber daß es Jahre dauert, bis ihre Auswirkungen im Straßenbild sichtbar werden und sich im Modal-Split auswirken.

Betrachtet man die Ergebnisse bei den einzelnen Zielen, so zeigen sich sehr unterschiedliche Bilder:

- Umstieg vom Auto aufs Rad

Der Radverkehrsanteil ist seit den achtziger Jahren einigermaßen stabil. Ob das angestrebte Ziel - 30% mehr Kilometer bis 2010 – erreicht wird, ist heute nicht abzusehen. Es sind hierbei zwei gegenläufige Entwicklungen festzustellen: auf Strecken bis 7,5 km gewinnt das Rad an Boden. Vor allem da, wo es große Verkehrsprobleme gibt. Dort sind die Potentiale noch nicht ausgeschöpft. Aber gleichzeitig nehmen die langen Wege zu. Das ist schlecht fürs Radfahren. Kontraproduktiv hat sich auch das landesweite Studententicket für den öffentlichen Verkehr ausgewirkt. Das hat zwar massenhaft Studenten aus dem Auto und in die Züge geholt, aber noch mehr vom Rad in Busse und Bahnen. Dieses günstige Studententicket ist ein Beispiel dafür, wie Erfolge durch nicht abgestimmte Politik auf staatlicher Ebene gefährdet werden können.

- Umstieg vom Auto auf ÖV und Rad

Auch was den Umstieg vom Auto auf ÖV und Velo angeht, hat sich das ÖV-Studententicket als kontraproduktiv erwiesen, und das, obwohl in den Niederlanden die Kombination von Velo und Zug jahrzehntelange Tradition hat. Dennoch setzen heute immer mehr Verkehrsbetriebe aufs Rad. Das gilt vor

allem für regionale Busunternehmen, die ihre Linien durch Straffung und Verlängerung der Haltestellenabstände attraktiver machen und kostengünstiger betreiben können. Also fahren die Leute mehr mit dem Rad zur Haltestelle. Deshalb sind dort immer mehr neue Fahrradparker aufgestellt worden. Ob das Ziel, 15 % mehr Bahnkilometer bis 2010 durch bessere Verknüpfung von Rad und ÖV erreicht wird, ist ungewiß. Allerdings hat man auch die Erfahrung gemacht, daß das Ziel schlecht formuliert war, weil man sich damit von der ÖV-Qualität abhängig gemacht hat, auf die der *Masterplan Fiets* keinen Einfluß hat.

- Verkehrssicherheit

Bei der Verkehrssicherheit ist das Zwischenziel erreicht: 1996 lag die Zahl der getöteten Radfahrer um 25 % niedriger, die der schwerverletzten um 27 %. Das Endziel scheint damit erreichbar. Die erreichten Werte liegen im Rahmen des allgemeinen Trends der Verkehrssicherheit.

- Fahrraddiebstahl

Nicht gesenkt werden konnte die Zahl der Fahrraddiebstähle. Ein Grund dafür liegt in der Tatsache, daß die Behörden Fahrraddiebstahl noch nicht ernst genug nehmen. Aber das Bewußtsein, wie elementar gute und sichere Parkmöglichkeiten für mehr Radnutzung und für eine effektive Bekämpfung von Diebstahl sind, hat zugenommen. Auf diesem Gebiet ist vieles aufgearbeitet worden, so daß man heute viel mehr über Fahrradabstellanlagen weiß und ihre Qualität verbessern konnte.

Erfahrungen und Ausblick

Mit dem *Masterplan Fiets* hat das niederländische Verkehrsministerium das Fahrrad bei anderen wieder auf die Tagesordnung gesetzt. Dieses gelang, indem sich der Staat selber sieben Jahre lang ernsthaft mit dem Rad beschäftigt hat. Mit dem *Masterplan Fiets* ist ein Prozeß in Gang gesetzt worden, der die Institutionen mit der Idee der Veloförderung ‚infiltriert‘ hat, der Initialzündung gegeben hat und die neuen Akteure nun mit Argumenten und Instrumenten unterstützt, damit sie ihre Politik vor Ort leichter durchführen können.

Es ist mit dem *Masterplan Fiets* auch klar geworden, daß Radverkehrspolitik mehr ist als Radwege anzulegen und daß ihr Erfolg viel mit der übrigen Verkehrspolitik zu tun hat. In den Niederlanden wird heute viel mehr in ganzen Transportketten von A nach B gedacht.

Mit dem *Masterplan Fiets* wurde der Radverkehr auch auf eine solide statistische Basis gestellt. Seine Bedeutung kann heute mit fundierten Zahlen nachgewiesen werden, was die Argumentation pro Velo deutlich erleichtert.

Sicher wäre Radverkehrspolitik vielerorts auch ohne den *Masterplan Fiets* betrieben worden, aber nicht so umfassend und mit einer so weiten Verbreitung im ganzen Land. Die jährlichen 50 - 60 Mio. Gulden des Verkehrsministeriums haben diesen Prozeß sicher beschleunigt (bei jährlich ca. 300 - 350 Mio. Gulden insgesamt für Radverkehrsanlagen). Den Kommunen wurde es dadurch erleichtert, selber den Radverkehr zu fördern. Der *Masterplan Fiets* hat auch viele neue Erkenntnisse

gebracht, wodurch die Qualität der Radverkehrspolitik heute besser ist.

Es ist auch klar geworden, daß Radverkehrspolitik funktioniert, aber erst langfristig; manchmal sieht man die Auswirkungen erst nach Jahrzehnten. Mit dem *Masterplan Fiets* ist vieles in Bewegung gebracht worden. Für die Zukunft muß aber die Kooperation, vor allem innerhalb des Verkehrsministeriums selbst, erst einmal zustande kommen. Radverkehrsförderung ist eine Querschnittsaufgabe. Und als solche muß sie auch organisiert werden, was manchmal quer zu den üblichen Dienstwegen und Zuständigkeiten geht.

Gerade in der Kooperation mit anderen Ministerien werden riesige, unausgeschöpfte Potentiale für mehr Fahrradnutzung gesehen. Die Wege sind in den Niederlanden meist kurz, 70 % sind kürzer als 7/2 Kilometer, also bestens geeignet zum Radfahren. Aber gleichzeitig werden die Wege allmählich länger. Schon deshalb muß die Politik verschiedener Ministerien aufeinander abgestimmt werden. Intersektorale Zusammenarbeit ist genauso erforderlich wie Kooperation zwischen öffentlichen Verwaltungen und privaten Partnern in Wirtschaft, Organisationen und Verbänden.

Im Laufe des *Masterplan Fiets* ist auch klar geworden, daß der Weg zu einer integrierten Politik sehr viel länger ist als ursprünglich angenommen oder gewollt. Die niederländische Radverkehrspolitik hat verschiedene Entwicklungsstufen durchgemacht: erst wurden einzelne Radwege gebaut, dann komplette Radrouten, dann Radverkehrsnetze und erst dann integrierte Radverkehrsförderung als Teil der gesamten Verkehrspolitik betrieben. Aufgabe der nächsten Zukunft wird es sein, eine integrierte Politik von Verkehrs-, Raumordnungs- und anderen Ministerien zu führen, bei der die horizontale und vertikale Koordination, Kooperation und Kommunikation im Mittelpunkt stehen, kurz: die Vernetzung der Akteure.

Im Endbericht werden drei dringende Empfehlungen ausgesprochen: Erstens sollte der Radverkehr ernst genommen und als Teil des Gesamtverkehrssystems begriffen werden, der durch andere Politikfelder beeinflusst wird. Radverkehr sollte ferner auf oberster politischer Ebene angesiedelt sein, schon weil große Infrastrukturprojekte Einfluß auf die Nutzbarkeit des Fahrrads haben. Radverkehr sollte zudem fester Bestandteil der allgemeinen Verkehrspolitik auf allen politischen Ebenen sein, da auch Wirtschafts-, Bildungs-, Gesundheits-, Raumordnungspolitik und Entscheidungen in anderen Politikfeldern über Verkehrserzeugung und Länge von Wegen und damit über die Velonutzung bestimmen.

Zweitens ist es für viele eine Legitimation, selbst auch aktiv zu werden, wenn sich der Staat in einem Bereich besonders engagiert. Der *Masterplan Fiets* war für zahlreiche Gemeinden und Provinzen der Aufhänger für ihre eigene Radverkehrspolitik.

Drittens kann der Staat forschen, Wissen zusammentragen und verbreiten. Es muß ja nicht jede Gemeinde das Rad aufs Neue erfinden. Viele Kommunen haben sich die Ziele und Argumente des *Masterplan Fiets* zu eigen gemacht und benutzen die von der Projektgruppe *Masterplan Fiets* entwickelten Instrumente.

Und letztlich muß der Staat als Gesetzgeber den richtigen gesetzlichen Rahmen schaffen, indem er beispielsweise entsprechende Verkehrsregeln, Anforderungen an Fahrzeuge, Steuerregelungen für Arbeitnehmer u.ä. schafft.

Mit dem *Masterplan Fiets* haben die Niederlande in den letzten sieben Jahren

eine umfassende Vorarbeit geleistet, von der andere Länder profitieren können. Auch wenn sicher nicht alles eins zu eins übertragbar ist: Das Zurückgreifen auf niederländisches Know-how und niederländische Erfahrungen spart viel Zeit und Geld und kann die Qualität der Radverkehrspolitik verbessern. Und Fehler, die dort bereits gemacht wurden, müssen ja nicht wiederholt werden.

Literatur zum Weiterlesen

- C.R.O.W (Hrsg.), *Radverkehrsplanung von A bis Z. Das niederländische Planungshandbuch für fahrradfreundliche Infrastruktur. Record 12* (1994). (Niederländischer Originaltitel: *Tekenen voor de fiets. Ontwerpwijzer voor fietsvriendelijke infrastructuur*, 1993, 327 Seiten; aus dem Niederländischen übersetzt von Ursula Lehner-Lierz).
- LEHNER-LIERZ, U., *Masterplan Fiets: Kräftiger Rückenwind fürs Fahrrad in den Niederlanden*, in: Sekretariat für kulturelle Zusammenarbeit nichttheatertragender Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), *Gegenwind - zur Geschichte des Radfahrens*, Bielefeld/Gütersloh 1995, S. 99-113.
- LEHNER-LIERZ, U., *Neue niederländische Steuergesetzgebung motiviert zur Fahrradnutzung im Berufsverkehr*, in: ADFC (Hrsg.), *Forschungsdienst Fahrrad 264* (1996).
- LEHNER-LIERZ, U., *In den Niederlanden kommt die Arbeit unter die Räder. Niedrige Steuern, Firmenräder & Co*, in: *Radwelt 2* (1998), S.22-25.
- LEHNER-LIERZ, U., *Niederländische Fahrradstationen: Noch ist der Kunde König, doch die Monarchie wankt*, in: *Radwelt 3* (1998), S.17-19.
- LEHNER-LIERZ, U., *Radfahren steht wieder auf der Tagesordnung. Interview mit Ton Welleman, Projektleiter 'Masterplan Fiets'*, in: *Radwelt 5* (1998).
- MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, PROJECTGROEP MASTERPLAN FIETS (Hrsg.), (1993 - 1997): *fietsverkeer*. Newsletter mit Berichten über aktuelle Aktivitäten, neueste Entwicklungen, Untersuchungsergebnisse, Projekte des *Masterplan Fiets*; vierteljährlich.
- MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, PROJECTGROEP MASTERPLAN FIETS (Hrsg.), *Ruimte voor de Fiets. Voorbeelden uit steden in Nederland, Denemarken, Duitsland en Zwitserland*, Den Haag 1994, 84 S.
- MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, PROJECTGROEP MASTERPLAN FIETS (Hrsg.), *Wind in de schermen. Beschrijving van het proefproject Beschut Fietsen*, Den Haag 1995.
- MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT (Hrsg.), *Feiten over het fietsen in Nederland - Facts about cycling in the Netherlands*, Den Haag 1993.
- MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT, PROJECTGROEP MASTERPLAN FIETS (Hrsg.), *Eindrapport Masterplan Fiets. Samenvatting, evaluatie en overzicht van de projecten in het kader van het Masterplan Fiets*, 1990 - 1997.
- PLÖGER, J./LEHNER-LIERZ, U., *Auf dem Weg zu einem dauerhaft sicheren Verkehrssystem: die Philosophie der niederländischen Radverkehrsplanung*, in: *der städteat 48* (1995) 9, S. 648-652.
- PLÖGER, J./LEHNER-LIERZ, U., *Funktionelle Planung: die neue niederländische Philosophie für den Radverkehr*, in: *Städte- und Gemeinderat 49* (1995) 9, S. 323 - 328.
- SLANGEN, B./GUSTA, R./BOSCH, T., *Kommunale Radverkehrsförderung - eine lohnende Angelegenheit*, in: *Städte- und Gemeinderat 49* (1995) 9, S. 329-336.
- VERENIGING NEDERLANDSE GEMEENTEN; PROJECTGROEP MASTERPLAN FIETS (Hrsg.), *Ruimte voor de fiets*, Delft 1994 (Englische Ausgabe: *Cities make room for cyclists*, Delft 1995).
- WELLEMANN, T., *Why a Bicycle Policy in the Netherlands?*, in: BOVIN, R./PROVONOST J.F. (Hrsg.), *The Bicycle: Global Perspectives, Proceedings zum Vélo Mondiale-Kongress in Montreal vom 13.-17.9.1992*, Montreal 1992, S.275-277.
- WELLEMANN, T., *Cycling in Civilised Cities*, in: *Proceedings of the 7th Velo-City Conference, Nottingham, 6 - 10 September 1993*, Nottingham 1993, S.55-61.
- WELLEMANN, T., *The autumn of the Bicycle Master Plan: after the Plans, the Products*, in: GERECKE, M. (Hrsg.), *Proceedings of the 8th Velo-City Conference, Basel, 26 - 30 September 1995*, Basel 1995, S.107-116.

- WELLEMAN, T., *The Dutch Bicycle Masterplan (1990-1996): A Fine Hors D'œuvre but Nothing More*, in: *Rediscovering The Bicycle – Strategies for a New Mobility, Proceedings of the 10th Velo-City Conference, Barcelona, 15 – 19 Sept. 1997*, Barcelona 1997, S. 91-94.
- WELLEMAN, T., *Preparation of the Main Course: Seven Years of the Bicycle Masterplan and the Future of Dutch Bicycle Policy*, in: *Conference Proceedings of the Velo Borealis Conference, Trondheim, 23 – 26 June 1998*, Trondheim 1998, S.19-21.