

Projektmappe 2022

plan F

Impulse für die kommunale Fahrradmobilität

Plan F ist ein gemeinschaftliches Projekt von Fair Spaces und FixMyCity und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) gefördert.

Fair Spaces GmbH

Rollbergstraße 28a
12053 Berlin
c/o Impact Hub Berlin

+49 (0) 176 8071 2212
kontakt@fair-spaces.de

www.fair-spaces.de

FixMyCity GmbH

Karlsgartenstraße 12
12049 Berlin

+49 (0) 030 5490 8665
info@fixmycity.de

www.fixmycity.de

Ihre Ansprechpartnerin
Carolin Kruse

Rollbergstraße 28a
12053 Berlin
c/o Impact Hub Berlin

+49 (0) 176 8071 2212
carolin.kruse@fair-spaces.de

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Über Plan F & den Plan F Award

Der Plan F Award wird im Rahmen des Projektes Plan F vergeben. Die vorliegende Projektmappe beinhaltet alle Einreichungen, die für den Plan F Award im Sommer 2022 eingegangen sind.

Plan F unterstützt Kommunen bei der Förderung des Radverkehrs. Dafür strukturieren wir bestehendes Wissen, Maßnahmen und Leitfäden zur Fahrradmobilität und zeigen notwendige Handlungsfelder auf. Ergänzt wird die Übersicht durch aktuelle Beispiele aus der kommunalen Praxis, die auf städtische und zielgruppenspezifische Besonderheiten eingehen. Kommunen erhalten auf diese Weise einen Überblick und konkrete Handlungsmöglichkeiten zur Radverkehrsförderung.

Im Projekt Plan F werden vier Produkte erarbeitet:

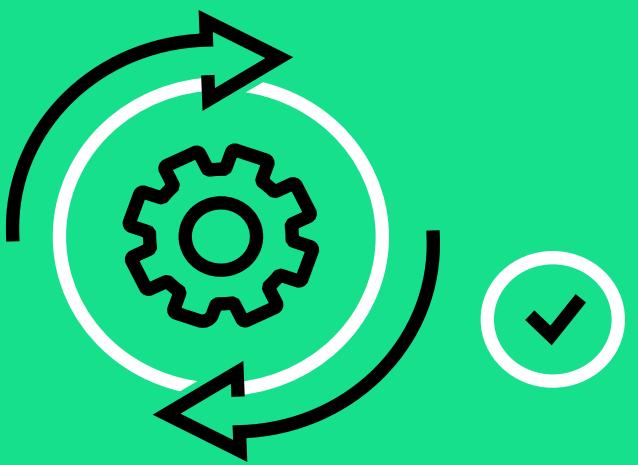
- Ein komprimiertes und übersichtliches Handbuch
- Eine interaktive Webseite
- Plan F Check - Passgenaue Handlungsempfehlungen durch Selbstevaluation von Kommunen
- Ein interaktiver E-Learningkurs zu den Inhalten der Systematisierung und Q&A Sessions

Inhaltsverzeichnis

Handlungsfeld 1: Governance	7
"15-Minuten ProvinzNETZ"	8
Fahrradparken im Quartier: Leitfaden und Förderprogramm zur Nachrüstung von Abstellanlagen	10
Fahrradnetz 2.0	12
Radverkehrsförderung 3.0	14
Rheinisches Radverkehrsrevier	16
Social2Mobility II: Fahrradmobilität und soziale Teilhabe ermöglichen Unterstützung der Kommune bei der Förderung des Radverkehrs	18
Handbuch Qualitätsmanagement Rad	20
Masterplan Radverkehrs Südliche Ortenau/Nördlicher Breisgau	22
Handlungsfeld 2: Bildung	24
bike to school – Landkreis und Stadt Osnabrück	27
FahrRadMomente – Schulaktion	28
Verkehrserziehung und Fahrradtraining für Kinder und Jugendliche	30
Handlungsfeld 3: Infrastruktur	32
"Versunkene Brücke"	35
Anschaffung und Aufstellung einer mobilen Fahrradplattform	36
Ausbau der Dambacher Straße als Fahrradstraße	38
Wäller ALLEen-Weg	40
diagonale Radverkehrsführung über Verkehrsknoten	42
Radverkehrskonzept 2023	44
Radverbindung Heidestraße – parallel zur A 44	45
Kanalpromenade Münster	46
Umgestaltung des Erfurter Südknoten	48
"Böhler-Radweg" – die schnelle Verbindung zwischen Meerbusch und Düsseldorf	50
Kommunale Radwegekonzeption	52
RadHalt	54
Holländische Wellen auf dem Rheinradweg	56
Implementierung des Radwegeleitsystems „Radeln nach Zahlen“ Pilotprojekt für den Nord-Osten	58
Sachsen Anhalts	60
RingFrei – rad- und fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Kölner Ringstraßen	62
Einsatz einer mobilen Fahrradabstellanlage als Erhebungstool zur Nachfrageermittlung von Fahrradparkraum und der Bewältigung von temporären Nachfragespitzen	64
Ludwigsallee (2. BA) zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße	66
1.000-Bügel-Projekt	68
Pop-up Bike-Lane in Stuttgart Kaltental	70
geschütztes Fahrradabstellen	72
Rück- und Umbau freilaufender Rechtsabbieger	74
Durchgängige und geschützte Radverkehrsanlage auf einer wichtigen Ausfallstraße ohne grundhaften Umbau	75
Umbau eines Kreisverkehrspunktes und des Radweges an der K6157/ K6158	75

Inhaltsverzeichnis

Handlungsfeld 4: Kommunikation	77
"Mit Abstand sicher" – Aufkleber und Beschilderung	78
Aufs Rad in Neunkirchen	80
Bielefeld ... fährt Rad! – eine Marketing- und Kommunikationsstrategie für die Radverkehrsförderung	82
FahrRadMomente – Fahrradfestival	84
Kommunikation rund um den Radentscheid Aachen	86
Mit der App DB Rad+ aufs Rad steigen	88
Orscheler Neubürgerinnen und Neubürger-Radtour	90
Handlungsfeld 5: Services	93
Mängelerkennung Radwegweiser	94
Einfach schnell und sicher – Mehr Raum für's Fahrrad	95
Fahrradservicestationen	96
Ladeinfrastruktur für Pedelecs	97
Etablierung eines flächendeckenden E-Lastenradverleihsystems für Kaufungen	98
Flottenerweiterung des Freien Lastenradverleihs Heinerbike	100
Eifel e-Bike (Kreisweites Fahrradverleihsystem)	102
Freie Lastenräder für Frankfurt (Oder)	104
Fahrradausleihstation mit Hol- und Bringeservice	105
Handlungsfeld 6: Multimodalität	107
Automatisiertes Fahrradparkhaus Fellbach	108
VRNradbox	110
Neue Fahrradabstellanlagen (ADFC zertifiziert) in der Innenstadt und am Bahnhof	112
Bike + Ride Offensive Stellplätze an den Bahnhöfen	114
Handlungsfeld 7: Wirtschaft	117
bike & work	118
Handlungsfeld 8: Tourismus	121
Fahrrad-Schnitzeljagd der Gemeinde Morsbach	122
Bumpingstrecke	123
Erfurter Radring	124
RadLust Birkenfeld	126
Überführung der Route SCHERMBECK.RUNDUM in das Radverkehrsnetz NRW	128
Handlungsfeld 9: Verkehrsberuhigung	131
Einrichtung Fahrradzone im Ortsteil Limbach	132
MeppenBewegt: Die Mobilitätsoffensive	134
Fahrradmodellquartiere	136
Ausbau der Innenstadt im Zuge der Stadtanierung und Erstellung eines Radverkehrskonzeptes	138
Fahrradachse Innenstadt	140



Handlungsfeld 1: Governance

Das Handlungsfeld Governance schließt alle Maßnahmen der Radverkehrsförderung ein, die sich auf einer politischen, konzeptionellen und organisatorischen Ebene befinden.

Dabei geht es sowohl um politische Entscheidungen, rechtliche Grundlagen, Finanzierung und Verantwortlichkeiten in der Verwaltung als auch um Konzepte, wie z. B. Radverkehrs- oder Stadtentwicklungskonzepte, Organisation und Zusammenarbeit, Informationen und Beteiligung, Monitoring und Evaluation.

Um die Radmobilität in einem Gesamtsystem zu verbessern, ist es wichtig, dass Kommunen auch das Thema Wohnen angehen und beispielsweise Stellplatzschlüssel für Fahrräder einführen oder Abstellanlagen fördern. Auch die Förderung von gemeinnützigen Institutionen und sozialem Engagement, welches einen Beitrag zu einer verbesserten Radmobilität leistet, sind gute Maßnahmen in dem Handlungsfeld Governance.

„15-Minuten ProvinzNETZ“

Molschleben, Eschenbergen, Bufleben, Pfullendorf, Hausen, Ballstädt sowie die Lückenschlüsse nach Gotha und Burgtonna.



Schulkind vor Schulweg. Bildquelle: Dagmar Thume.

Anlass und Ziel

Das Konzept der „15-Minuten Stadt“ (z. B. Paris) soll erstmals auf den ländlichen Raum übertragen und ein dörfliches Erreichbarkeits-Vorbild geschaffen werden.

Trotz schlechter Mobilitätssituation in dörflichen Regionen wird das Fahrradfahren noch zu wenig als Lösungsoption für die vielfältigen bestehenden Probleme gesehen.

Beispiele:

1. Viele Auto-Km werden für „Kinder-Logistik“ durch Eltern zurückgelegt, die ihre Kinder zum Verein oder die Freund*in ins Nachbardorf bringen. Kinder deren Eltern dies nicht gewährleisten können, verwehren wir Teilhabe.
2. Unmotorisiert kann man den Bäcker im Nachbardorf nicht erreichen.
3. Dörfliche Arbeitsplätze sind ohne Radanbindung weniger attraktiv.

Radverkehrsinvestitionen mit ihrer hohen Akzeptanz könnten Politikverdrossenheit entgegenwirken.

Ablauf

Für unsere dörfliche Region hat 2019 die Bürger*inneninitiative geRADeWEGs eine Zuarbeit zum neuen Radwegekonzept des Landkreises Gotha unter Betrachtung und sinnvollen Abgrenzung benachbarter Orte erstellt. Darin enthalten sind konkrete und begründete Wegevorschläge, Überlegungen und Ideen zur besseren Verzahnung mit dem ÖPNV sowie Vorschläge für Kampagnen und Aktionen, die die Menschen zur aktiven Mobilität motivieren können.

Die verantwortlichen Gemeinden wurden für Bewerbungen der Modellregion zusammengebracht und das gemeinsame Handeln koordiniert.

Es erfolgten mehrere erfolglose Bewerbungen für verschiedene Förderaufrufe.

Zu den Aktivitäten zählten auch: Öffentlichkeitsarbeit, Werbung auf politischer Ebene (Bund, Land Kreis, Interessenvertretungen), Aufbereitung der Erfahrungen und Ableitung politischer Handlungsaufforderungen.

Zeitraum:

2018 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Infrastruktur; Bildung und Trainings; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Wirtschaft; Tourismus & Freizeitverkehr; Verkehrsberuhigung; Demokratie- Stärkung Teilhabe und Daseinsvorsorge

Akteur*innen:

Initiator*innen und Hauptakteur*innen: Bürger*inneninitiative geRADeWEGs – Gotha

Mitwirkende: Bürgermeister*innen und Ortsteilbürgermeister*innen der genannten Orte.

Unterstützung: Thüringer Landgesellschaft mbH

(Erstellung einer Grobkalkulation)

Ansprechpartner*innen bei Werbung um Unterstützung:

- Ministerien Thüringen (Verkehr Wirtschaft und Umweltschutz)
- Landkreis Gotha (Erstellung des Radwegekonzeptes für den gesamten Landkreis)

- Beauftragtes Planungsbüro zur Erstellung des Radwegekonzeptes des Landkreises Gotha (Abstimmung zur Argumentation für die Vorschläge)

Adressat*innen / Zielgruppe:

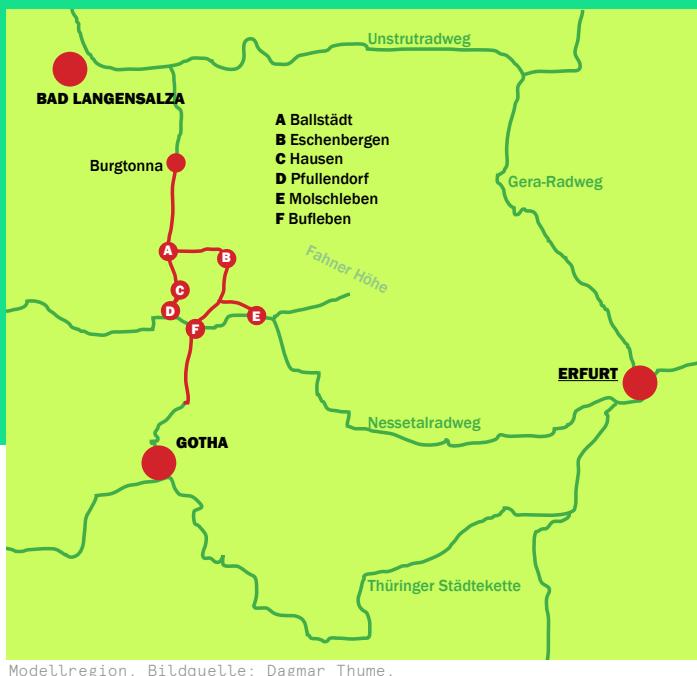
Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern, körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit- Radfahrende und Tourist*innen; nicht spezifisch;

andere vergleichbare Regionen zur eigenen Nachahmung, Inspiration, Weiterentwicklung

Politische Verantwortungsträger*innen: Veränderung wichtiger Stellschrauben um das selbstgesetzte Ziel eines flächendeckenden Radnetzes in Deutschland überhaupt möglich zu machen

Kontakt:

Dagmar Thume
geRADeWEGs-GTH@WEB.de



Modellregion. Bildquelle: Dagmar Thume.

Herausforderungen

Die Tatsache, dass es ein vergleichbares Komplexvorhaben mit wissenschaftlicher Begleitung bisher in Deutschland nicht gab – und ohne Einsatz der Bürger*inneninitiative auch nicht gäbe – zeigt, dass ein solches Projekt insgesamt eine große Herausforderung darstellt.

Was sich wenig innovativ anhört und alltäglich erscheint ist in Wirklichkeit insbesondere in strukturschwachen dörflichen Regionen, die derartige Entwicklungen am dringendsten nötig hätten, kaum realisierbar.

Beteiligungsprozess

Bereits unser Konzept (Teil)- Entwurf war eine von Bürger*innen stammende Zuarbeit zum Radverkehrskonzept des Landkreises Gotha.

Unsere Wegevorschläge wurden im Diskussionsstand für die vom Landkreis organisierte Bürger*innenbefragung (online wg. Corona) aufgenommen bewertet und sind nun Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises.

Zudem erfolgte eine Befragung und eine Unterschriftenaktion im Juni 2022 vor einem Wahllokal mit ca. 85-90% Zustimmung der angesprochenen Dorfbewohner*innen.

Ergebnis

Es konnte anhand unseres konkreten und bereits weit voran gebrachten Vorhabens identifiziert und herausgearbeitet werden,

- welche strukturellen Hemmnisse* für solche komplexen Maßnahmen für dörfliche Regionen bestehen,
- warum Förderprogramme* insbesondere von strukturschwachen Dörfern nur selten genutzt werden (können!) und
- welche Unterstützungsleistungen* Dörfer benötigen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Keine: Das Angebot an die Bürgerinitiative vom Land Thüringen als „e.V.“ Lottomittel zugesprochen zu bekommen wurde nicht angenommen (wegen fehlender Relevanz).

Kostenschätzung :

- Baumaßnahme: 4.307.000,00 Euro (Brutto Grob-Schätzung aus 2021)
- Wiss. Begleitung: (offen)
- Koordination/Öffentlichkeitsarbeit: (offen)

Evaluation:

Es wurden vor Beginn der Maßnahmen an neun Knoten im Quartier umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt. Es soll eine Nachher-Erhebung durchgeführt werden, die jedoch aufgrund der starken Fluktuationen im Verkehrsgeschehen verschoben wurde.

Automatische Fahrradzählstellen in der Nähe des Quartiers zeigen einen Zuwachs im Radverkehr.

Beiratsdiskussionen zeigen eine hohen „Wohlfühlfaktor“ und zugleich (positiv bewertete) Nachbesseungsbedarfe (u.a. noch mehr Fahrradbügel im nördlichen Teilbereich).

Besonderheiten:

- Modellvorhaben
- Kosten-Nutzen-Analyse

Fahrradparken im Quartier

Leitfaden und Förderprogramm zur Nachrüstung von Abstellanlagen

Freie und Hansestadt Hamburg

Zeitraum:
12/2020 - 12/2026

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Akteur*innen:

- Amt für Bauordnung und Hochbau
- Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung
- Amt für Wohnungswesen
- Bauprüfdienststellen der Bezirke
- Investitions- und Förderbank Hamburg (IFB)

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Es wurden und es werden Mittel der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen eingesetzt und zwar für das Gutachten, für den Druck des Leitfadens als Broschüre für das Förderprogramm und für die Abwicklung des Programms durch die IFB.

Förderquote: Eine Förderung erfolgt in Höhe von 40 % der förderfähigen Kosten; maximal 300 Euro pro Fahrradabstellplatz und maximal 400 Euro pro Abstellplatz mit Elektroanschluss.

Kostenschätzung:

2 Mio. Euro verteilt auf fünf Jahre plus Kosten für die Abwicklung des Programms durch die IFB.

Kontakt:

Tony Schröter
tony.schroeter@bsw.hamburg.de

Herausforderungen

Der geforderte Nachweis von Fahrradabstellanlagen wird aus Kapazitätsgründen in den Baugenehmigungsverfahren nur grob geprüft. Daher ist es wichtig, ein Bewusstsein bei den Antragsteller*innen zu schaffen. Bei bereits genehmigten Gebäuden kann nur mit Hilfe eine Förderung Einfluss genommen werden. In Zeiten von Wohnungsknappheit und steigenden Baukosten sind höhere Anforderungen jedweder Art politisch schwer durchsetzbar.

Beteiligungsprozess

Eine Beteiligung erfolgt fortlaufend: Rückmeldungen von Bauprüfdienststellen und Baugesellschaften können in eine Neuauflage des Leitfadens einfließen. Aus der Kommunikation mit Antragstellern auf Fördermittel erfahren wir Schwachstellen des Programms und können die Förderrichtlinien fortschreiben.

Ergebnis

Das Bewusstsein bei privaten Grundeigentümer*innen, was gute Fahrradabstellanlagen ausmacht, steigt. Der Nachweis über ein Angebot an privater Fahrradinfrastruktur, das über die bauordnungsrechtlichen Anforderungen hinausgeht, kann im Baugenehmigungsverfahren zur Abmilderung "notwendiger" Kfz-Stellplätze geltend gemacht werden. Die Hamburger Stellplatzregelungen wurden entsprechend überarbeitet. Das Förderprogramm läuft erst an und muss noch bekannter werden.

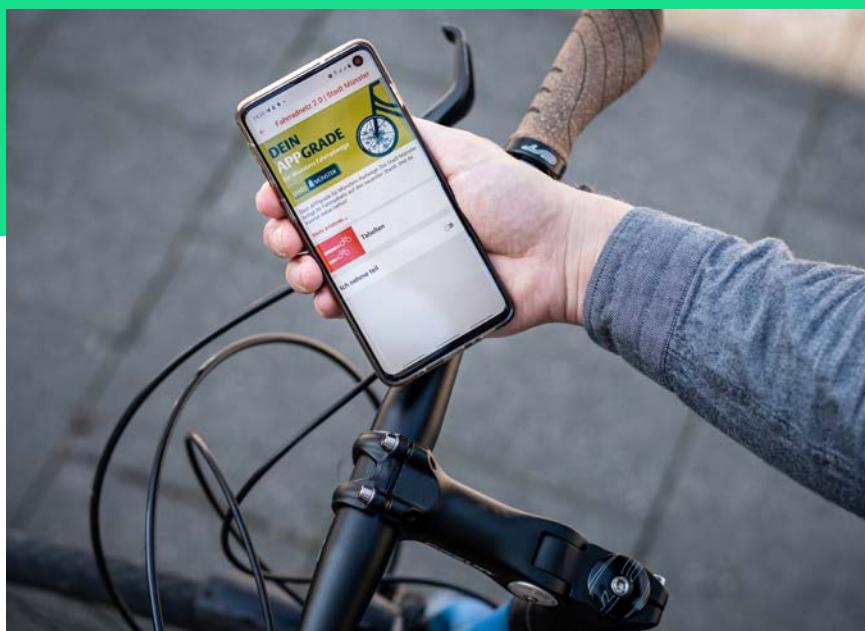
Evaluation:

Zum Abfluss und der Verwendung von Fördermitteln gibt es regelmäßige Auswertungen. Mit der "Mobilitätserhebung Hamburg 2022" werden - in Anlehnung an und als Ergänzung zur MiD - gerade 28.000 Haushalte zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt u.a. auch zur Fahrradparksituation am Wohnort.

Diese Umfrage wird in einigen Jahren wiederholt.

Fahrradnetz 2.0

Stadt Münster



Tracking App Kampagne. Bildquelle: Stadt Münster.

Anlass und Ziel

Münster ist „Fahrradstadt“. Der Radverkehr ist omnipräsent und seit Jahrzehnten - auch als Marke - Stadtbild prägend. Durch das dynamische Bevölkerungswachstum wird ein noch weiter zunehmendes Radverkehrsaufkommen erwartet. Hierbei treffen die Herausforderungen einer wachsenden Stadt zusammen mit den wichtigen Fragestellungen des Klima- und Umweltschutzes, der Klimaanpassung, der Flächenumverteilung des öffentlichen Raumes sowie damit verbunden der Lebens- und Aufenthaltsqualität einer Stadt. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden und eine zukunftsgerechte und angebotsorientierte Radverkehrsinfrastruktur zu entwickeln, hat die Stadt Münster erstmalig sowie unter Einbindung der Öffentlichkeit und einer Vielzahl relevanter Stakeholder ein hierarchisches und lückenloses Radverkehrsnetz erarbeitet: das Fahrradnetz 2.0.

Ablauf

1. Grundlagenbeschluss (2020)
2. Erster Netzentwurf (2021)
3. Workshops (Verwaltung Stakeholder) (2021)
4. Öffentliche Trackingkampagne (2021)
5. Zweiter Netzentwurf (2021)
6. Workshop und öffentliche digitale Beteiligung (2022)
7. Politischer Beschluss des finalen Netzentwurfs (2022)
8. Handlungsempfehlungen und Maßnahmenliste (2022/2023)

Zeitraum:
09/2020 - 03/2023

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Infrastruktur

Akteur*innen:

Verschiedene Fachämter der Stadtverwaltung, politische Vertreter*innen, Polizei, Stakeholder (Asta ADFC VCD Kidical Mass Fuß e.V. Fahrradstadt.MS Bezirksschülervertretung) interessierte Öffentlichkeit (Trackingkampagne und digitale Beteiligung)

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

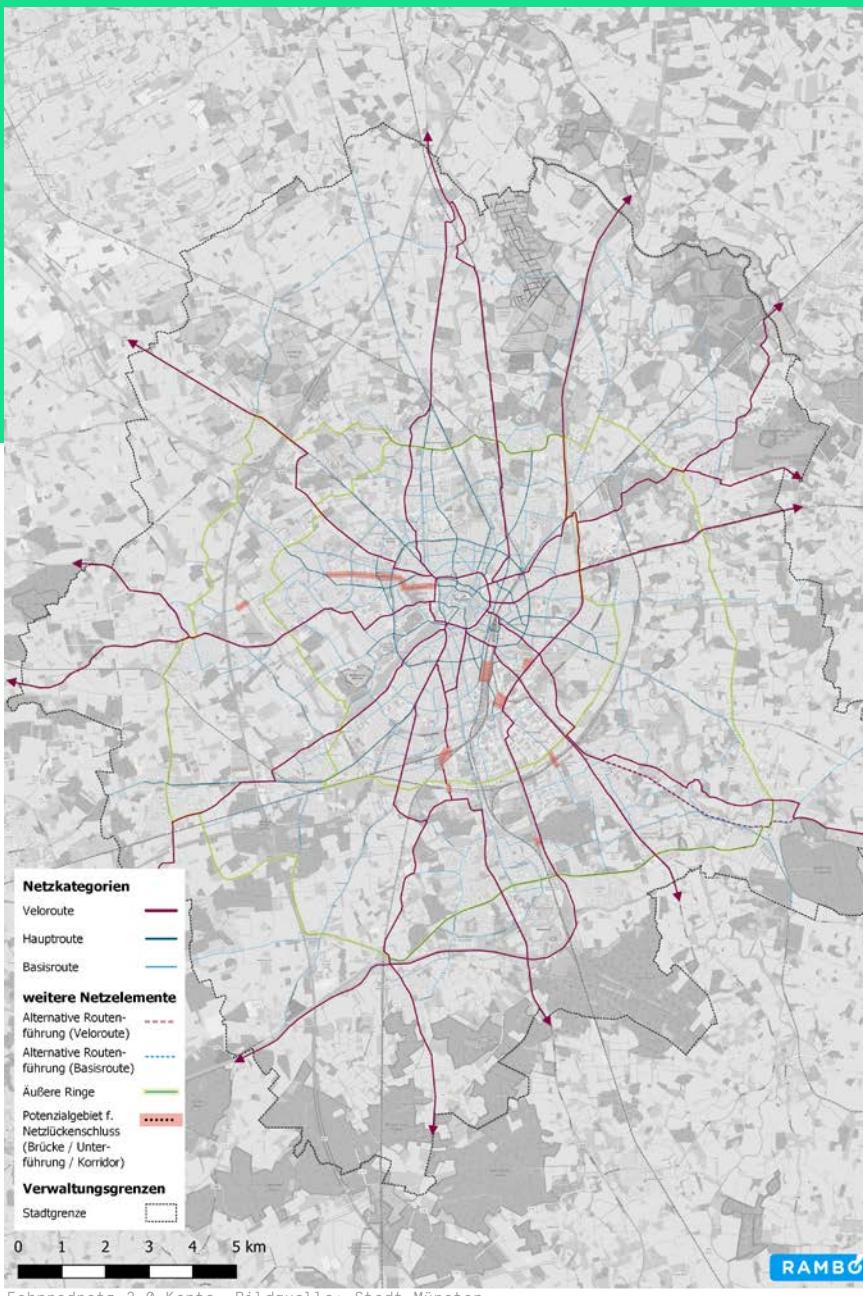
Die Maßnahme wurde aus Eigenmitteln finanziert.

Kostenschätzung :

Ca. 200.000 Euro

Kontakt:

Phillip Oeinck
oeinckp@stadt-muenster.de



Herausforderungen

Die größte Herausforderung bestand sicherlich darin die unterschiedlichen Detailinteressen miteinander in Einklang zu bringen - auch wenn das große Ganze (Fahrradnetz 2.0) unstrittig ist. Insbesondere die ausgewogene Berücksichtigung der unterschiedlichen Stadtteile sowie der Innenstadt ist hier zu nennen.

Beteiligungsprozess

Das Projekt zeichnet sich durch eine umfangreiche Beteiligung aus. Neben verschiedenen Workshops mit Politik, Verwaltung und Interessensgruppen gab es zwei öffentliche Beteiligungsveranstaltungen: Im Frühjahr 2021 wurde eine Trackingkampagne per App durchgeführt, bei der sich 2.000 Menschen mit fast 23.000 Einzelwegen und 160.000 aufgezeichneten Wegen beteiligt haben. Im Jahr 2022 konnte der Netzentwurf digital kommentiert werden – hier haben über 600 Interessierte über 3.000 Hinweise eingereicht.

Evaluation:

Derzeit wird eine priorisierte Maßnahmenliste erarbeitet um das Fahrradnetz 2.0 zeitnah von der Konzept-/Planungsebene in die Umsetzungsphase zu überführen. Selbstverständlich werden die Maßnahmen umfassend evaluiert (Verkehrszählungen Befragungen von Nutzer*innen etc.).

Ergebnis

Die frühzeitige und intensive Beteiligung unterschiedlicher Akteur*innen ist wichtiger Bestandteil des Prozesses: Einerseits kann damit auf ein umfangreiches Wissen zurückgegriffen und mit dieser Expertise verfeinert werden, andererseits erhöht sich die Akzeptanz des Vorhabens. Wichtig ist, dass es sich um eine ehrliche Beteiligung mit Mitgestaltungsspielraum handelt, die deutlich über eine einfache Information des Vorhabens hinausgeht.

Radverkehrsförderung 3.0

Landkreis Lüneburg

Zeitraum:

01/2021 - 12/2024

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Services;
Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Leuphana Universität: Projektpartner
Management der Datenerhebung- und Übergabe

Landkreis Lüneburg: Projektpartner
Strukturierung und Koordinierung
des Unterfangens Beschaffung eines
Ingenieurbüros, Bauunternehmens
und It-Unternehmens.

BMDV: Fördermittelgeber
(Bezuschussung rd. 16 Mio €
Eigenanteil 20 %)

Bundesamt für Güterverkehr:
Mittelverwaltung seitens des BMDV.

39 Mitgliedsgemeinden drei
Einheitsgemeinden Hansestadt
Lüneburg: Einbindung seitens des
Landkreises für die Umsetzung der
gefundenen Mängel.

Weitere: Mehr auf Nachfrage

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen;
Fahrradferne Personen; Pendler*innen;
Personen mit körperlichen
Einschränkungen; Freizeit-
Radfahrende und Tourist*innen; nicht
spezifisch; Jeder außer Personen
mit motorenbetriebenen Fahrzeugen,
die nicht körperlich eingeschränkte
Personen befördern

Kontakt:

Marina Schweikert
marina.schweikert@landkreis-lueneburg.de

Herausforderungen

Zeitlich: Die Terminierung der Projektlaufzeit bedingt dass im letzten Erhebungsjahr nicht alle Maßnahmen umgesetzt werden können. Eine Verlängerung wird beantragt.

Rechtlich: Die StVO ist Kfz-zentriert, weshalb es für das Projekt z.T. sehr schwierig ist alternative Maßnahmenvorschläge durchzusetzen. Im Dialog werden Möglichkeiten erarbeitet.

Planungstechnisch: Abstimmungsprozesse in Verwaltungen sind meist zeitintensiv, welches für ein Innovationsprojekt mit limitiertem Zeithorizont eine sehr große Herausforderung darstellt.

Beteiligungsprozess

Generell wurden bei der Erarbeitung der Transferstruktur (Strukturierung des Projekts von der Erhebung bis zur Umsetzung) und dafür rechtlichen Rahmenbedingungen nahezu alle Akteur*innen beteiligt, die innerhalb der Transferstruktur eine Rolle für die Weiterleitung der Vorschläge und der Umsetzung entsprechender Maßnahmen einnehmen. Gleichzeitig haben alle Kommunen ab Erhalt der Maßnahmenvorschläge das komplette Mitspracherecht über die Umsetzung und Gestalt der finalen Vorschläge.

Ergebnis

Eine der Haupterkenntnisse ist, dass die Prozesse innerhalb einer Verwaltung sowie regulatorische Rahmenbedingungen einer schnellen und unkomplizierten Umsetzung eines Innovationsprojekt im Rahmen einer public science partnership im Wege stehen. Gleichzeitig ist das Datenmanagement eine große Herausforderung. Daher wird im Rahmen des Projektes an einer weitreichenden Digitalisierung der Prozesse gearbeitet, weshalb ein IT-Unternehmen beschafft wurde und ständig neue Grenzen ausgelotet werden.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

RVF 3.0 wird mit 16 Mio. Euro durch das Ministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bezuschusst. Da die Planung der gesamten Transferstruktur sowie die Beschaffung weiterer Akteur*innen (Ingenieursbüro, Bauunternehmen und IT-Unternehmen) sehr viel Zeit beansprucht hat, können erst jetzt Maßnahmen umgesetzt werden. Wäre die Planungsphase vorher gewesen so könnten jetzt die Mittel entsprechend zeitgerecht abgerufen werden. Eine Projektverlängerung wird beantragt.

Förderquote: 80%

Kostenschätzung:
rd. 2 Mio €

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Rheinisches Radverkehrsrevier

Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler

Anlass und Ziel

Das Projektverfolgt die Ziele des Landes NRW, durch die Förderung von Radinfrastruktur mehr Lebensqualität zu schaffen und Alternativen zum PKW anzubieten. Im Rheinischen Revier stoßen die für die Verflechtung zu den umgebenden Ballungsräumen notwendigen Infrastrukturen an Ihre Kapazitätsgrenzen. Durch eine koordinierte, übergreifende und insbesondere durchgängige Gesamtentwicklung eines innovativen Radverkehrsnetzes werden Qualität und Quantität der Infrastruktur erhöht, sodass die Attraktivität und Bedeutung des Radverkehrs als Mobilitätsform für Alltagsverkehre steigt. Die Stärke des entstehenden regionalen Radverkehrsnetzes liegt sowohl in der Schaffung von Synergien zwischen Alltagsverkehren und touristischen Routen als auch in einer engen Verzahnung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern uns Mobilitätskonzepten.

Ablauf

In der Projektphase 1 ("Gesamtregionales Radverkehrskonzept / Projektlaufzeit 2019-2022) wurde ein revierweites Konzept für den Radverkehr als Grundlage für die weiteren Entwicklungen erstellt. Die Projektphase 2 (Laufzeit 2022-2025 / derzeit beantragt) und die weitere Folgephase 2 umfassen einerseits die Durchführung von (Machbarkeits-)Studien und Umsetzungen von innovativen baulichen Maßnahmen, die sich aus dem Konzept ergeben haben und andererseits das Management und die Koordination des revierweiten Radverkehrsnetzwerkes. Durch das stetige Netzwerkmanagement wird der gesamte Prozess mit Blick auf das Rheinische Revier als Einheit koordiniert und die Entwicklung hin zu einer Modellregion für innovativen Radverkehr unterstützt. Durch die zeitnahe Maßnahmenumsetzung entsteht die für den Radverkehr im Rheinischen Revier notwendige Infrastruktur.

Zeitraum:

12/2019 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Multimodalität und Nahmobilität; Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

In dem Projekt übernimmt der Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler die Aufgaben des Projektmanagements. Die Projektpartner umfassen die Städteregion Aachen, die Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis-Neuss sowie die kreisfreie Stadt Mönchengladbach, auf deren Kreis-/Stadtgebiet das Gesamtregionale Radverkehrskonzept geplant wurde. Weitere Partner und zusätzliche Mitglieder in der Steuerungsgruppe sind: Zukunftsagentur Rheinisches Revier, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Straßen. NRW, ADFC Nordrhein-Westfalen, Nahverkehr Rheinland, VRR, Radregion Rheinland.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen; nicht spezifisch

Kontakt:

Teresa Eickels
teresa.eickels@landfolge.de

Herausforderungen

Derzeit bestehen grundsätzlich günstige Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten des Landes Nordrhein-Westfalen und des Bundes für den Ausbau von Radinfrastruktur. Ohne die Generierung solcher Fördergelder ist der schnelle, hochwertige und innovative Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur aufgrund der großen Gebietskulisse und der aktuell zu geringen personellen Ausstattung für die Mitgliedskreise/die kreisfreie Stadt Mönchengladbach / die Städteregion Aachen / die Kommunen/ die interkommunalen Verbände allein über die Haushaltsmittel und vorhandenes Personal nicht darzustellen. Jedoch ist eine Koordinierung und Abstimmung zwischen den verschiedenen Fördermöglichkeiten zum Teil zeitlich personell und rechtlich sehr aufwendig.

Ergebnis

Das Ergebnis des Gesamtregionalen Radverkehrskonzeptes (Projektphase 1) umfasst u.a. den Netzplan eines idealtypischen Radverkehrsnetzes für das Rheinische Revier sowie einen detaillierten Maßnahmenplan mit ca. 1.300 Einzelmaßnahmen, der als Grundlage für die tatsächliche Umsetzung des Netzplans und den Aus- bzw. Neubau von Radverbindungen dienen soll.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

- Projektphase 1: Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt im Rahmen der Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom 21.06.2019 & Zuwendungen des Landes NRW zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverbänden und Kreise nach der Förderrichtlinie Nahmobilität (FöRi-Nah)

- Projektphase 2 (beantragt): Zuwendungen gemäß der Rahmenrichtlinie zur Umsetzung des Investitionsgesetzes Kohleregionen Nordrhein-Westfalen (RRL) & §44 LHO

- Projektphase 3 (noch nicht begonnen/ beantragt): n.N.

Förderquote: 100%
Personeller Aufwand:

- Projektphase 1: ca. 0,5 Stellen beim Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler zzgl. Ansprechpersonen bei Projektpartnern & Arbeitsaufwand Planungsbüro SVK Kaulen Aachen

- Projektphase 2: ca. 1,3 Stellen beim Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler zzgl. Ansprechpersonen bei Projektpartnern & Arbeitsaufwand externes Begleitbüro externe Fachplaner der (Machbarkeits-) Studien externes Büro für Marketing/ Kommunikation

Kostenschätzung:

- Projektphase 1: ca. 180.000 EUR
- Projektphase 2: ca. 2.020.000 EUR
- Projektphase 3: nicht bekannt

Social2Mobility II:

Fahrradmobilität und soziale Teilhabe ermöglichen

Region Hannover



soziale Teilhabe. Bildquelle: Moritz Engbers.

Anlass und Ziel

Das Projekt zielt darauf ab, das Fahrrad zu einem kostengünstigen, zuverlässigen und sicheren Alltagsbegleiter für Personen mit geringen finanziellen Mitteln werden zu lassen. Dazu werden in drei Kommunen der Region Hannover verschiedene Maßnahmen zur Fahrradmobilität und Teilhabe umgesetzt und wissenschaftlich evaluiert. Die Maßnahmen umfassen dabei unter anderem die Stärkung selbstorganisierter Fahrradwerkstätten, Fahrradkurse, Informationskampagnen, Fahrradaktivitäten durch soziale Einrichtungen, Nutzung von Bildungs- und Teilhabeleistungen sowie Dialog und Vernetzung. Fahrradmobilität soll damit soziale Teilhabe ermöglichen, unter anderem in Hinblick auf Bildung, Versorgung, Freizeitgestaltung, Arbeitsplatzwahl, politische Beteiligung und die Pflege von sozialen Kontakten.

Ablauf

Die ersten Maßnahmen werden in einer Kommune der Region Hannover der Stadt Ronnenberg geplant und umgesetzt. Diese umfassen einen Mobilitätsnachmittag des Familienzentrums vor Ort und die Ausgabe von Fahrradreparaturgutscheinen. Darüber hinaus werden Kontakte mit zwei weiteren Kommunen für die Umsetzung von Maßnahmen und die Durchführung einer Haushaltsbefragung aufgebaut. Im nächsten Jahr sollen dann in allen drei Kommunen Maßnahmen umgesetzt und wissenschaftlich evaluiert werden. Im letzten Drittel des Projektes werden ein Handlungsleitfaden erarbeitet und Empfehlungen für die Politik und zur Überarbeitung von Förderprogrammen formuliert.

Zeitraum:
04/2022 - 03/2024

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services

Akteur*innen:

An der Entwicklung und Umsetzung des Projektes sind die Region Hannover mit dem Fachbereich Verkehr und der Stabstelle für Sozialplanung und die Universitäten Frankfurt am Main und Kassel beteiligt. Dadurch soll gewährleistet werden, dass sowohl wissenschaftliche Erkenntnisse als auch praktische Handlungsansätze entstehen. Darüber hinaus gibt es weitere Partner*innen im Projekt, wie den ADFC, die AGFK, die Stadtverwaltung Ronnenberg und eine soziale Fahrradwerkstatt. Regionale Partner*innen helfen bei dem Aufbau von Netzwerken und kommunale Partner*innen ermöglichen den Kontakt zu armutsbedrohten Personen.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Personen mit geringen finanziellen Mitteln

Kontakt:

Moritz Engbers
moritz.engbers@region-hannover.de



Ausflug. Bildquelle: Franziska Henkel.

Herausforderungen

Eine wesentliche Herausforderung im Projekt ist in Kontakt mit armutsbedrohten Menschen zu kommen und deren Perspektive zur Entwicklung von Maßnahmen aufzugreifen. Idealerweise werden Maßnahmen mit armutsbedrohten Menschen gemeinsam entwickelt, allerdings ist das Thema Armut mit Stigmatisierungen und Vorurteilen behaftet. Die Zusammenarbeit mit sozialen Einrichtungen ist dafür ein zentraler Ansatz. Darüber hinaus ist es eine Herausforderung, dass Thema Mobilitätsarmut in der Verkehrsplanung zu verankern. Die Einbeziehung exkludierter Personengruppen ist zunächst ungewohnt und erfordert einen Perspektivwechsel.

Beteiligungsprozess

Bei allen Maßnahmen geht es darum, Angebote mit und für armutsbedrohte Personen zu entwickeln. Dafür gibt es eine enge Zusammenarbeit mit Kommunen, sozialen Trägern, Vereinen und Verbänden.

Ergebnis

Ausgangspunkt des Projektes sind die Ergebnisse aus der ersten Projektphase: Menschen mit geringem Einkommen fahren seltener Fahrrad, obwohl das Fahrrad ein verhältnismäßig günstiges Verkehrsmittel ist. Darüber hinaus lernen Kinder aus armutsbedrohten Haushalten im Vergleich zu anderen Haushalten erst später Fahrradfahren. Im Rahmen des aktuellen Projektes sollen die Gründe dafür (z.B. fehlende Fähigkeiten zum Fahrradfahren und zur Reparatur, mangelnde Informationen über kostengünstige Zielgelegenheiten, fehlende Versorgung mit Fahrrädern) erforscht und durch Maßnahmen adressiert werden.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Das Projekt wird durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung in der Förderlinie "Zukunftsstadt" finanziert.

Förderquote: 100%

Personeller Aufwand: Für das Projekt ist innerhalb der Region Hannover eine Vollzeitstelle vorgesehen. Weitere Stellen sind an den beiden Universitäten angesiedelt. Der personelle Aufwand für die einzelnen Maßnahmen kann stark variieren und ist Teil der Prosessevaluation

Kostenschätzung :

Das gesamte Projekt hat einen Kostenumfang von 1.061.646 €. Die entwickelten Maßnahmen sollten allerdings möglichst kostengünstig oder über die Nutzung bestehender Förderprogramme umgesetzt werden können.

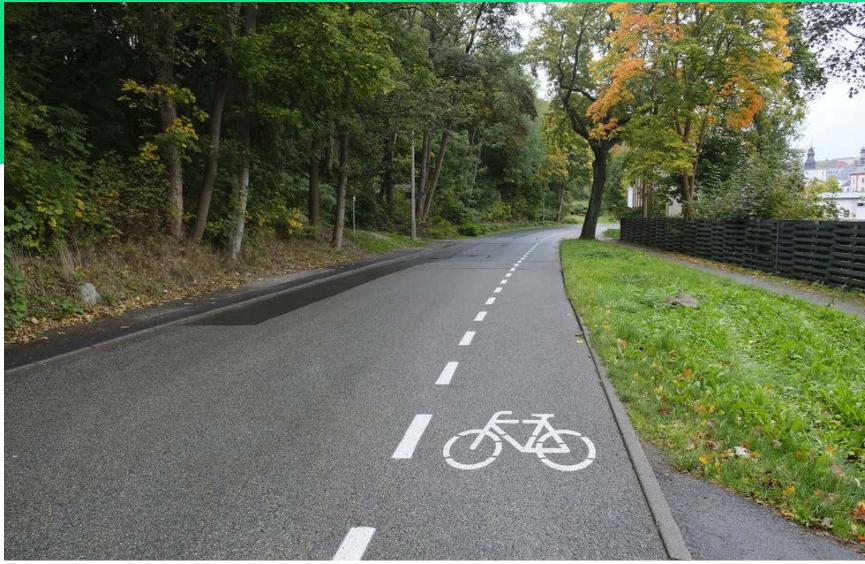
Evaluation:

Die Universität Kassel führt eine Haushaltsbefragung in zwei Kommunen der Region Hannover durch. Dadurch sollen die Maßnahmen quantitativ über eine Vorher-Nachher-Erhebung evaluiert werden. Darüber hinaus setzt sie eine qualitative Prosessevaluation einzelner Maßnahmen durch, um Barrieren und Potentiale im Umsetzungsprozess zu identifizieren. Die Universität Frankfurt am Main führt qualitative Interviews und Fokusgruppen mit armutsbedrohten Personen durch, um die Wirkung der Maßnahmen zu evaluieren.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Unterstützung der Kommune bei der Förderung des Radverkehrs Auerbach/V.



Fahrradweg. Bildquelle: Antje Böttcher.

Anlass und Ziel

Anlass: eine Kommune fast ohne Alltagsradverkehr und Radverkehrsinfrastruktur aber mit großem eigenem Interesse und Engagement soll bei Förderung von Rad- (und Fußverkehr) unterstützt werden.

Ziel: zukünftig nutzen Verwaltung und Bevölkerung für kurze Wege Rad statt Auto mit positiven Auswirkungen auf die Luft- und Aufenthaltsqualität, insbesondere in der Innenstadt aber auch in den Wohngebieten, sowie auf die Gesundheit.

Ablauf

05/2020: Kartierung Radverkehrsbedingungen, anschließend Aufbereitung und Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen

09/2020: Präsentation der Befahrungsergebnisse und der Vorschläge

seit 10/2020 fortlaufend: Umsetzung verschiedener Maßnahmen durch die Kommune (bspw. korrekte Beschilderung nach StVO, Öffnung von Einbahnstraßen, Beantragung von Fördermitteln für Radverkehrsanlagen und Bau, Aufstellen von Fahrradbügeln, Anlage von Schutzstreifen) außerdem begleitende Beratung und intensiver Austausch mit der Kommune bei weiteren Fragen zum Thema Rad (bspw. Radverkehrskonzept, touristische Wegweisung)

Herausforderungen

Die größte Herausforderung war es die „Fahrrad-Skeptiker*innen“ insbesondere aus dem Stadtrat zu überzeugen. Dies ist aber durch die Erfahrung und das Geschick der Mitarbeitenden aus der Stadtverwaltung gelungen.

Zeitraum:
04/2020 - 12/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Akteur*innen:

Hauptakteur*innen sind Mitarbeitende der Stadtverwaltung, die die Förderung des Radverkehrs teilweise „nebenbei“ betreiben – weil sie selber gern Radfahren aber v.a. weil sie wollen, dass in ihrer Stadt mehr Rad gefahren wird.

Adressat*innen / Zielgruppe:

All diejenigen die das Rad im Alltag bisher nicht genutzt haben, weil die Bedingungen vor Ort nicht stimmten.

Finanzierung und Fördermittelleinsatz:

gefördert aus Bundesprogramm Ländliche Entwicklung“ des BMEL darin: Durchführung von Modellvorhaben „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“

Förderquote: 180.000 €
Personeller Aufwand:
1 Person 34 Monate à 31 Wochenstunden
1 Person 27 Monate à 10 Wochenstunden
[heben Radverkehr war auch Förderung von Carsharing Projektbestandteil]
- Bearbeitung erfolgte durch einen Verein, keine Verwaltung

Kostenschätzung :
rund 200.000 € (FöMi plus Eigenanteil)

Kontakt:

Antje Böttcher
boettcher@verkehrswende-ev.de



Fahrrad Parkplätze. Bildquelle: Antje Böttcher.

Ergebnis

Mitarbeitende in Kommunen, die den Radverkehr fördern wollen, aber teilweise damit allein dastehen profitieren enorm von Beratungsinput von außerhalb – auch deshalb, weil sich durch den Blick von außen weitere Mitarbeitende vom Thema Rad begeistern lassen und das Ganze an Dynamik gewinnt.

Handbuch Qualitätsmanagement Rad

Landkreis Ansbach

Anlass und Ziel

Im Rahmen eines LEADER-Projekts wurde ein "Handbuch Qualitätsmanagement Rad" entwickelt. Dieses richtet sich an die 58 Kommunen im Landkreis Ansbach als flächengrößter Landkreis Bayerns und soll diese dabei unterstützen, eine einheitliche Qualitätskontrolle zu verwirklichen. Damit soll gewährleistet werden, dass das beschilderte Radwegenetz in gutem Zustand erhalten bleibt.

Da die Kommunen für die Qualitätssicherung zuständig sind, wurde auch eine Kurzfassung des Handbuchs als "Leitfaden vor Ort" für die Bauhöfe entwickelt. Der Landkreis Ansbach ist koordinierend tätig und ansprechbar bei Fragen. Durch die Radverkehrsbeauftragte wird auch das GIS verwaltet, in dem die Radwege, Schilderstandorte, Beschriftung der Wegweiser, letzte Kontrollen, etc. digitalisiert sind.

Ablauf

LEADER-Projekt Radwegebeschilderung dabei

- Überplanung des Radwegenetzes und Konzepterstellung durch externes Büro (2018/19)
- Beschilderung im gesamten Landkreis (Frühjahr 2020)
- Entwicklung des Handbuchs Qualitätsmanagement Radverkehr (Fertigstellung 2021)
- Aufbau Digitalisierung im GIS mit Schnittstelle zu einem Geoportal auf das auch die Gemeinden Zugriff haben (Fertigstellung 2022)

Zeitraum:

01/2021 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

- Externes Büro für Entwicklung der Netzplanung und Neubeschilderung sowie Erstellung des Handbuchs
- Qualitätsmanagement Radverkehr in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Romantisches Franken sowie dem Landratsamt Ansbach
- Tourismusverband Romantisches Franken
- Landratsamt Ansbach als koordinierende Stelle für das Qualitätsmanagement im Radverkehr und Digitalisierung der Radwegweisung
- Kommunen als zuständige Stellen für Pflege und Wartung der Beschilderung
- LEADER-Regionen

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); FreizeitRadfahrende und Tourist*innen; Alle die das Fahrradmodellquartier als Quelle oder Ziel von Alltagswegen haben

Kontakt:

Maria Neundörfer
radverkehr@landratsamt-ansbach.de

Herausforderungen

Eine Herausforderung im Landkreis Ansbach ist die Vielzahl an Kommunen (58 Stück) mit unterschiedlicher Größe (ca. 600 bis 13.000 Einwohner*innen). Für ein einheitliches Qualitätsmanagement über Gemeindegrenzen hinweg ist daher das Handbuch ein wichtiger Baustein.

Ergebnis

Das Ergebnis ist ein ausgearbeitetes Handbuch Qualitätsmanagement Rad, um ein einheitliches Qualitätsmanagement im gesamten Landkreis Ansbach zu verwirklichen und den Kommunen eine einheitliche Informationssammlung zur Hand zu geben. Zusätzlich gibt es eine Kurzfassung speziell für die Bauhöfe ("Leitfaden vor Ort").

Evaluation:

Die Kommunen im Landkreis Ansbach werden durch die Radverkehrsbeauftragte einmal im Jahr zur Qualitätskontrolle der Radwege aufgefordert. Mit der Anzahl der Rückmeldungen, Fragen, etc. kann gut abgeschätzt werden, ob das Handbuch seinen Zweck erfüllt. Zusätzlich gibt die vorhandene Qualität der Radwege einen Hinweis darauf, ob die Maßnahme erfolgreich umgesetzt wird.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Förderung durch LEADER

Förderquote: 60 % der Nettokosten
Personeller Aufwand: 1

Kostenschätzung:

Das Handbuch war Teil der Teilmaßnahme Beschilderung mit Kosten von insgesamt rund 42.300 Euro. Dabei hat die Erstellung des Handbuchs 5.000 Euro gekostet.

Masterplan Radverkehrs Südliche Ortenau/Nördlicher Breisgau

Ortenaukreis

Anlass und Ziel

Fokus:

- Anbindung der Gemeinden untereinander, größere Vernetzung, nicht nur Konzept für eine Gemeinde, großer Unterschied zu „herkömmlichen“ Radverkehrskonzepten
- besseren Anbindung der umliegenden Städte und Gemeinden und des Europa-Parks an den geplanten Radschnellweg Lahr – Emmendingen
- Lückenschlüsse im vorhandenen Radverkehrsnetz
- attraktive Anbindung der vorhandenen Schulstandorte an das Radverkehrsnetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (insbesondere im Schüler*innenverkehr)
- Verknüpfung des Radverkehrs mit dem SPNV/ÖPNV
- Verbesserung des grenzüberschreitenden Radverkehrs
- verbesserten Beschilderung
- Radverkehrsmarketing für Einwohner*innen und Besucher*innen

Ziel: Radverkehr im Projektgebiet ausbauen, nachhaltig stärken, dabei u.a. besonders die Anbindung der umliegenden Gemeinden an den geplanten Radschnellweg Lahr – Emmendingen wichtig

Ablauf

Projekt in der Anfangsphase; 10/2021 - aktuell:

- Auftaktveranstaltung unter Leitung des Ortenaukreises; anschließend Übernahme Federführung/Projektleitung durch den Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO) (kreisgrenzen-/Gemeindegrenzen-übergreifendes Projekt)
- Unterzeichnung Partnerschaftsvereinbarung (s. Akteure unter 11.)
- Ausschreibung der Betreuung des Masterplans durch Fachbüro (03/2022) und Vergabe (Bietergemeinschaft VAR+ mit Rapp AG)
- Antragsstellung Programm „qualifizierte Fachkonzepte“ als Radverkehrskonzeption beim Regierungspräsidium Freiburg/Land BW 06/2022: Steuerungsgruppentreffen mit allen Akteur*innen unter Leitung des RVSO
- Bestandsaufnahme, Datensammlung, Vorplanung, Vorbereitung der Öffentlichkeitsbeteiligung (Sommer/Herbst 2022 geplant)
- begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung (TöB Bürgerinnen und Bürger in den unter 11. genannten Gemeinden) zentraler Bestandteil Bevölkerung/Gemeinden optimal einbeziehen

Zeitraum:
10/2021 - 12/2023

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Multimodalität und Nahmobilität; Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Regionalverband Südlicher Oberrhein (Federführung/Projektleitung), Landkreis Ortenaukreis, Landkreis Emmendingen, Stadt Ettenheim, Stadt Herbolzheim, Gemeinde Kappel-Grafenhausen, Stadt Mahlberg, Gemeinde Rheinhausen, Gemeinde Ringsheim, Gemeinde Rust, Europa-Park GmbH & Co., Mack KG - regionale Kreise + Gemeinden + Europapark als großer Arbeitgeber/Freizeitziel.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

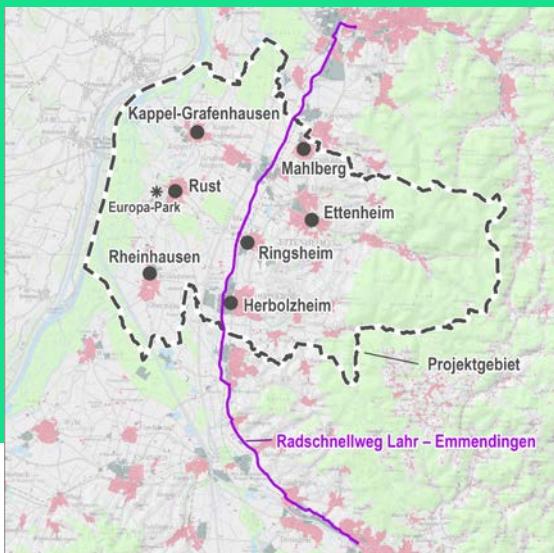
Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Fördermittel von Regionalverband beantragt über Programm „qualifizierte Fachkonzepte“ des Landes BW (50% Förderung der zuwendungsfähigen Kosten); neben den Fördermitteln beteiligen sich die Projektpartner*innen zu unterschiedlichem Anteil finanziell an den Projektkosten; RVSO hat Förderbescheid von Land BW erhalten

Förderquote: 50%
Personeller Aufwand: da Projekt noch am Anfang steht kann der konkrete Personalaufwand erst zu späterem Zeitpunkt genau abgeschätzt/ angegeben werden

Kostenschätzung :
max. 200.000 EUR

Kontakt:
Luise Markert
luise.markert@ortenaukreis.de



Masterplan Karte. Bildquelle: Regionalverband Südlicher Oberrhein.

Beteiligungsprozess

Konzept zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wird erarbeitet; zudem: Öffentlichkeitsarbeit und –beteiligung mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen (mindestens ein Workshop pro Stadt/ Gemeinde sowie eine projektbegleitende Homepage für eine Online-Beteiligung) sowie (passgenaue) Empfehlungen zum Radverkehrsmarketing für die Städte und Gemeinden; ebenfalls sollen Empfehlungen für einen nachlaufenden Beteiligungsprozess im Rahmen der Evaluation ausgearbeitet werden.

Evaluation:

steht noch an, da Projekt in Anfangsphase geplant: Empfehlung für ein geeignetes Evaluationskonzept zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung inklusive Zeitplan durch das beauftragte Büro.

Besonderheiten:

Kosten-Nutzen-Analyse

ist geplant später im Projektablauf: Kostenschätzung auf Basis des Maßnahmenplans für die Budgetplanung der Baulastträger (Kosten für Einzelmaßnahmen sowie für das gesamte Maßnahmenpaket je Baulastträger) optional: Potentialanalyse für ausgewählte Maßnahmen

Ergebnis

s.o. Projekt ist in der Anfangsphase daher noch keine Ergebnisse; Austausch im Rahmen der Steuerungsgruppe/mit den Fachbüros, alle Akteur*innen unterstützen sehr gut den Projektfortschritt.



Steuerungsgruppe. Bildquelle: Regionalverband Südlicher Oberrhein.



Handlungsfeld 2: Bildung

Um die Radmobilität langfristig zu erhöhen, ist es wichtig, Kinder und Jugendliche bereits früh mit der Nutzung des Fahrrads vertraut zu machen. Maßnahmen wie Mobilitätsbildung, Fahrradkurse oder Serviceangebote z. B. zur Reparatur, in Schulen, Kitas oder Jugendclubs tragen dazu bei, dass das Fahrrad ein selbstverständlicher Bestandteil der Mobilitätskultur wird.

Aber auch für Erwachsene sind Bildungs- und Trainingsangebote wichtig. Es gibt viele Personen, die nicht Fahrradfahren, weil sie es nie gelernt haben oder sich, z. B. mit zunehmendem Alter, unsicher fühlen. (Weiter-) Bildung beinhaltet zudem nicht nur das Erlernen des Fahrradfahrens, sondern auch die Vermittlung der Vorteile des Radfahrens sowohl für Jugendliche als auch für ältere Menschen.

bike to school - Landkreis und Stadt Osnabrück

Landkreis Osnabrück

Anlass und Ziel

Der Landkreis Osnabrück setzte in Kooperation mit der Stadt Osnabrück die bike to school-Kampagne im Herbst 2020 und im Frühling 2021 um, um einerseits den Radverkehr verstärkt zu fördern und um andererseits den ÖPNV in Corona-Zeiten zu entlasten, indem mehr Menschen mit dem Rad zur Schule fahren. Das Ziel war, bei Schüler*innen ab Jahrgang 5 und Schulpersonal im Landkreis und in der Stadt durch regelmäßige Schulradfahrten eine neue, aktive, gesunde und klimafreundliche Mobilitätsgewohnheit zu etablieren.

Ablauf

Vom 28.9.-6.11.2020 sollten mit der App-basierten Fahrradkampagne bike to school die Schüler*innen und das Schulpersonal im Landkreis und in der Stadt motiviert werden, ihre Wege zur Schule mit dem Rad zurückzulegen. Die Kampagne in der App rief dazu auf, Teams zu bilden und mit dem Rad zur Schule zu fahren. Dabei konnten die Teammitglieder unterschiedliche Wege zu Schule nutzen. Die mit der App aufgezeichneten Schulradfahrten generierten für das Team und die Schule Punkte, die in einem Ranking in der App dargestellt wurden. Dabei wurde technisch sichergestellt, dass nur Radfahrten zur Schule in die Punkteberechnung einflossen. Punkte-Booster für das Team verbesserten die Platzierung: Führte das gesamte Team häufig Fahrrad, wurde das mit Boostern belohnt. Durch diesen spielerischen Ansatz motivierten eifrige Teilnehmer*innen ihre Teammitglieder zum häufigeren Radfahren. Im Gegensatz zu anderen Fahrradkampagnen lag der Fokus nicht auf reinem Kilometersammeln: Vor allem regelmäßiges Radfahren wurde belohnt. Damit sollte die (neue) Mobilitätsgewohnheit Radfahren gefestigt werden. Jede*r konnte durch regelmäßiges Schulradfahren – unabhängig von der Weglänge – im Ranking aufsteigen. Die wöchentlichen Rankings motivierten auch Späteinsteiger*innen.

Zeitraum:
09/2020 - 05/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Services

Akteur*innen:

Landkreis Osnabrück, Stadt Osnabrück, Schüler*innen, Schulpersonal, Sparkassen

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Fahrradferne Personen; Pendler*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Eigenmittel Landkreis Osnabrück, VW-Milliarde Stadt Osnabrück sowie Sponsoring der Geldpreise für die Schulen durch die Sparkasse Osnabrück und den Kreissparkassen Bersenbrück und Melle gesponsert.

Personeller Aufwand: Während der Kampagnenzeit zu 30 % der Arbeitszeit einer Person.

Kostenschätzung:

Kampagne für beide Kommunen (inkl. ÖA und App-Lizenz): 50.000 €

Kontakt:

Sophie Rotter
sophie.rotter@lkos.de

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Für die Kampagne wurde ein besonderer Datenschutzprozess entwickelt und technisch in der App umgesetzt, der an das Alter der Schüler*innen angepasst war und die Freigabe durch die Eltern zur Grundlage hatte.

Für die zweite Durchführung vom 19.4.-14.5.2021 wurde die Kampagne für das Homeschooling adaptiert, um dem entfallenen Sport-Unterricht mit Bewegung entgegenzuwirken: Bis zu fünf Radfahrten pro Tag brachten Punkte ein, unabhängig wo diese Radfahrten stattfanden. Die technische Prüfung, ob es sich um Schulradfahrten handelte, entfiel.

Am Ende der Kampagne erhielten die bestplatzierten Schulen Geldpreise, die sie für Anschaffungen für die Schüler*innen verwenden konnten. Die Geldpreise wurden von der Sparkasse Osnabrück und den Kreissparkassen Bersenbrück und Melle gesponsert. Insgesamt nahmen über 2.800 Menschen an der bike to school Kampagne teil, zeichneten über 37.000 Fahrten auf, radelten mehr als 165.000 km und verhinderten über 28 t CO₂.

Herausforderungen

Aufgrund der Pandemielage musste die Kampagne in einem relativ kurzfristigen Zeitraum geplant und umgesetzt werden.

Ergebnis

Ergebnis: 69 Schulen, 2.815 Teilnehmer*innen, 166.510 Fahrradkilometer, 37.283 Fahrten & 28,3 t CO₂ vermieden. Beim Projekt war ein zentrales Thema, das Radfahren als Mobilitätsgewohnheit über die Dauer des Projektes hinaus zu etablieren. bike to school gab einerseits Schüler*innen und Schulpersonal den Anstoß, mit dem Rad zur Schule zu fahren und legte gleichzeitig mit spielerischen Anreizen auf regelmäßiges Radfahren Wert, so dass diese Mobilitätsgewohnheit gefestigt werden konnte. Die Wiederholung der Kampagne im selben Schuljahr trug zur Festigung dieser neuen Mobilitätsgewohnheit bei.

FahrRadMomente - Schulaktion

Bad Honnef



Schulaktion. Bildquelle: Bad Honnef.

Anlass und Ziel

Die Schulaktion ist ein Element der Radkommunikationskampagne „FahRADMOMENTE“. Die Schulaktion stellt den Baustein dar, der sich explizit an die Schüler*innen richtet. Intention war es die Schüler*innen für das Radfahren im Kontext ihres Schulweges sowie im sonstigen Alltag zu begeistern. Neben Verkehrssicherheitsaspekten wurde ein Schwerpunkt auf das Erlebnis des Radfahrens gelegt. So konnten die Schüler*innen ihre Empfindungen und Erfahrung im Kontext des Radfahrens Ausdruck verleihen und die Stadt Bad Honnef Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Schüler*innen und etwaigen Modifikationsbedarfen erfassen. Des Weiteren wurden andere Projekte der Kommunikationskampagne an die Schüler*innen herangeführt und beworben, sodass eine Einbindung über der Schulaktion hinaus stattfand.

Ablauf

Die Schulaktion wurde an drei weiterführenden Schulen mit Fünftklässlern durchgeführt. Die Veranstaltung beinhaltete vier Elemente. Zunächst konnten mittels Fotobox und Smileys den Gefühlen im Kontext Radfahren visuell Ausdruck verliehen werden. Anschließend wurden Fahrrad-Storys erzählt, also was die Schüler*innen auf ihrem Schulweg mit dem Fahrrad erleben. Der dritte Schritt beinhaltete die Methode der Nutzer*inreise, hier „Radfahr-Episode“, die den Blick für die subjektiven Perspektiven der Schüler*innen öffnen sollte. Das abschließende Element fungierte als Motivation für die Zukunft. Die Schüler*innen erhielten einen Kalender, auf dem sie jeden Tag stempeln konnten, wenn sie Fahrrad gefahren sind, bei Abgabe des Kalenders gab es eine Fahrradtrinkflasche.

Zeitraum:
06/2021 - 06/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Multimodalität und Nahmobilität

Akteur*innen:

Eingebunden waren die Erzbischöfliche Gesamt- und Realschule Sankt-Josef das Gymnasium Schloss Hagerhof sowie das Siebengebirgsgymnasium mit jeweils allen fünften Klassen und den jeweiligen Lehrer*innen. Die Durchführung der Schulaktion erfolgte durch zwei Dienstleister spitzenkraft. berlin und raumkom, die in Kooperation und im Auftrag der Stadt Bad Honnef die Radkommunikationskampagne erarbeitet und durchgeführt haben.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; indirekt durch das Bestärken der Kinder die Elterntaxi-Eltern

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Das Projekt mit der genannten Maßnahme wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert.

Förderquote: 80%
Personeller Aufwand: In die Vorbereitung der Schulaktion war aus der Verwaltung eine Mitarbeiterin eingebunden mit rund 2 Wochenstunden und in der Summe 12 Stunden. Die Durchführung/Vorbereitung erfolgte aber in Kooperation mit zwei Dienstleistern

Kostenschätzung :
ca. 4.000 Euro

Kontakt:

Anke Keller
anke.keller@bad-honnef.de



Schulaktion. Bildquelle: Bad Honnef.



Schulaktion. Bildquelle: Bad Honnef.

Herausforderungen

Das gesamte Projekt musste unter den Rahmenbedingungen der Pandemie durchgeführt werden, was insbesondere die Planung von Präsenzveranstaltungen erschwerte. Durch eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten konnten diese Hürden jedoch gemeistert werden.

Beteiligungsprozess

Die Maßnahme selbst war eine Beteiligung der spezifischen Zielgruppe, da alle Schüler*innen Ihre Erlebnisse und Empfindungen bezüglich des Fahrradfahrens in Bad Honnef mitteilen konnten.

Evaluation:

Eine Auswertung der Ergebnisse hat stattgefunden und um den positiven Aspekt aus der Aktion zu verstetigen werden in den nächsten Jahren ähnliche Aktionen an den Schulen durchgeführt.

Ergebnis

Eine zentrale Erkenntnis bestand darin, dass die Schüler*innen maßgeblich zu Freizeitzwecken das Fahrrad nutzen, nicht aber für die Bewältigung ihrer alltäglichen Wege wie dem Schulweg. So gaben die Schüler*innen im Rahmen der Fahrrad-Stories an meist entlang des Rheins oder auf angelegten Trails mit dem Fahrrad unterwegs zu sein – Geschichten über das Erlebnis Radfahren im Alltag waren seltener zu hören.

Verkehrserziehung und Fahrradtraining für Kinder und Jugendliche Aachen



Fahrradtraining. Bildquelle: Stadt Aachen.

Anlass und Ziel

Die Erfahrungen zeigten, dass die Fahrsicherheit von Kindern auf dem Fahrrad in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Kinder, die an der Radfahrausbildung teilnehmen, sind häufig nicht in der Lage mit ihrem Fahrrad verkehrssicher auf der Straße zu fahren.

Daher wurde ein Konzept erarbeitet, das zum Ziel hat, die Kinder fit für den Straßenverkehr zu machen und auf mögliche Gefahren hinzuweisen. Dazu dienen der Verkehrsunterricht und das Fahrradtraining. Die Kinder erhalten in einem Schulungsraum Unterricht zu den Themen: Toter Winkel, verkehrssicheres Fahrrad, sehen und gesehen werden, Verkehrszeichen und Verkehrsregeln. Im Anschluss erfolgen eine praktische Übung zum toten Winkel und das Fahrradtraining.

Ablauf

- 2016 Start der Verkehrserziehung mit anschließendem Fahrtraining
- Herstellung (Wippe, Rampe, Welle) und Kauf von Übungsgeräten
- Gespendete Gebrauchtfahrräder wurden verkehrssicher gemacht und Fahrradhelme angeschafft.
- Konzept für den Verkehrsunterricht.
- Seit 2017 jeden Freitagvormittag Verkehrsunterricht und Fahrradtraining für Grundschulen.
- 2017 Verkehrsschilder und Fahrbahnmarkierungen im Floriansdorf.
- 2018 neue Geräte wie Spurbrett, Paletten, Matten, Holzbalken.
- 2021 drei Schulungspunkte, 50 neue Kinderfahrräder.
- 2022 Planung einer Schotterstrecke, um das Fahren auf unterschiedlichem Untergrund zu üben.
- 2022 Verkehrserziehung für Jugendliche mit praktischer Übung zum toten Winkel und einer Fahrradtour durch die Stadt, incl. Schulung zu indirektem Linksabbiegen, Aufstellfläche, etc.

Zeitraum:

01/2016 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Schule

Akteur*innen:

- Verwaltung: Erarbeitung des Konzeptes Öffentlichkeitsarbeit Organisation und Durchführung und Weiterentwicklung

- ehrenamtliche Helfer: bei der Durchführung der Übungen, wie z.B. Balltransport direktes Linksabbiegen und bei den Geräten sind Helfer erforderlich.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche

Kontakt:

Stephanie Küpper
stephanie.kuepper@mail.aachen.de

Ergebnis

Das Angebot musste ausgeweitet werden da die Nachfrage sehr groß ist. Immer mehr Kinder können nicht Fahrradfahren oder sind nach der Fahrradprüfung in der 4. Klasse nicht in der Lage sicher zu fahren. Meist handelt es sich um Kinder mit Migrationshintergrund. Daher ist es wichtig das Angebot für Grundschulen weiterhin anzubieten, denn zu den Nachmittagsterminen kommen diese Kinder nicht.



Fahrradtraining. Bildquelle: Stadt Aachen.

Herausforderungen

Da das Angebot sehr gut angenommen wurde, war die größte Herausforderung ausreichend Helfer*innen zu bekommen, die bei der Durchführung der Fahrradtrainings Hilfestellung geben können. Bei den Geräten muss immer mindestens ein*e Helfer*in stehen und bei den Übungen sind manchmal auch zwei erforderlich. Es kommen jetzt auch vermehrt Grundschulkinder, die nicht Fahrradfahren können. Das erfordert noch mehr Personal.



Unterricht. Bildquelle: Stadt Aachen.



Fahrradtraining. Bildquelle: Stadt Aachen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Es wurde aus Fördermitteln finanziert.

- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden Gemeindeverbände und Kreise nach den Förderrichtlinien Nahmobilität - FöRi-Nah (SMBI. NRW 910)

- Förderung nach FöRi-Nah zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kreisen und Gemeinden. Örtliche Verkehrssicherheitsarbeit

Förderquote: 60% bis 85%
Personeller Aufwand: In der Verwaltung ist eine Person mit ca. 20% ihrer Arbeitszeit betraut. Ein Hiwi und ein Ehrenamtler haben bei der Durchführung am Anfang Mittlerweile sind es bis zu 4 Helfer*innen. geholfen.

Kostenschätzung :

Einmalige Investitionskosten (abhängig wie viele Geräte man hat Fahrräder Verkehrsschilder Fahrbahnmarkierungen): ca. 40.000 Euro

jährliche Kosten für die Öffentlichkeitsarbeit ca. 6.410 Euro

jährliche Personalkosten: ca. 16.400 Euro



Handlungsfeld 3: Infrastruktur

Das Handlungsfeld Infrastruktur schließt alle Maßnahmen ein, die der Verbesserung der Radinfrastrukturanlagen dienen. Dabei geht es um den fließenden Radverkehr, z. B. Radwege, Einrichtung von Fahrradstraßen, Brücken oder sichere Kreuzungen, die Beschilderung des Fahrradnetzes als auch um Abstellanlagen für den ruhenden Verkehr. Um die Nutzbarkeit der Radmobilität für alle Zielgruppen zu erhöhen, muss eine geeignete Radinfrastruktur so ausgelegt sein, dass sich alle Personen sicher fühlen. Infrastrukturen, um die Multimodalität zu fördern, sind im Handlungsfeld 6 „Multimodalität und Nahmobilität“ aufgeführt.

“Versunkene Brücke”

Stadt Bocholt



Brücke. Bildquelle: Stadt Bocholt.

Anlass und Ziel

Der Theodor-Heuss-Ring ist als Bestandteil des Bocholter Stadtrings hochbelastet (dtv 18.000 Kfz). Zudem kreuzt im Bereich der Bocholter Aa eine starke Rad- und Fußgänger*innenachse. Die nun fertiggestellte „versunkene Brücke“ erlaubt es Radfahrenden und Fußgänger*innen den Stadtring planfrei und sicher zu queren. Sie erhöht damit die Verkehrssicherheit deutlich, zudem haben die Nutzenden dabei das Gefühl „durchs“ Wasser der Bocholter Aa zu gleiten da man sich bei der Querung nur geringfügig über Wasserspiegelhöhe befindet.

Ablauf

Wie bei städtebaulich relevanten Verkehrsprojekten üblich: Öffentliche Beteiligung, politische Beschlüsse, öffentliche Ausschreibung und dann bauliche Umsetzung.

Bau eines Stahlbetontrogbauwerks in der Aa aus rund 48 Einzelteilen.

Herausforderungen

Wie bei solchen städtebaulich relevanten Verkehrsprojekten üblich, gab es sowohl rechtlich als auch planungstechnisch viele Herausforderungen. Zeitlich waren vor allem die Auswirkungen der Coronapandemie herausfordernd.

Beteiligungsprozess

Vorstellung in der Öffentlichkeit, in den politischen Gremien usw.

Zeitraum:
09/2020 - 07/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Multimodalität und Nahmobilität; Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Bevölkerung, Rat und Politik, Verwaltungsmitarbeiter*innen aus den unterschiedlichsten Abteilungen, Baufirmen etc.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); FreizeitRadfahrende und Tourist*innen; Alle die das Fahrradmodellquartier als Quelle oder Ziel von Alltagswegen haben

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Aus Städtebaufördermitteln des KuBAal (Kulturquartier Bocholter Aa und Industriestraße).

Förderquote: ca. 60%
Personeller Aufwand: s. u.

Kostenschätzung :
ca. 1,5 Mio. €

Kontakt:

Holger Frieling
holger.frieling@bocholt.de

Ergebnis

Die verkehrssichere Querung des Stadtrings ist die sinnvollste Alternative.



Brücke. Bildquelle: Stadt Bocholt.



Brücke. Bildquelle: Stadt Bocholt.

Anschaffung und Aufstellung einer mobilen Fahrradplattform

Gemeinde Lindlar

Anlass und Ziel

Durch anstehende Veränderungen im Hauptort im Rahmen eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts sind vorgreifende bauliche Maßnahmen sehr unpraktisch. Der Bedarf an guten Abstellmöglichkeiten ist aber groß entsprechende Anträge wurden in Gremien gestellt. Um den Fahrradverkehr zu fördern aber gleichzeitig baulich flexibel zu sein, haben wir als vermutlich erstes Dorf Deutschlands eine mobile Abstellanlage für bis zu zehn Fahrräder beschafft.

Ablauf

Am 4. April war die so genannte Fietsvlonder bei einer Klimaausschusssitzung das erste Mal im Gespräch. Zur kurzfristigen Umsetzung des Vorhabens wurde die Billigkeitsrichtlinie des Landes NRW genutzt, dadurch wurden 100% der Kosten übernommen und keine Beschlüsse in Gremien notwendig. Nach der erfolgreichen Antragstellung und Bereitstellung des Geldes wurde am 18. Mai das Gerät in den Niederlanden bestellt und war am Morgen des 20. Mai bereits einsatzfähig. Hierzu wurden Erfahrungen aus Aachen und Braunschweig abgefragt und die Idee eines Austauschnetzwerks geboren. Durch Medienberichte meldete sich eine weitere Kommune bei mir und bat um Auskunft. Das Netzwerk wird bald von mir ins Leben gerufen.

Herausforderungen

Der kurze Zeitraum zwischen Bestellung und Lieferung brachte das Risiko mit sich, die gewünschte Parkfläche nicht frei zu haben. Also habe ich kurzerhand die Baken mit einem PKW beim Bauhof abgeholt und aufgestellt. Das Ausweisen eines Halteverbots war somit nicht nötig, dafür fehlte aber auch der Vorlauf. Funktioniert hat es trotzdem, am Liefertag war genug Fläche fürs Rangieren des Lieferwagens und für die Aufstellung frei.

Ergebnis

Das Ergebnis ist ein mobiler moderner Fahrradständer. Wo vorher ein Parkplatz für einen PKW war, können jetzt zehn Fahrräder stehen. Die Haupterkennnis ist, dass durch fehlende Bodenarbeiten nicht nur eine schnell, sondern auch kosteneffiziente Umsetzung möglich ist.

Zeitraum:
05/2022 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Governance

Akteur*innen:

Bedarf aufzeigen: Lokalpolitik. Diskussion: Klimaausschuss (Lokalpolitik und sachkundige Bürger*innen). Freigabe des Vorhabens: Bürgermeister. Umsetzung: Klimaschutzmanager. Absprache: Fachleitung Ordnung und Fachleitung öffentliche Verkehrsanlagen. Bauhof: Baken zur Absperrung.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Durch die Billigkeitsrichtlinie für kommunale Klimaschutzinvestitionen <https://www.bra.nrw.de/foerderportal-wirtschaft/foerderportal/kommunenkreise-oeffentliche-einrichtungen/billigkeitsrichtlinie-fuer-kommunale-klimaschutzinvestitionen>.

Förderquote: 100%
Personeller Aufwand: BM und Fachleiter: In Summe drei Personen mit insgesamt vier Stunden. Klimaschutz: Zwölf Stunden.

Kostenschätzung:

4000 Euro plus Verwaltungsaufwand. Die Folgekosten der Maßnahme sind noch nicht bekannt, da die Vlonder bisher nicht umgesetzt wurde.

Kontakt:

Rolf Zimmermann
klimaschutz@Lindlar.de

Besonderheiten:

Modellvorhaben



Ausbau der Dambacher Straße als Fahrradstraße

Fürth i. Bay.

Anlass und Ziel

- Am 13. Februar 2019 wurde dem BWA im Rahmen des Radverkehrskonzeptes das Modul Fahrradstraßen vorgestellt. Darin wurde die sukzessive Ausweisung von Fahrradstraßen beschlossen.

Ziele: Radverkehrsförderung bzw. Steigerung des RV-Anteils, Unterbindung von Kfz-Schleichverkehr und Durchgangsverkehr in der Dambacher Straße und ihren Nebenstraßen, Umsetzung des beschlossenen Standards zum Ausbau von Fahrradstraßen.

Ablauf

Erstellung und Beschluss eines stadteigenen Standards für Fahrradstraßen

Ausbau nach stadtinternem Standard

- Aus- / Umbau zur Fahrradstraße (4 m Fahrgasse) mit Nebenstraßen
- Verlagerung von Parkplätzen
- Anlagen für Barrierefreiheit (Ergänzung)
- Rückbau Großsteinpflaster Ausbau Asphaltfahrbahn
- Ausbildung gegenläufiger Einbahnstraßen (Schleichverkehr)

Markierungen:

- Zeichen 244 StVO (Fahrradstraße) auf Fahrbahn (Beginn/Ende nach Einmündungen)
- Fahrgassenmarkierung (durchgezogener Breitstrich)
- zusätzlicher Sicherheitsstreifen 075 m zu parkenden Fahrzeugen (Vermeidung Dooring)
- Flächige Roteinfärbung an Knotenpunkten
- Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen (wiederholend)

Begleitende Zählungen:

- Steigerung Radverkehrsanteil 33% auf 68%
- Senkung Kfz-Verkehr 67% auf 32%

Öffentlichkeitsarbeit:

- Bauzaunplakate Laternenfahnen Flyer Kfz-Türhänger; Social Media Lokalpresse

Herausforderungen

Diskussion um (geplante und erfolgte) Verlegung von einigen Parkplätzen auf die andere Straßenseite.

Zeitraum:

11/2018 - 06/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Stadt (Entwurf Planung Durchführung)
ADFC (zusätzlicher Impulsgeber) AGFK Bayern(PR-Material)

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen;
Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); FreizeitRadfahrende und Tourist*innen; Alle die das Fahrradmodellquartier als Quelle oder Ziel von Alltagswegen haben

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Maßnahme wurde als Klimaschutzprojekt gefördert.

Förderquote: 40 % der gemäß Förderprogramm zuwendungsfähigen Kosten.
Personeller Aufwand: Vorplanung 2 Personen, Ausbauplanung 2 Personen, Stunden nicht bekannt

Kostenschätzung :

280.000 € (ca. 80.000 € Beschilderung/ Markierung)

Kontakt:

Susanne Böhmer
susanne.boehmer@fuerth.de

Ergebnis

Deutlicher Anstieg des RV und Verringerung des Kfz-Verkehrs zeigen, dass die Fahrradstraße und die vorgegebenen Standards eine positive Wirkung für den RV bringen.



Fürth Fahrradstraße. Bildquelle: Birgit Gaßner.



Fürth Bauzaunbanner. Bildquelle: Susanne Böhmer.

Evaluation:

- Zähldatenerhebung vor (03.2021) und nach (09.2021) Einführung der Fahrradstraße
- Knotenpunkt erfassung entlang der Fahrradstraße
- Erfassung von Kfz- und Radverkehr in 24 Stunden
- Zusätzliche Zählungen durch den ADFC KV Fürth an weiteren Standorten

Wäller ALLEen-Weg

Verbandsgemeinde Wallmerod



Baumelbank. Bildquelle: Lina Braun.

Anlass und Ziel

Klimaneutrale Mobilität soll für alle sein, deshalb haben wir haben den ersten barrierefreien Radweg in RLP gebaut. Ob auf dem Fahrrad, Rollstuhl oder Kinderwagen, jede*r von uns soll die Möglichkeit bekommen, sich frei klimaneutral bewegen zu können. Gerade im ländlichen Raum, wo die Radwege eher mit Schotterwegen in Verbindung gebracht werden, ist dieser eine tolle Möglichkeit, sich aktiv für den Klimaschutz einzusetzen. Unser Wäller ALLEen-Weg erstreckt sich über eine Länge von 12 km und verbindet dabei zwei Verbandsgemeinden und verschiedenste Arbeitgeber*innen sodass eine Alltagstauglichkeit gegeben ist. Spezielle Beschilderungen und Rastplatzanlagen laden Menschen mit und ohne Einschränkungen ein, die klimaneutrale Fortbewegung fernab vom Pkw-Verkehr zu genießen.

Ablauf

- Eine „Entschärfung“ steilerer Teilstücke durch genormte Plateaus um Höhenunterschiede barrierefrei auszugleichen und so bergige Regionen zugänglich zu machen
- Verbreiterung des Weges um zu gewährleisten, dass zwei Rollstuhlfahrer bequem aneinander vorbeifahren können
- Installation barrierefreier Sitzgruppen und Ruhebänke entlang des Weges
- Installation von Fahrradanlehnbügeln
- Installation von Baumelbänken zur Gelenksentlastung entlang des Weges
- Installation einer Sanitäranlage inkl. Rastplatz die normgerecht gepflastert wurde um den Zugang so komfortabel möglich zu machen.
- Geprüfte Toilettenanlagen mit EU Behindertenschloss um durchgehenden Zugang zu gewährleisten
- Wartungsverträge über die Sanitäranlage
- Spezielle Beschilderungen über den gesamten Weg
- Zertifizierung zum barrierefreien Radweg

Zeitraum:
02/2021 - 02/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Die Idee ist in der Verbandsgemeinde Wallmerod entstanden. Um eine Realisierbarkeit zu überprüfen, wurde der Behindertenbeauftragte des Landes Rheinland-Pfalz zur Rate gezogen. Da der Radweg die beiden Verbandsgemeinden Wallmerod und Westerburg verbindet, wurde sich über die Planung und die Maßnahmen ausgetauscht. Auch zur Wartung bestehen hier Kooperationsverträge. Zusätzlich ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau an der Zertifizierung beteiligt gewesen.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Senior*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Finanzierung erfolgt über ELER ein Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums.

Förderquote: 70%
Personeller Aufwand: k. A.

Kostenschätzung:

Durch die erforderlichen Maßnahmen für die Barrierefreiheit und der Entwicklung der Baupreise belaufen sich die zuwendungsfähigen Gesamtkosten der Maßnahme auf rd. 338.000 Euro.

Kontakt:

Lina Braun
l.braun@wallmerod.de

Links:

www.wallmerod.de

<https://www.facebook.com/lebenimdorf.vgwallmerod/videos/5382383398456066>



Karte. Bildquelle: Lina Braun.



Steffen Kaiser, Baustellenbetreuung

Barrierefreie Plateaus im Hintergrund. Bildquelle: Lina Braun.

Herausforderungen

Vor allem die topographische Lage des Westerwaldes ist doch eine starke Herausforderung, wenn man eine Barrierefreiheit gewährleisten will. Durch Plateaus konnten diese dann "entschärft" werden. Allerdings war hier dann Aufklärungsarbeit in der breiten Öffentlichkeit gefragt, da sich der Nutzen dieser Plateaus nicht jedem direkt erschlossen hat. Pressearbeit und Social Media (Bsp. Filmsequenzen) konnten hier eingesetzt werden.

Beteiligungsprozess

Ein BarCamp.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

„Der WällerALLEenWeg ist der erste vollständig barrierefrei zertifizierte Radweg in Rheinland-Pfalz. Damit haben wir in Wallmerod sogar die für barrierefreien Radverkehr ausgewählten Modellregionen in Rheinland-Pfalz überholt“ erklärt Bürgermeister Klaus Lütkefedder.

Ergebnis

Das Ergebnis ist ein schöner, barrierefreier Radweg, der Fahrradfahrende, Spaziergäng*innen, Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollatoren gleichermaßen zum Bespielen einlädt. Mit dieser Maßnahme setzt Wallmerod ein Statement im Punkt Gleichbehandlung und Barrierefreiheit im Verkehr. Das Ergebnis spricht für sich, so liegt zwischenzeitlich eine Anfrage vor, die Herangehensweise und das Ergebnis auf der Internationalen Tourismusmesse in Berlin (ITB) vorzustellen.

diagonale Radverkehrsführung über Verkehrsknoten

Landeshauptstadt Schwerin



Kreuzung. Bildquelle: Landeshauptstadt Schwerin.

Anlass und Ziel

Ende des Richtungsradweges vor dem Knoten Weiterführung eines Zweirichtungsradweges hinter dem Knoten Führung des Radverkehrs über den Knoten mit separater Signalisierung.

Ablauf

Planung in Abstimmung mit TöB und ADFC, Abstimmung und Anordnung durch Verkehrsbehörde, Schaffung einer Aufstellfläche und Bordabsenkungen für den Radverkehr, Furtmarkierung über den Knoten Anpassung der LSA- Anlage.

Herausforderungen

Koordinierung der Tiefbaumaßnahmen mit den Anpassungen der Lichtsignalanlagen.

Beteiligungsprozess

Vorstellung der Planung Einholung von Stellungnahmen Berücksichtigung von Hinweisen.



Kreuzung. Bildquelle: Landeshauptstadt Schwerin.

Zeitraum:
05/2022 - 06/2022

Akteur*innen:
interne Behörden ADFC Radentscheid Schwerin.

Adressat*innen / Zielgruppe:

nicht spezifisch.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Finanzierung erfolgte durch Eigenmittel.

Personeller Aufwand: 3-5 Personen ca. 80 Stunden

Kostenschätzung:
35.000 EUR

Kontakt:
Mirco Goldammer
mqoldammer@schwerin.de

Evaluation:
Zählungen der Radfahrenden und Beobachtungen zur Leichtigkeit des Verkehrs.

Ergebnis
breite Zustimmung.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Kosten-Nutzen-Analyse

+ Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen

Radverkehrskonzept 2023

Stadt Blieskastel

Anlass und Ziel

Der Alltagsradverkehr soll in der Stadt und Stadtteilen verbessert werden mit Synergieeffekten für den Tourismus.

Ablauf

Antrag auf Förderung wurde gestellt aber noch keine Bewilligung erhalten.

Beteiligungsprozess

Die vorgenannten Stakeholder werden in den Prozess mit eingebunden, ebenso die Bevölkerung.

Zeitraum:
11/2022 - 12/2023

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Multimodalität und Nahmobilität

Akteur*innen:

Wirtschaftsministerium Saarland als Fördergeber Mobilitätsbeauftragte der Stadt Stadtrat ADFC Blieskastel.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

NMOB-Rad Saarland

Förderquote: 80%
Personeller Aufwand: 2 Personen ca.
25% der wöchentlichen Arbeitszeit

Kostenschätzung:
c.a. 48.000 EUR

Link:

[https://www.fahrrad.saarland/
startseite/foerderung/](https://www.fahrrad.saarland/startseite/foerderung/)

Ergebnis

Dass es dringend notwendig ist,
in die Infrastruktur zu investieren!

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Radverbindung Heidestraße - parallel zur A 44

Heiligenhaus



Quelle: Bild von Michael Krahl.
Fahrradweg. Bildquelle: Michael Krahl.

Anlass und Ziel

In Heiligenhaus wurde mit dem PanoramaRadweg, der 2011 fertiggestellt wurde, ein Angebot für Freizeit und Alltag nördlich des Heiligenhauser Bergrückens geschaffen, das den Fuß- und insbesondere den Radverkehr stark nach vorne gebracht hat. Inzwischen ist die Verbindung insbesondere im an den Wochenenden und laut Zählungen Mittwochnachmittag teilweise deutlich überlastet, so dass es zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen kommt. Entlang der A 44 gibt es südlich des Bergrückens auf Wirtschaftswegen und Betriebswegen der Autobahn eine ähnliche Verbindung zu schaffen, indem einige Problempunkte (insbesondere Topographie und Anschluss an das Radwegenetz der klassifizierten Straßen) gelöst werden und die ca. 5 km lange Strecke asphaltiert wird. Dadurch soll eine attraktive Verbindung für Alltag und Freizeit geschaffen werden, die einerseits mehr Radfahrer*innen anzieht und andererseits auch als Alternativangebot im Freizeitverkehr den PanoramaRadweg entlastet.

Ablauf

Durch die Politik wurde die Verwaltung beauftragt, erste Gespräche mit Straßen NRW und der Bezirksregierung wurden geführt.

Herausforderungen

Es gibt drei Knackpunkte: Anschluss an die und Querung der L 156 im Bereich der Anschlussstelle A 44 Topographie im Bereich Wirtschaftsweg Hülsbecker Straße / Brückenbauwerk A 44 Eigentum / Verkehrssicherung im Bereich der Betriebswege.

Zeitraum:
01/2023 - 12/2025

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Bürgermeister, Fachbereich Straßenbau, Ratsmitglieder, Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann - voraussichtlich im September: NRW. Urban.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Ohne Fördermittel wird insbesondere die Entschärfung der Topographie im Bereich der Hülsbecker Straße durch ein Brückenbauwerk nicht gelingen. Insofern wird aktuell ein Förderzugang eruiert.

Förderquote: Noch unbekannt.
Personeller Aufwand: Das ist aktuell noch schwer einzuschätzen. Ein wesentlicher Zeitfaktor ist der Förderantrag. Hier wird eigentlich mehr Zeit benötigt als für die eigentliche Planung. Dazu ist allerdings zu sagen, dass insbesondere der Brückenbau auch mit einem Ingenieursbüro erfolgen würde. Der Zeitaufwand wird auf 500 Stunden geschätzt.

Kostenschätzung :

3 Mio Euro

Kontakt:

Michael Krahl
m.krahl@heiligenhaus.de

Besonderheiten:

Modellvorhaben

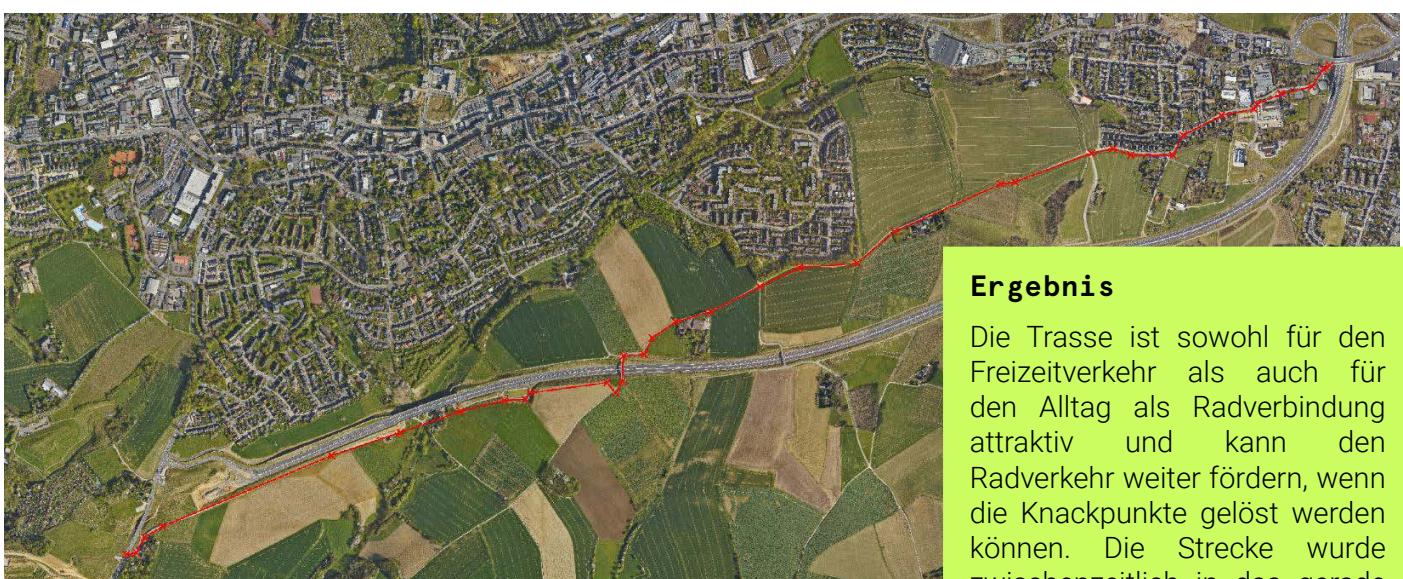
Vereinbarung in Bezug auf die Betriebswege der Autobahn



Fahrradweg. Bildquelle: Michael Krahl.



Fahrradweg. Bildquelle: Michael Krahl.



Lageplan Radroute. Bildquelle: Stadt Heiligenhaus.

Ergebnis

Die Trasse ist sowohl für den Freizeitverkehr als auch für den Alltag als Radverbindung attraktiv und kann den Radverkehr weiter fördern, wenn die Knackpunkte gelöst werden können. Die Strecke wurde zwischenzeitlich in das gerade neu erstellte Radverkehrskonzept des Kreises Mettmann als touristische Verbindung für das Radverkehrsnetz NRW aufgenommen.

Kanalpromenade Münster

Stadt Münster



Promenade. Bildquelle: Stadt Münster.

Anlass und Ziel

Bereits heute wird der Weg entlang des Dortmund-Ems-Kanals als Freizeit- und Tourismusroute genutzt. Die Kanalpromenade ist jedoch in einigen Abschnitten sehr eng, an vielen Stellen besteht der Weg aus Splitt und Schotter oder es häufen sich Schlaglöcher und Pfützen. Um sie als Alltagsradroute attraktiver zu machen, wird sie auf bis zu 4 Meter verbreitert, asphaltiert und mit einer adaptiven Beleuchtung versehen. So lässt sich auf einer knapp 27 Kilometer langen Strecke eine durchgängige und attraktive Verbindung von Stadtgrenze zu Stadtgrenze realisieren. Die komfortabel und sicher zu befahrende Kanalpromenade soll einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten, indem sie echte Mobilitätsvorteile bietet.

Ablauf

2019: politischer Grundlagenbeschluss; Teststrecke adaptive Beleuchtung inkl. Nutzer*innenbefragung in BA 5; Baubeschluss BA 6

2020: faunistische Untersuchungen in BA 5 und 6; Baubeschluss für BA 1 3 4 und 6; Beginn Arbeiten für die Beleuchtung in BA 1 und 6

2021: Beginn Wegebau in BA 1 3 und 6

2022: Freigabe BA 1 und 6;

durchgängig: aufsuchende Baukommunikation über verschiedenste Kanäle

Herausforderungen

Eine der großen Herausforderungen war die Abstimmung mit der Vielzahl an beteiligten Akteur*innen. Auch das Genehmigungsverfahren mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ist aufwendig gewesen, da dies für beide Seiten (Stadt und WSA) das erste Verfahren dieser Art gewesen ist. Das Projekt war von Beginn an zeitlich getaktet: die Fördermittel für die adaptive Beleuchtung mussten innerhalb einer Frist verbaut werden.

Zeitraum:

01/2019 - 07/2023

(Ende Voraussichtlich:
Stadtstrecke folgt erst
nach Kanalverbreiterung)

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Multimodalität und Nahmobilität; Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Eigentümer für den Großteil der Strecke), verschiedene Fachämter der Stadtverwaltung (Planung und Bau), politische Vertreter*innen (Beschlüsse), Polizei, Naturschutzverbände BUND und NABU (Abstimmungen Schaltzeiten und Planungen Artenschutz), Bund und Land (Fördermittel), Leibnitz-Institut (Forschungsprojekt FLEBEFA)

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Kontakt:

Phillip Oeinck
oeinckp@stadt-muenster.de

Links:

<https://www.stadt-muenster.de/kanalpromenade>

Besonderheiten:

- + Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen



Bau. Bildquelle: Stadt Münster.



Fahrradweg. Bildquelle: Stadt Münster.



Fahrradweg. Bildquelle: Stadt Münster.

Evaluation:

Neben Vorher/Nachher-Erhebungen der Radverkehrsmengen anhand einer Dauerzählstelle, sind auch umfassende Befragungen von Nutzer*innen nach Fertigstellung geplant.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Das adaptive Beleuchtungssystem für Velorouten ist Teil des Pilotvorhabens DigiDataVeloRoute und wird vom BMDV mit mehr als 2 Mio. Euro gefördert; Zuwendungen vom Wasser- und Schifffahrtsamtes des Bundes in Höhe von 90 % für den Wegebau. Übrige Kosten sind zu 80% mit FöRi-Nah vom Land NRW Programm Nahmobilität finanziert worden.

Förderquote: Beleuchtung: 2 Mio Euro; WSA: 90 % 80 % über FöRi-Nah-Programm

Personeller Aufwand: Für das Projekt "Kanalpromenade" ist ein Projektteam mit Mitarbeitenden unterschiedlichster Fachämter und -Abteilungen gegründet worden. Innerhalb der Stadtverwaltung beschäftigen sich ca. 30 Personen in unterschiedlicher Intensität mit dem Projekt. Das Kernteam besteht aus 7 Mitarbeitern*innen.

Kostenschätzung :

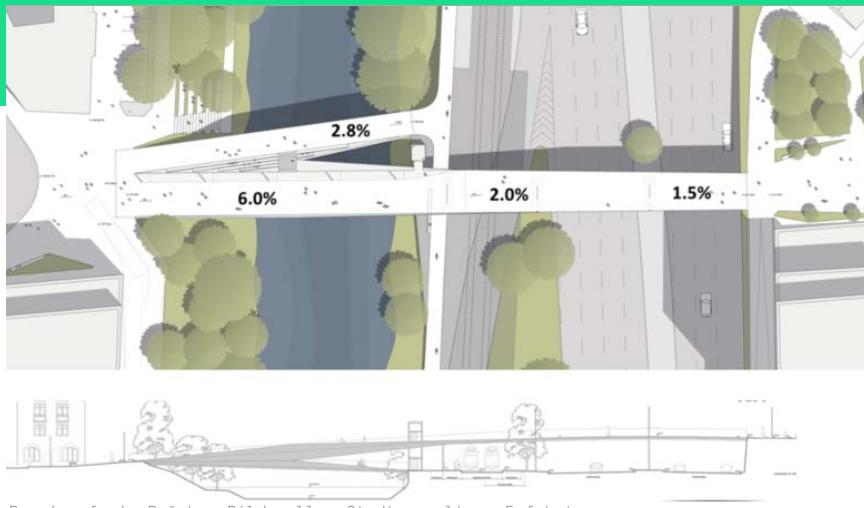
Ca. 11 Millionen Euro

Ergebnis

1. Agiles Planen verkürzt Planungs- und Bauprozesse
2. Neue Technologien der Beleuchtung von Radwegen sind praxistauglich.

Umgestaltung des Erfurter Südknoten

Landeshauptstadt Erfurt



Anlass und Ziel

Das Komplexprojekt Südknoten entstammt dem Generalverkehrsplan 1968. Es kreuzen sich die Bundesstraßen 4 und 7, welche zwei Autobahnen verknüpfen. Die Ziele der Verkehrsplanung richteten sich auf einen störungsfreien und leistungsstarken Kraftverkehr aus. Daraus entstand eine Führung für den Fuß- und Radverkehr, welche mit Hinblick auf die Barrierefreiheit und den steigenden Radverkehrsanteil keinen heutigen Normen und Zielen entspricht. Die Maßnahme gliedert sich in zwei Bauvorhaben. Den Neubau einer nicht-barrierefreien Brücke (Maßnahme 1) und die Umgestaltung des Knotens (Maßnahme 2) mit der Einrichtung von Radinfrastruktur. Die Umgestaltung soll den barrierefreien Fuß- und Radverkehr fördern und einer zukünftigen neuen Stadtbahnlinie Platz einräumen.

Ablauf

Für die Brückenmaßnahme wurde 2016 eine Bürger*innenbeteiligung durchgeführt und die Planungsleistung gemäß der Vergabeverordnung mit 2017 einem europaweit ausgelobten und durchgeführten Planungswettbewerb 2018 vergeben. Die Ausschreibung der Bauleistung erfolgte vom 4. Quartal 2019 bis zum 1. Quartal 2020.

Baubeginn war 08/2020. Bauende ist 12/2022.

Der Maßnahme 2 ging eine Studie im August 2019 voraus. Das Ziel der Studie war, inwieweit sich Anlagen für den Radverkehr gemäß ERA 2010 in die vorhandene Verkehrsanlage mit teilweise vier Spuren pro Fahrtrichtung ergänzen lassen. Die Weiterentwicklung der Studie wurde bis zur Ausführungsplanung im Frühjahr 2022 fortgeführt. Die Umsetzung begann im Juli 2022 und wird voraussichtlich im Oktober beendet werden.

Zeitraum:
09/2016 - 12/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Neben der Stadtgesellschaft sind die Akteur*innen:

- Brückenbaumaßnahme
 - o 23 Bewerbungen auf Planungsleistung
 - o Planung: Schlaich Bergermann Stuttgart & DKFS Architects London Emch+Berger Weimar IGS Ingenieure Weimar
 - o Bau: ARGE STRABAG AG und SEH Engineering Hannover

- Radwegebau Südknoten
 - o Studie: INVER Erfurt
 - o Beteiligung Arbeitskreis Radverkehr
 - o Planung: Emch+Berger Weimar
 - o Bau: Thomas Bau Weima

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.)

Kontakt:

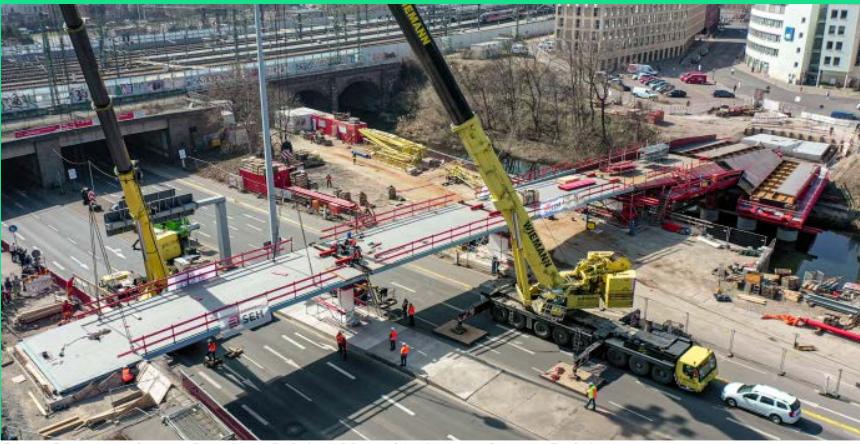
Dirk Büschke
dirk.bueschke@erfurt.de

Links:

<https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/efre/staedtebauliche-aufwertung/132780.html>

<https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/stadtplanung/wettbewerbe/pd/index.html>

<https://www.erfurt.de/ef/de/leben/planen/projekte/strassen-wegeplaetze/141285.html>



Bau, Barrierefreie Brücke. Bildquelle: Stadtverwaltung Erfurt.

Herausforderungen

Für die Maßnahme 1 waren die Anbindung an drei verschiedene Höhenpunkte, die Beachtung der lichten Höhe für den Hochwasserschutz, den Schwerlastverkehr und eine spätere Straßenbahntrasse mit Haltestelle und dazu eine barrierefreie Wegeführung planerisch, technisch und technologisch aufwendig.

Beide Maßnahmen sind durch umfangreiche Eingriffe in den Verkehrsablauf und das aufwendige Umrüsten der Baustellen- und Umleitungseinrichtungen geprägt.

Beteiligungsprozess

Der Maßnahme 1 lagen ein Stadtratsbeschluss eine Bürger- und mehrere Gremienbeteiligungen zu Grunde.

Im Rahmen der Planung für die Maßnahme 2 wurde vor allem der Arbeitskreis Radverkehr eingebunden. Dieser Arbeitskreis setzt sich aus Vertretern des ADFC VCD Polizei Stadtratsfraktionen und der Verwaltung zusammen und spricht Empfehlungen für Radverkehrsplanungen aus.

Ergebnis

Die Maßnahmen sind Teil die Anpassungen einer 1972-76 autogerecht um- und neugebauten, großen Verkehrsschleuse um die Führung von Fuß- und Radverkehrs mit breiteren und barrierefreien Wegen zu verbessern und zukünftige Erweiterungen des Fuß-, Rad- und ÖPNV-Netzes vorzuhalten. So können Radfahrende den Knoten zukünftig auf breiteren und barrierefreien Wegen und ohne abzusteigen queren. Es wurde erfolgreich ein Update ins 21. Jahrhundert der Verkehrsplanung der 70er Jahre auferlegt.

Evaluation:

Die verkehrliche Situation wird an diesem Knotenpunkt seit der Errichtung beobachtet, z. B. durch Verkehrszählungen, Studien oder Beobachtungen. Diese Studien führten bereits in der Vergangenheit zu kleineren Umbaumaßnahmen und werden auch in Zukunft z. B. mittels Verwendung KI-gestützter Kameratechnik betrieben.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Die Maßnahmen sind Teil der Stadtentwicklungsplanung zur Nachnutzung von vormaligen Bahnbetriebsflächen und dazu Teil eines EFRE-Programms.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme 1 ist mit ca. 137 Mio. € verpreist und wird mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.

Für die Maßnahme 2 wurden Fördermittel beantragt (KVI). Ein Bescheid steht noch aus, einem vorzeitigen Maßnahmenbeginn wurde aber bereits zugestimmt. Der Umbau des Knotens ist mit 230.000 € geplant, welche abzüglich der Fördermittel aus Eigenmitteln der Stadt bezahlt werden.

Förderquote: Brücke: 80% der zuwendungsfähigen Kosten
Personeller Aufwand: Für beide Maßnahmen sind jeweils zwei Ingenieure durchgehend mit den Projekten beschäftigt. Eine Stundenerfassung wird nicht durchgeführt. Daher kann der personelle Aufwand nicht abgeschätzt werden, wird aber insgesamt mit hoch eingeschätzt.

Kostenschätzung:

Maßnahme 1: ca. 13,7 Mio. Euro
Maßnahme 2: ca. 0,25 Mio. Euro

“Böhler-Radweg” - die schnelle Verbindung zwischen Meerbusch und Düsseldorf

Stadt Meerbusch



Böhler Graffiti. Bildquelle: Stadt Meerbusch.

Anlass und Ziel

Beim Böhler-Radweg handelt es sich um eine 1.4 km-lange interkommunale Radwegeverbindung zwischen Meerbusch-Büderich und Düsseldorf-Lörick. Aufgrund der Lage und der kurzen Wegeverbindung besitzt die Trasse eine hohe Attraktivität weitestgehend konflikt- und knotenpunktfrei abseits der Hauptverkehrsstraßen vom Stadtteil Büderich in Richtung des Düsseldorfer Stadtgebietes mit dem Rad zu fahren. Die Strecke ist ein Eingangstor nach Meerbusch und soll deshalb attraktiv sein und einen gewissen Erlebniswert bekommen. Durch die Schaffung einer attraktiven interkommunalen Radverkehrsinfrastruktur mit Modellcharakter soll das Mobilitätsbewusstsein geändert werden, eine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehrs stattfinden und CO2 verringert werden.

Die Maßnahme war Bestandteil des durch einen politischen Arbeitskreis erarbeiteten Kataloges zur Förderung des Radverkehrs auf Meerbuscher Stadtgebiet und wurde darüber als Maßnahme des Radverkehrskonzepts beschlossen.

Ziele sind:

- Schaffung einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur (Lückenschließung systematischer Aufbau eines Radwegenetzes)
- Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas (Erhöhung der Attraktivität durch qualitativ hochwertigen Ausbau und Installation von Beleuchtung).
- Erhöhung des Modal Splits für den Radverkehr auf mindestens 25%
- Förderung des Radtourismus.

Zeitraum:
01/2016 - 07/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Tourismus & Freizeitverkehr; Umwelt- Klima- und Insektschutz

Akteur*innen:

Stadt Meerbusch (Phasen 1-4)
Rheinbahn AG- Flächeninhaber (Phase 1-2)
Kommunalpolitik - politische Legitimation und Bereitstellung benötigter finanzieller Mittel (Phase 1-3)
ehrenamtliche Fahrradbeauftragte die die Idee einer solchen Verbindung aufgeworfen haben (Phase 1-3)
ADFC - Überprüfung des tatsächlichen Bedarfs einer solchen Radwegeverbindung (Phase 1-2)
Ortsansässige Vereine und Unternehmen (Phase 3)

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen;
Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); FreizeitRadfahrende und Tourist*innen; Alle die das Fahrradmodellquartier als Quelle oder Ziel von Alltagswegen haben

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wurde finanziert durch Eigenmittel der Stadt die FöRiNah Spenden und Sponsoring.

Förderquote: 70%
Personeller Aufwand: Pro Projektphase waren 1-2 Personen aus der Verwaltung mit der Maßnahme betraut.

Kostenschätzung:
ca 670.000 €

Kontakt:

Lena Clermont
lena.clermont@meerbusch.de



Gestaltungskonzept. Bildquelle: Stadt Meerbusch.

Ablauf

1. 2016 Grunderwerb benötigter Flächen von der Rheinbahn AG
2. 2017 Ausbauphase - infrastruktureller Neubau des Radwegs (abgeschlossen)
3. 2020 Gestaltungsphase unter dem Motto Landschaft - Industrie - Kultur (größtenteils abgeschlossen seit 07/2022)
4. Ausbau der Radwegeverbindung in den angrenzenden Kommunen Krefeld und Düsseldorf (ausstehend)

Beteiligungsprozess

Eine klassische Bürger*innenbeteiligung hat nicht stattgefunden jedoch wurden verschiedene Fachbereiche, Politiker sowie ortsansässige Vereine (Pro Osterath e.V.) und Unternehmen (MMC Europazentrale der Mitsubishi Materials Corporation mit Sitz in Osterath, der Entsorger Schönmackers, die Standortverwaltung des Areals Böhler, das Neusser Straßen- und Tiefbauunternehmen Quadflieg) mit in die Planung und vor allem Gestaltung des Radwegs einbezogen. Im Rahmen eines Sponsorings konnten Sie darüber hinaus aktiv für die Umsetzung von Teilen des Gestaltungskonzepts sorgen. So entstand bspw. eine Reihe von Stellen, die historische Motive aus der Gründerzeit des Böhlerwerks, das unmittelbar am Radweg gelegen ist, zeigen.

Evaluation:

Es hat eine Zielgruppenbefragung stattgefunden sowie Beobachtungen entlang der Radwegeverbindung und der umgebenden Straßen.

Auch eine Zählung der Nutzung des interkommunalen Radweges wurde durchgeführt.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Links:

https://rp-online.de/nrw/staedte/meerbusch/der-boehler-radweg-soll-als-eingangstor-von-meerbusch-gestaltet-werden_aid-52943015

<https://meerbusch.de/service-und-politik/nachrichten/artikel/zwischen-hummelgebrumm-und-industrikulisse-der-neue-boehler-radweg-wird-vorzeige-objekt-mit-video.html>

Ergebnis

Durch die Vielfältigkeit des Böhler-Radwegs handelt es sich um ein Projekt für die Menschen vor Ort. Die Kombination aus Radinfrastruktur, Umwelt- und Artenschutz, Kunst und Kultur schafft einen Anziehungspunkt nicht nur für Alltagsradler*innen sondern auch für Ausflügler*innen. Das gesteigerte Sicherheitsempfinden sorgt nachweislich für ein höheres Radverkehrsaufkommen in dem Teilbereich. Bei dem Teilabschnitt handelt es sich um den Einstieg. Der Radweg soll aufgrund der positiven Resonanz schrittweise weiterentwickelt und verbessert werden.

Kommunale Radwegekonzeption

Seelow



Aktueller Stand. Bildquelle: Stadt Seelow.

Anlass und Ziel

Um die großen Potenziale des Radverkehrs auch in ländlichen Regionen und Kleinstädten zu heben, müssen vor allem Lücken in der Infrastruktur geschlossen werden.

Seelow hat mit der Ausschreibung einer kommunalen Radwegekonzeption den ersten Schritt zur Erstellung eines Zielnetzes für Radverkehrsanlagen beschritten.

Ablauf

Seelow ist Amtssitz für die gleichnamige Stadt sowie das Amt Seelow Land also auch den Landkreis MOL. Das Radverkehrskonzept läuft von April 2022 bis Dezember 2022 und erstreckt sich auf das Verwaltungsgebiet der Stadt Seelow. Ziel ist die Erstellung eines durchgängigen Netztes und der Ableitung notwendiger Maßnahmen.

Herausforderungen

Herausforderungen bestehen insbesondere in Bezug auf die Planung innerhalb der historischen Substanz sowie die Planungshoheit von Kreis und Landesstraßen.

Zeitraum:
05/2022 - 12/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Tourismus & Freizeitverkehr;
Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Bürgermeister Bauausschuss ADFC
Schulen.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Bundesförderung über das Sonderprogramm Stadt- und Land

Förderquote: 80%
Personeller Aufwand: 3 Personen über knapp 1 Jahr beschäftigt.

Kostenschätzung :
50.000€

Kontakt:

Valentin Kranz
valentin.kranz@ramboll.com

Ergebnis

Vor allem die 5 Schulen in Seelow sollten sicher und bequem mit dem Rad erreichbar sein.

RadHalt

Stadt Ulm



Bildquelle: Buzzer Radhalt, keine Urheberin.
Buzzer Radhalt. Bildquelle: keine Urheber*in.

Anlass und Ziel

Der Buzzer soll Radfahrenden das Überqueren der Straße vereinfachen und ein schnelleres Beschleunigen ermöglichen. Im Asphalt verbaute Induktionsschleifen für Radfahrende funktionieren nur, wenn man an der richtigen Stelle hält. Zudem reagieren diese Schleifen nur auf Metall nicht aber auf Carbon oder Aluminium. Dies macht einen Drückknopf für Radfahrende notwendig, um grünes Licht zur Querung anzufordern.

Ablauf

Der in Ulm bereits länger etablierte RadHalt wurde im Sommer 2021 um einen roten Buzzer ergänzt, der mit dem Fuß zu betätigen ist. Dies geschah in Zusammenarbeit zwischen dem Team Fahrrad und dem Baubetriebshof. Der erste Buzzer-RadHalt steht in der Syrlinstraße. Weitere sollen folgen.

Ergebnis

Der Buzzer-Radhalt wird von Radfahrenden als Erleichterung und Hilfestellung empfunden, eine Kreuzung möglichst schnell und einfach zu überqueren.

Zeitraum:
08/2021 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Services

Akteur*innen:

Der Baubetriebshof ist zuständig für den Bau des RadHalts, die Installation des Buzzers und den Aufbau vor Ort. Das Team Fahrrad koordiniert die Umsetzung und initiiert den Aufbau an verschiedenen Standorten. Die Abteilung Verkehrstechnik kümmert sich um die technische Ausführung und die Integration an die bestehende Signalanlage. Die Abteilung Vermessung gestaltete das Schild.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); FreizeitRadfahrende und Tourist*innen; Alle die das Fahrradmodellquartier als Quelle oder Ziel von Alltagswegen haben

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wurde aus dem Budget für Radverkehr finanziert und erhielt keine Förderung.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: 5 Personen

Kostenschätzung:

1000 €

Kontakt:

Sandra Clauß
s.clauss@ulm.de

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Holländische Wellen auf dem Rheinradweg

Bad Honnef



Holländische Wellen. Bildquelle: Bad Honnef.

Anlass und Ziel

Der Rheinradweg „Eurovelo 4“ durchquert in Bad Honnef einen Engpass zwischen Privathäusern mit Hauseingängen und Garageneinfahrten ohne getrennten Gehweg. Dort kam es immer wieder zu Konflikten zwischen (schnellen) Radfahrer*innen und Anlieger*innen (Fußgänger*innen, rangierende Autos). Deshalb wurden Umlaufgitter aufgestellt, um die Radfahrenden dort abzubremsen. Diese Lösung behindert aber Radgruppen, Anhänger und Lastenräder. Um die Radmobilität und den Anliegerschutz gleichermaßen zu berücksichtigen, wurden im Zuge eines NKI-Förderprojekts die Barrieren durch zwei "holländische Bodenwellen" in Verbindung mit neuen hohen Radpollern ersetzt.

Ablauf

2018-20 Radverkehrskonzept Gesamtstadt, daraus herausgelöst Förderantrag NKI im Rahmen des Programms "Klimaschutz durch Radverkehr" (zweistufiges Verfahren: Skizze 2019 Antrag 2020), nach Bewilligung als Pilotprojekt Vorbereitung der Maßnahme (Gremieninformation Planung Vergabe Anliegerinformation 2021 Umsetzung Ende 2021 und Anfang 2022).

Herausforderungen

Auch kleinere Baumaßnahmen in Straßenquerschnitten - selbst, wenn sie dem anerkannten Ziel der Radmobilitätsförderung dienen - sehen sich zahlreichen Anforderungen Ver- und Geboten aus Normen und rechtlichen Vorgaben gegenüber die z.T. sehr wenig flexibel sind und Innovtaion/Experimente unnötig erschweren.

Beteiligungsprozess

Die Maßnahme stammt aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Bad Honnef. Dazu gab es Beteiligungsformate mit Experten (ADFC etc.) sowie einen offenen Workshop für die Öffentlichkeit. Die Einzelmaßnahme daraus wurde von der Fachverwaltung mit einem Verkehrsplanungsbüro entwickelt.

Zeitraum:
10/2021 - 04/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Stadt Bad Honnef (GB3 Städtebau Wirtschaftsförderung FD Tiefbau FD Sicherheit und Ordnung) Ministerium für Umwelt Naturschutz und nukleare Sicherheit Projektträger Jülich später Z-U-G).

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermittel Einsatz:

Förderung durch das Bundesministerium für Umwelt Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)

Förderquote: 75% Förderung für die Bau-/Herstellungskosten
Personeller Aufwand:
Projektleitung Fördermaßnahme, Administrative Fachkraft für das Fördermittelmanagement, Fachplaner für Konzeption, Radkonzept und Zuarbeit, Förderantrag, Technische Fachkraft für Vorbereitung, Planung, Ausschreibung/Vergabe und Umsetzungsbetreuung der Maßnahme

Kostenschätzung:
7000 Euro

Kontakt:

Fabiano Satiro Pinto
fabiano.pinto@bad-honnef.de

Links:

<https://meinbadhonnef.de/fahrradtempo-steuern-aber richtig/>

Besonderheiten:

Modellvorhaben



Kissen. Bildquelle: Bad Honnef.

Ergebnis

Das holländische Vorbild lässt sich nach Deutschland übertragen. Statt einer harten Begrenzung durch eine Umlaufsperrre können Radfahrende durch eine an sie angepasste Modellierung der Fahrbahn gleichermaßen für die Belange anderer Verkehrsteilnehmender sensibilisiert werden. Die Maßnahme wird wahrgenommen und ist damit positiver.

Evaluation:

Zählung der Radfrequenz auf der Strecke, Teilnahme am ADFC-Fahrradklimatest, Abfrage u.a. im Rahmen begleitender Fahrradveranstaltungen.

Implementierung des Radwegeleitsystems „Radeln nach Zahlen“ Pilotprojekt für den Nord-Osten Sachsen Anhalts

Verbandsgemeinde Elbe-Havel-Land



Projektanlagen. Bildquelle: Verbandsgemeinde Elbe-Havel-Land.

Anlass und Ziel

Das regionale Radwegenetz der VerbGem EHL musste überarbeitet und die bestehende Beschilderung übersichtlicher gestaltet werden. Die regionalen Rundkurse überschnitten sich an einigen Stellen mit überregionalen Radwegen. Es gab regelrechte Schilderbäume, die zu Verwirrungen führten. Individuelle Tourenplanungen waren nur schwer möglich. Die Pflege dieser Beschilderung war aufwendig und kostenintensiv. Dafür musste eine Lösung gefunden werden.

Ablauf

2015 wurden verschiedene Ausschilderungssysteme betrachtet. Es wurde entschieden, die Knotenpunktbezogene Wegweisung, auch Radeln nach Zahlen genannt, einzuführen.

Nachbarregionen hatten ähnliche Probleme und wurden angesprochen sich an diesem Projekt zu beteiligen, um ein flächendeckendes, einheitliches und nachhaltiges Radwegeleitsystem zu implementieren. Es wurden Partner*innen und eine Finanzierungsmöglichkeit über LEADER/CLLD-Förderprojekt gefunden.

Das Projekt wurde in 2 Phasen geteilt. Die 1. Phase Konzept & Marketing war ein Kooperationsprojekt von 12 Kommunen und die 2. Phase investive Maßnahmen als eigenständiges Konzept jeder beteiligten Kommune. Phase 2 startete im März 2018.

Zeitraum:
01/2015 - 07/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Als Kooperationspartner waren 11 weitere Kommunen beteiligt, um das neue Beschilderungssystem flächendeckend und einheitlich umzusetzen. Beim LEADER/CLLD-Förderprojekt bedeutete ein Kooperationsprojekt eine höhere Zuwendung, was allen Kommunen zu Nutzen war. Außerdem waren eine Vielzahl von Stellungnahmen und Genehmigungen einzuholen, wie vom Tourismusverband, der Kommunalen Aufsichtsbehörde, dem Landkreis, dem Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt.

Beteiligt waren die beauftragten Unternehmen.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen; nicht spezifisch.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wurde über LEADER/CLLD und dem Eigenanteil, den die Kommunen bereitstellten, finanziert.

Förderquote: Die 1. Phase wurde mit 90 % und die 2. Phase mit 75 % gefördert.
Personeller Aufwand: Der pers. Aufwand kann nicht abgeschätzt werden.

Kostenschätzung:

Die Gesamtkosten der 1. Phase lagen bei ca. 70.000 € für alle 12 Kommunen. Die Kosten der Phase 2 für die VerbGem EHL betrugen 38.800 €.

Kontakt:

Jeanett Czinzoll
tourismus@elbe-havel-land.de

Link:

<https://elbhavelwinkel.com/service/foerderprojekte/>



Knotenpunkte. Bildquelle: Verbandsgemeinde Elbe-Havel-Land.



Knotenpunkte. Bildquelle: Verbandsgemeinde Elbe-Havel-Land.

Herausforderungen

Das Land Sachsen-Anhalt wollte das Knotenpunktssystem nicht einführen, da ein anderes Beschilderungssystem existierte. Es musste viel Überzeugungsarbeit geleistet werden. Marketingmaßnahmen, wie Veranstaltungen zur Bekanntmachungen wurden durch Corona verschoben und abgesagt. Dadurch konnte Phase 1 lange nicht abgeschlossen werden.

Die Montage der Schilder in Eigenleistung wurde vom Fördermittelgeber nicht genehmigt. Die Kosten stiegen durch Beauftragung des Fachunternehmens.

Beteiligungsprozess

Stellungnahme - Altmärkischer Regionalmarketing- und Tourismusverband; Beschluss VerbGem Rat, Bereitstellung finanzieller Mittel, Stellungnahme Kommunalaufsichtsbehörde LK Stendal: Genehmigung, Errichtung Beschilderung - Stellungnahme LK Stendal – Straßenbauamt: Genehmigung, Errichtung Beschilderung - Stellungnahme LHW Flussbereich Genthin: Genehmigung, Errichtung Beschilderung - Stellungnahme Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt Regionalbereich Nord Stendal - Abschluss von Nutzungsverträgen

Ergebnis

Das Beschilderungssystem konnte überall umgesetzt werden. Es war ein sehr großer Aufwand, die 12 Kommunen zu leiten und zu koordinieren (Zeitlich und auch personell). Viele Probleme mussten gelöst werden und Überzeugungsarbeit geleistet werden. Die Resonanz der Tourist*innen und Bürger*innen ist durchweg positiv.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

RingFrei - rad- und fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Kölner Ringstraßen

Stadt Köln

Anlass und Ziel

Verkehrswende; Modal Shift; Verkehrssicherheit; Komfort für den Rad- und Fußverkehr; Angebotsplanung für den Radverkehr.

Ablauf

Umwandlung von Auto- in Radspuren, Umwandlung von Kurzzeitparkplätzen für Pkw in Fahrradabstellmöglichkeiten, Abstellmöglichkeiten für Sharing-Angebote, Einrichtung von Ladezonen, Modernisierung der Ampelanlagen, Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen, Verbreiterung der Fußverkehrsanlagen; zeitlich: Stufenplanung.

Evaluation:

Zunächst wurde eine Pilotstrecke eingeführt, um die Grundprinzipien auf einem Teilstück zu testen. Hierzu wurde nach einem Jahr ein externes Gutachterbüro mit einer Evaluation beauftragt. Aufgrund positiver Ergebnisse wurde das Grundprinzip auf die übrigen Abschnitte übertragen. Es wird eine Vorher-/Nachher-Betrachtung durchgeführt (Unfalldaten Geschwindigkeiten, etc.).

Zeitraum:
01/2016 - 12/2024

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Wirtschaft; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Politik, Verwaltung, Initiativen und Verbände, Vertreter*innen des Einzelhandels.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

nicht spezifisch.

Finanzierung und

Fördermitteleinsatz:

Es wurden Synergien zwischen unterschiedlichen Aufgaben genutzt. Die erforderliche Erneuerung der Ampelanlagen wurde genutzt, um die Umwandlung von Auto- in Radspuren an den Kreuzungen vorzubereiten. Für die Ampelerneuerung wurden Fördermöglichkeiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Digi3) genutzt. Die Maßnahmen zur Flächenumverteilung (Markierung, Beschilderung, Verbreiterung der Fußverkehrsflächen durch Rückbau der alten schmalen Radwege in den Nebenanlagen) wurden aus Eigenmitteln der Stadt Köln finanziert.

Förderquote: 50%
Personeller Aufwand: grobe überschlägige Schätzung: durchschnittlich ca. 2 Personen über einen Zeitraum von 5 Jahren (wechselnde Zuständigkeiten).

Kostenschätzung:

überschlägige Schätzung der Realkosten für alle Maßnahmen ohne die sowieso fällige Erneuerung der Ampelanlagen: ca. 3 Mio. Euro

Kontakt:

Fabian Fohlmeister
fabian.fohlmeister@stadt-koeln.de

Herausforderungen

zeitlich: Stufenplanung (abschnittsweise Planung und Umsetzung); planungstechnisch: die Abwägung verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Aspekte war eine wesentliche Herausforderung; rechtlich: die Umsetzung von Tempo 30 konnte erzielt werden.

Beteiligungsprozess

Das Projekt war ein Ergebnis des Radverkehrskonzepts Innenstadt Köln, welches unter Beteiligung der interessierten Bürger*innen erarbeitet wurde. Zu RingFrei wurde dann auf Betreiben der gleichnamigen Initiative sowie des ADFC ein Auftakt-Workshop abgehalten (mit Politik und Verwaltung) und in der Folge wurden anlassbezogen weitere Vorstellungs- und Abstimmungsrunden durchgeführt. Die politischen Beschlüsse wurden im Anschluss mit großer Mehrheit teilweise einstimmig gefasst.

Besonderheiten:

- + Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen

Links:

<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/radverkehrskonzept-innenstadt-radverkehrsfuehrung-ringe>

Ergebnis

Umwandlung von Autospuren in Radspuren/Flächenumverteilung hat einen doppelten Effekt (push und pull), die Beteiligung von Initiativen und Verbänden sowie ein intensiver Dialog mit der Politik ist unerlässlich für den Erfolg.

Einsatz einer mobilen Fahrradabstellanlage als Erhebungstool zur Nachfrageermittlung von Fahrradparkraum und der Bewältigung von temporären Nachfragespitzen

Stadt Braunschweig

Anlass und Ziel

Ziel der Maßnahme ist es, mehr Fahrradabstellanlagen in Wohngebieten zu schaffen. Auf Basis einer vorangehenden Nachfrageermittlung nach Fahrradabstellanlagen an einer bestimmten Stelle, kann der bestehende Bedarf identifiziert werden ohne direkt Fahrradstellmöglichkeiten mit den jeweils verbundenen Kosten fest verbauen zu müssen.

Darüber hinaus kann diesem Ansatz folgend in der Öffentlichkeit eine Sensibilisierung für die Umwandlung von Kfz- in Fahrradparkraum in hoch verdichteten Stadtteilen mit begrenzten Abstellflächen für Fahrräder auf privaten und öffentlichen Flächen erreicht werden.

Zudem können temporäre Nachfragespitzen nach gesicherten Fahrradstellplätzen z. B. am Wahlamt oder an Impfzentren durch den Einsatz der mobilen Abstellplattform abgefangen werden.

Ablauf

Die Stadt Braunschweig hat eine mobile Abstellplattform für Fahrräder (genannt „Fahrradflunder“) beschafft. Diese wird öffentlichkeitswirksam im öffentlichen Parkraum platziert. Einerseits soll damit temporär an Standorten mit hoher Nachfrage nach Fahrradparkraum Abhilfe geschaffen werden (z. B. Wahlamt Impfzentrum). Andererseits dient sie dazu die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen an bestimmten Stellen in Wohngebieten zu ermitteln und daraus Folgemaßnahmen abzuleiten. Damit der Bedarf besser abgeschätzt werden kann, sollen die „Fahrradflunder“ an Orten mit hohem Parkdruck für Radfahrende in einem fest definierten Turnus von mehreren Wochen aufgestellt werden. Wird der temporäre Standort von den Radfahrenden positiv angenommen, sollen in der Folge feste Fahrradstellmöglichkeiten installiert werden.

Die flache Abstellplattform hat die Maße von 520 x 200 m und passt in eine herkömmliche PKW-Parkbucht. Sie verfügt über fünf Bügel an denen maximal zehn Räder abgestellt werden können. Die Nutzung an den jeweiligen Standorten wird regelmäßig überprüft und dokumentiert. Eine Auswertung der Zähldaten erfolgt nach Minimal- und Maximalbelegung, Wochentagen und Häufigkeiten.

Folgende Arbeitspakete waren vorab mit der Umsetzung verknüpft. Insgesamt bedurfte es einer frühzeitigen Einbindung von Entscheidungsträger*innen innerhalb der Verwaltung sowie der Ermittlung von Ansprüchen (Konfiguration, Handling, Anbringung von Schraubösen zum optimierten Anheben der Flunder, Transport durch Bauhoffahrzeuge) an die mobile Fahrradabstellplattform.

Zeitraum:
01/2022 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Multimodalität und Nahmobilität

Akteur*innen:

Bauhofmitarbeiter*innen (technische Umsetzbarkeit)

Radverkehrsbeauftragte
(Erhebungsmethode und -intervall
Identifizierung potenzieller Standorte)

Straßenverkehrsbehörde (Anordnung von Haltverboten zum Umsetzen der Plattform innerhalb des Stadtgebietes)

Politische Gremien/Stadtbezirksräte
(zur Information und um Standortvorschläge einreichen zu können)

Adressat*innen / Zielgruppe:

nicht spezifisch; Anwohnende allgemein.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Für die Umsetzung wurden Haushaltsgelder aufgewendet.

Fördermittel wurden nicht genutzt.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: nach Arbeitspakete abhängig.

Kostenschätzung :

Für Beschaffung und Modifikation der mobilen Fahrradabstellplattform sind ca. 5.200 € Materialkosten angefallen.

Kontakt:

Amrit Bruns
amrit.bruns@braunschweig.de

Ferner waren konzeptionelle Abstimmungen bezüglich der Bestimmung von Zählintervallen und Festlegung erster Standorte erforderlich.

Begleitet wurde die Umsetzung mit Pressemitteilungen und der Information der relevanten städtischen Gremien.

Die Berechnung der dauerhaft zu installierenden Abstellplätze erfolgt unter Berücksichtigung von Saisonalität und Flächenverfügbarkeit.

Herausforderungen

Die Umsetzung der Maßnahme bedeutet einen zusätzlichen personellen und zeitlichen Aufwand auf dem Bauhof. Ebenfalls bei den Mitarbeitenden, die die Standorte festlegen sowie Belegung der Plattform erfassen und dokumentieren.

Beteiligungsprozess

Die politischen Gremien und die Bürger*innen wurden über Anschaffung und Einsatz informiert.

Zudem besteht für z. B. Stadtbezirksräte, Anwohnende, Verwaltungsmitarbeitende, Vereine etc. die Möglichkeit zukünftige Standorte vorzuschlagen.

Evaluation:

Bislang hat keine Evaluation der Maßnahme stattgefunden. Ggf. wird zu einem geeigneten Zeitpunkt eine Prozessevaluation durchgeführt.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Ergebnis

“Fahrradflunder” wird positiv in der Öffentlichkeit wahrgenommen und zieht Nachfrage auf sich.

Die prognostizierte Nachfrage ist teilweise jedoch ungleich der tatsächlichen Zählergebnisse, z. B. ist an einem Standort kein Bedarf nach zusätzlichen Abstellanlagen festgestellt worden, obwohl viele Umstiegsbeziehungen zum ÖPNV vorhanden sind. Daher ist das skizzierte Vorgehen für die spätere Akzeptanz ein großer Mehrwert.

Ludwigsallee (2. BA) zwischen Lousbergstraße und Krefelder Straße Aachen



Fahrradweg. Bildquelle: Stadt Aachen.

Anlass und Ziel

Die Wiederherstellung des Straßenraumes nach vorherigen Kanal- und Versorgungsleitungsarbeiten wurde dazu genutzt, die bestehenden funktionalen Mängel in der Ludwigsallee zu beheben und insbesondere die nicht mehr regelkonformen Radverkehrsanlagen in eine radentscheid-gerechte Infrastruktur zu überführen.

Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur als baulich anzulegenden Radweg auf Gehwegniveau sieht die Verwaltung einen Beitrag zur Mobilitätswende und vor allem langfristig betrachtet eine Möglichkeit zur CO₂-Einsparung durch „Umsteiger*innen“ vom Pkw auf das Fahrrad.

Zur Reduzierung der vorhandenen Lärmbelästigung an dieser Bundesstraße wurde darüber hinaus anstelle einer einfachen Wiederherstellung der Asphaltdecke ein lärmoptimierter Asphalt (LOA) bestehenden aus einer neuen speziellen Binder- und Deckschicht ersetzt.

Ablauf

Der Radverkehr wird seit dem Umbau neben 2 Kfz-Fahrstreifen im Bereich des ehemaligen Längsparkstreifens auf einem 2,30 m breiten Radweg auf Gehwegniveau geführt, der auf politischen Beschluss hin nicht mehr in Pflaster- sondern in Asphaltbauweise mit roter Epoxidharz-Beschichtung ausgeführt wurde.

Für einen barrierefreien Ausbau in Verbindung mit einer funktionalen Entwässerung der Nebenanlage wurde die Nebenanlage in vier Teilabschnitten auf gesamter Breite erneuert.

Für den radentscheid-konformen Ausbau wurde in den Einmündungsbereichen von Salvatorstraße und Kupferstraße der Rad- und Gehweg auf das Gehwegniveau angehoben.

Nach Fertigstellung der Nebenanlage folgten die Asphaltarbeiten (LOA) die Markierungsarbeiten und die Rotbeschichtung des Radweges.

Zeitraum:
09/2021 - 08/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Multimodalität und Nahmobilität

Akteur*innen:

Neben Bürger*innen und Vertreter*innen des Radentscheid waren folgende Akteur*innen der Stadtverwaltung beteiligt:
• Verkehrsplanung und Mobilität (FB 61/300)
• Straßenverkehr und Sondernutzung (FB 61/400)
• Denkmalpflege (FB 61/500)
• Straßenplanung / -bau Koord. Abwasser (FB 61/700)
• Ingenieurbüro Kempen Krause Ingenieure (Planung und Oberbauleitung)
• Fachbereich Umwelt insbesondere wg. des Baumbestandes
• Fa. STAWAG als AG des Kanalbaus
• Fa. Regionetz als AG des Leitungsbaus
• Kommission Barrierefreies Bauen

Adressat*innen / Zielgruppe:

Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wurde über den kommunalen Haushalt finanziert. Dafür wurden keine Fördermittel verwendet.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: k. A.

Kostenschätzung :
Ca. 1,5 Mio. €

Kontakt:

Uwe Müller
uwe.mueller@mail.aachen.de

Links :

https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/strassenplanung_bau/ludwigsallee_2ba/index.html



Fahrradweg. Bildquelle: Stadt Aachen.

Herausforderungen

Aufgrund überdurchschnittlichem Baufortschritt im Kanal- und Leitungsbau erfolgte die Planung der Verkehrsanlage sowie die Vergabe der Bauleistung unter größtem Zeitdruck da aus Synergieeffekten deren aufwändige bauzeitliche Verkehrsführung für den Straßenbau übernommen werden sollte. Planungstechnische Herausforderung war die Integration der Bushaltestelle. Beim Rückbau der Verkehrsführung wurde kurzfristig entschieden, in der parallel verlaufenden Saarstraße eine Protected-Bike-Lane als dauerhaftes Provisorium umzusetzen.

Beteiligungsprozess

Am 17.11.2020 wurde eine digitale Bürger*inneninformation durchgeführt die von 300 Personen live verfolgt wurde. Diese wurde auf dem städtischen YouTube-Kanal gestreamt und somit für alle Bürger*innen auch im Nachgang zugänglich gemacht. Bis heute haben 1.187 Personen das Video angeschaut. Sämtliche schriftlichen Eingaben wurden für die Politik geprüft und aufbereitet.

Evaluation:

- Nach der Fertigstellung der Maßnahme wurde eine Verkehrszählung in der Ludwigsallee durchgeführt
- Teil der Evaluation ist darüber hinaus die feierliche Eröffnung der Straße
- Der konkrete Austausch der Verwaltung und der Bürger*innen soll vor Ort erfolgen
- Dadurch erhält die Stadt Aachen eine Bewertung aus Nutzer*innen

Ergebnis

Auf die Wiederherstellung eines öffentlichen Parkstreifens wurde zugunsten der Herstellung einer radentscheid-konformen Radverkehrsanlage unter Beibehalt der Zweistufigkeit der Bundesstraße insbesondere zum Erhalt der Leistungsfähigkeit des ÖPNV vollständig verzichtet.

Die 2,30 m breite Radverkehrsanlage ist auf das ERA-Maß für das Überholen und Nebeneinanderfahren von Fahrrädern mit Anhängern bzw. Lastenräder und dem Maß des Radentscheids Aachen zurückzuführen.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

erste große radentscheid-konforme Baumaßnahme inkl. neuem taktilem Trennelement zwischen Geh- und Radweg Führung von Rad- und Fußverkehr im Bushaltestellenbereich

1.000-Bügel-Projekt

Erlangen



Große Anlage. Bildquelle: Stadt Erlangen.

Anlass und Ziel

Auslöser war das ausdrückliche Ziel des Verkehrsentwicklungsplans und des auf dem Radentscheid aufbauenden „Zukunftsplans Fahrradstadt“, mehr Abstellplätze im öffentlichen Raum zu schaffen. Es sollen moderne und leicht zugängliche Abstellanlagen an Orten geschaffen werden, die von Bürger*innen nach eigenem Bedarf vorgeschlagen und bewertet wurden. Hiermit sollen eine höhere Auslastung und Akzeptanz für die Maßnahmen erreicht werden. Zudem kann so die Stellplatzzahl erhöht werden, da an vielen Stellen ein Kfz-Stellplatz gegen 10 Fahrrad-Stellplätze (5 Bügel) ausgetauscht wird. Auch das sichere Abstellen von Lastenrädern im öffentlichen Raum und damit deren private Nutzung werden durch spezielle Lastenradbügel erleichtert und gefördert.

Ablauf

Im Herbst 2020 fand eine öffentlich beworbene, sechswöchige Onlinebeteiligung statt, in der jede*r die Möglichkeit hatte, auf städtischen Flächen im Innenstadtbereich Standorte für Fahrradbügel mit Angaben zu Größenordnung, Lastenradbedarf und einem Freitextfeld vorzuschlagen und fremde Einträge zu unterstützen. Von den 247 Vorschlägen wurden 156 positiv geprüft und Pläne für die Aufstellung von 1501 Fahrrad- und 144 Lastenradbügeln erarbeitet, die in einem mehrjährigen Umsetzungsprogramm zu weiten Teilen bis 2024 umgesetzt werden sollen. Im Frühjahr 2022 wurde das Projekt für das gesamte Stadtgebiet (ohne Innenstadt) neu aufgelegt. Diese Vorschläge werden aktuell geprüft und dem Stadtrat noch 2022 zum Umsetzungsbeschluss vorgelegt.

Evaluation:

Nach einer Standzeit von mehreren Wochen werden manuelle Auslastungserhebungen der neu errichteten Abstellanlagen durchgeführt. An einzelnen stark diskutierten Standorten wurden bereits in der Planungs- und Abstimmungsphase Kfz- und Fahrrad-Parkerhebungen zur Unterstützung der Maßnahme durchgeführt.

Zeitraum:
01/2020 - 12/2027

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Multimodalität und Nahmobilität; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Beteiligt sind neben dem Amt für Stadtplanung und Mobilität als planende und dem Tiefbauamt als umsetzende Stelle vor allem die Bürger*innen, die konkrete Standortvorschläge einreichen und mit ihrer Unterstützung für Fremdvorschläge einen Beitrag zur Einschätzung des tatsächlichen Bedarfs leisteten. Anwohner*innen wie Pendler*innen bringen dabei ihre eigene Wahrnehmung ein, mit der Bedarf genauer bestimmt werden kann, als dies der Verwaltung möglich ist.

Adressat*innen / Zielgruppe:

nicht spezifisch.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wird im laufenden Betrieb der Stadt abgewickelt und im Allgemeinen nicht gefördert. Die Umsetzung einzelner vorgeschlagener Standorte kann förderfähig sein, beispielsweise der Bau oder Ausbau von Bike+Ride-Stationen an Bahnhöfen und S-Bahn-Haltepunkten.

Förderquote: n.r.

Personeller Aufwand: Je drei Personen pro Projekt.

Kostenschätzung:

Im ersten Teilprojekt „Innenstadt“ wurden für 1.000 Fahrradbügel sowie die Überdachung von insgesamt 385 Stellplätzen insgesamt 770.000 € veranschlagt und in den Haushaltsjahren 2021 bis 2024 eingepflanzt.

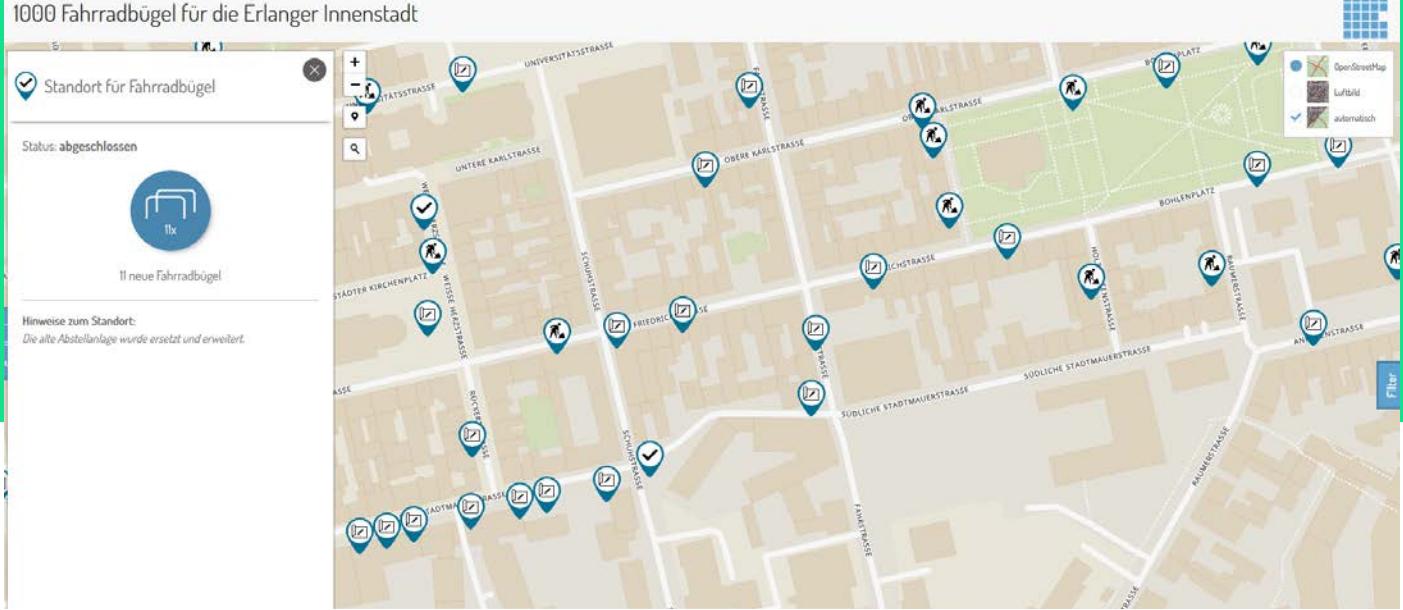
Kontakt:

Johannes Wagner
johannes.wagner@stadt.erlangen.de

Link:

<https://geodaten.erlangen.de/fahrradbuegel>

1000 Fahrradbügel für die Erlanger Innenstadt



Standort der Fahrradbügel. Bildquelle: Stadt Erlangen Webseite.

Herausforderungen

Herausforderungen bestehen insbesondere bei der Einhaltung der prognostizierten Umsetzungshorizonte, die auf die schwierige Personalsituation zurückzuführen sind. Zudem erwiesen sich nötige Abstimmungen mit internen und externen Akteur*innen als sehr zeitaufwändig. Einzelne Standorte benötigen zudem auf Grund individueller Anliegen eine deutlich intensivere Betrachtung. Einige Standorte mussten auf Grund straßentechnischer Gründe umgeplant oder versetzt werden.

Beteiligungsprozess

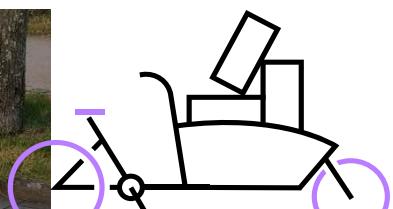
Eine interaktive Karte (Stadtplan und Orthofoto), auf der die Flurstücke in städtischem Besitz hervorgehoben waren, wurde online zur Verfügung gestellt und über Social Media, Presse, die Universität und die Radverbände beworben. In den ersten sechs Wochen des Sommersemesters konnten Nutzer*innen Standorte mit genauer Verortung, Freitextfeld und gewünschter Größenordnung und Lastenradbedarf eintragen sowie fremde Einträge ansehen und mit einem Like unterstützen..

Ergebnis

Hauptergebnis beider Beteiligungsphasen waren eine Vielzahl von meist sinnvollen Vorschlägen für Standorte von Fahrrad- und Lastenradbügeln, die in dieser Form nicht von der Verwaltung selbstständig hätte erarbeitet werden können. Die hohe Beteiligung und Presseberichterstattung sorgten zudem für eine lebhafte Diskussion in der Stadtöffentlichkeit, bei der das Ausmaß der Unterstützung für Radverkehrsmaßnahmen deutlich wurde.



Lastenradbügel bei Langemarckplatz. Bildquelle: Stadt Erlangen.



Pop-up Bike-Lane in Stuttgart Kaltental

Landeshauptstadt Stuttgart



Bergauf Nachher. Bildquelle: Landeshauptstadt Stuttgart.

Anlass und Ziel

Anlass: Starkbefahrene Hauptradroute von S-Vaihingen und Stadtzentrum Stadtbahn in Mittellage jeweils ein Fahrstreifen stadtauswärts und stadteinwärts. Einseitiges Parken am Fahrbahnrand und Schutzstreifen zwischen Fahrstreifen und Parkstreifen für Radverkehr. Beim vorhandenen Querschnitt war die Einhaltung des Überholabstandes von 1,50 m nicht möglich. Strecke mit Steigung und Gefälle. Das Problem war die Nichteinhaltung von gesetzlichem Überholabstand von 1,50 m von Kfz-Verkehr zu Radverkehr. Enges Überholen insbesondere bei Gefällestrecke gefährlich, da Dooring-Zone für Radfahrende.

Ziel: Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende durch Entfernung der Parkplätze und Herstellung eines Radfahrstreifens inklusive Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn.

Ablauf

Es wurde in einem Abschnitt der Böblinger Straße auf einer Länge von ca. 700 m sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts ca. 100 Parkplätze entfernt und in einen überbreiten Radfahrstreifen umgewandelt, der einen zusätzlichen Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr erhalten hat. Für Anwohner*innen konnte ein temporärer Ersatzparkplatz (15 Parkplätze) geschaffen werden.

Von der Vorplanung bis zur Ausführung hat es ca. 1 Jahr gedauert. Es wurden zwei Bürger*innenbeteiligungsverfahren durchgeführt und den Anwohner*innen der Straße und Interessierten Bürger*innen und Vertreter*innen der Politik die Problematik der Bestandssituation und die Planung vorgestellt und rege diskutiert. Die Planung wurde außerdem in politischen Gremien vorgestellt.

Zeitraum:
07/2021 - 08/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Akteur*innen:

Beteiligte Ämter waren das Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Amt für öffentliche Ordnung, Polizei, Liegenschaftsamt. Unterstützung erhielt die Maßnahme von Radverbänden und Politik. Diese Maßnahme wurde schon lange gefordert, um eine Schlüsselstelle im Radnetz in Stuttgart für den Radverkehr zu verbessern.

Das Amt für Stadtplanung und Wohnen war für die Vorplanung, Bürger*innenbeteiligung und Gremienbeteiligung zuständig. Dabei wurden Anwohner*innen und Politik angehört. Radverkehrsinitiativen haben sich für die Maßnahme stark gemacht und diese seit langem gefordert.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermittel Einsatz:

Die Maßnahme wurde aus Rad-Etat finanziert, gekoppelt mit einer Fahrbahnsanierung.

Kein Fördermittelabruf möglich aufgrund der schnellen Ausführung.

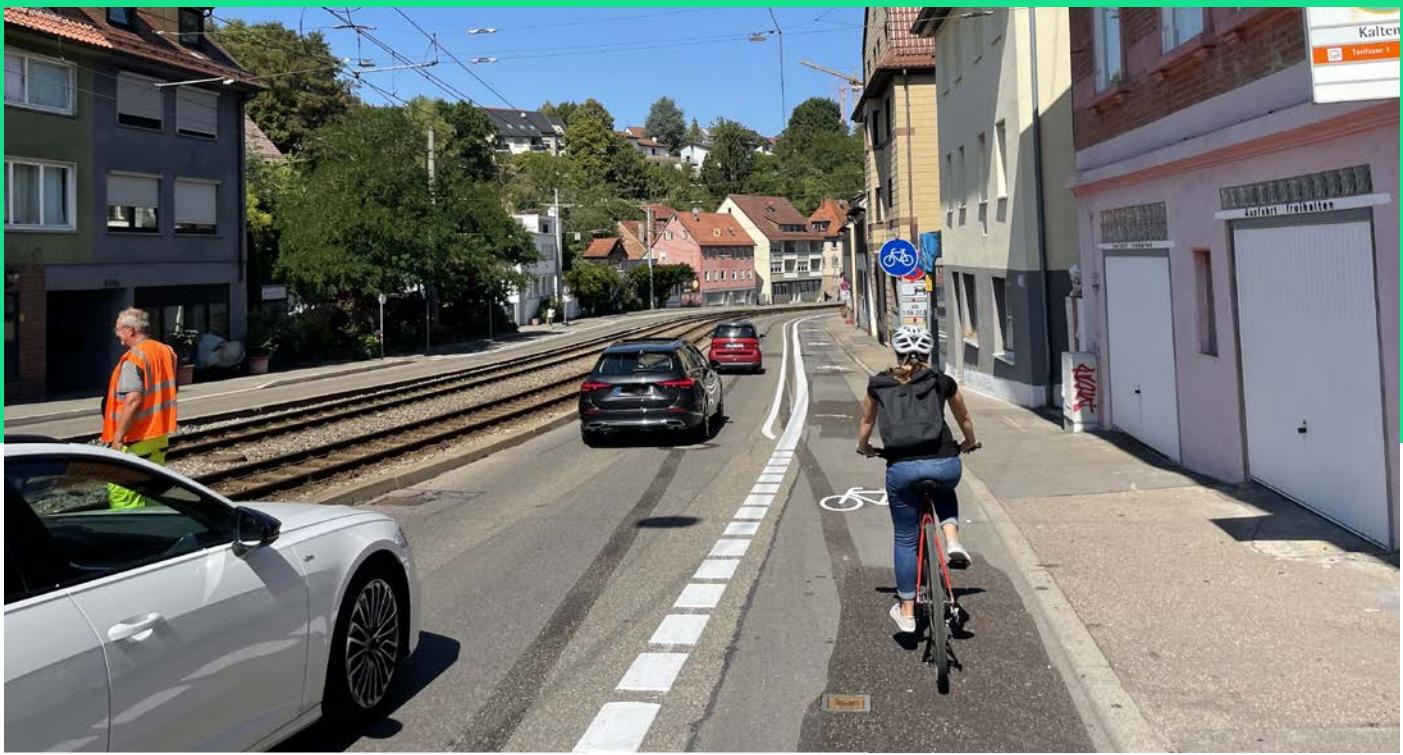
Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: ca. 13 Personen

Kostenschätzung:

135.000 Euro Ausführungskosten, Personalkosten (Planungsprozess) nicht enthalten.

Kontakt:

Eva Adam
eva.adam@stuttgart.de



Bergauf Nachher. Bildquelle: Landeshauptstadt Stuttgart.

Herausforderungen

Seit Langem Handlungsdruck von Radfahrenden und Radinitiativen die Situation zu verbessern. Durch Verankerung des gesetzlichen Überholabstandes von 1,50 m in der StVO hat das Projekt unterstützt und beschleunigt.

Beteiligungsprozess

Im Rahmen von zwei Online-Bürger*innenbeteiligungsprozessen wurden Anwohner*innen der Böblinger Straße, Vertreter*innen aus der Politik und Radinitiativen über die geplante Maßnahme informiert. Hierbei konnten im ersten Prozess alle Beteiligten Fragen stellen sowie Anregungen, Lob und Kritik äußern, ebenso wurden der Verwaltung Prüfaufträge mitgegeben. In einem zweiten Prozess wurden von der Stadtverwaltung Antworten auf diese Prüfaufträge vorgetragen und eine Diskussionsrunde eröffnet.

Evaluation:

Die Vorher-Situation wurde von der Hochschule Karlsruhe erfasst. Es wurden Verkehrszählungen und Abstandsmessungen durchgeführt. Nach einer gewissen Eingewöhnungszeit wird die Nachher-Situation erfasst durch Verkehrszählungen, Zunahme des Radverkehrsanteils, Beobachtungen, Entwicklung der Parksituation, Rückmeldungen aus der Bürger*innenschaft.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Experimentierklausel

Ergebnis

Großes Lob von Radfahrenden, das die Radstrecke sicher gestaltet wurde und nun komfortabel befahrbar ist ohne enge Überholvorgänge.

Kritik aufgrund entfallener Parkplätze (ca. ein Viertel der entfallenen Parkplätze wurden durch Wohnmobile und Anhänger benutzt).

Weitere Erkenntnisse nach Eingewöhnungsphase da Umsetzung seit 25.08.2022 fertiggestellt.

geschützes Fahrradabstellen

Kaiserslautern



Parkplätze. Bildquelle: Kaiserslautern Verwaltung.

Anlass und Ziel

Ausgangspunkt ist der Bedarf an gut zugänglichen und geschützten Abstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, insbesondere in Gründerzeitvierteln. Die Bewohner solcher Häuser mit Hochparterre haben oft keine Möglichkeit, ihre Fahrräder ebenerdig bzw. ohne Stufen aus dem Haus zu holen, was sich negativ auf die Fahrradnutzung auswirkt, obwohl die Quartiere zentral liegen und die meisten innerstädtischen Wege problemlos mit dem Fahrrad bewältigt werden könnten.

Ziel ist es daher, eine optisch / stadtgestalterisch ansprechende, platzsparende und auch geschützte Abstellanlage zu entwickeln, die in solchen Quartieren die Fahrradnutzung erleichtert und damit auch den Anteil an Fahrradfahrten erhöht. (Verbesserung Modal Split)

Ablauf

Im ersten Schritt wurden verschiedene Anbieter*innen kontaktiert und mögliche Anlagen geprüft. Hierbei entwickelte sich ein Austausch mit dem Anbieter eines Senkrechtparkers, der Interesse hatte, die Vorstellungen und Belange der Stadt Kaiserslautern in seine Konstruktion einfließen zu lassen.

Hieraus entwickelte sich ein Pilotprojekt, bei dem der Stadt Kaiserslautern 2 Anlagen - eine offene und eine zugangsgeschützte - für ein halbes Jahr unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, um beide Anlagen im Realbetrieb zu testen. Begleitet wird dies durch wissenschaftliche Arbeiten der TU Kaiserslautern. Die offene Anlage steht seit April 2022, die zugangsgeschützte seit Ende August 2022.

Zeitraum:
03/2021 - 03/2023

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Multimodalität und Nahmobilität

Akteur*innen:

Stadtverwaltung Kaiserslautern (Referat Stadtentwicklung
Abt. Verkehrsplanung Referat
Tiefbau Straßenverkehrsbehörde
Stadtteilpflege) Technische Universität
Kaiserslautern Institut für Verkehr und
Mobilität Firmen "mybikevalet" und
Draht Mayr.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Senior*innen; Pendler*innen; nicht spezifisch; Menschen die ihr Fahrrad geschützt im Straßenraum abstellen wollen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Pilotanlage wurde der Stadt unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Im Gegenzug erhält der Anbieter*innen alle Erkenntnisse und Ergebnisse aus der Testphase.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: ca. 5 Personen

Kostenschätzung:

ca. 25.000 € für 16 Fahrräder
(überdacht mit Zugangskontrolle und Solarmodul) zuzüglich Montage.

Kontakt:

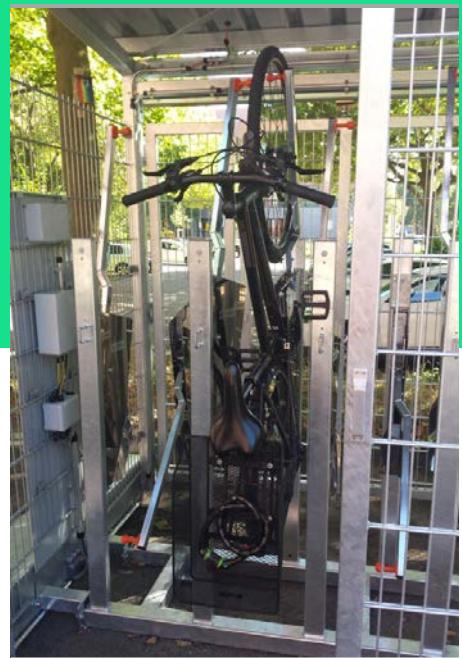
Julia Bingeser
julia.bingeser@kaiserslautern.de

Link:

[https://www.kaiserslautern.de/
sozial_leben_wohnen/verkehr_parken/
radverkehr/abstellen/index.html.de](https://www.kaiserslautern.de/sozial_leben_wohnen/verkehr_parken_radverkehr/abstellen/index.html.de)



Tur Offnung. Bildquelle: Keiserslautern Verwaltung.



Bildquelle: Keiserslautern Verwaltung.

Herausforderungen

Die Anbieter*innen hatten mit Lieferschwierigkeiten zu kämpfen daher wurde das zugangsgeschützte Modul erst vier Monate später installiert. Das ungewöhnliche/ innovative System des Senkrechtparkens wird nicht von allen potentiellen Nutzenden direkt angenommen. Inwieweit diese Module für einen dauerhaften Einsatz geeignet sind, und an welchen Orten, wird am Ende der Testphase bewertet.

Beteiligungsprozess

Im Rahmen einer Bachelorarbeit führt der Student Befragungen der Nutzenden durch. Ebenso werden wir in den nächsten Wochen Bürger*innen das zugangsgeschützte Modul testen lassen und ihre Erfahrungen abfragen.

Evaluation:

Durch Tests der Anlage durch verschiedene Nutzer*innen werden sowohl die Funktionsweise als auch Flächenbedarf und Nutzen geprüft und bewertet. Dies erfolgt durch Fragebögen und Interviews.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Ergebnis

Das Projekt ist noch in der Erprobungsphase, so dass hier nur vorläufig Erkenntnisse dargestellt werden können: Das Senkrechtparken ist besonders platzsparend und kann daher auch auf Längsparkplätzen zum Einsatz kommen pro Parkplatz werden ca. 16 Fahrräder untergebracht. Die Falttüren können über ein Solarmodul mit Strom versorgt werden. Er eignet sich besonders gut für Pedelecs da die hydraulische Feder und der Magnet das Fahrrad bequem einstellen und festhalten.

Rück- und Umbau freilaufender Rechtsabbieger

Stadt Köln



Beispiel modulare Umsetzung. Bildquelle: Stadt Köln.

Anlass und Ziel

In der Stadt Köln gibt es ca. 310 signalisierte Knotenpunkte, die mit mindestens einem freilaufenden Rechtsabbieger ausgestattet sind. An mehreren freilaufenden Rechtsabbiegern ist es in der Vergangenheit häufig zu Konflikten und Unfällen mit nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern zum Teil mit Todesfolge gekommen. Daher hat der Rat der Stadt Köln eine Überprüfung Überplanung und ggf. den Umbau aller in Köln vorhandenen sogenannten freilaufenden Rechtsabbieger beschlossen. Ziel der Maßnahme ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

Ablauf

Erstellung einer Machbarkeitsstudie und eines Baukastensystems zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an freilaufenden Rechtsabbiegern. Begleitend zur Entwicklung der Studie sind von 2019 bis 2022 ca. 35 freilaufende Rechtsabbieger unter Anwendung des Baukastensystems umgebaut worden. Diese systematische Vorgehensweise zur Beseitigung bestehender Gefahrenstellen an allen Knoten mit freilaufenden Rechtsabbiegern ist bisher bundesweit einmalig. Ebenso die Entwicklung des Baukastensystems. Das Baukastensystem enthält eine Vielzahl von Maßnahmen die kurz-, mittel- oder langfristig anwendbar sind. Zur Identifizierung geeigneter Elemente aus dem Baukastensystem für einzelne freilaufende Rechtsabbieger, wurde eine entsprechende Bewertungsmatrix entwickelt, die hilfreich für Planer*innen sein kann, geeignete Maßnahmen für unterschiedliche Rechtsabbieger auszuwählen.

Zeitraum:
01/2019 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Verkehrsberuhigung; Erhöhung der Verkehrssicherheit

Akteur*innen:

Die Machbarkeitsstudie wurde in Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Lindschulte erarbeitet. Projektkoordinator ist das Team des Fahrradbeauftragten der Stadt Köln. Innerhalb der Stadtverwaltung Köln sind die Abteilungen Straßenentwurf, LSA-Technik, die Straßenverkehrsbehörde sowie die Unfallkommission beteiligt.

Des Weiteren arbeiten im Rahmen eines turnusmäßig stattfindenden Facharbeitskreises die Polizei sowie die Fachverbände ADFC, VCD und ADAC mit.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Stadt Köln

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: nein.

Kostenschätzung:

Externe Planungskosten ca. 250.000€

Kontakt:

Kristina Kollbach
kristina.kollbach@stadt-koeln.de

Link:

<https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/21150/index.html>

Herausforderungen

Die Abstimmungen zwischen allen Akteur*innen sowie die kurzfristigen Umsetzungen der Maßnahmen, waren mitunter herausfordernd.

Beteiligungsprozess

Das Gesamtprojekt ist im projektbegleitenden Facharbeitskreis aus Vertreter*innen der Verwaltung, ADFC, VCD, ADAC und Polizei besprochen und abgestimmt worden. Der Facharbeitskreis tagt turnusmäßig quartalsweise.

Ergebnis

Die Projektergebnisse sind die Erstellung einer Machbarkeitsstudie die Entwicklung eines Baukastensystems sowie eines Prüfungsschemata zur Maßnahmenauswahl bei Prüfung eines freilaufenden Rechtsabbiegers. Parallel dazu wurden ca. 35 freilaufende Rechtsabbieger bereits umgebaut und entschärft.

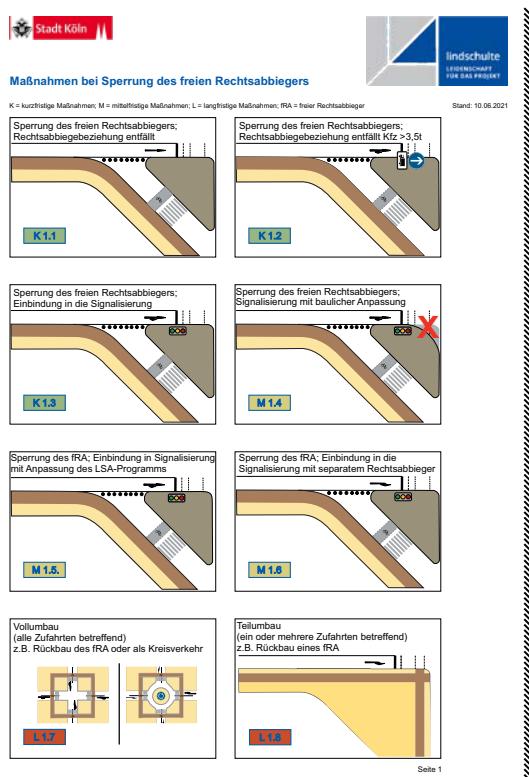
Evaluation:

An zahlreichen freilaufenden Rechtsabbiegern sind Vorher-Untersuchungen, z.B. Geschwindigkeitsmessungen und/oder Videobeobachtungen, durchgeführt worden. An bisher zwei Maßnahmen mit Wegfall des freien Rechtsabbiegers konnten Nachher-Untersuchungen durchgeführt werden, welche die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen bestätigen. Weitere Untersuchungen werden folgen, insbesondere an Knoten mit Erhalt des freilaufenden Rechtsabbiegers.

Besonderheiten:

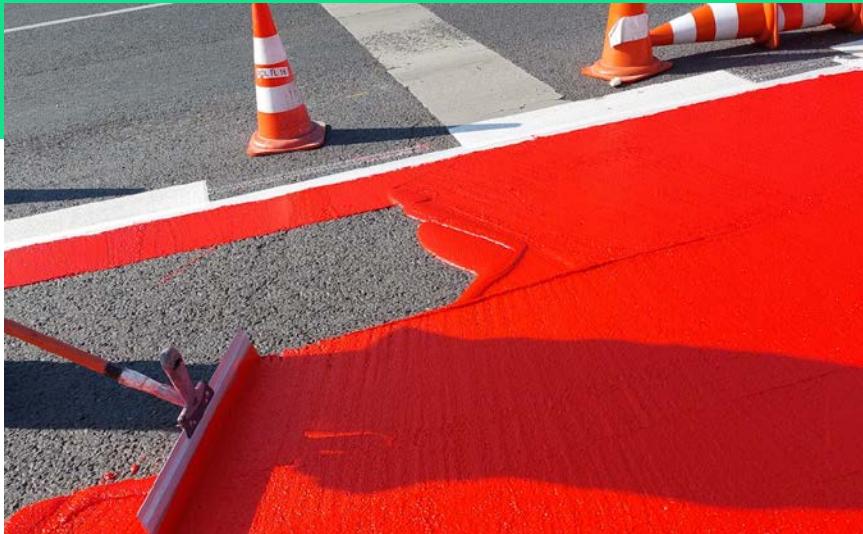
Modellvorhaben

Die systematische Vorgehensweise zur Beseitigung bestehender Gefahrenstellen an allen Knoten mit freilaufenden Rechtsabbiegern ist bisher bundesweit einmalig. Ebenso die Entwicklung des Baukastensystems.



Durchgängige und geschützte Radverkehrsanlage auf einer wichtigen Ausfallstraße ohne grundhaften Umbau

Berlin Tempelhof-Schöneberg



Bodenmalerei. Bildquelle: Berlin Tempelhof-Schöneberg.

Anlass und Ziel

Schaffung einer durchgängigen Radverkehrsanlage auf einer Hauptachse durch Umwidmung des Parkstreifens in eine Geschützte Radspur. Für den Lieferverkehr gibt es auf der mittleren Fahrspur Lieferzonen. Das funktioniert sehr gut, da diese nicht zugeparkt werden.

Ablauf

Es gab viele Beteiligungswerkstätten und Planungsrunden auch mit der Senatsverwaltung, allerdings zunächst nur für den Tempelhofer Damm. Dies wurde dann - mit Beschluss des Radverkehrsplans - auch auf den Mariendorfer Damm erweitert, als mit eingerichteten Schienenersatzverkehr die Parkplätze sowieso wegfielen. Insgesamt werden zweimal 3 km durchgehende Radverkehrsanlagen geschaffen. Diese wird schon jetzt stark genutzt.

Herausforderungen

Koordination der Akteur*innen, Verzögerungen durch Leitungsarbeiten, Politische Debatte um Parkplätze.

Beteiligungsprozess

Leitliniengruppe, Planungswerkstätten, Infoveranstaltung.

Ergebnis

Um schnelle Maßnahmen umsetzen zu können, die auf Umwidmung bestehender Verkehrsflächen setzen, braucht es viel weniger Zeit, Geld und auch keine aufwändige BPU.

Zeitraum:
12/2021 - 04/2023

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Wirtschaft

Akteur*innen:

Senatsverwaltung aufgrund der Zuständigkeit für Anordnungen im übergeordneten Straßennetz
Leitliniengruppe aus Interessenverbänden und Anwohner*innen
Wasserbetriebe aufgrund der Sanierung der Abläufe
Baufirmen zur Umsetzung
Gasnetzbetreiber aufgrund von Sanierungen

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Pendler*innen; Gewerbetreibende

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Senatsverwaltung

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: n.r.

Kostenschätzung:
1,5 Mio

Kontakt:

Saskia Ellenbeck
saskia.ellenbeck@ba-ts.berlin.de

Link:

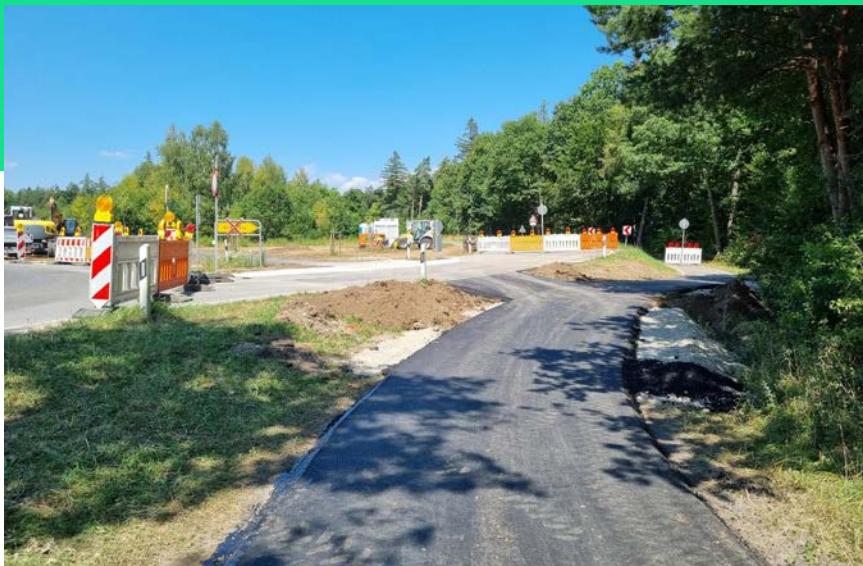
https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/aktuelles/#headline_1_20

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Umbau eines Kreisverkehrspunktes und des Radweges an der K6157/ K6158

Landkreis Konstanz



Baustelle. Bildquelle: Landkreis Konstanz.

Anlass und Ziel

Der Radweg von Rielasingen kommend, endet bisher mitten an der K6157. Es gibt hier keine sichere Führung über die stark befahrene Kreisstraße, auf der anderen Seite gibt es keine Aufleitung auf den bestehenden Radweg. Hier ist eine steile Böschung. Der Radweg stellt aber eine wichtige Verbindung zwischen Rielasingen und Überlingen (weiter bis Radolfzell) dar. Ziel ist eine sichere Führung ohne Umwege über die K6157 am Kreisverkehrspunkt mit einer neuen Querungshilfe und einer Aufleitung auf den nördlichen Radweg nach Überlingen bzw. Singen.

Ablauf

Der kurze Abschnitt des Forstweges (ca. 50m) wurde zurückgebaut und renaturiert. Stattdessen wurde der Radweg nördlich der K6158 von Rielasingen kommend weiter geradeaus geführt, indem ein neuer Radweg mit ca. 50 m direkt auf den Kreisverkehr führt. Über die K6157 am Kreisverkehr führt eine neue Querungshilfe. Der bisherige Fahrbahnteiler wurde dementsprechend umgebaut. Auf der nördlichen Seite wurde der Radweg über eine Länge von ca. 40 m um ca. 50 cm angehoben, so dass eine flache Aufleitung möglich ist. Die Maßnahme wurde gemeinsam mit der Sanierung des Radweges nördlich der K6158 und der Deckenerneuerung der K6158 im Juli 2022 umgesetzt.

Herausforderungen

Durch die nötige Zustimmung der Gremien war die zeitliche Abfolge mit dem Fördergeldgeber in Gefahr. Durch einen engen Austausch mit dem Regierungspräsidium konnte eine Lösung gefunden werden, um den Anforderungen gerecht zu werden, den Zuschuss nicht zu gefährden und mit dem Projekt pünktlich beginnen zu können.

Zeitraum:
07/2022 - 07/2022

Akteur*innen:

Es handelt sich um ein gemeinsames Projekt der Stadt Singen und des Landkreises Konstanz, da die Maßnahme teils auf Grundstücken der Stadt und teils auf Grundstücken des Kreises liegen.

Landkreis Konstanz (Baulastträger Projektleitung und Antragsteller für die Fördergelder), Stadt Singen (Baulastträger), LBP durch 365° freiraum + umwelt, Planung durch das Ingenieurbüro Raff aus Gottmadingen, Bodengutachten HPS AG Moos.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

LGVFG finanziert

Förderquote: 80%
Personeller Aufwand: 1 Person

Kostenschätzung:
ca. 80.000 € brutto

Link:

https://www.wochenblatt.net/singen/c-nachrichten/jetzt-durchgehender-radweg-von-ueberlingen-a-r-nach-rielasingen_a88497

Ergebnis

Bei dem Projekt konnten durch die Zusammenarbeit Synergien genutzt werden. Zeit und Geld wurde gespart. Eine schnelle Umsetzung war möglich.



Handlungsfeld 4: Kommunikation

Das Handlungsfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit schließt alle Maßnahmen ein, die das Fahrrad als Verkehrsmittel bewerben und wichtige Informationen, zum Beispiel zu radverkehrsbezogenen Angeboten oder neue sowie weniger bekannte Verkehrsregeln, verbreiten. Dazu gehören z. B. Maßnahmen wie Kampagnen und Veranstaltungen sowie einfache Pressemitteilungen. Kommunen können sich auch ein Branding als „Fahrradstadt“ auferlegen und darüber hinaus selbst als Vorbilder auftreten, beispielsweise durch eine Zertifizierung der Kommunalverwaltung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber.

"Mit Abstand sicher" - Aufkleber und Beschilderung

Landratsamt Ilm-Kreis



IOV außerhalb des Kleinbusses. Bildquelle: Matthias Höring.

Anlass und Ziel

Anlass war die Änderung der StVO-Novelle im April 2022, bei der ein Mindestabstand von 1,5 bzw. 2 m beim Überholen von Radfahrende eingeführt wurde. Ziel ist die Bekanntmachung dieser sicherheitsrelevanten Änderung bei möglichst vielen motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen und die Werbung für ein regelkonformes Verhalten.

Ablauf

Das Projekt wird gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Thüringen e. V. (AGFK-TH) und den Mitgliedskommunen Arnstadt Ilmenau und Stadttilm umgesetzt.

2020 wurden durch die AGFK-TH Behörden angefragt, ob Sie sich mit ihren Fuhrparks beteiligen. Die Aufkleber wurden in zwei Größen (für PKW sowie für Busse/Nutzfahrzeuge) entwickelt und verteilt. Im Ilm-Kreis erreichten wir die thüringenweit größte Beteiligung, da die Fuhrparks der Kommunen Ilmenau, Arnstadt, Stadttilm und des Landratsamtes sowie Busse des IOV Fahrzeuge, der Stadtwerke und des Wasser- und Abwasserzweckverbandes Arnstadt mit den Aufklebern versehen wurden.

Arnstadt hat zusätzlich an Standorten mit fehlender separater Radverkehrsanlage entsprechende Hinweisschilder aufgestellt.

Zeitraum:
06/2020 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Die Radverkehrsbeauftragten der genannten Kommunen und des Landratsamtes sowie die jeweiligen Fuhrparkverantwortlichen haben die Aktion kommuniziert und umgesetzt. Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Arnstadt war beim Aufstellen der Hinweisschilder eingebunden.

Es wurden bei der Auswertungsveranstaltung zum STADTRADELN auch Aufkleber an die Radfahrenden verteilt.

Adressat*innen / Zielgruppe:

alle motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Aufkleber wurden aus Projektmitteln der AGFK-TH und die Hinweisschilder aus dem kommunalen Haushalt der Stadt Arnstadt finanziert.

Förderquote: n.z.
Personeller Aufwand: einige Stunden bis einen Tagessatz pro Aktion

Kostenschätzung:

Für Motiventwicklung und Druck von insgesamt 1.250 kleinen (25*14 cm) und 130 großen (42*23,5 cm) Aufklebern wurden 2020 und 2021 insgesamt 1.435 € investiert.

Durch die gemeinsame Umsetzung in der AGFK-TH wurden Kosten für Entwicklung und Druck der Aufkleber eingespart. Die Vorlage des Hinweisschildes der Stadt Arnstadt steht allen Mitgliedskommunen zur Nachnutzung zur Verfügung. Die Schilderkosten sind nicht bekannt.

Kontakt:

Katharina Cherubim
radverkehr@ilm-kreis.de



Beklebung Abstand. Bildquelle: Stadtverwaltung Eisenach.

Herausforderungen

Da die Fuhrparke größtenteils aus Leasingfahrzeugen bestehen, ist Überzeugungsarbeit notwendig, dass die Aufkleber rückstandslos entfernt werden. Das Bekleben und Entfernen der Aufkleber muss beim Auslaufen der Leasingverträge jeweils wieder erneuert werden. Weitere Verwaltungen und Fuhrparke, die sich thüringenweit an der Aktion beteiligen, sollen gefunden werden.

Ergebnis

Eine Evaluation zum Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen bezüglich Überholabstand ist aufwändig, im Gegensatz zu dieser sehr preiswerten Aktion zur Öffentlichkeitsarbeit. Daher ist keine Evaluation vorgesehen. Es gibt nach wie vor Fälle, wo der Überholabstand nicht eingehalten wird und gefährliche Situationen entstehen.

Dadurch, dass immer wieder neue Beteiligte gefunden werden und begleitende Pressearbeit stattfindet, soll das Thema aktuell gehalten werden.

Links:

<https://ilm-kreis.de/Landkreis/Veröffentlichungen/Überholen-Aber-bitte-mit-Abstand.php?object=tx2778.5.1&ModID=7&FID=2778.5371.1&NavID=2778.7&La=1>

https://www.agfk-thueringen.de/news-detail/e83f818ff3875948663e-6c457edecb13/?tx_news_pi1%5B-news%5D=50&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail

https://www.agfk-thueringen.de/news-detail/e83f818ff3875948663e-6c457edecb13/?tx_news_pi1%5B-news%5D=50&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail

Aufs Rad in Neunkirchen

Neunkirchen

Anlass und Ziel

Anlass war die Feststellung, dass die Gemeinde Neunkirchen wie viele andere Kommunen in Deutschland für Autos gebaut ist. Daher wurde beschlossen, den Umweltverbund zu stärken. Hier insbesondere das Radfahren. Der Umstieg vom Auto aufs Rad soll insgesamt erleichtert werden.

Ablauf

Seit 2019 beschäftigt sich die Gemeinde fokussiert mit der Mobilitätswende. Folgende Projekte wurden und werden seitdem verfolgt:

1. Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für die Gemeinde
2. Daraus schloss sich eine Initiative an, die Rad-Infrastruktur in der Gemeinde zu verbessern. Jedes Jahr werden neue Radparker und -boxen angeschafft und an allen wichtigen Punkten in der Gemeinde aufgestellt. So z.B. an Heimathäusern, Kirchen, Altenheim, Feuerwehren, Schwimmbädern, Sportplätzen, etc. Auch zwei Reparaturinseln wurden aufgestellt. Wer also eine Panne hat, kann an verschiedenen Plätzen in der Gemeinde sein Rad reparieren.
3. Die Gemeinde Neunkirchen ist eine der ersten Kommunen, die sich am Roll-Out der Velocity Siegerland GmbH beteiligt. Erste Stationen zum Leihen von E-bikes entstehen in verschiedenen Ortsteilen. Das ist besonders, weil sich diese Systeme bisher in den ländlichen Räumen nicht wirtschaftlich realisieren lassen.
4. Jedes Jahr bietet die Gemeinde im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche einen Pedelec-Kurs an für Menschen die älter als 55 Jahre alt sind an. Damit soll die Sicherheit der Menschen verstärkt werden die vom Bio- auf das E-Bike umsteigen. Diese Fortbildungen sind kostenlos und werden von der Verkehrswacht Siegen-Wittgenstein e.V. unterstützt.
5. Im Jahr 2022 wird die Gemeinde ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. Hier soll ganz konkret mit einem Maßnahmenplan abgeschlossen werden. Die Gemeinde wird alle Radrouten überprüfen lassen und sukzessive Radwege ausbauen und sanieren.
6. Die Gemeinde beteiligt sich auch an der jährlich bundesweit stattfindenden Stadtradel-Aktion. Im Rahmen dieser Aktion bietet sie auch eine Radtour für Bürger*innen an.

Zeitraum:

01/2020 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services

Akteur*innen:

Politik Verwaltung Verkehrsplaner Zukunftsnetz Mobilität NRW Bürger/innen.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

durch kommunale Haushaltssmittel und Fördermittel finanziert. Manche Projekte sind auch kostenlos.

Förderquote: zwischen 65 und 80 %
Personeller Aufwand: 1 Person

Kostenschätzung :

bisher: ca. 180.000 Euro

Kontakt:

Sylvia P. Heinz
s.heinz@neunkirchen-siegerland.de

Herausforderungen

Viele Prozesse dauern zu lange und es ist Durchhaltevermögen gefragt.

Beteiligungsprozess

Alle Projekte der Gemeinde erfolgen mit Beteiligungsprozessen. So werden beispielsweise Begehungen/Befahrungen im Gemeindegebiet durchgeführt. Auch wird eine Karte zur Verfügung gestellt, auf der Bürger*innen Vorschläge machen können, wo ein Radweg hin muss, wo es Mängel gibt und wo Beschilderung fehlt.

Evaluation:

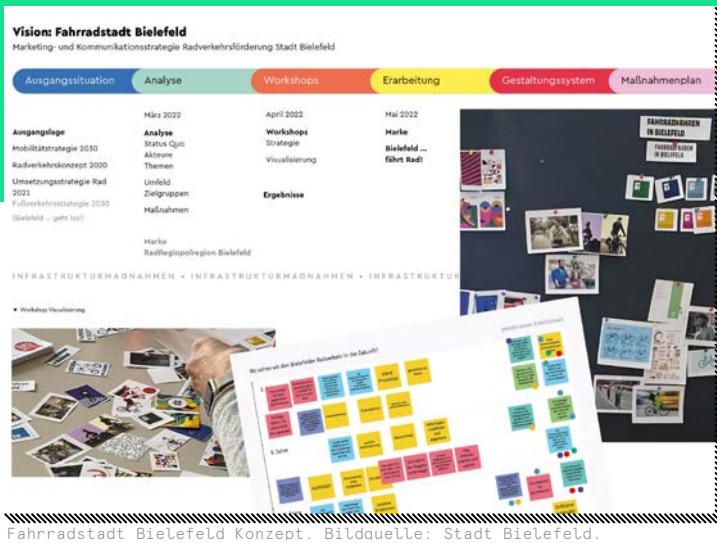
Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde eine Evaluation mit beauftragt. So soll nach ca. 3 Jahren (wegen Corona) durch Zählungen und Befragungen evaluiert werden, wie sich der Radverkehr in Neunkirchen entwickelt hat.

Ergebnis

Wir müssen die Infrastruktur so schaffen, dass man Lust hat, sicher und schnell mit dem Rad ans Ziel zu gelangen. Durch unsere Mittelgebirgslage war das bisher viel zu anstrengend. Durch den Pedelec-Boom ist das nun gut möglich. Daher bieten wir so viele Radprojekte wie möglich an.

Bielefeld ... fährt Rad! - eine Marketing- und Kommunikationsstrategie für die Radverkehrsförderung

Stadt Bielefeld



Anlass und Ziel

Der Anlass ist die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung. Dazu sollen alle 4 Säulen der Radverkehrsförderung parallel bearbeitet werden. Mit der Maßnahme werden 2 der 4 Säulen (Information und Kommunikation) unmittelbar angegangen.

Ziele:

- Markenentwicklung für die Radverkehrsförderung
- Ordnung und strategische Ausrichtung der Aktivitäten im Bereich Marketing, Öffentlichkeitsarbeit und Services
- Entwicklung von Maßnahmen für eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit

Dadurch soll das Radfahren positiv wahrgenommen werden und mehr Menschen dazu animiert werden, das Rad im Alltag aktiv zu nutzen.

Ablauf

März 2022: Analyse der Ausgangssituation (Konzepte und Strategien, Akteur*innen, Themen, Umfeld, Zielgruppen, Maßnahmen)

April 2022: Workshops zur Strategie und Visualisierung. Erarbeitung einer gemeinsamen Vision für die Radverkehrsförderung der Zukunft. Außerdem wurden Leitlinien für die Gestaltung der neu zu entwickelnden Marke der Radverkehrsförderung entwickelt.

Mai 2022: Erarbeitungsphase. Es wurde eine Strategie entwickelt, die die Richtung für die Öffentlichkeitsarbeit bis Mitte 2024 vorgibt. Grundlage dafür ist ein visuelles Gestaltungssystem, welches alle Aktivitäten der Radverkehrsförderung auf die Stadt Bielefeld als Absender zurückführt. Dazu wurde eine neue Marke entwickelt.

Juni 2022: Politischer Beschluss der Marketing- und Kommunikationsstrategie

Zeitraum:
07/2021 - 06/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Infrastruktur; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Wirtschaft

Akteur*innen:

Stadt Bielefeld: Amt für Verkehr, Presseamt
Bielefeld Marketing GmbH
Verbände und Bürgerinitiativen
Radentscheid
Politik
Marketingagentur k-konzept

Eine breite Beteiligung war wichtig, um Expertise zu bündeln sowie frühzeitig durch Mitgestaltungsspielräume bereits im Erarbeitungsprozess eine hohe Akzeptanz zu schaffen.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); FreizeitRadfahrende und Tourist*innen; Alle die das Fahrradmodellquartier als Quelle oder Ziel von Alltagswegen haben

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Förderquote: 85%
Personeller Aufwand: 3 Personen mit 10% Stellenanteil

Kostenschätzung:

59.404,80 €

Kontakt:

Barbara Choryan
barbara.choryan@bielefeld.de

Link:

<https://www.bielefeld.de/f%C3%A4hrt-rad>



Fahrradstadt Bielefeld Konzept Ablauf. Bildquelle: Stadt Bielefeld.

Herausforderungen

Es war eine Herausforderung eine Marke zu entwickeln, die zugleich ein Hingucker ist, sich aber dennoch in die bestehende Markensystematik der Stadt Bielefeld einfügt. Durch kreative Farbnutzung und Gestaltungselemente konnte eine Marke entwickelt werden, die anschlussfähig ist und auch politisch beschlossen werden konnte.

Inhaltlich war es herausfordernd, bei der Vielzahl der im Bereich Marketing und Kommunikation beteiligten Akteur*innen einen Maßnahmenplan zu entwickeln, der alle Belange berücksichtigt und sich in bestehende Aktivitäten integriert ohne mit diesen zu konkurrieren.

Beteiligungsprozess

Es wurde im Rahmen der Konzepterstellung je ein Workshop zum Thema Strategie und Visualisierung durchgeführt. Daran haben Vertreter*innen von Verwaltung, Politik, Verbänden, Bürgerinitiativen, Radentscheid sowie Fachakteur*innen aus dem Bereich Marketing und Kommunikation teilgenommen. Es wurden gemeinsam Visionen für eine Radverkehrsförderung der Zukunft sowie Grundzüge der im weiteren Projektverlauf entwickelten Marke der Radverkehrsförderung entwickelt.

Evaluation:

z.B. Datenauswertung der Zugriffe auf geschaltete News/Artikel Internetseiten

Besonderheiten:



Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen

Ergebnis

Das Ergebnis ist ein abgestimmter und zukunftsträchtiger Maßnahmenplan für die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung der Stadt Bielefeld sowie eine aktivierende Marke mit einem Gestaltungssystem mit hohem Wiedererkennungswert.

Haupterkenntnis war zudem, dass das Aufgabenfeld Marketing und Kommunikation in der Arbeit von Stadt- und Verkehrsplanenden oft als Nebenaufgabe wahrgenommen wird. Dabei sind Umsetzungshorizonte und damit verbundene positive Wirkungen oft schneller zu erreichen als mit klassischer Infrastrukturentwicklung.

FahrRadMomente - Fahrradfestival

Bad Honnef



Spitzenkraft. Bildquelle: Bad Honnef.

Anlass und Ziel

Das Fahrradfestival ist ein Element der Radkommunikationskampagne „FahRADMOMENTE“. Das Fahrradfestival stellt den Baustein dar, der sich an alle Alltagsradfahrer*innen in Bad Honnef richten soll. Im Rahmen des dreitägigen Festivals rund um das Thema Fahrrad haben die Bürger*innen die Möglichkeit viele Facetten des Fahrradfahrens kennenzulernen und vor allen Dingen das neue Radwegenetz kennenzulernen. Die Wegestrecke prio Fahrrad war für dieses Wochenende ausgeschildert, mit Stationen entlang der Strecke bestückt, sowie teilweise für den MIV gesperrt. Die Bürger*innen sollten das neue Radwegenetz entspannt kennenlernen können und somit im Alltag öfter das Rad im städtischen Netz nutzen.

Ablauf

Das Fahrradfestival fand an einem Wochenende statt und aufgrund der Pandemie war die Ausrichtung dezentral. Hauptstandort war der Marktplatz mit diversen Aussteller*innen (Lastenräder, E-Bikes, Fahrradrikscha) und einer Bühne mit entsprechendem Rahmenprogramm (Musik, Vorstellung Fahrradmarke, Interviews, Fahrradhändler*innen). Die Rommersdorfer Str. als zukünftige „Fahrradstraße“ wurde über die 3 Tage für den MIV gesperrt und das gesamte Radnetz wurde im Stadtgebiet ausgeschildert, damit die Bürger*innen es abfahren und ausprobieren konnten. Auf der Strecke waren diverse Stationen zum Verweilen zum Thema Fahrrad und Kinderbelustigung eingerichtet. Zum Beispiel wurde eine fahrradbetriebene Carrerabahn aufgestellt oder es gab diverse Mitmachangebote der Jugendhilfsorganisationen. Sonntags wurde das Schmelztal für den MIV gesperrt und stand den Radler*innen zur Verfügung.

Zeitraum:
08/2021 - 08/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Bildung und Trainings; Services

Akteur*innen:

Eingebunden waren mehrere örtliche Vereine, die örtlichen Fahrradhändler*innen und Aussteller*innen. Außerdem an den Stationen die Jugendhilfsorganisationen sowie für das autofreie Schmelztal am Sonntag noch ehrenamtliche Helfer*innen. Die Durchführung des Festivals erfolgte durch die Stadt Bad Honnef in Zusammenarbeit mit zwei Dienstleistern spitzenkraft.berlin und raumkom, die in Kooperation und im Auftrag der Stadt Bad Honnef die Radkommunikationskampagne erarbeitet und durchgeführt haben.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Das Projekt mit der genannten Maßnahme wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert

Förderquote: 80%
Personeller Aufwand: 1-2 Personen

Kostenschätzung :
ca. 20.000 Euro

Kontakt:

Anke Keller
anke.keller@bad-honnef.de

Links :

Festivalfilm: <https://www.youtube.com/watch?v=4ShCum7J0vc>

Internetauftritt: <https://fahrradmomente.meinbadhonnef.de/>



Fahrradfestival. Bildquelle: Bad Honnef.

Herausforderungen

Das gesamte Projekt musste unter den Rahmenbedingungen der Pandemie durchgeführt werden, was insbesondere die Planung eines Festivals mit vielen Besucher*innen erschwerte. Durch eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten und der Dezentralität der Veranstaltung konnten diese Hürden jedoch gemeistert werden.

Beteiligungsprozess

Im Rahmen einer Schnitzeljagd über das Radwegenetz hatten die Bürger*innen die Möglichkeiten zur Beteiligung. Außerdem über Feedbackbögen und über die Internetseite.

Evaluation:

Eine Auswertung der Ergebnisse hat stattgefunden und um den positiven Aspekt aus der Aktion zu verstetigen, werden in den nächsten Jahren ähnliche Aktionen im Stadtgebiet durchgeführt.



Spitzenkraft. Bildquelle: Bad Honnef.



Fahrradfestival. Bildquelle: Bad Honnef.

Kommunikation rund um den Radentscheid Aachen

Aachen



Live Übertragung. Bildquelle: Daniela Rüdel.

Anlass und Ziel

Anlass: Annahme des Bürger*innenbegehrens Radentscheids durch die Stadt Aachen im Jahr 2019 mit dem Zielhorizont 2027.

Ziel: Kommunikation zu aktuellen Meilensteinen, Herausforderungen und zur Zielerreichung ist permanenter Baustein des Arbeitsprogramms Radentscheid. Diese findet fortlaufend auf verschiedenen Ebenen statt.

- Gesamte Bürger*innenschaft
- Team Radentscheid
- Politik
- Innerhalb der Verwaltung
- sonstige Interessensgruppen

Erstellung eines schriftlichen, jährlichen Berichts ist darüber hinaus explizit in den Zielen des Bürger*innenbegehrens festgehalten.

Ablauf

- Team Radentscheid: regelmäßiger, vertraulicher Austausch auf Arbeitsebene, um gezielte Maßnahmen/Strategien abzustimmen.
- Erstellung jährlicher Tätigkeitsbericht: Dokumentation der Zielerreichung und Beschreibung aktueller Projekte
- Begleitendes, 12-minütiges Video, welches Verwaltungsarbeit zur Umsetzung Radentscheids im Jahr 2021 erklärt bzw. 25-minütige Langversion, die Prozesse noch detaillierter erklärt
- Jahresveranstaltung Radentscheid: Vorstellung Tätigkeitsbericht plus: Verwaltung zieht Bilanz über das Gesamtjahr. Vorstellung von Zahlen, Daten, Fakten (Zielerreichung). Vorstellung Meilensteine des vergangenen Jahres, Arbeitsgruppen zu ausgewählten, aktuellen Themen und Möglichkeit zum Dialog zwischen Verwaltung, Team Radentscheid und Bürger*innenschaft. Digitale/Hybride, mehrstündige Veranstaltung unter Nutzung unterschiedlicher Formate.
- Verwaltung: Kommunikation innerhalb der Verwaltung, um Zielerreichung Radentscheid bei allen städtischen Maßnahmen mitzudenken.

Zeitraum:
11/2019 - Fortlaufend

Akteur*innen:

Die Umsetzung des Radentscheids erfordert, den Straßenraum grundlegend neu aufzuteilen. Der Radentscheid eröffnet damit die Chance, Stadt zu gestalten und Potentiale der Nachhaltigkeit im öffentlichen Raum zu heben. Er ist Motor für einen umfassenden Transformationsprozess geworden, der die gesamte Stadtgesellschaft betrifft und sie vor große Aufgaben stellt.

- Gesamte Bürger*innenschaft
- Team Radentscheid
- Politik
- Verwaltung
- Sonstige Interessensgruppen

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen; gesamte Stadtgesellschaft

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Budget in städtischem Haushalt wurde mit Annahme des Radentscheids hinterlegt.

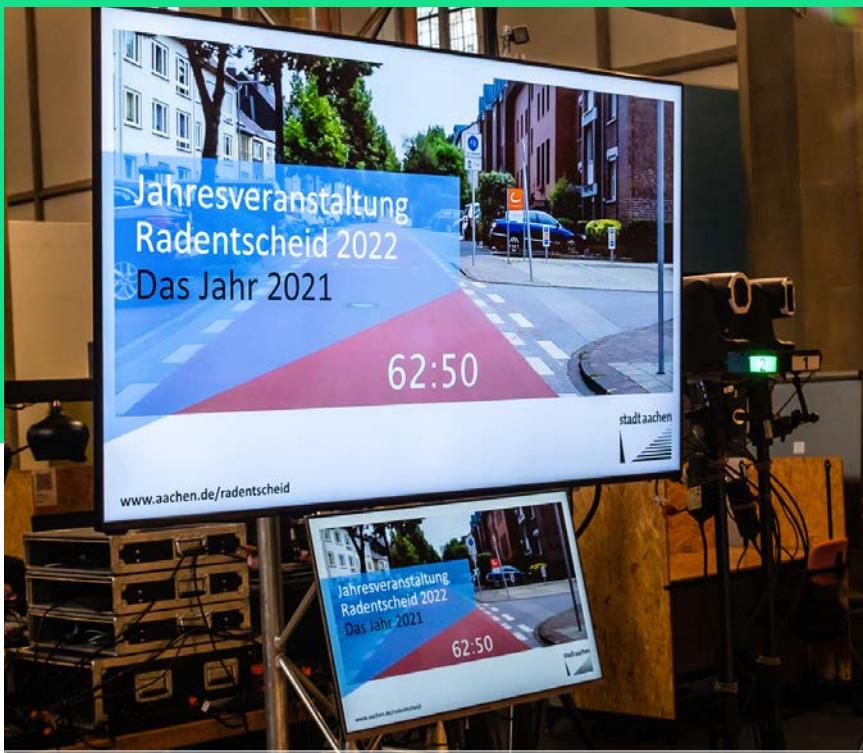
Förderquote: k.A.
Personeller Aufwand: Vollzeitstelle zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zum Radentscheid, welche jedoch gerade rund um die Jahresveranstaltung, die Erstellung des Videos und des Tätigkeitsberichts von vielen anderen unterstützt wird.

Kostenschätzung :

Derzeit nicht abschätzbar.

Kontakt:

Daniela Rüdel
daniela.ruedel@mail.aachen.de



Blick hinter die Kulissen. Bildquelle: Daniela Rüdel.

Herausforderungen

- bis eine personelle Stelle für diese Aufgaben besetzt war (10/2021), mussten die Aufgaben von anderen Kolleg*innen im laufenden Tagesgeschäft miterledigt werden
- veränderte Kommunikation unter Corona Bedingungen -> Einführung von digitalen Dialogformaten

Beteiligungsprozess

- Öffentliche Jahresveranstaltung Radentscheid (bisher digitales Format; Nutzung von Software Sli.do und Zoom (inkl. Breakout-Sessions) – nachschubar auf städtischem YouTube Kanal)
- dezidierte Ansprechperson; verschiedene Kanäle: Mail, Mängelmeldetool, Ansprechbar bei städtischen Veranstaltungen zum Thema Mobilität (z.B. Fahrradtag)
- Strukturierter Austausch Team Radentscheid/Verwaltung
- Je nach Maßnahme: Information und Konsultation der Bürger*innen in Form von Bürger*inneninformation/-dialog

Ergebnis

Die Umsetzung des Radentscheids erfordert, den Straßenraum grundlegend neu aufzuteilen. Dieser Transformationsprozess kann nur gelingen, wenn die gesamte Stadtgesellschaft beteiligt wird.

Förderung des Radentscheids darf nicht zu Lasten der anderen Beteiligten des Umweltverbundes geschehen, weshalb ein umfassender Kommunikationsprozess nötig ist.

Evaluation:

- Abfrage Bewertung Jahresveranstaltung via Sli.do
- Beobachtung Anzahl Teilnehmende während Jahresveranstaltung
- Feedbackgespräche

Links:

www.aachen.de/radentscheid;
<https://www.youtube.com/watch?v=MPveXoqAnjc>; <https://www.youtube.com/watch?v=1baCrn60D6o>

Mit der App DB Rad+ aufs Rad steigen

Landeshauptstadt Wiesbaden



Rad+ Citylight. Bildquelle: Scholz & Volkmer.

Anlass und Ziel

Mit der App DB Rad+ setzt die Landeshauptstadt Wiesbaden Anreize für die Nutzung des Fahrrads. Die App wurde im Rahmen der Klimaschutzkampagne "Frischer Wind für Wiesbaden" eingeführt.

Ablauf

Seit dem 1. Februar 2021 können Wiesbadener*innen mit Rad+ in die Pedale treten. Radfahrende können mit der DB Rad+ App ein Kilometerguthaben erradeln. Mit diesem Guthaben werden die Fahrrad-Kilometer zur Währung, die bei lokalen Unternehmen gegen Prämien eingetauscht werden können. Damit wird die nachhaltige Fortbewegung belohnt. Das Radfahren lohnt sich aber auch für die Gemeinschaft. Die Kilometer aller Teilnehmer*innen im Aktionsgebiet werden summiert, um Meilensteine zu erreichen. Dies sind Maßnahmen und Events, die die Fahrradcommunity oder die -infrastruktur stärken.

Herausforderungen

Zahlreiche Fragen zur Finanzierung technischen Ausführung und zum Datenschutz mussten abgearbeitet werden.

Evaluation:

Die mit der App von den Nutzer*innen generierten Daten, werden regelmäßig ausgelesen um die Nutzungsentwicklung zu analysieren und ggf. nachzubessern. Daten sind z.B.: Anzahl der gefahrenen Kilometer, Anzahl aktiver Nutzer*innen, Anzahl eingelöster Kilometer, welche Prämien werden wie häufig eingetauscht.

Ergebnis

Die Verkehrswende muss auch Spaß machen, emotional ansprechen und Anreize setzen. Der Community-Gedanke ist ein wichtiger Promotor.

Bis heute wurden in Wiesbaden 667.000 Kilometer mit der App erradelt. Über 2.000 Nutzer*innen verwenden die App aktiv.

Zeitraum:
01/2021 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Services

Akteur*innen:

Radbüro Wiesbaden: zentraler Partner beim Ausbau der Radinfrastruktur.

ADFC: wichtiger Akteur für die Verkehrswende und Radmobilität.

Jugendparlament, zahlreiche Partnerunternehmen

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermittel Einsatz:

Die Maßnahme wurde aus städtischen Mitteln zum Klimaschutz finanziert. Fördermittel kamen nicht zum Einsatz.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: 200
Personenstunden

Kostenschätzung:

Die Kosten für die Landeshauptstadt Wiesbaden lagen bisher bei rund 25.000 Euro.

Kontakt:

Roland Petrik
roland.petrik@wiesbaden.de

Link:

<https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/umwelt/luft-klima/radprogramm.php>

Besonderheiten:

Modellvorhaben



Bildquelle: Umweltamt Wiesbaden.

Orscheler Neubürgerinnen und Neubürger-Radtour

Stadt Oberursel (Taunus)



Neubürgerradtour. Bildquelle: Stadt Oberursel (Taunus).

Anlass und Ziel

Anlass: Maßnahme aus dem RVK 2016

„Neubürger*innen sind eine interessante Zielgruppe für Radverkehrsmarketing, da mit dem Wohnortwechsel automatisch eine Änderung der Mobilitätsmuster einhergeht und in diesem

Zuge der Umstieg auf das Verkehrsmittel Fahrrad oft leichter fällt. Deshalb sollten neu Hinzugezogene das Fahrrad von Anfang an als gleichwertige Alternative zum Kfz wahrnehmen.“

Ziel: Förderung des Radverkehrs, Klimaschutz, Veränderung/Anpassung des Mobilitätsverhaltens

„Wir wollen mit diesen regelmäßigen Veranstaltungen zeigen, welches Potential Oberursel für Radfahrer*innen bietet und so natürlich Einfluss nehmen auf das insbesondere innerstädtisch genutzte Verkehrsmittel. Zum anderen wollen wir unseren Neubürger*innen die Gelegenheit bieten, sich bei einem Gespräch näher kennen zu lernen und Kontakte zu knüpfen. Zusätzlich bietet so eine Radtour aber einfach auch eine sehr gute Möglichkeit die neue Heimat besser kennen zu lernen“

Ablauf

Routenvorschläge gemeinsam mit dem ADFC entwickelt; in den ersten zwei Jahren gab es nur eine Route. Danach wurden insgesamt drei Routen mit unterschiedlichem Niveau erarbeitet. Eine Stadtführerin hat Informationen über die Stadtgeschichte in die Routen eingearbeitet.

Einladung der neu Zugezogenen per Brief;
Einladung aller Interessierten per PM und SocialMedia;
2019: Einbindung der Freiwilligen Feuerwehr: Begleitung
Kennenlernen der Feuerwehrwache, Abschluss der Route mit
Erfrischungsgetränken;
Radtour während des Stadtradelns (Synergieeffekt)

Zeitraum:
01/2017 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Kennenlernen von attraktiven Radverkehrsstrecken kurze und sichere Wege Abkürzungen. Anstoßen/ Nudging, das Mobilitätsverhalten zu überdenken. „Ankommen“ in der neuen Stadt mit Infos zur Stadtgeschichte & aktuellen Projekten

Akteur*innen:

s.o.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Finanzierung aus dem laufenden Haushalt (hauptsächlich Personalmittel) sowie ehrenamtliches Engagement (ADFCFreiwillig Feuerwehr)

Förderquote: n.r.

Personeller Aufwand: Vorbereitung: Ca. 40 Personenstunden + 1-2 Personen je 1/2 Arbeitstag (Sonntag) zur Begleitung der Touren

Kostenschätzung :

1.000 € zzgl. der gespendeten Materialien (GetränkeSnack).

Kontakt:

Uli Molter
uli.molter@oberursel.de

Links:

<https://www.oberursel.de/de/leben-wohnen/verkehr-mobilitaet/radverkehr/events/fahrradtour-fuer-neubuergerinnen-und-neubuerger/>



Neubürger Radtour. Bildquelle: Stadt Oberursel (Taunus).

Herausforderungen

Datenschutz: Persönliche Einladung fotografieren.

Einladen per Brief: was ist mit dem Klimaschutz? Papierverbrauch.

Wie können wir alle erreichen? Öffentlichkeitsarbeit: neue Idee, neue Wege müssen noch besser werden

Beteiligungsprozess

Die Maßnahme an sich ist ein fortlaufender Beteiligungsprozess.

Die Neubürger*inradtouren sind eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept RVK 2016, welches mit umfassender Beteiligung erarbeitet wurde.

Ergebnis

Die Liebe zum Radfahren wird von klein an gepflegt. Senior*innen und Kinder sind öfters unterwegs, wenn es gute und sichere Radverbindungen gibt.

Viele neu Zugezogene nehmen das Angebot wahr, um die Stadt kennenzulernen.

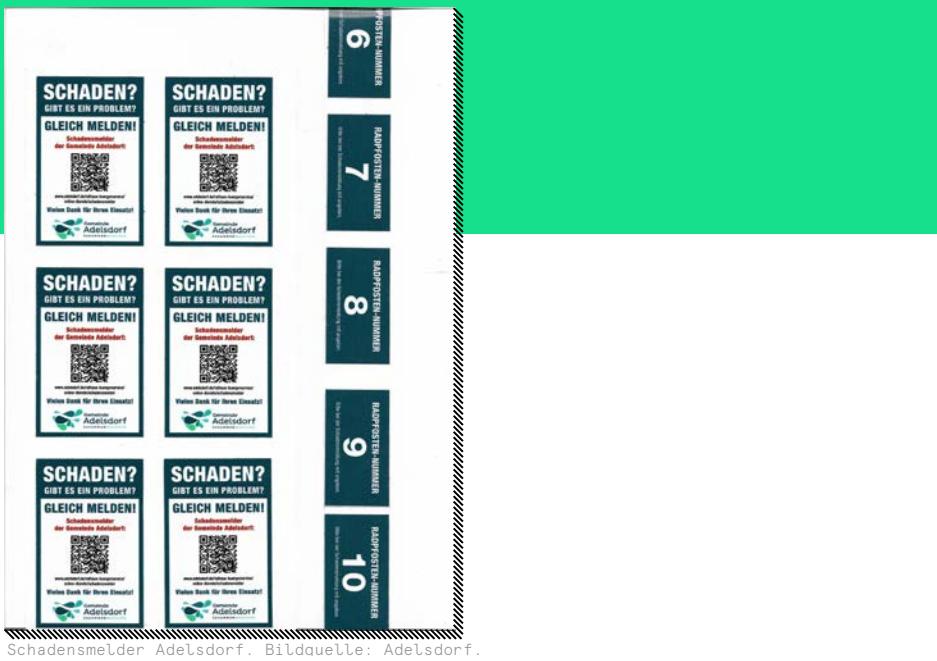
Während der Radtour und insbesondere beim gemeinsamen Abschluss werden viele Anregungen, Beschwerden und auch Lob an die Stadt getragen.



Handlungsfeld 5: Service

Radverkehrsbezogene Serviceangebote, wie Reparaturstationen sowie Bike-Sharing oder verschiedene Apps (z. B. zur Routenführung oder Ampelschaltung), sind wichtige Bausteine, um den Radverkehr zu fördern und zugänglicher zu gestalten.

Mängelerkennung Radwegweiser Adelsdorf



Schadensmelder Adelsdorf. Bildquelle: Adelsdorf.

Anlass und Ziel

Radwegweiser werden nicht regelmäßig gewartet.

Mängel führen zur Fehlinformationen für die Radfahrer*innen.

Ablauf

Jeder Radwegweiser hat einen Gemeindeschlüsselnummer.

Für alle Radwegweiser wurden Kleber angefertigt mit die letzten 3 Stellen z.B. 116

Zusätzlich wurden von der Gemeinde Kleber angefertigt mit einem QR Code.

Beide Kleber werden auf jeden Radwegepfosten angebracht.

Beim Anwahl dieser QR-Code wird der Anwender durch einen Menü geführt um den Schaden/ Mängel zu melden u.U. mit Foto.

Diese Meldung wird von der Gemeinde entgegen genommen und an die entsprechende Dienststelle (Bauhof) weiter geleitet.

Beteiligungsprozess

Es wäre sinnvoll, wenn ganz Bayern da mitmacht. Für den Radfahrer wäre das auch ein einheitliches Bild

Das Verkehrsministerium wurde informiert und reagierte positiv meinte dann müssten alle Kreisen und Gemeinden mitmachen was leider noch realitätsfern ist. In den Niederlanden ist das der Fall und da prüfen 20 Serviceautos das ganze Jahr die Qualität der Radwege und Schilder.

Adelsdorf wird durch entsprechende Kommunikation versuchen die umliegende Gemeinden zu animieren.

Zeitraum:
06/2022 - 07/2022

Akteur*innen:

1 Radwegbeauftragter Gert de Groot weil die Bayerische Radwegweiser "anonym" sind und die gemeindeschlüsselnummer noch als Knotenpunkt noch als Service genutzt werden aber nur für die planungsbüros für das anbringen der Schilder am richtigen Radpfosten.

2 Der Bürgermeister H.Fischkal die dieses System ausdehnen möchte auf Spielplätze und Bushaltestellen allerdings ohne Nummer.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und

Fördermitteleinsatz:

Die Gemeinde hat das selber finanziert.

Förderquote: n.r.

Personeller Aufwand: ca. 40 Stunden

Kostenschätzung :

Die Kleber haben 250€ gekostet.

Die Bearbeitung der Meldungen wird von der Gemeinde übernommen.

Kontakt:

Gert de Groot
de-groot@t-online.de

Ergebnis

Die Haupterkenntnis ist das dieses System sowohl von der Verwaltung wie vom Bauhof gut organisiert sein muss.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Einfach schnell und sicher - Mehr Raum für's Fahrrad

Bonn

Anlass und Ziel

Viele Radfahrer steigen nicht vom Auto um da die Radwegenetze nicht ausgebaut sind und die Straßen zu gefährlich sind. Gesucht wird eine schnelle und optimal kommunizierbare Verkehrslösung die großen Einfluß hat und Vorbild sein kann!

Ablauf

Als Bundessieger des VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. starteten wir eine Crowdfunding-Kampagne für unsere Abstandhalter für Fahrräder. Momentan werden Hersteller gesucht die zu einem angemessenen Preis die Abstandhalter herstellen damit die Stadt diese verteilen kann und die Straßen sicherer werden. Dadurch nimmt der Radverkehr schnell zu ohne lange Planungen und teure Finanzierungen neuer Radinfrastruktur.

Herausforderungen

Bislang wird das Produkt verbessert dass eine Herstellung garantiert werden kann.

Beteiligungsprozess

Zahlreiche Radfahrer haben das Produkt getestet und gute Noten verteilt.

Ergebnis

Die Nachfrage nach dem Produkt ist gross alleine eine Herstellung und Vertrieb und Unterstützung vieler Städte steht noch aus. In jeder Stadt könnten Betriebe gefunden werden die einen Vertrieb in jeder Kommune sicherstellen.

Zeitraum:
09/2019 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Infrastruktur

Akteur*innen:

Eine Gruppe von ca 10 Ehrenamtlichen die den Abstandhalter begleitet und über zwei Jahre getestet hat.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern Körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Fördermittel wurden von uns wieder zurückerstattet da der Zeitbedarf größer war und die Herstellung noch nicht möglich war!

Förderquote: 100%
Personeller Aufwand: 2-3 Stunden am Tag

Kostenschätzung:

Pro Abstandhalter rechnen wir mit einem Preis von 20-30 Euro.

Kontakt:

Herand Müller-Scholtes
bonn@ish.de

Link:

<https://www.youtube.com/watch?v=qGzA123huFM>

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Fahrradservicestationen

Gelsenkirchen

Anlass und Ziel

Als Serviceverbesserung und damit Radfahrende unterwegs die Möglichkeit haben kleine Reparaturen an ihren Fahrrädern zu erledigen wurden insgesamt 50 Fahrrad-Servicestationen eingerichtet. Die kleinen Do-it-yourself-Stationen bieten Werkzeuge eine Luftpumpe und eine Fahrradhalterung.

Ablauf

Es wurden an fast sämtlichen Tankstellen im Gelsenkirchener Stadtgebiet sowie einigen weiteren Standorten insgesamt 50 Fahrrad-Servicestationen eingerichtet.

Hierzu wurde mit den Tankstellenbetreibern eine vertragliche Regelung getroffen.

Die Servicestationen wurden mit Wartung ausgeschrieben um den Standard halten zu können.

Beschaffung und Aufbau konnten nahezu in der Spanne eines Jahres durchgeführt werden.

Zudem wurde noch in dem Mängelmelder der Stadt Gelsenkirchen (Homepage und App) der Punkt Fahrrad eingerichtet sodass Schadensmeldungen unkompliziert und direkt bei den zuständigen Stellen eingehen konnten.

Herausforderungen

Gestaltung mit den unterschiedlichen Tankstellen. Frei Betreiber konnten souverän entscheiden. Bei den Ketten mussten die Gesellschaften beteiligt werden. Wobei eine grundsätzliche positive Akzeptanz für das Projekt vorhanden war.

Ergebnis

Eine große Akzeptanz in der Bevölkerung und ein. Wichtig war die Einrichtung der Schadensmeldung mit der Möglichkeit einer sofortigen Reparatur/Wartung der Station durch den Partner (GAFÖG) vor Ort.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Zeitraum:
03/2016 - 09/2020

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Services; Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Die Ausschreibung konnte die Caritas Betriebs- und Werkstätten GmbH für sich entscheiden. Als Servicepartner vor Ort wurde die GAFÖG Arbeitsförderungsgesellschaft gewählt. Durch diese Akteure konnte der sozialen Verantwortung der Kommunen nachgegangen werden.

Damit die Fahrrad-Servicestationen gut erkennbar sind wurden sie im Stadt-Design mit dem Logo für Radverkehr gestaltet.

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen; nicht spezifisch; Radfahrende

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Es wurden keine Fördergelder genutzt. Die Mittel hierzu wurden aus den für den Radverkehr eingestellten Haushaltssmitteln entnommen.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: 4 Personen

Kostenschätzung:

1.679,93 € zzgl. 5% MwSt. und Lieferung / Station (bei Bestellung von 50 Stationen)

Kontakt:

Stefan Behrens
stefan.behrens@gelsenkirchen.de

Link:

<https://www.gelsenkirchen.de/de/Infrastruktur/Verkehr/Radverkehr/Servicestationen.aspx>

Ladeinfrastruktur für Pedelecs

Schloß Holte-Stukenbrock

Anlass und Ziel

Die Stadtverwaltung möchte den Bürger/innen ein breiteres Angebot zur Förderung der Fahrradnutzung machen im Stadtgebiet zunehmend mehr Pedelecs als Fortbewegungsmittel verwendet werden. Mit unseren Maßnahmen möchten wir diese Entwicklung der gestiegenen Nachfrage weiter fördern.

Ablauf

Installation von Solar-Ladesäulen

Als Mobilitätsmanager der Stadtverwaltung habe ich Anfang März einen Antrag bei der Bezirksregierung in Arnsberg gestellt. Über die Billigkeitsrichtlinie (Kompensationsleistung) habe ich sehr zeitnah Fördermittel zugewiesen bekommen. Mit der Firma ESL E-Mobility aus Paderborn habe ich die sogenannte Z4 E-Fahrrad-Solar-Ladesäule mit Sonnenkollektor so umkonstruiert, dass diese im innerstädtischen Bereich zum Einsatz kommen kann. Jede der sieben Anlagen, die aussehen wie eine 45 Meter hohe Straßenlaterne produziert Stromspeichert diesen in der Mitte der Säule in einem Speicher und gibt den gespeicherten Strom über 3 Schukosteckdosen und 2 USB-Schnittstellen wieder an alle akkubetriebene Endgeräte wie Smartphones, Tablets und ähnliches ab. Aber natürlich sollen im Vordergrund bis zu 3 Pedelecs zeitgleich beladen werden. Jeder Nutzer muss sein Ladegerät dafür mitführen. Das mag sicherlich nicht jeder gerne machen, aber der Strom ist völlig kostenfrei. Durch Münzfangeschlösser können die Netzteile Sicher verwahrt werden. Insgesamt sieben dieser Säulen werden uns in den nächsten Tagen angeliefert und auch unmittelbar errichtet. Voraussetzung sind kleiner Fundamentarbeiten die wir beauftragen müssen. Einen Anschluss an ein Stromnetz ist nicht nötig, wodurch auch später der Standort einfach neu gewählt werden kann.

Herausforderungen

Die Billigkeitsrichtlinie ist an einige Auflagen gebunden und eine geförderte Projektidee muss noch in dem selben Jahr umgesetzt werden. Die besonderen Anforderungen die an den Solar-Ladesäulen zu Änderungen geführt haben waren zeitintensiv. Längere Lieferzeiten führten zu kleineren Verzögerungen in der Umsetzung.

Zeitraum:
03/2022 - n.r.

Akteur*innen:

- BZR Arnsberg als Fördermittelgeber
- Marcell Booth Klimaschutz.- und Mobilitätsmanager als ausführender Projektplaner
- ESL E-Mobility als Händler und Produzent von Umbauten
- Bauhof Schloß Holte-Stukenbrock die die Errichtung und Fundamentarbeiten durf führen

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Billigkeitsrichtlinie
(Kompensationsleistung)

Förderquote: 100%
Personeller Aufwand: 3 Personen

Kostenschätzung:

41.000 € für die Säulen und ca. 2.500 € Fundamentarbeiten

Kontakt:

Marcell Booth
m.booth@stadt-shs.de

Ergebnis

Der Markt ist voller neuer Lösungen und Angebote die man sehr einfach im Stadtgebiet einsetzen kann. Wie stark die Angebote von den Bürger/innen angenommen wird ist vorher nicht abzusehen. Aber mit Mut zur Veränderung und den Rückhalt der eigenen Verwaltung kann man auch andere/ungewöhnliche Wege gehen und somit Erfahrungen für die Zukunft sammeln.

Etablierung eines flächendeckenden E-Lastenradverleihsystems für Kaufungen Gemeinde Kaufungen



Anhänger plus Spurwechsel. Bildquelle: Gemeinde Kaufungen.

Anlass und Ziel

Wie kann der MIV und die damit verbundenen Emissionen und Flächenverbräuche reduziert werden? Wie können unsere Bürger*innen auch ohne PKW mobil unterwegs sein und Lasten transportieren egal ob Kinder einen Kasten Bier oder ein neuer Staubsauger? Lastenräder sind hier eine Möglichkeit. Verleihsysteme sind dann praktisch und von vielen nutzbar wenn sie leicht zugänglich sind: Daher die Idee eines flächendeckenden E-Lastenradverleihsystems sodass alle Bürger*innen in 5-8 Minuten zu Fuß ein Leihlastenrad erreichen können. Neben 10 einspurigen Lastenrädern haben wir noch 7 speziellere Fahrzeuge im Fuhrpark u.a. zwei Rikschas die älteren Menschen ermöglichen Fahrtwind in den Augen zu spüren.

Ablauf

Konzepterstellung Diskussion in den politischen Gremien Antragsstellung beim Fördermittelgeber Zuwendungsbescheid Umsetzungsphase: Beschaffung der Räder Vorbereitung der Standorte Abschluss diverser Verträge rund um das Betriebssystem Namenswettbewerb und Bewerbung Start Verleihsystem. Inzwischen wurden fast alle Fahrräder geliefert und voraussichtlich kann bald der Probebetrieb starten.

Zeitraum:
01/2021 - 12/2029

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Infrastruktur

Akteur*innen:

Der Vorschlag für das Lastenradverleihsystem wurde vom Verein Spurwechsel Kaufungen e.V. an das Kaufunger Klimaschutzmanagement herangetragen. Das Konzept entstand Hand in Hand. Auch bei der Umsetzung ist Spurwechsel beteiligt: derzeit in der Vorbereitungsphase später im laufenden Betrieb werden Pat*innen für die einzelnen Räder da sein. So kann gewährleistet werden dass die Reifen aufgepumpt sind und der Akku geladen ist.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); alle Bürger*innen da jede*r mal eine "Last" zu transportieren hat.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

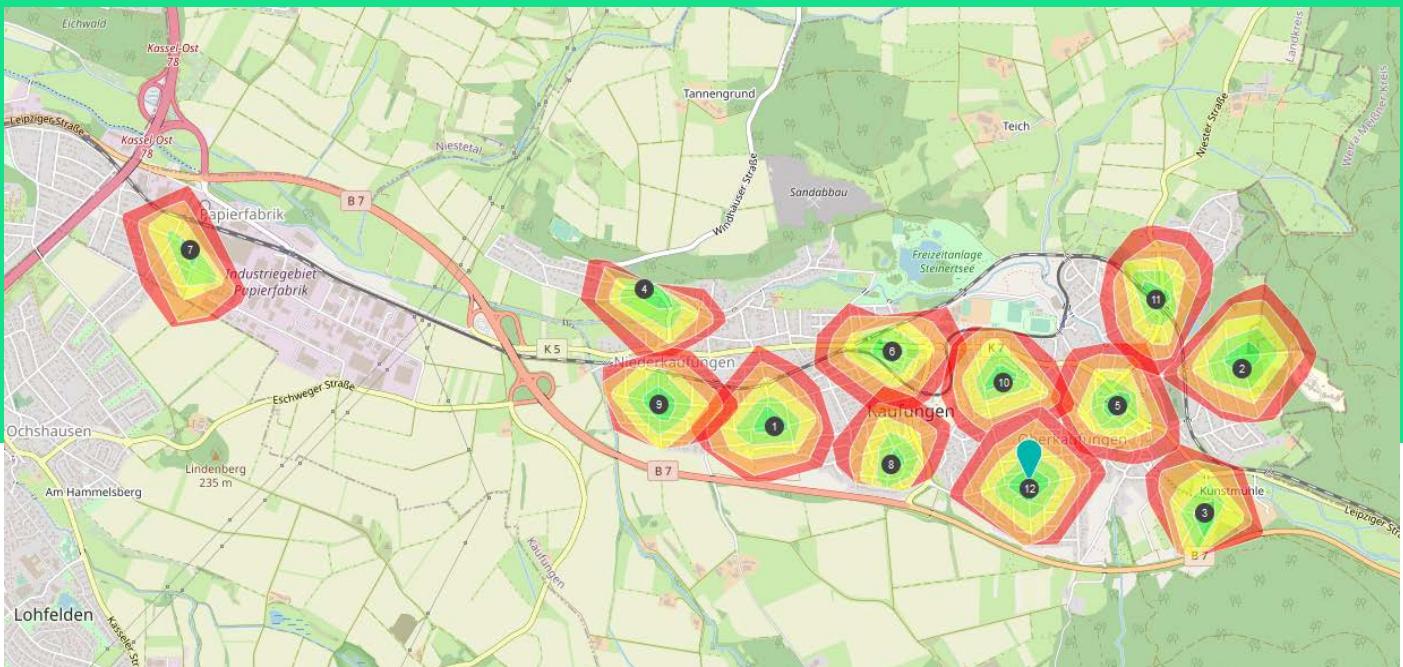
Ja für die Investitionskosten vom Hessischen Ministerium für Umwelt Klimaschutz Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Förderung von kommunalen Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekten sowie von kommunalen Informationsinitiativen CO2-arme Mobilitätssysteme). Kosten für den Unterhalt sind von der Gemeinde zu tragen.

Förderquote: 100%
Personeller Aufwand: ca. 10 Stunden pro Woche über voraussichtlich ein dreiviertel Jahr in der Verwaltung

Kostenschätzung :
ca. 243.000 Euro

Kontakt:

Lisa Haubner
l.haubner@kaufungen.de



Lastenräder Standorte. Bildquelle: Gemeinde Kaufungen.

Herausforderungen

Es sind die vielen kleinen Dinge die ineinander greifen müssen etwa im Bereich Versicherung: wer kann die Räder versichern wer die Pat*innen wer den Betrieb? Aber auch: welches Betriebssystem wird gewählt (geringe Kosten bei gleichzeitig einfacher Handhabung)? Gibt es an allen vorgeschlagenen Standorten der E-Lastenräder Strom? Dennoch sind wir sehr zuversichtlich bald den Verleihbetrieb starten zu können.

Beteiligungsprozess

Der Vorschlag für das Lastenradverleihsystem kam aus der Zivilgesellschaft (Spurwechsel e.V.). Die Umsetzung wird ebenfalls von Spurwechsel stark unterstützt. Derzeit läuft ein Namenswettbewerb an dem sich alle Bürger*innen beteiligen können. Lenkungsgruppen (Mitglieder aus Politik, Zivilgesellschaft, Verwaltung) begleiten die Umsetzung.

Evaluation:

Eine Evaluation ist geplant jedoch noch überhaupt nicht konkret. Kontakt mit einer Universität wurde bereits aufgenommen.

Link:

<https://www.kaufungen.eu/Rathaus-Politik/Klimaschutz-Energie/Pressemitteilungen/Kostenfreie-E-Lastenradausleihe-in-Kaufungen-nimmt-Fahrt-auf-Kauf-von-17-R%C3%A4dern-beschlossen.php?object=tx2655.5&ModID=7&FID=2655.13960.1&NavID=2655.220&La=1>

Ergebnis

Schon heute noch vor Start des Betriebs gibt es begeisterte Kaufunger*innen die sich auf die Flotte freut. Den Aufwand zur Etablierung haben wir etwas unterschätzt die einzelnen Arbeitsschritte sind trotz akribischer Vorbereitung aufwendiger als gedacht. Nach wie vor fällt uns keine sinnvollere Lösung ein den Bürger*innen eine attraktive Alternative zum MIV zu bieten (trotz der guten ÖPNV-Anbindung Kaufungsens).

Flottenerweiterung des Freien Lastenradverleihs Heinerbike

Wissenschaftsstadt Darmstadt



BAumarkt Brummi, Radkutsche Musketeer. Bildquelle: VCD Darmstadt.

Anlass und Ziel

Das städtische Projekt Heinerbike startete 2018 mit fünf identischen E-Bakfets in einer markanten grünen Lackierung Heinerbike Logo und individuellen Radnamen. Jetzt soll die Vielfalt der Cargobikes gezeigt werden und ein Ausprobieren ermöglicht werden. Neben drei einspurigen Lastenrädern mit Ladefläche vorne gibt es zwei Lastendreiräder einen Lastendreiradroller zwei Rikschas und ein Sozialtandem für den Personenbedarf gibt es zwei Anhänger. Dadurch wächst die Flotte der kostenfrei buchbaren Räder auf 19 an.

Privatpersonen und in Darmstadt ansässige Firmen haben so ein niederschwelliges Angebot nachhaltige Mobilitätsangebote zu testen. Ziel ist es durch attraktive Angebote Menschen dazu zu bewegen die Zahl der Kfz zu reduzieren.

Ablauf

Das kostenfreie Lastenradangebot Heinerbike startete 2018 mit 5 Lastenrädern wurde 2019 auf 6 und 2021 auf 14 erweitert. Im Sinne einer quantitativen und qualitativen Weiterentwicklung sollte die Flotte diverser und inklusiver werden. 2020 begann dieser umfangreiche Prozess: Geeignete Fahrzeuge auswählen weitere Partner u.a. Radeln ohne Alter finden eine Förderung des Landes Hessen nutzen Grafiken gestalten. Im Februar stimmte der Magistrat der Flottenerweiterung zu und die feierliche Übergabe vom Stadtrat erfolgte am 8. Juli 2022. Damit ging die Trägerschaft von der Stadt an den VCD und es rollen elf weitere attraktive Räder und „Persönlichkeiten der Verkehrswende“ durch Darmstadt.

Zeitraum:
03/2018 - 07/2029

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Multimodalität und Nahmobilität; Wirtschaft

Akteur*innen:

1. Projektgründung durch die Stadt mit Transition Town.
2. VCD Darmstadt mit dem Projekt Heinerbike: Initiator und treibende Kraft von Neukonzept und Erweiterung
3. Land Hessen und Wissenschaftsstadt Darmstadt: Fördermittelgeber
4. Diverse Hersteller: Bereitstellung der Hardware
5. Diverse inhabergeführte Unternehmen sowie Initiativen: Betreiber der Ausleihstationen
6. Radeln ohne Alter: Initiative die ein Rad zur Dauerleihgabe erhält
7. Lisa Beck: Grafikdesignerin

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Gewerbetreibende

Kontakt:

Jörn Strüber
joern.strueber@vcd-darmstadt.org

Link:

www.heinerbike.de

Besonderheiten:

Modellvorhaben

 Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen



Radkutsche vor einer Brücke. Bildquelle: Verkehrswende Hessen.

Herausforderungen

Es gab zahlreiche Herausforderungen im gesamten Prozess. Somit ist der Zeitfaktor als erstes zu nennen. Zahlreiche Detailfragen die deutlich über die Flottenerweiterung hinausgehen wie Neugestaltung des Internetauftritts Ausarbeiten von AGB und Vträgen Designfragen und etliche Abstimmungen waren nötig.

Evaluation:

Es wird eine quantitative Auswertung (Nutzungszahl/Kilometerleistung) und eine qualitative Auswertung erfolgen die von der Hochschule begleitet und durchgeführt wird. Nach jeder Nutzung wird ein Fragebogen verschickt.

Ergebnis

Ein in dieser Form einzigartiges Projekt in dieser Größenordnung verlangt ein hohes Maß an Engagement. Die zivilgesellschaftliche und städtische Zusammenarbeit funktionierte. Das gemeinsame Ziel der Verkehrswende und Stärkung nachhaltiger Mobilität vor Augen wurden zahlreiche kleine und große Herausforderungen im Planungsprozess erfolgreich bewältigt. Die Räder sind richtig schön geworden und unabhängig von der erwünschten Wirkung auf das Mobilitätsverhalten echte Hingucker.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Fördermittel des Landes Hessen und der Wissenschaftsstadt Darmstadt sowie ein über Gelder des VCD und der Diakonie Hessen finanzierten Anhängers

Förderquote: 90 % Land 10 % Stadt. In der Realität war der städtische Förderanteil höher. Weitere Kosten trägt der VCD.

Personeller Aufwand: Verwaltungsseitig waren für das Projekt u.a. der Fördermittelantrag beim Land die Ausschreibung und Anschaffung und Versicherung der Räder und die Vertragsgestaltung mit der Übergabe an den VCD zu regeln. Es waren zahlreiche Fachstellen beteiligt. Die Koordination auch mit dem Land Hessen erfolgte durch eine hauptamtliche Kraft die im 1. Halbjahr 2022 die Neuregelung der Heinerbikes zur Hauptaufgabe hatte.

Kostenschätzung:
100.000 Euro



Klein Fahrradgruppe. Bildquelle: VCD Darmstadt.

Eifel e-Bike

(Kreisweites Fahrradverleihsystem)

Kreis Euskirchen



feste Eifel e-Bike Station bei Hellenthal. Bildquelle: Regionalverkehr Köln GmbH.

Anlass und Ziel

Hauptanlass für das Projekt war die problembehaftete Beförderung von Fahrrädern in den Zügen des Nahverkehrs. Durch die Mitnahme von Fahrrädern war auf einzelnen Strecken die Kapazität für Fahrgäste stark eingeschränkt. Ein Lösungsansatz wurde in der Bereitstellung von Leihfahrrädern an den SPNV-Stationen und ergänzenden Standorten gesehen. Das Eifel-e-Bike wurde als klimafreundliche und für Nutzer attraktive Mobilitätsalternative eingeführt. E-Bikes sind im ländlichen Raum aufgrund der Topographie und der weiten Entfernungen zwischen Siedlungen und den Anschlusspunkten zum ÖPNV eine gute Alternative zu herkömmlichen Fahrrädern. Weiterhin bieten E-Bikes für den Alltags- und Freizeitverkehr sowie den Tourismus ein hohes Potential zur Attraktivitätssteigerung der Region.

Ablauf

Es wurde ein kreisweites E-Bike-Verleihsystem (24/7) eingerichtet mit einer Flotte von 135 Smart-E-Bikes 13 festen Stationen (mit 6 10 oder 12 Ladeständern) sowie zahlreichen weiteren virtuellen Stationen. Jede kreisangehörige Kommune hat mindestens eine feste und zwei weitere virtuelle Stationen. Die Einrichtung des Systems erfolgte im Zeitraum von Herbst 2020 bis Sommer 2021. Start war am 7.7.2021. Ein Ausbau des Systems mit weiteren festen Stationen ist bereits in der Umsetzung. Darüber hinaus wird in ausgewählten Ortsteilen ein „Dorfrad“ erprobt in dem E-Bikes zur Ausleihe an weiteren virtuellen Stationen bereitstehen.

Zeitraum:
07/2021 - 12/2024

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Multimodalität und Nahmobilität; Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Kreis Euskirchen: Auftraggeber
Regionalverkehr Köln GmbH (RVK): zentraler Koordinator als komm. ÖPNV-Unternehmen

Kreisangehörige Kommunen:
Flächenbereitstellung/-herrichtung für die Stationen

Nextbike GmbH: Dienstleister (Lieferant und Betreiber des Systems im Auftrag der RVK)

e-regio GmbH: Regionaler Energieversorger (Bereitstellung von Ökostrom für die Stationen)
Verkehrsministerium NRW: Fördergeber
Bezirksregierung Köln: Abwickelnde Stelle der Förderung
Verkehrsverbund Rhein-Sieg:
Einbettung des Angebots in analoge und digitale Verbundmedien

Adressat*innen / Zielgruppe:

Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Förderung im Rahmen des NRW-Landeswettbewerbs „Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ den Rest durch Eigenmittel des Kreises Euskirchen.

Förderquote: 75%
Personeller Aufwand: Im Wesentlichen je eine Person / Stelle bei Kreisverwaltung und Verkehrsunternehmen die jeweils - aber nicht ausschließlich - mit diesem bzw. für dieses Vorhaben beschäftigt sind.

Kostenschätzung:
ca. 12 Mio. EUR für rund 35 Jahre.

Kontakt:

Susanne Kratzke
susanne.kratzke@kreis-euskirchen.de



feste Eifel e-Bike Station bei Bad Münstereifel. Bildquelle: Regionalverkehr Köln GmbH.

Herausforderungen

Zum einen musste zunächst die Finanzierung durch eine (erfolgreiche) Teilnahme an einem Förderwettbewerb ermöglicht und die Maßnahme durch die Politik beschlossen werden. Zum anderen mussten alle beteiligten Akteure koordiniert und gesteuert werden um einen fristgerechten Start des Vorhabens sicherzustellen. Zudem waren durch die Auswirkungen der Pandemie Lieferketten bzw. Verfügbarkeiten für E-Bike-Teile schwieriger / langwieriger als zu „normalen“ Zeiten.

Beteiligungsprozess

Einbeziehung der kreisangehörigen Kommunen bei der Auswahl der festen und virtuellen Stationen.

Evaluation:

Hierzu erfolgt ganz aktuell eine Umfrage welche im Auftrag des Landes NRW durch das Wuppertal-Institut durchgeführt und anschließend ausgewertet wird. Es handelt sich um eine klassische quantitative Erhebung. Online-Umfrage: <https://wupperinst.limequery.net/858258?lang=de>

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Link:

<https://www.rvk.de/projekt-null-emission/eifel-e-bike>

Ergebnis

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden dass das Angebot gut angenommen wird und dass einige Kommunen über eine Ausweitung nachdenken. Dies belegen die Ausleihzahlen die trotz schwieriger Begleitumstände (Pandemie / Hochwasserkatastrophe) auf einem ordentlichen Niveau sind.

Freie Lastenräder für Frankfurt (Oder) Frankfurt (Oder)



Roll Out Lastenräder. Bildquelle: Philipp Schacht.

Anlass und Ziel

- Zurverfügungstellen von 12 Lastenrädern als Teil eines neuen Mobilitätangebotes
- Reduzierung MIV-Fahrten
- Stärkung des Umweltverbundes
- CO₂-Minimierung

Ablauf

- Antragstellung beim LBV Brandenburg Anfang 2021
- Heraussuchen passender Lastenradmodelle
- Roll-out von zwei nicht geförderten Rädern im Juni 2021
- Roll-out von zehn geförderten Rädern im Oktober 2021
- parallel Einführung einer digitalen Buchungsplattform (Moqo)

Herausforderungen

- Lieferschwierigkeiten der Räder
- zur Zeit nicht pfleglicher Umgang mit den Rädern und erhöhter Reparaturaufwand

Ergebnis

- trotz geringem Radverkehrsanteil der Stadt hohe Nutzungsrationen
- wichtig sind verschiedene Modelle (z.B. für Güter-Kindertransport)

Zeitraum:
06/2021 - 10/2026

Akteur*innen:

- Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder)
- Stadtverwaltung Frankfurt (Oder)
- Stadtwerke Frankfurt (Oder)

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Senior*innen; Fahrradferne Personen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen; Vereine Initiativen und Gruppen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

- Eigenmittel der Stadtverkehrsgesellschaft und der Stadtwerke
- Förderung über Programm "Förderung von Lastenfahrrädern" des Landes Brandenburg

Förderquote: 80%
Personeller Aufwand:
- Projektteam 6 Personen á 16 Stunden
- 05 Mitarbeiter für derzeitige Projektumsetzung

Kostenschätzung:

45.000 Euro für 12 Räder für 5 Jahre und App (exklusive Förderung)

Kontakt:

Philipp Schacht
schacht@svf-ffo.de

Link:

<https://go-ffo.de/lastenraeder/>

Fahrradausleihstation mit Hol - und Bringeservice

Sömmerda

Anlass und Ziel

Durch eine Befragung zum Radverkehr in der Stadt wurde als negativ Punkt eine fehlende Ausleihstation für Fahrräder angedeutet. Die Kreisverkehrswacht Sömmerda e.V. nahm sich dem Problem an. Beantragte Fördermittel über Leder und finanzierte den Eigenanteil. Wir die Kreisverkehrswacht Sömmerda e.V. sind in der Fahrrad und Fußgängerausbildung aktiv.

Ablauf

Nach großen Bemühungen und Einschränkungen in der Pandemie Zeit konnten wir nun den Abschluss des Projektes unserer Ausleihstation schaffen. Mit Beginn im Jahr 2020 mit Planung und Rohbau sind nun 3 Jahre vergangen.

Mit dem Innenausbau im Jahr 2021 wurde auch die Ausführungen der Stromverlegung umgesetzt Die Anschaffung vom E-Bike und einem 7 Sitzer sowie Möblierung und Technik war im 3 Umsetzungsabschnitt enthalten.

Aktiv waren 10 Ehrenamtliche mit der Umsetzung beauftragt unter Leitung der Vorsitzenden. am 28.05.2022 wurde die Basisstation eröffnet.

Herausforderungen

Materialmangel wegen Corona Preiserhöhung somit reduzierung der Fördermöglichkeiten um den Eigenanteil vom Verein beizubehalten.

Beteiligungsprozess

Ausschreibung von den einzelnen Positionen mit jeweils 3 Angeboten.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Zeitraum:
09/2020 - 05/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

- Kreisverkehrswacht Sömmerda e.V.
- RAG
- Leder
- Thüringer Landesamt für Landwirtschaft und ländlichen Raum.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Förderung mit 65% über LEDER und 35% Eigenanteil vom Verein

Förderquote: 65%
Personeller Aufwand: -

Kostenschätzung :
110.347,76€

Kontakt:

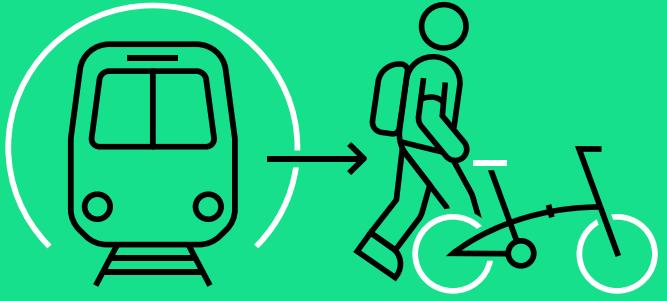
Evelyn Dahlke
verkehrszentrum@t-online.de

Link:

[www.kreisverkehrswacht Sömmerda.de](http://www.kreisverkehrswacht-sommerda.de)

Ergebnis

Angebot schaffen für eine Ausleihstation für Fahrräder Interesse wecken für Lastenräder Spaßfaktor erhöhen für Touren mit Fahrrad Erweiterung des Tourismischen Angebotes für den Landkreis.



Handlungsfeld 6: Multimodalität

In dem Handlungsfeld Multimodalität und Nahmobilität dreht sich alles darum, den Radverkehr besser mit anderen Verkehrsmitteln zu verknüpfen sowie in Einklang mit anderen Formen der Nahmobilität zu bringen. Multimodalität kann beispielsweise durch Maßnahmen verbessert werden, welche die Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln oder den Umstieg (Bike & Ride, Mobility Hubs, Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen etc.) zu anderen Verkehrsmitteln erleichtern.

Zusätzlich ist es wichtig, geeignete Maßnahmen umzusetzen, die ein gutes Miteinander der verschiedenen Nahmobilitätsformen (Fußverkehr, Radverkehr, E-Scooter) fördern

Automatisiertes Fahrradparkhaus Fellbach (Vorhaben Regionaler Mobilitätspunkt Fellbach): Bau und Betrieb eines vollautomatisierten Fahrradparkhauses inkl. Entwicklung Prototyp App-Zugang

Große Kreisstadt Fellbach



Fahrradparkhaus am Bahnhof-Gaststätte. Bildquelle: Peter D. Hartung (Stadt Fellbach).

Anlass und Ziel

Erste Überlegungen zu einem automatisierten Fahrradparkhaus bereits im Jahr 2013 im Rahmen der Konzeption „Bahnhof der Zukunft“ Konkretisierung im Zuge des RegioWin-Projekts „Regionale Mobilitätspunkte“ des Verbands Region Stuttgart (2014-2020) - Leuchtturmprojekt „Automatisches Fahrradparkhaus“ als Teilbeitrag Projektinhalt und -ziele:

- Schaffung von regionalen Mobilitätspunkten als Drehscheibe für unterschiedliche Verkehrsarten mit großem Mobilitätsangebot sowie guten Abstellmöglichkeiten insb. für Fahrräder; Steigerung der Attraktivität eines Umstieges auf den ÖPNV und Förderung des Radverkehrs in der Region Stuttgart; Förderung von Multimodalität
- Städtebauliche Aufwertung des Fellbacher Bahnhofsgebietes sowie Gestaltung der Freiflächen; Förderung nachhaltiger Mobilität (insb. Berufspendler*innen)

Ablauf

1. Entwurf und Bau eines oberirdischen vollautomatisierten Fahrradparkhauses am Fellbacher Bahnhof: Paternoster-Anlage mit 79 Stellplätzen (vier Module à 19 Gondeln auf einer Grundfläche von 533m x 574m)

2. Entwicklung einer App zur Abwicklung von Buchungs- und Bezahlvorgängen: Managementsystem für Tages-, Kurz- und Langzeitmieten inkl. Reservierungs- und Bezahlmöglichkeiten via betreiberseitigem Stripe Account

3. Integration PoligoCard (VVS Stuttgart) als RFID-Zugangskarte zum Fahrradparkhaus

Beschluss Förderantrag : 01/2016

Baubeschluss: 07/2017

Planungs- und Bauzeit: Baugenehmigung 02/2018 Abschluss Stahlbau- und Fassadenarbeiten 08/2020 Fertigstellung

Außenanlagen und TÜV-Abnahme 10/2020

Testbetrieb: 05/2021 - 08/2021 erste öffentliche Testphase mit interessierten Bürger*innen und Fahrradvereinen (Test-App); ab 10/2021 zweite Testphase mit vollumfänglichem Zugang zu App und Fahrradparkhaus

Start öffentlicher Betrieb: 01.12.2021

Zeitraum:
01/2016 - 12/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Infrastruktur

Akteur*innen:

- Stadt Fellbach (Stadtplanungsamt, Amt für Hochbau und Gebäudemanagement Stabsstelle Radmobilität): Planung und Projektkoordination
- Verband Region Stuttgart (VRS) Verkehrsverbund Stuttgart (VVS): Kooperationspartner
- Koch & PartnerBike Parking Systems AG (ehemals Firma Klausner-Wetter AG) sowie Dienstleister: Fahrradparkhaushersteller (Entwurf und Bau Fahrradparkhaus Konzeption und Umsetzung App)
- diverse beteiligte Ingenieur- und Architekturbüros sowie Gutachter*innen: u.a. Tragwerksplanung, Fachplanung, Planung Freianlagen, Erstellung notwendiger Gutachten etc.
- Designbüro Gold & Wirtschaftswunder Stuttgart: Entwurf CI „Fellbach.go! radbox“

Adressat*innen / Zielgruppe:

Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Kontakt:

Julia Dickow
julia.dickow@fellbach.de

Links:

<https://www.fellbach.de/de/Leben-in-Fellbach/Mobilitaet/Fellbach.go-radbox>; <https://www.bike-safe-tower.com/bike-safe-tower-overview/fahrradparkhaus-fahrradparking>; <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.fellbachgo.radbox&hl=gs&gl=DE>; <https://apps.apple.com/tt/app/fellbach-go-radbox/id1580712729>; <https://www.youtube.com/watch?v=lWwP0Vw0HuE>; <http://www.mypolygo.de/mobilitaetsangebote/fellbach>



App Fellbach.do! Radbox. Bildquelle: Birgit Orner (Stadt Fellbach).

Herausforderungen

Ins. Pandemie als Faktor, der zu zeitlichen Verzögerungen beim Abschluss des Bauvorhabens geführt hat (u.a. Einreise der Monteure aus der Schweiz zeitweise nicht möglich); Pilotprojekt automatisiertes Fahrradparkhaus mit App-Lösung zum Ein- und Ausparken insgesamt herausfordernd (Stichwort Definition Leistungskatalog App; Kombinierbarkeit/Integration bestehender regionaler Mobilitätsangebote - VVSPolygo-Karte)

Beteiligungsprozess

Testbetrieb/öffentliche Testphasen (Fahrradparkhaus und App) mit interessierten Bürger*innen sowie Fahrradvereinen vor Start des öffentlichen Betriebs.

Ergebnis

Erfolgreicher Betrieb eines automatisierten Fahrradparkhauses (79 Stellplätze) mit App-Zugang und flexibler Nutzungsmöglichkeit (Abos Tagesparken)

--> sichere und zugleich kostengünstige (gleiche Preise wie Fellbacher Radstation) Abstellmöglichkeit an zentralem Verkehrsknotenpunkt insb. für hochwertige Fahrräder und Pedelecs

--> Schaffung einer attraktiven Lösung insb. für Pendler*innen, aber auch für Freizeitradelnde und Tourist*innen (24 Stunden zugängliches Fahrradparkhaus, Zugriffzeit 15 - max. 35 Sekunden)

Evaluation:

Fortlaufende Erhebung von Statistiken (Auslastung Art der Abos) und Erfahrungsberichten zur Nutzung des Fahrradparkhauses; Erhebung der verkehrlichen Kennzahlen und Auswirkungen des Automatisierten Fahrradparkhauses auf den Modal Split im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ab 2023; Umfrage Kundenzufriedenheit und Prüfung weiterer Kooperationsmöglichkeiten mit Verband Region Stuttgart (z.B. kostenfreie Nutzung für VVS-Kund*innen mit Abo)

Besonderheiten:

Modellvorhaben

EFRE Leuchtturmprojekt;
Pilotprojekt Vollautomatisiertes Paternoster-Fahrradparkhaus mit integriertem App-Zugang
(Entwicklung App-Prototyp)

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Teilförderung durch Europäischen Fonds für Regionalentwicklung und Land Baden-Württemberg (Operationelles Programm EFRE RegioWIN 2014-2020 „Innovation und Energiewende“)

Förderquote: laut Bewilligungsbescheid Fördersatz EFRE-Mittel 50% Fördersatz Landesmittel 20% -> tatsächliche Zuwendung: 441.17647 € von 911.490-€ zuwendungsfähigen Kosten der Maßnahme

Personeller Aufwand: Je ein*e Projektleiter*in bei Stadtplanungsamt (im Projektverlauf Übergabe an Stabsstelle Radmobilität) Hochbauamt sowie Tiefbauamt

--> zeitweise unerwartet großer Koordinationsaufwand insb. im Zuge der App-Entwicklung (Prototyp)

Kostenschätzung:

Gesamtkosten: 116 Mio. € (inkl. Umfeldgestaltung Fassade und Neuentwicklung Softwarelösung); davon Zuwendungsbetrag (EFRE Land): 441.000 €

VRNradbox

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH



VRN Fahrradbox. Bildquelle: VRN GmbH.

Anlass und Ziel

Anlass

- verkehrliche Entlastung der Städte
- Erleichterung Umstieg auf Fahrrad
- intermodale Wegeketten stärken
- Quantität und Qualität der B+R-Anlagen als Verknüpfungsanlage verbessern

Ziel

- Einrichtung hochwertiger, sicherer und abschließbarer Fahrradboxen
- Informationen über aktuelle Auslastung der Anlagen
- einfacher Zugang und Buchungsvorgang
- Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen

Ablauf

1. Entwicklung des Konzepts

- Was wollen wir?
 - Wie wollen wir das umsetzen?
 - Welche Abstellmöglichkeiten für Räder gibt es?
2. Bestandaufnahme des Fahrradparkens im VRN-Gebiet
- Wo gibt es viele "Fahrrad-Leichen"?
 - Welche Abstellmöglichkeiten gibt es vor Ort? Wie sind diese ausgelastet?
 - Gibt es bereits Boxen? Wie sind diese ausgelastet?
3. Analyse des Bestandes und Ableitung von Handlungsempfehlungen
- Wie viele Boxen sind in unseren Augen sinnvoll.
4. Akquise von Kommunen
- Vorstellung des Projektes
 - Hinweis auf Komplementärfinanzierung
5. Ausschreibung
- Rahmenvertrag mit der Firma Kienzler
6. Umsetzungsphase
- Umgesetztes Standorte: Hockenheim, Bad Dürkheim, Standorte in Ludwigshafen, bald Maxdorf und Neulußheim

Zeitraum:

06/2019 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Nahmobilität; Tourismus & Freizeitverkehr; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Bund als Fördergeber (3. DKV Aufruf) gesamte Maßnahme wird zu 50 % gefördert.

VRN als Projektleiter

Kommunen als Komplementärfinanzierung Stellung der Flächen und Umsetzung der Tiefbauarbeiten

Adressat*innen / Zielgruppe:

Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Förderprogramm: "Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme" des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)

Förderquote: 50%
Personeller Aufwand: Eine Teilzeit-Personalstelle

Kostenschätzung:

Beantragte Summe beim Bund: 1,2 Millionen Euro

Kontakt:

Anna Hinrichs
a.hinrichs@vrn.de

Link:

www.vrnradbox.de



VRN Fahrradbox, LU Mitte. Bildquelle: VRN GmbH.

Herausforderungen

Corona: zeitliche Verschiebung der Ausschreibung, lange Lieferzeiten der Boxen.

Boxen sind leider teuer als herkömmliche Abstellanlagen, Vorzüge der Boxen musste deutlich herausgestellt werden.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Ergebnis

Boxen sind eine gute Ergänzung für das Fahrradparken. Macht aber nicht überall Sinn.

Standorte mit regionalem Einzug sind vorteilhafter. Auch die geografischen Gegebenheiten spielen bei der Standortsuche eine große Rolle.

Neue Fahrradabstellanlagen

(ADFC zertifiziert) in der Innenstadt und am Bahnhof
Moosburg a. d. Isar



Neues Fahrradparkhaus. Bildquelle: Stadt Moosburg.

Anlass und Ziel

Förderung der Fahrradnutzung durch neue und hochwertige ADFC zertifizierte Fahrradabstellanlagen am Bahnhof, in der Innenstadt und bei städt. Liegenschaften. Alte Anlagen wurden ersetzt und durch neue ergänzt. Am Bahnhof wurde dafür extra ein Parkplatz von der Bahn gekauft und 30 Pkw-Stellplätze gestrichen für die neuen, überdachten Doppelstockanlagen. Damit wird beigetragen, den Fahrradanteil weiter zu erhöhen, bis 2026 auf 30%, bis 2032 auf 40%.

Ablauf

Bahnhof: Bedarfsanalyse 2018 und Grundstückskauf 2020. Erstellung Förderunterlagen und Austausch Radständer (149 Stellplätze) 2021, Errichtung neuer überdachter Doppelstockanlagen (276 Stellplätze) 2022, dafür Streichung von 31 PKW Stellplätzen

Innenstadt: 301 neue Einstellmöglichkeiten an 30 Standorten: 2021 Angebotseinhaltung und Förderantrag, 2022 Austausch alter Anlagen durch die neuen

Liegenschaften: Über 200 neue Fahrradständer an insg. 6 Liegenschaften

2019: Angebotseinhaltung und Auftrag 2020: Aufstellung (durch den Bauhof), keine Fördermöglichkeiten

Neuen Hallenbad: 51 überdachte Fahrradstellplätze und 273 nicht überdachte Fahrradstellplätze, 2021: Fördermittelbeantragung, 2022: Umsetzung

Zeitraum:
12/2016 - 07/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Nahmobilität; Wirtschaft

Akteur*innen:

Städt. Bauhof für die notwenigen Arbeiten z.B. Grundplatte und Überdachungen am Bahnhof,

Verwaltung (Klimaschutzmanagement): Erstellung der Förderanträge und Angebotseinhaltung,

Energiereferent: Konzeptentwicklung,

DB mit Bike&Ride Offensive bei neuen Abstellanlagen am Bahnhof als Projektpartnerin

Adressat*innen / Zielgruppe:

Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Kontakt:

Michael Stanglmaier
m.stanglmaier@gmx.de

Besonderheiten:

Modellvorhaben

ersatzlose Streichung von 31 Pkw-Stellplätzen am Bahnhof



Abstellanlagen. Bildquelle: Stadt Moosburg.

Herausforderungen

Nicht möglich Firmen für die notwendigen Baumaßnahmen zu bekommen, mussten deshalb vom Bauhof durchgeführt.

Sehr lange Bearbeitungszeiträume bei der Bahn und anfangs unklare Zuständigkeiten. Abstellanlagen bei Liegenschaften werden nicht gefördert, hohe finanzielle Belastung.

Beteiligungsprozess

Bedarfsanalyse für den Bahnhof durch den MVV enge Kooperation mit dem ADFC Bürger*innenbeteiligung erfolgte im Rahmen des städtischen Fuß- und Radverkehrskonzeptes als Klimaschutzteilkonzept.

Ergebnis

Die Abstellanlagen werden von den Radler*innen sehr gut angenommen auch optische Aufwertung der Innenstadt durch die Entfernung der alten teilweise sehr alten Felgenkiller.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Durch den städtischen Haushalt und Förderung;

Bahnhof: Bike & Ride DB und Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (72%);

Innenstadt: Sonderprogramm Stadt und Land (80 %) sowie B + R (10 %);
Hallenbad: Sonderprogramm Stadt und Land (80 %);
städt. Liegenschaften; keine Förderung

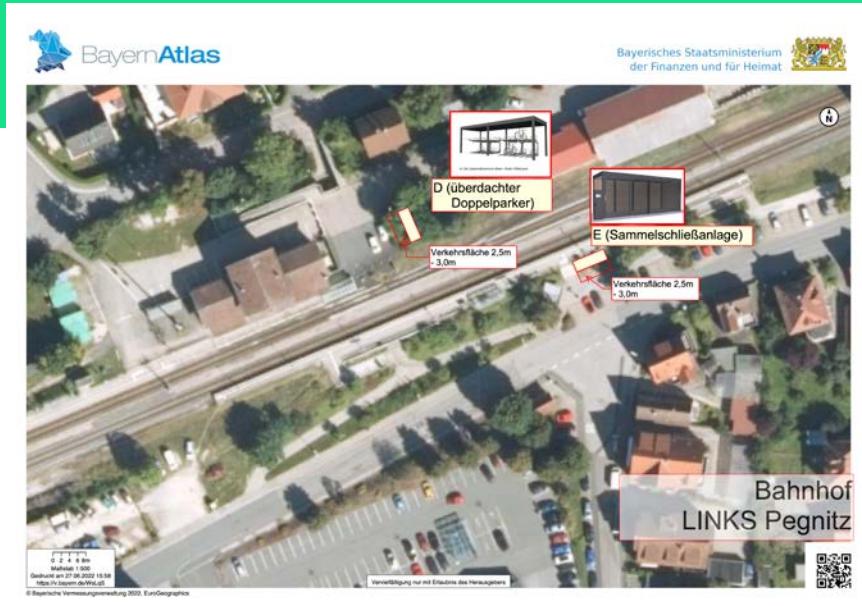
Kostenschätzung:

Bahnhof: Gesamtkosten: 316.606,46 € (Arbeitsstunden Bauhof: 52.132,81 €, Radabstellanlagen: 57.892,85 €, Überdachung inkl. Beleuchtung, und Netzanschluss: 151.49706 €, Tiefbauarbeiten Material: 55.083,74 €)

Innenstadt: 52.003,58 €
Liegenschaften: 20.421,59 €
Hallenbad: 211.522,50 €

Bike + Ride Offensive | Stellplätze an den Bahnhöfen

Stadt Hersbruck



Luftbild. Bildquelle: Patrik Gebhardt.

Anlass und Ziel

Fahrradabstellanlagen, die nicht überdacht sind und nur einen geringen Diebstahlschutz haben, werden nicht angenommen und haben somit eine sehr geringe Attraktivität. Im Zuge des Klimaschutzzpakets der DB gibt es ein sehr attraktives Förderprogramm, wo man neue zeitgemäße und sichere Abstellmöglichkeiten errichten kann. Ziel ist es, die Anwohner*innen in Hersbruck mehr auf das Fahrrad zu ziehen, um zum Bahnhof zu gelangen und am Ende des Arbeitstages, wenn es wieder nach Hause geht, dass das Fahrrad auch noch da ist.

Ablauf

Anmeldung am Förderprogramm in 2021 | Anamnese in 2021
aktuelle Bewertung der Ausnutzung und des Zustandes der vorhandenen Anlagen | Vorortbesichtigungen mit dem Team der Bike+Ride-Offensive zur Bewertung der Möglichkeiten | Frühjahr 2022 Flächenplanung, Kalkulation und Konzept der DB zu diversen Standorten. | Juni 2022 Einstellung meiner Person und Übernahme des Projektes | Juli 2022 Finalisierung der Standorte & Maßnahmen Erneute Bewertung der Örtlichkeiten während des 9EUR – Tickets Zustimmung im Bauausschuss | Einreichung Förderantrag | Bis Dezember 2022 warten auf Bescheid & Bestellung | April 2023 Tiefbau | Juni 2023 Lieferung und Montage der Abstelleinheiten.

Zeitraum:
06/2022 - 07/2023

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Infrastruktur; Nahmobilität;

Akteur*innen:

Der Stadtbaumeister, Kolleg*innen der Deutschen Bahn, Erster Bürgermeister, der Stadtrat, die Kämmerei.

Sie tragen die Verantwortung über das Finanzielle und der Optik.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

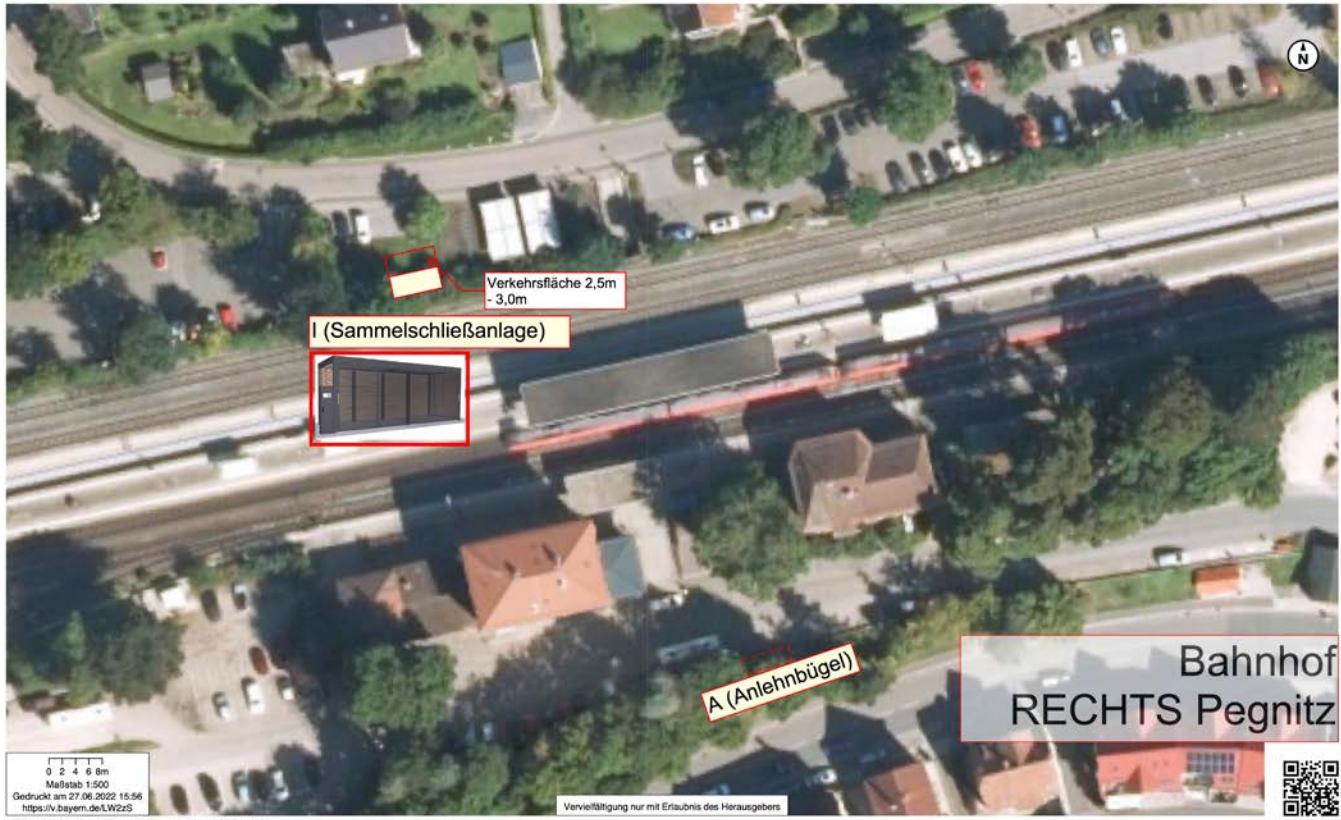
Aus Eigenmitteln und Förderung durch das Programm der Deutschen Bahn "Bike + Ride - Offensive" der Förderantrag läuft über Zukunft – Umwelt – Gesellschaft (ZUG) gGmbH

Förderquote: hoffentlich 85% (finanzschwache Kommune)
Personeller Aufwand: 7 Personen waren involviert. bisher ca. 300h. Bis zur Realisierung werden nochmal ca. 200h geschätzt.

Kostenschätzung :
250.000 EUR

Kontakt:

Patrick Gebhardt
p.gebhardt@hersbruck.de



Luftbild. Bildquelle: Patrik Gebhardt.

Herausforderungen

Die großen Herausforderungen liegen in der aktuellen Finanzierung der Anlagen bei den explodierenden Preisen. Die Maßnahme muss bis Dezember 2023 abgeschlossen sein, um die Förderkriterien zu erfüllen. Somit haben wir noch etwas Puffer, falls es bei der Beschaffung noch zu Verzögerungen kommen sollte.

Ergebnis

Durch das 9 EUR Ticket hat sich die Fahrradnutzung massiv erhöht und die Abstellanlagen haben eine zusätzliche Nachfrage von min. 50% erhalten. Die Lösungen und Möglichkeiten, die von der DB angeboten wurden, waren sehr umfangreich und wir hätten gerne noch weitere Sammelschließanlagen und überdachte Doppel-Parker realisiert. Leider sind die finanziellen Mittel begrenzt.

Evaluation:

Die Stadt Hersbruck hat zwei Bahnhöfe und somit 4 Zugangsbereiche mit verschiedenen Abstelleinrichtungen (überdachte Plätze, Anlehnbügel, Wildparken etc.). Diese wurden zu verschiedenen Zeitpunkten besucht und die Auslastung dokumentiert. Eine spürbare Zunahme wurde während des 9EUR Tickets verzeichnet. Durch die Modernisierung der Abstellanlagen sollte der Umstieg und die Attraktivität am Bahnhof in den Zug erleichtert werden.

Handlungsfeld 7: Wirtschaft

Wirtschafts- und Lieferverkehr macht einen großen Teil des Verkehrsaufkommens aus. Stadtlogistikkonzepte oder Förderangebote für Unternehmen können dazu beitragen, dass ein Teil der Lieferfahrzeuge durch geeignete Fahrräder (z. B. Lastenräder) ersetzt wird.

Das Handlungsfeld Wirtschaft integriert auch Maßnahmen, die den Kundenverkehr im Einzelhandel adressieren und die Radmobilität diesbezüglich fördern (z. B. durch bestimmte Vorgaben, wie z. B. Stellplatzschlüssel für Fahrräder).

bike & work

Rems-Murr-Kreis (Landkreis)

Anlass und Ziel

Anlass: bundesweit zu hohe CO2-Emissionen im Verkehrsbereich

Ziele: Reduktion der CO2-Emissionen und Unterstützung der Betriebe und Kommunen des Rems-Murr-Kreis, die Fahrradmobilität ihrer Mitarbeitenden zu erhöhen.

Durch eine mehrstündige Vor-Ort-Begehung durch eine Mobilitätsexpert*in, wird der Standort analysiert, der Status Quo aufgezeigt und Möglichkeiten aufgezeigt den eigenen Standort fahrradfreundlicher zu gestalten und so Anreize für das Fahrradfahren bei den Mitarbeitenden zu setzen.

Vor allem für Kurzstreckenfahrten und kurze Dienstfahrten soll so die PKW-Nutzung reduziert und das Fahrrad als gesunde und klimaschonende Alternative gefördert werden.

Ablauf

Projektzeitraum: 9-10 Monate.

1: Auftaktveranstaltung mit teilnehmenden Betrieben und Kommunen. Erläuterung des Projekts und der nächsten Schritte.

2: Vor-Ort-Begehung (Ist-Analyse)

Terminvereinbarung und Durchführung Vor-Ort-Begehung ca. 1-2 Monate nach Beginn.

3: Mitarbeitendenbefragung (Wunsche und Anforderungen an Fahrradmobilität der Mitarbeitenden ermitteln). Teilnehmer*innen erhalten Link zur Mitarbeitendenbefragung & Plakate mit Aufruf zur Teilnahme an Befragung. Befragung wird ca. 2-4 Monate nach Beginn durchgeführt und Ergebnisse an den Betrieb übermittelt.

4: Aktionsplan. Aus Daten der Vor-Ort-Begehung, Gespräch mit Betrieb und Ergebnissen der Befragung, wird für jeden Standort ein individueller Aktionsplan mit Maßnahmen (Priorisiert von A bis C) erstellt.

Parallel: Ideenworkshop und Best-Practice Workshop

5: Abschlussveranstaltung

Zeitraum:

01/2013 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Services

Akteur*innen:

Stabsstelle Klimaschutz im Landratsamt

Adressat*innen / Zielgruppe:

Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Gewerbetreibende

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme gehört seit 2013 zu den Klimaschutz-Handlungsprogrammen des Rems-Murr-Kreis und wird hierüber finanziert.

Eine Förderung gibt es nicht.

Förderquote: k.A.

Personeller Aufwand: Aktuell ca. 80 h.
Zu Beginn höher.

Kostenschätzung:

ca. 20.000 Euro pro Projektrunde.

Kontakt:

Jessica Benz

j.benz@rems-murr-kreis.de

Link:

<https://www.rems-murr-kreis.de/bauen-umwelt-und-verkehr/umweltschutz/klimaschutz-portal/fuer-unternehmen-und-veraene>

Herausforderungen

Wirtschaftliche Schwierigkeiten in einzelnen Betrieben beeinflussen die Intensität, mit der am Projekt gearbeitet werden kann.

Beteiligungsprozess

Für das Projekt ist es unabdinglich, dass die Mitarbeitenden am Standort befragt werden.

1. zum aktuellen Mobilitätsverhalten. 2. zu ihrer Wahrnehmung der Fahrradfreundlichkeit (auch vorhandene Fahrrad-Infrastruktur) am Betriebsstandort und 3. zu den Wünschen an die Fahrradinfrastruktur und Motivationsmaßnahmen. Auch der Wunsch / Bedarf an Pkw-Mitfahrglegenheiten im Betrieb wird hier abgefragt.

Besonderheiten:

Modellvorhaben

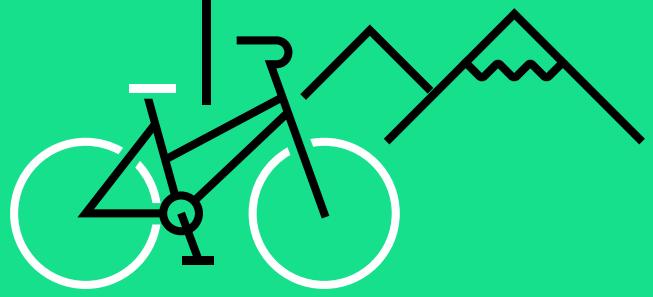
 Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen

Ergebnis

In jeder Projektrunde werden in den teilnehmenden Betrieben ca. 25-30 Maßnahmen umgesetzt und etwa 25-35 Maßnahmen für die nahe Zukunft konkret geplant. Von Reparaturset, über Sanierung der Duschen, Neubau von Abstellanlagen, bis hin zu sicheren Fahrradwegen auf dem Betriebsgelände.

Besonders wichtig: das Angebot für Betriebe muss kostenfrei sein, längerfristige Beratung beinhalten und die Mitarbeitenden müssen eingebunden sein.

City



Handlungsfeld 8: Tourismus

Das Handlungsfeld Tourismus und Freizeitverkehr schließt unterschiedliche kommunale Handlungsmöglichkeiten ein, welche die touristische und Freizeitradmobilität fördern. Dazu gehören u. a. öffentliche Angebote wie touristische Infrastruktur und Services, Informationen als auch Fördermöglichkeiten für die Privatwirtschaft (z. B. Abstellanlagen oder E-Ladestationen) oder Bike Parks.

Fahrrad-Schnitzeljagd der Gemeinde Morsbach

Morsbach



RadSchnitzeljagd Plakatt. Bildquelle: Michelle Zimmermann.

Anlass und Ziel

Mit der Fahrrad-Schnitzeljagd möchte die Gemeinde Morsbach die Aktion STADTRADELN unterstützen und Anreize schaffend die gefahrenen Kilometer in der STADTRADELN-App zu erfassen.

Die Fahrrad-Schnitzeljagd ...

- motiviert auf spielerische Weise zum Radfahren
- trägt dazu bei dass Menschen neue Alltagsstrecken entdecken
- stärkt die Identifikation mit der eigenen Umgebung
- stärkt das Radverkehrsnetzwerk vor Ort
- bietet touristischen Mehrwert: Einheimische und Personen aus den umliegenden Kommunen können die Region (neu) entdecken.

Ablauf

Die Morsbacher Fahrrad-Schnitzeljagd findet im Zeitraum der Aktion STADTRADELN vom 4. bis 24. September 2022 statt. Um an der Fahrrad-Schnitzeljagd teilzunehmen, braucht es lediglich ein verkehrssicheres Fahrrad und eine Prise Entdeckerdrang! Die Teilnahme ist kostenlos. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben die Aufgabe entlang der eigens angelegten Route die Stationsschilder zu finden. Die Schilder sind während des gesamten Aktionszeitraums angebracht und verraten nicht nur einen Teil des zu lösenden Wortpuzzles sondern auch den Weg zur nächsten Station. Wer die Wortpuzzleteile in die richtige Reihenfolge bringt erhält mit etwas Geschick das Lösungswort. Unter allen Teilnehmenden werden am Ende der Aktion tolle Preise verlost.

Herausforderungen

Der Arbeitsaufwand für die Aktion ist überschaubar. Es können Probleme bei der Öffentlichkeitsarbeit auftauchen wenn die Medien die Aktion nicht weit genug verbreiten. Es bestehen jedoch wegen der zeitgleich stattfindenden Aktion STADTRADELN Synergieeffekte in der Öffentlichkeitsarbeit.

Zeitraum:
09/2022 - n.r.

Akteur*innen:
-

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen; Familien

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Bis auf den Druck der Schilder (normales Papierwelches in Schaukästen aufgehängt wird) und den Gewinnen beim Gewinnspiel sind keine Kosten entstanden. Die Mittel stammen aus Sponsoring und dem eigenen Haushalt.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: 2 Personen
eine für die Route und das Design der Schilder eine für Öffentlichkeitsarbeit und das Gewinnspiel insgesamt ca. 10h

Kostenschätzung :

Unterschiedlich je nachdem was für Gewinne angeboten werden. Kosten sind bei Sponsoring generell sehr niedrig.

Kontakt:

Michelle Zimmermann
michelle.zimmermann@gemeinde-morsbach.de

Ergebnis

Die Veranstaltung hat noch nicht stattgefunden jedoch erhoffen wir uns dass viele Leute bei der Fahrrad-Schnitzeljagd mitmachen und erkennen wie schön unsere Region ist und das viele Wege doch fahrradtauglich sind.

Bumpingstrecke

Schalkau



Leistungen. Bildquelle: Radquartier Parks.

Zeitraum:
In Planung - 2023

Akteur*innen:

Fa. Radquartier Stadt Schalkau Verein für Jugend Kultur und Tourismus

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermittel Einsatz:

Soll teilweise durch Fördermittel finanziert werden.

Förderquote: noch nicht beantragt.
Personeller Aufwand: k.A.

Kostenschätzung:
100.000-€

Kontakt:
Katja Weisheit
katja.weisheit@schalkau.de

Link:
<https://www.facebook.com/RadQuartier>



Pumptrack. Bildquelle: Radquartier Parks.

Anlass und Ziel

Aufwertung des Areals und attraktive Freizeitbeschäftigung für die Jugend.

Ablauf

Projekt wurde vorgestellt und Anträge sind eingereicht.

Herausforderungen

Recht großer finanzieller Aufwand.

Ergebnis

Projekt soll realisiert werden.

Erfurter Radring

Landeshauptstadt Erfurt



Anlass und Ziel

Der vielfältige ländlich geprägte Raum rund um Erfurt soll mit dem Fahrrad erlebbar gemacht werden. Mittels sieben Radialen kann die 110 km lange Rundtour vom Zentrum aus erreicht und von wenig bis sehr ambitionierten Radfahrenden in einer oder mehreren Etappen bewältigt werden. Mit geringem baulichem und finanziellem Aufwand wurde eine neue Freizeitroute geschaffen die der einheimischen Bevölkerung neue Blickwinkel auf ihre Stadt eröffnet und zugleich den thüringischen Tourismus stärken soll. Da der Rundweg immer wieder die Stadtgrenze überschreitet profitieren auch die angrenzenden Landkreise von diesem Angebot. Weiterhin wird mittels großformatiger Hinweisschilder Wissen und Wertschätzung über die regionale Landwirtschaft vermittelt.

Ablauf

Um den baulichen Aufwand gering zu halten orientierte man sich an bestehenden Rad- und Wirtschaftswegen. Dabei sollten interessante Orte miteinander verknüpft werden. Frühzeitig wurden die drei betreffenden Regionalen LEADER-Aktionsgruppen (LEADER-RAG) einbezogen welche den Radring zum gemeinsamen Kooperationsprojekt erklärt. Folgende Arbeitsschritte wurden definiert: Trassenfindung Mängelbeseitigung Wegebau Beschilderung Finanzierung Fördermittelakquise und Öffentlichkeitsarbeit. Die Arbeiten fanden überwiegend 2018-2022 statt. Im Herbst 2021 war die Route fertig beschildert. Zu Beginn der Radsaison 2022 wurden noch Marketingmaßnahmen (Flyer Internetauftritt) realisiert. Im Mai 2022 erfolgte die feierliche Eröffnung. Ergänzend stellte der Thüringer Bauernverband e.V. 25 großformatige Hinweisschilder mit thematischem Bezug zur Landwirtschaft entlang der Route auf.

Zeitraum:
09/2017 - 12/2022

Akteur*innen:

Stadtverwaltung Erfurt:

- Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung (Ideenbegründer federführend im

Gesamtprozess
Fördermittelbeantragung)

- Tiefbau- und Verkehrsamt (Bau Mängelbeseitigung)
- Garten- und Friedhofsamt (landwirtschaftliche Wege)
- Amt für Geoinformation Bodenordnung und Liegenschaften (Grundbuchenliegen)
- Verdingungsstelle (Ausschreibung)
- Pressestelle (Berichterstattung).

Alle betroffenen Gemeindeverwaltungen und Landratsämter (Bereitschaft zur Mitarbeit).

Drei LEADER-Aktionsgruppen (Verknüpfung interkommunale Arbeit).

TLLLR (Fördermittelbereitstellung).

Planungsbüro (Wegweisungskonzept).

Beschilderungsfirma (Material Montage).

Erfurt Tourismus & Marketing GmbH (Flyer Webauftakt).

Adressat*innen /

Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Kontakt:

Dirk Büschke
dirk.bueschke@erfurt.de

Links :

<https://www.erfurt-tourismus.de/sehens-wissenswertes/freizeit-und-ausflugstipps/radwandern/radrouting-erfurt> <https://www.erfurt-tourismus.de/fileadmin/tourismus/images/inhalte/sehenswertes/aktiv/Radrouting-Erfurt.pdf> https://www.mdr.de/sitemap/video-623166_zc-a860e0ee_zs-dfda2596.html (Min 19:27-19:55)



Radrouting Wegweiser Plaketten. Bildquelle: Stadtverwaltung Erfurt.

Herausforderungen

Die erste Herausforderung bestand darin alle angrenzenden Gemeinden und Landkreise für das Projekt zu begeistern und von ihnen eine schriftliche Bereitschaftserklärung (für Beteiligung an Umsetzung Finanzierung laufender Unterhaltung) zu erhalten. Weiterhin stellte die Corona-Pandemie eine unerwartete Herausforderung dar da es im Planungs- und Umsetzungsprozess fortwährend zu Ausfällen bei Projektbeteiligten kam. Viele Arbeitsschritte (Planungsrunden Materialbeschaffung Beschilderungsarbeiten) konnten nicht planmäßig durchgeführt werden.

Beteiligungsprozess

Der Maßnahme 1 lagen ein Stadtratsbeschluss eine Bürger- und mehrere Gremienbeteiligungen zu Grunde.

Im Rahmen der Planung für die Maßnahme 2 wurde vor allem der Arbeitskreis Radverkehr eingebunden. Dieser Arbeitskreis setzt sich aus Vertretern des ADFC VCD Polizei Stadtratsfraktionen und der Verwaltung zusammen und spricht Empfehlungen für Radverkehrsplanungen aus.

Ergebnis

Durch die Verknüpfung bestehender Wege konnte mit relativ geringem finanziellem Aufwand eine attraktive touristische Radroute verwirklicht werden. Das Feedback zahlreicher Nutzer*innen bestätigt uns darin ein positives Angebot geschaffen zu haben. Darüber hinaus haben wir die Erkenntnis erlangt dass eine interkommunale Zusammenarbeit kein Hindernis sein muss. Wir freuen uns mit allen Akteuren schnell und lösungsorientiert zusammengearbeitet zu haben. Wir machen weiter!

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wurde zu Teilen gefördert (nur in den beteiligten LEADER-Regionen). Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 60.000 € wovon 37.000 € durch die europäische LEADER-Förderung getragen wurden. Die Aufteilung der kommunalen Eigenmittel erfolgte entsprechend der Verwaltungsvereinbarung mit allen beteiligten Gemeinden. Darüber hinaus fielen Kosten in Höhe von ca. 6.000 € für Werbemittel (Flyer Internet) an.

Förderquote: 75%

Personeller Aufwand: Für das Projekt benötigt es partiell über mehrere Jahre eine(n) Projektkoordinator*in der bzw. die das Zusammenspiel mit den beteiligten Ämtern innerhalb der Stadtverwaltung und den zahlreichen externen Akteuren (Büros Firmen Kommunen Kreisen Institutionen) leitet und begleitet. Eine projektbezogene Stundenerfassung erfolgte nicht.

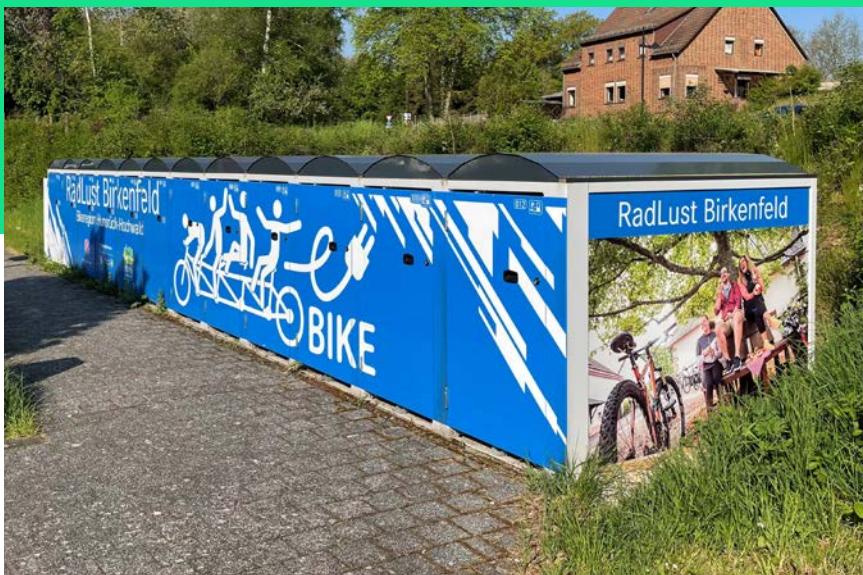
Kostenschätzung:

Kosten für die Beschilderung:
gesamt: 59.360 € davon für:
Planung: 18.445 €
Material: 25.478 €
Montage: 15.437 €

Weitere Kosten entstehen künftig für Marketing laufende Wartung der Beschilderung und Instandhaltung der Wege.

RadLust Birkenfeld

Verbandsgemeinde Birkenfeld



Fahrradgaragen Neubrücke. Bildquelle: René Maudet.

Anlass und Ziel

Im Rahmen des Masterplans 100 % Klimaschutz nahm sich die Verbandsgemeinde Birkenfeld als Teilbereich vor, sich als Radregion zu stärken.

Durch die Ausweitung des bestehenden Alltagsradwegenetzes inkl. auch der Aufwertung des touristischen Radwegenetzes sowie durch den Aufbau von Fahrradinfrastruktur sollte die nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum gestärkt und dadurch das Klima geschützt werden. Im Zusammenhang mit dem Saar-Hunsrück Steig und den 111 Traumschleifen (davon vier in der VG Birkenfeld) wurde über das Vehikel Tourismus die Wanderkultur auch bei der einheimischen Bevölkerung in der Vergangenheit verankert.

Ein vergleichbarer Weg sollte mit diesem Projekt eingeschlagen und zukünftig weitergegangen werden.

Ablauf

Das bestehende Radwegenetz wurde von 41 km auf 191 km erweitert. Zu dem Alltagswegenetz wurde auch ein sehr attraktives touristisches Wegenetz etabliert: Die drei RadLustschleifen „EisenMacher“ „HimmelReich“ sowie „WasserTräume“ wurden analog zu den Traumschleifen für Wandernde eingerichtet.

Für mutige MTB-Pilot*innen wurde die WaldMeister-MTB-Strecke baulich realisiert. Diese erstreckt sich über 31,2 km mit einem Trailanteil von über 65 Prozent. Ebenso wurde ein Pumptrack sowie eine Slalomstrecke und ein Übungsparkour installiert.

Ergänzend wurden 111 Lademöglichkeiten für Pedelecs und noch mehr Fahrradabstellmöglichkeiten für Räder inkl. Fahrradboxen und –Unterstellmöglichkeiten in der gesamten Verbandsgemeinde eingerichtet.

Für die Verwaltungsmitarbeiter*innen wurden in Vorbildfunktion fünf Dienstpedelecs angeschafft.

Zeitraum:
12/2016 - 12/2021

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

- Verbandsgemeinderat - oberstes Entscheidungsgremium
- Fördermittelgeber – Finanzgeber
- Bürgermeister – Vorsitzender der Behörde
- Projektmanagement – Ausführendes Organ und Bindeglied
- Klimaschutzmanagement – Ideengeber*in
- Leiterin der Tourist-Information – Zuarbeit
- Ingenieurbüros - für Ausschreibungen Vergaben sowie Bauüberwachung
- Baufirmen und Dienstleister – Umsetzende
- Untere Umweltbehörde – Bewilligung
- Ortsgemeinden – Eigentümer der Gemarkungen
- Jagdpächter*in – Mitentscheider*in
- Forstamt – Eigentümer*in
- Private sowie Kirchen – Eigentümer*innen

Adressat*innen /

Zielgruppe:

- Verbandsgemeinderat - oberstes Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Gewerbetreibende; Freizeit- Radfahrende und Tourist*innen; nicht spezifisch

Kontakt:

René Maudet
r.maudet@vgv-birkenfeld.de



Radlust Birkenfeld. Bildquelle: René Maudet.

Herausforderungen

Es gab vielerlei Herausforderungen. Insbesondere die Genehmigungen für die Streckenführung zu bekommen war nicht leicht, weil viele Eigentümer*innen sich dafür aussprechen mussten. Aber auch die Jagdpächter*innen und das Forstamt zu überzeugen war keine einfache Aufgabe. Zeitlich war es auch eine Herausforderung, die bewilligte Projektlaufzeit einzuhalten, weil nicht alles so rund läuft, wie es geplant wird. Es gab technische Probleme zu lösen und ebenfalls bauliche.

Beteiligungsprozess

Im Rahmen des Projektes wurde eine Fahrradexpertenrunde ins Leben gerufen. Mit dieser Gruppe von ca. 15-20 Personen wurde sich regelmäßig getroffen, über Anregungen und Wünsche diskutiert, der Projektfortschritt wurde immer wieder dargelegt, Problemstellen/Gefahrenstellen wurden identifiziert usw...

Ergebnis

Die Attraktivierung der Fahrradinfrastruktur vor Ort lohnt sich sehr, auch wenn es ein sehr schwieriger Prozess mit vielen Entscheidungsträger*innen ist. Während des Prozesses muss viel Überzeugungsarbeit geleistet werden. Nach der Etablierung der geschaffenen Infrastruktur und der Annahmen der Bevölkerung dieser, spricht das Ergebnis jedoch für sich: Die Infrastruktur wird angenommen. Die einheimische Bevölkerung, wie auch die Tourist*innen nehmen die neu geschaffenen Möglichkeiten an und lernen die Region von einer besonders attraktiven Seite her kennen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wurde durch Bundesmittel und Eigenmittel der Verbandsgemeinde finanziert.

Förderquote: 90%

Personeller Aufwand: Ein bis zwei Personen waren fast dauerhaft mit der Maßnahme beschäftigt.

Kostenschätzung:

450.000 Euro

Besonderheiten:

Modellvorhaben

+ Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen

Überführung der Route SCHERMBECK.RUNDUM in das Radverkehrsnetz NRW

Gemeinde Schermbeck



Beschichtung. Bildquelle: Gemeinde Schermbeck.

Anlass und Ziel

Bereits 2015 entstand die 70 Kilometer lange Rad- und Wanderroute SCHERMBECK.RUNDUM, mit der Radfahrenden die schönen, landschaftskulturellen Kleinodien und die Gastwirtschaften der Gemeinde Schermbeck erlebbar gemacht wurden. Dazu wurde eine gemeindeeigene Broschüre und Ausschilderung erstellt. Durch die aktuelle Maßnahme soll die Route in das amtliche Radwegenetz überführt werden, um in der Radwanderkarte des Kreises Wesel und im digitalen Rad routenplaner NRW sichtbar zu sein. Dies soll zum einen eine Serviceleistung für die immer stärker die digitale Navigation nutzenden Radfahrenden sein. Zum anderen soll die gleichzeitige Eingliederung in die Beschilderung mit StVO-Charakter durch den Wiedererkennungswert öffentlichkeitswirksam auf das touristische Angebot hinweisen.

Ablauf

Die Teil-Themenrouten (bisher zwei von drei) wurden in das Radverkehrsnetz überführt. Dazu wurden Detailplanungen, Kataster- und Digitalisierungsarbeiten vorgenommen. Die Beschilderung wurde an die Vorgaben des Radverkehrsnetzes NRW angepasst und ein Konzept zu Sicherstellung der Pflege und Wartung erarbeitet. Physisch wurden Pfeilwegweiser und Zwischenwegweiser montiert. Die Aufnahme in das überregionale Radverkehrsnetz führte zudem dazu, dass einige Teilstrecken, die über Wirtschaftswege führen, mithilfe von Fördermitteln für die zentrale ländliche Infrastruktur ausgebaut werden konnten. So steht den Radfahrenden nicht nur ein einwandfreier Straßenbelag zur Verfügung, sondern auch genügend Raum für einen angstfreien Begegnungsverkehr.

Zeitraum:
12/2020 - 03/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Tourismus & Freizeitverkehr; Service

Akteur*innen:

Gemeinde Schermbeck, Verkehrsplanungsbüro, Tourismusförderung und Geodatenmanagement: Projektumsetzung

Marketingverein „Wir sind Schermbeck“ Volksbank Schermbeck, Niederrheinische Sparkasse, RheinLippeSL, NaturEnergie Stiftung: Projektfinanzierung

Adressat*innen / Zielgruppe:

Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen.

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

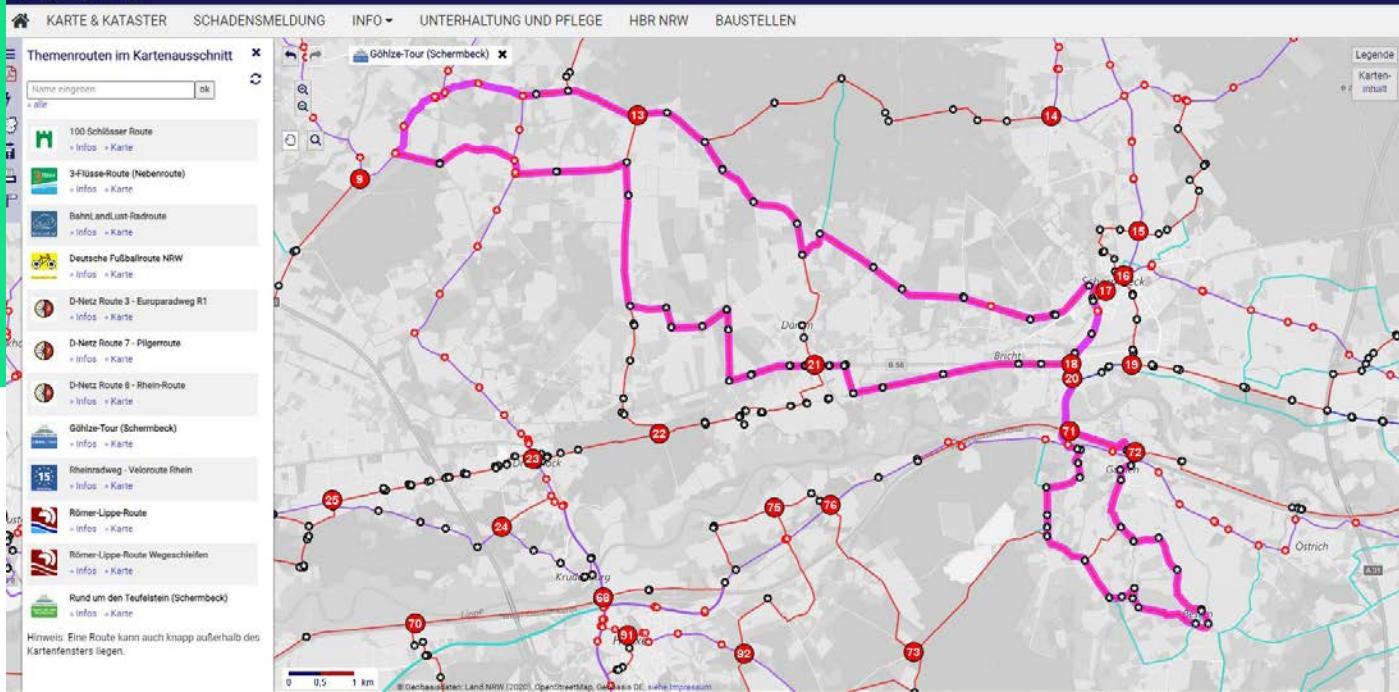
Die Maßnahme wurde über die genannten Sponsoren finanziert.

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: Zwei
Verwaltungsmitarbeiter*innen sind mit der Maßnahme parallel zu ihrem Kerngeschäft betraut.

Kostenschätzung :
19.000 EUR

Kontakt:

Thomas Nübel
thomas.nuebel@schermbeck.de



Rad Verkehrsnetz NRW Ausschnitt. Bildquelle: Gemeinde Schermbeck.

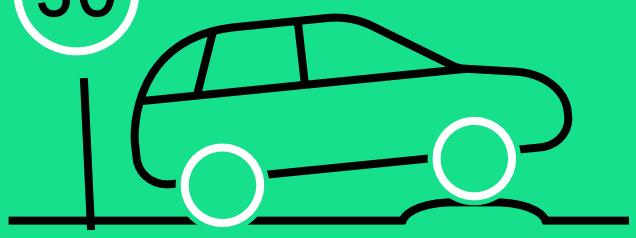
Herausforderungen

Die Corona-Pandemie hat dazu geführt, dass sich das Vorhaben zeitlich etwas gestreckt hat. Planungstechnische Herausforderungen (Anforderungen durch das Radverkehrsnetz) wurden vom beteiligten Planungsbüro geschultert. Für die Überführung der dritten Teilroute wird aktuell auf den Ausbau des Fahrradwegs längs der Bundesstraße B224 zwischen dem Freudenberg und Erle gewartet.

Ergebnis

Das Ergebnis sind bisher 2 von 3 in das Radverkehrsnetz überführte Themenrouten („Gehölze Tour“ und „Rund um den Teufelsstein“), diese liegen nun nicht nur im Radroutenplaner NRW digital vor, sondern sind auch auf den Online-Plattformen komoot und outdooractive verfügbar, die von vielen Radfahrenden und Tourist*innen genutzt werden. Ein Nebeneffekt war die bereits erwähnte mögliche Wegesanierung.

30



Handlungsfeld 9: Verkehrsberuhigung

Das Handlungsfeld Verkehrsberuhigung zeigt Maßnahmen auf, welche durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu einer Verbesserung der Radmobilität beitragen. Dazu gehören beispielsweise Geschwindigkeitsreduzierungen, Fahrverbote für Kfz oder die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen.

Einrichtung Fahrradzone im Ortsteil Limbach

Gemeinde Kirkel

Zeitraum:
03/2021 - 02/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Multimodalität und Nahmobilität;
Tourismus & Freizeitverkehr

Akteur*innen:

Ortsrat Gemeinderat Umweltausschuss
Verkehrsbehörde Kreis(anordnende Behörde) Verwaltung Gemeinde Kirkel
hier Fahrradbeauftragter Ortspolizei

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen;
Pendler*innen; Freizeit-Radfahrende
und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Die Maßnahme wurde von dem Förderprogramm Stad Land gefördert.

Förderquote: 90%
Personeller Aufwand: Hauptsächlich war der hauptamtliche Fahrradbeauftragte der Gemeinde mit der Umsetzung beschäftigt. In Teilen die Ortspolizei und der Bauhof.

Kostenschätzung :

27.000€ waren ursprünglich kalkuliert.
Schlussendlich waren es 30.000€

Kontakt:

Armin Jung
a.jung@kirkel.de

Link:

<https://www.kirkel.de/aktuelles-termine/nachrichten/newsdetail/einrichtung-einer-fahrradzone-im-ortsteil-limbach/#:~:text=Im%20Rahmen%20der%20E2%80%93%20am%2028.04Bereich%20von%20kommunalen%20Stra%C3%9Fen%20Geschaffen.>

Anlass und Ziel

Anlässe zur Einrichtung einer Fahrradzone in Kirkel Limbach

Ziele:

- Unfallreduzierung
- Verbesserung touristischer Radverkehr
- Verbesserung Alltagsradverkehr
- Verbesserung Radverkehr innerkommunal

Ablauf

Aufgrund der Beschlüsse des Ortsrates Limbach vom 01.03.2021 und des Umweltausschusses der Gemeinde Kirkel vom 21.04.2021 wurde die Verwaltung der Gemeinde Kirkel, hauptverantwortlich der Fahrradbeauftragte, mit der Realisierung der Fahrradzone betraut. Zur Finanzierung wurden seitens der Gemeinde Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes beantragt. Der Förderantrag der Gemeinde wurde mit Schreiben vom 08.12.2021 seitens der Landesverwaltung genehmigt. Der vorzeitige Maßnahmenbeginn wurde mit Datum vom 18.08.2021 erteilt.

Verlauf der Planung und Umsetzung

Zunächst wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, den von der Kreisverkehrsbehörde als anordnende Behörde geforderten Verkehrszeichenplan zu erstellen. Nachdem der Genehmigung dieses Plans durch die Verkehrsbehörde des Saar Pfalzkreises und der Vergabe der Arbeiten, die zur Einrichtung der Fahrradzone nötig waren konnte im Oktober mit der Einrichtung der Fahrradzone begonnen werden. Hauptsächlich bestanden die Arbeiten, die zur Umsetzung der Fahrradzone gemacht werden mussten in Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn und der Aufstellung bzw. dem Austausch von Verkehrszeichen. So wurde an den Einfahrten der Fahrradzone das VZ 244.3 sowie ein nicht amtliches Zusatzschild mit Infos welche Grundregeln in einer Fahrradzone gelten, aufgestellt. Zusätzlich wurde in den örtlichen Medien über die Fahrradzonen berichtet und ein Flyer mit zusätzlichen Infos zur Fahrradzone aufgelegt. Dieser Flyer liegt in örtlichen Geschäften und Einrichtungen aus.

Nach der geplanten Freigabe der Fahrradzone im Oktober gab es Hinweise aus der Bevölkerung, dass mit dem Zusatzschild „Anlieger frei“ der motorisierte Individualverkehr bestimmte Ziele nicht mehr erreichen konnte. Die Verwaltungsspitze reagierte prompt und entschloss sich die Fahrradzone mit dem Zusatzschild „Kraftverkehr frei“ zu versehen. Dies wiederum rief den Fördergeber auf den Plan, der diese Änderung gerne noch von dem Zuschuss



Fahrrad Zone, Bildquelle: Gemeinde Kirkel.

gebenden Bundesbehörde geprüft haben wollte, sodass ein Änderungsantrag zur Förderung gestellt werden musste. Dieser Änderungsantrag wurde im Dezember positiv beschieden. Bedingt durch die schlechte Witterung und Betriebsferien der ausführenden Firma, konnte die Aktivierung der Fahrradzone schlussendlich erst Anfang Februar 2022 erfolgen.

Herausforderungen

Zunächst ist die Fahrradzone eine neue Möglichkeit der Radverkehrsführung (seit 2020 in der STVO). Viele der Akteur*innen wussten nicht genau was eine Fahrradzone ist welche rechtliche Bedingungen diese mit sich bringt wie die Planung und auch die Umsetzung von statthen gehen kann. In Deutschland gab es zu dieser Zeit erst einige wenige Fahrradzonen meist in Städten. Die anordnende Verkehrsbehörde musste sich auch erst einmal informieren was einige Zeit brauchte. Ein Planungsbüro welches einen korrekten von der Kreisverkehrsbehörde geforderten Verkehrszeichenplan zeichnen konnte musste auch noch gefunden werden. Ebenso musste eine Markierungsfirma gefunden werden, die die Beschilderung und Markierung der Fahrradzone umsetzen konnte. Von 5 angeschriebenen Firmen sah sich nur eine in der Lage dies umzusetzen.

Ergebnis

Aufgrund von Corona konnte die Bevölkerung nicht in die Planung mit einbezogen werden. Dies führte zunächst aufgrund Unkenntnis was eine Fahrradzone ist und was man dort als Radfahrer darf zu Irritationen in der Bevölkerung. Mittlerweile wächst das Wissen um die Möglichkeiten einer Fahrradzone in der Bevölkerung und die Vorteile davon werden besser wahrgenommen.

MeppenBewegt: Die Mobilitätsoffensive Stadt Meppen



Meppen Bewegt. Bildquelle: Stadt Meppen.

Anlass und Ziel

Die Stadt Meppen möchte die Rad- und Gehweginfrastruktur im Stadtgebiet stärken. Insbesondere die Wege im Zentrum und ins Zentrum hinein sollen dabei deutlich attraktiver gestaltet werden. Im Fokus steht die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Meppener Innenstadt. Attraktive Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr schaffen lebendige Innenstädte und Wohnquartiere und ermöglichen Begegnung und Kommunikation. Studien belegen, dass Radfahrende eine kaufkräftige und treue Kundengruppe darstellen. Wichtig ist eine Stärkung des Einzelhandels und der Gastronomie. Durch eine Reduzierung der motorisierten Durchgangsverkehre im Zentrum soll die nachhaltige, klimaschonende Mobilität gefördert werden.

Ablauf

Im Vorfeld des Modellversuches wurden alle Fragen und Antworten in einer Talksendung mit Beteiligung unserer Rad- und Fußverkehrsbeauftragten Nane Langius und Bürgermeister Helmut Knurbein aufbereitet. Mit Beginn der Sommerferien wurde die Burgstraße und Gymnasialstraße im Innenstadtkern zur Einbahnstraße. Außerdem erfolgt die Einbahnstraßenregelung im Straßenabschnitt des Nagelshof. Zusätzlich zur Einbahnstraßenregelung wird der Innenstadtkern zur Fahrradzone. Der Kraftfahrzeugverkehr wird mit dem Zusatzschild „Kfz-frei“ weiterhin zugelassen. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser bleibt bestehen, sodass die Innenstadt für all diejenigen attraktiv bleibt, die auf das Auto angewiesen sind. Ein Stellplatz wurde durch Fahrradabstellanlagen ersetzt. Beschilderung, Banner und Markierungen machen auf die neue Verkehrsführung aufmerksam.

Zeitraum:
07/2022 - 12/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Multimodalität und Nahmobilität

Akteur*innen:

Beteilt war vorwiegend die Stadtverwaltung. U.a. das JAM - JugendArbeit der Stadt Meppen zur Produktion des Talks zur Mobilitätsoffensive, die Pressestelle und Wirtschaftsförderung der Stadt Meppen zur Kommunikation (FlyerBannerPlakate) und Bürgerbeteiligung. Der Fachbereich Tiefbau, die Rad- und Fußverkehrsbeauftragte und die Verkehrsbehörde der Stadt Meppen.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Finanzierung aus eigenen Haushaltsmitteln - keine Fördermittel aufgrund der kurzfristigen Umsetzung

Förderquote: n.r.
Personeller Aufwand: Zwei Personen intensive Bearbeitung in der Verwaltung, Zuarbeit 2-5 Personen gelegentlich bei der Umsetzung (z.B. durch den Baubetriebshof)

Kostenschätzung:
ca. 15.000 bis 20.000 Euro

Kontakt:

Nane Langius
n.langius@meppen.de



Verkehrsversuch Banner. Bildquelle: Stadt Meppen.

Herausforderungen

Dadurch dass der Beschluss durch den Verwaltungsausschuss zur Offensive erst Anfang Juni feststand und der Versuch sechs Wochen später startete, war die größte Herausforderung die Zeit. Herausfordernd war insbesondere die Kommunikation vorweg für Einzelhändler*innen und Gastronom*innen sowie Bürger*innen. Eine Verkehrserhebung wurde kurzfristig vor den Sommerferien von Extern durchgeführt. Die Abstimmung und Kommunikation mit der Polizei und Verkehrsbehörde war sportlich.

Beteiligungsprozess

Unter der Aktion „Meppen macht Stadt“ einem Beteiligungsformat der Stadt Meppen wurde in einem Leerstand in der Meppener Innenstadt vom 20.08.bis 21.08.22 eine Ideenzentrale geöffnet. Hier konnten alle Meppener*innen und Besucher*innen der Stadt Idee entwickeln, diskutieren und bewerten. Unter dem Thema Mobilität und im Zuge eines Workshops wurde u.a. der Modellversuch diskutiert. Meinungen und Feedback konnte abgegeben werden.

Evaluation:

Verkehrserhebung vor und während des Versuches, Beobachtungen, Rückmeldungen Bürger*innen, Umfrage. Beteiligungsformate.

Links:

<https://jam-meppen.de/2022/06/17/jam-produziert-talk-zur-mobilitaetsoffensive/>

<https://www.meppen.de/unsere-stadt/rad-und-fussverkehrsbeauftragte/meppen-bewegt-die-mobilitaetsoffensive/>

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Fahrradmodellquartiere

Freie Hansestadt Bremen



FMQ Bremen Initiator*innen. Bildquelle: Michael Glotz.

Anlass und Ziel

Das erste Fahrradmodellquartier Alte Neustadt in Bremen ist ein typisches Gründerzeitquartier – mit einerseits starken Nutzungskonkurenzen im engen Straßenraum und zugleich einem hohen Potenzial für nachhaltige Mobilität. Eine hohe Infrastrukturdichte gute Erschließung mit dem ÖPNV und oftmals kurzen Wegen für die Alltagsmobilität erlauben eine relativ hohe Unabhängigkeit vom Auto. Das Fahrradmodellquartier unter dem von Anbeginn gewählten Motto „von der Fahrradstraße zur Fahrradzone“ zeigt prototypisch wie ein Bündel von zumeist einfachen, aber synergetischen Maßnahmen in einem Quartier nachhaltige Mobilität – vor allem per Rad – unterstützt. Ein Folgeprojekt ist das Fahrradmodellquartier Ellener Hof als eher peripheres Neubauquartier (teils noch in baulicher Umsetzung).

Ablauf

Das Fahrradmodellquartier Alte Neustadt umfasst 17 Straßen mit über 3 Kilometer Straßenraum. Kern ist die heutige – durch das Projekt initiierte – Fahrradzone mit 12 Straßen und 25 Kilometer Länge.

Kernpunkte:

- Einbau radfreundlicher Asphaltstreifen in Straßen mit grobem Kopfsteinpflaster
- Anlage von 600+ Rad-Abstellmöglichkeiten an Fahrradbügeln im Straßenraum
- Gehwegnasen (oft gesichert durch Fahrradbügel) sichern Einmündungen gegen Falschparker
- Sichere Querungsmöglichkeiten über die beiden Hauptverkehrsstraßen (Straßenbahntrassen) für Rad- und Fußverkehr / Anbindung an übergeordnetes Radverkehrsnetz
- Straßenraumaufwertungen: „Campusplatz“ (Z325)

Zeitraum:
03/2016 - 09/2020

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Hauptinitiatoren waren ADFC und Hochschule Bremen (HSB) – mit Unterstützung des gewählten Stadtteilbeirates. Die Initiative wurde von der Behörde aufgegriffen und gemeinsam (Behörde + HSB) die Förderung bei NKI erfolgreich beantragt - Fördermittel von 24 Mio €. Der Planungs- und Umsetzungsverlauf wurde durch einen Projektbeirat mit Vertreter*innen des Stadtteilbeirates der beteiligten Ämter des ADFC von Stakeholdern aus dem Stadtteil incl. Handelskammer begleitet.

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); FreizeitRadfahrende und Tourist*innen; Alle die das Fahrradmodellquartier als Quelle oder Ziel von Alltagswegen haben

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Nationale Klimaschutzinitiative

Förderquote: 90%
Gesamtkosten: 35 Mio.
Personeller Aufwand: s. u.

Kostenschätzung:

Insgesamt wurden (je nach Abgrenzung der Maßnahmen im Detail) rund 35 Mio. € aufgewendet.

Die Förderung der Hochscule hier lag bei rund 700.000 € die für die Stadtgemeinde Bremen bei 17 Mio €

Kontakt:

Michael Glotz-Richter
michael.glotz-richter@umwelt.bremen.de



Fahrdasse in Asphalt Parkstreifen bei historisch Kopfsteinpflaster. Bildquelle: Michael Glotz.

Herausforderungen

Besondere Herausforderungen:

- enge Straßenräume mit hohen Nutzungskonkurrenzen -konflikten
- Umsetzung in einem engen Netz von Einbahnstraßen: Sperrungen z.T. Kanalsanierung
- Zu Beginn der Maßnahme kein Rechtsinstrument Fahrradzone – wurde erst durch Projekt angestoßen
- kurzer Umsetzungszeitraum aufgrund NKI-Förderzeitraumes.
- Erhebliche Kostensteigerungen (deutlicher Anstieg Baupreise)
- Ausweitung Ko-Finanzierung um rund 1 Mio €
- Coronabedingte Verzögerungen Schlussphase (2020)
- Fragen zum Betrieb FahrradRepairCafé

Beteiligungsprozess

Das Projekt wurde mit vielfältiger Unterstützung aus dem Stadtteil initiiert. Beteiligungsveranstaltungen vor Beginn der Detailplanung Präsentationen/Diskussionen/Feedbackrunden in der Hochschule bei Stadtteilfesten. Aktionen vor Umsetzung (Postkarten / Hauswurfsendungen). Feste Ansprechpartner in der Behörde. Website www.radquartier-bremen.de eingerichtet mit aktuellen online-Infos. Vielfache öffentliche Beiratssitzungen Medientermine und gute Berichterstattung.

Evaluation:

Es wurden vor Beginn der Maßnahmen an neun Knoten im Quartier umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt. Es soll eine Nachher-Erhebung durchgeführt werden, die jedoch aufgrund der starken Fluktuationen im Verkehrsgeschehen verschoben wurde.

Automatische Fahrradzählstellen in der Nähe des Quartiers zeigen einen Zuwachs im Radverkehr.

Beiratsdiskussionen zeigen eine hohen „Wohlfühlfaktor“ und zugleich (positiv bewertete) Nachbesseungsbedarfe (u.a. noch mehr Fahrradbügel im nördlichen Teilbereich).

Besonderheiten:

Modellvorhaben

Kosten-Nutzen-Analyse

+ Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen

Ergebnis

Hauptergebnis im Stadtteil ist die erlebbare Synergie zwischen den Maßnahmen und der hohe Identifikationsgrad („erste Fahrradzone in Deutschland“). In Bremen liegt hier eine Blaupause für die Fahrradfreundlichkeit von Nachbarschaften. Hauptergebnis für Deutschland (und darüber hinaus) ist der Anstoß zur STVO-Änderung ‚Fahrradzone‘ und Inspiration für andere Städte. Auszeichnung mit dem Deutschen Fahrradpreis (2018) sowie dem Österreichischen Mobilitätspreis (2020)

Ausbau der Innenstadt im Zuge der Stadtsanierung und Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

Stadt Friesoythe



Beim Kriegerdenkmal. Bildquelle: Stadt Friesoythe.

Anlass und Ziel

Umgestaltung des zentralen Knotenpunkts und Errichtung eines Shared Space Bereiches. Aufenthaltsqualität der Innenstadt wurde erheblich verbessert. Die Fahrbahn und Nebenanlagen werden nur durch Pflasterrinnen getrennt. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf 20 km/h reduziert. Die Belange schwächerer Verkehrsteilnehmende werden dadurch berücksichtigt.

Zudem wird der ZOB neugestaltet. Für das gesamte Stadtgebiet wird derzeit ein Radverkehrskonzept erstellt. Zudem wurde das Projekt moobil+ vom Landkreis Cloppenburg gestartet.

Ablauf

Die Innenstadt wurde in enger Abstimmung mit den Bürger*innen geplant (es wurde im Rahmen einer frühzeitigen Einbeziehung der Anwohnenden ein Ausbaukonzept erarbeitet). Mit dieser Vorgehensweise wurden die zu erwartenden Widerstände reduziert. Insgesamt hat die Stadtsanierung durch die intensive Beteiligung der Anwohnenden und der Bevölkerung gewonnen.

Radverkehrskonzept: Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist abgeschlossen. Derzeit erarbeitet das Planungsbüro an der Abarbeitung der Eingänge. Mit der Fertigstellung wird im Herbst 2022 gerechnet.

Zeitraum:
01/2016 - 12/2022

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:

Governance; Infrastruktur; Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit; Bildung und Trainings; Services; Multimodalität und Nahmobilität; Wirtschaft; Tourismus & Freizeitverkehr; Verkehrsberuhigung

Akteur*innen:

Bevölkerung, Anwohner*innen, Beirat für Menschen mit Beeinträchtigungen, Senioren*innenbeirat, Polizei, Planungsbüro SHP, Politik sowie die Stadtverwaltung

Adressat*innen / Zielgruppe:

Kinder und Jugendliche; Senior*innen; Fahrradferne Personen; Pendler*innen; Personen mit körperlichen Einschränkungen; Personen mit Begleitwegen (z. B. von Kindern körperlich Eingeschränkten etc.); Gewerbetreibende; Freizeit-Radfahrende und Tourist*innen

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Es wurden Mittel aus der Stadtsanierung genutzt.

Förderquote: Die Förderquote liegt zwischen 55-70% je nach Beginn der Teilabschnitte
Personeller Aufwand: Es wurden mindestens 2 Mitarbeiter*innen über Jahre mit bis zu 50 % der Jahresarbeitszeit eingesetzt.

Kostenschätzung:
8.500.000,00 €

Kontakt:

Henning Wilken
wilken@friesoythe.de



Shared Space und Moobil+. Bildquelle: Stadt Friesoythe.

Herausforderungen

Die angespannte Lage bei den Baufirmen (knappes Personal und Materialbeschaffung) haben zu stets gestiegenen Baukosten geführt. Teilweise sind bei der Beschaffung keine Angebote eingegangen.

Beteiligungsprozess

Über die frühzeitige Beteiligung der Anwohner*innen wurden zunächst die Planungsziele formuliert (Planungswerkstatt). Bei der Erarbeitung der Planung selbst und bei der Ausführung wurden wöchentlich öffentliche Baubesprechungen abgehalten. Sperrungen / Umleitungen / Termine usw. wurden grundsätzlich allen interessierten Anwohnenden über Anliegersprecher*innen übermittelt. Diese sehr aufwendige Abstimmung hat sehr zur Akzeptanz der Maßnahme beigetragen.

Evaluation:

Eine fachgerechte Bewertung steht noch aus. Im Rahmen einer Bürger*innenbefragung ist dieser Punkt ggfs. nachzuholen.

Es wird auf das Radverkehrskonzept verwiesen.

Besonderheiten:

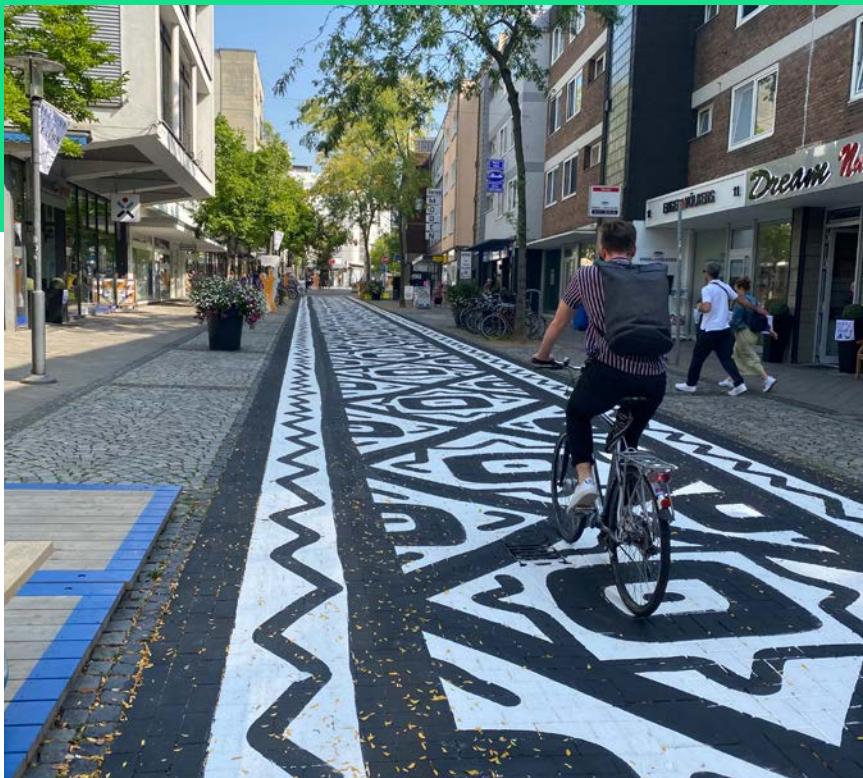
Modellvorhaben

+ Verwendung von Materialien aus nachweislich nachhaltigen und fairen Quellen

Ergebnis

Bei knappen Verkehrsraum ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei einem verkehrsberuhigenden Ausbau zielführend. Die Verkehrsteilnehmer*innen sind im Nachgang über eine Art "Gebrauchsanweisung" weiter zu informieren.

Fahrradachse Innenstadt Neuss



Fahrradweg. Bildquelle: Norbert Jurczyk.

Anlass und Ziel

Umwandlung von Erschließungsstraßen in Fahrradstraßen; Förderung Verkehrssicherheit Radverkehr (insb. Schülerverkehr); Reduzierung MIV Innenstadt.

Ablauf

Im Rahmen eines neunmonatigen Verkehrsversuches Umwandlung in Fahrradstraßen; verbunden mit einer (tageszeitlich beschränkten) Komplettsperrung eines Teilstückes für den MIV.

Herausforderungen

Schaffung der entsprechenden Infrastruktur für die Fahrradstraßen im Versuchszeitraum nur eingeschränkt möglich nach Abschluss des Versuches hohe Investitionen notwendig.

Beteiligungsprozess

Mehrere Vorab-Infoveranstaltungen für Anwohnende und Geschäftstreibende, wöchentliche Info-Points vor Ort; Bürger*innenversammlung über das weitere Vorgehen; wöchentliche Online-Sprechstunden

Ergebnis

Sehr starke Spaltung in Befürworter*innen und Gegner*innen; Haupterkenntnis: Kommunikation ist der Schlüssel zum Erfolg; wurde schon intensiv betrieben hätte noch besser gemacht werden können.

Zeitraum:
07/2021 - Fortlaufend

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern:
Infrastruktur

Akteur*innen:

Rat; politische Vertreter; ADFC; Geschäftstreibende Marketing etc.

Adressat*innen / Zielgruppe:

nicht spezifisch

Finanzierung und Fördermitteleinsatz:

Aus Eigenmitteln

Personeller Aufwand: ca. 1.000 Stunden Arbeitszeit

Kostenschätzung:

ca. 250.000 Euro

Kontakt:

Norbert Jurczyk
norbert.jurczyk@stadt.neuss.de

Besonderheiten:

Modellvorhaben
Experimentierklausel



Banner. Bildquelle: Norbert Jurczyk.

plan F

Fair Spaces GmbH

Rollbergstraße 28a
12053 Berlin
c/o Impact Hub Berlin

+49 (0) 176 8071 2212
kontakt@fair-spaces.de

www.fair-spaces.de

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

FixMyCity GmbH

Karlsgartenstraße 12
12049 Berlin

+49 (0) 030 5490 8665
info@fixmycity.de

www.fixmycity.de

plan F