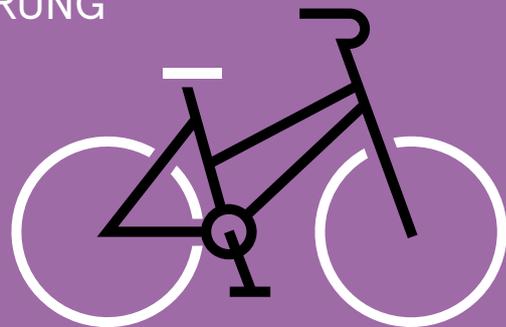


Carolin Kruse
Elena Steinrücke

Impulse für die kommunale Fahrrad- mobilität

EINE ANLEITUNG ZUR KOMMUNALEN
RADVERKEHRSFÖRDERUNG



Liebe
 Leser*innen,
 liebe
 Radler*innen.

Einen Plan zu haben, ist gut. Plan F zu haben, ist sehr gut. F wie Fahrrad, Fortschritt und Fachthemen. 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.



CAROLIN KRUSE
 Projektleiterin Plan F,
 Geschäftsführerin
 Fair Spaces GmbH

Plan F ist eine Projekt von:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
 des Deutschen Bundestages

3	Editorial
6	Stimmen
10	Über Plan F
11	Handlungsfelder
12	How to
14	Systematisierung
16	Governance
26	Bildung & Trainings
32	Infrastruktur
52	Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit
64	Services
74	Multimodalität & Nahmobilität
80	Wirtschaft

88	Tourismus & Freizeit
96	Verkehrsberuhigung
110	Stimmen
112	Zielformulierung & Radverkehrs-konzept
113	Projektplan
114	Checkliste
116	Motive
118	Beteiligung
119	Budget
120	Stellen & Organisationen
122	Abkürzungsverzeichnis
126	Impressum

Kommunen müssen das Rad nicht immer wieder neu erfinden, sondern können vieles voneinander lernen. Plan F zeigt anhand guter Beispiele aus der kommunalen Praxis unterschiedliche Herangehensweisen und Möglichkeiten der Radverkehrsförderung auf. Somit sorgt Plan F für den notwendigen Rückenwind in den Kommunen auf dem Weg Richtung Fahrradland Deutschland.

**REBECCA PETERS**

Bundesvorsitzende des ADFC e. V.,
Schirmfrau Plan F Award

Ich finde, jede Kommune sollte einen Plan F haben! Ich möchte gerne dabei unterstützen, dass dieser unkompliziert und schnell umgesetzt wird.

PROF. DR. ANGELA FRANCKE

Professorin für Radverkehr und Nahmobilität an der Universität Kassel,
Jury Plan F Award



In meiner Heimatstadt Nordhorn ist das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel schon etabliert und die fahrradgerechte Anpassung nimmt bei allen Planungen wie auch politisch einen hohen Stellenwert ein. Nordhorn zählt zu den fahrradfreundlichsten Kommunen Deutschlands, und damit auch andere Kommunen fahrradfreundlicher werden, unterstütze ich Plan F.

**THIMO WEITEMEIER**

Stellvertretender Vorsitzender im
AGFK Niedersachsen/Bremen e. V.,
Stadtbaurat, Stadt Nordhorn,
Jury Plan F Award

Verschiedenste Vorschriften und Bedingungen machen es den Kommunen nicht leicht, Radverkehrsförderung umzusetzen. Ganz im Sinne des VCD trage ich gerne dazu bei, dass ihnen diese Aufgabe erleichtert wird, indem hilfreiche Informationen gut strukturiert und leicht auffindbar sind.

**ANJA HERZ**

Vertreterin des VCD (Verkehrsclub
Deutschland e. V.),
Jury Plan F Award

Ich unterstütze Plan F, weil mich der Ansatz sofort begeistert hat: Ich bin fest davon überzeugt, dass die Betrachtung konkreter Projekte und Herangehensweisen in den vielen Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung dringend notwendig ist, um all die großen und kleinen Kommunen bei der „Radverkehrswende“ mitzunehmen oder überhaupt erst ins Boot zu holen!

**CHRISTOPH KOLLERT**

Sachgebietsleiter Projekte bei der
Gemeinde Eichwalde, Verbundkoordinator
des NUDAFAs-Reallabors für interkommunale
Radverkehrsförderung,
Jury Plan F Award

Die Kommunen sind die Schlüsselakteure der Radverkehrsförderung. Dafür brauchen sie besonders über die Standard-Lösung hinaus Inspiration und Unterstützung.

BENJAMIN WÜHRL

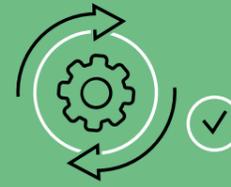
Referent Kommunikation & Partner
beim AGFS NRW e. V.,
Jury Plan F Award





Über Plan F

Das Herzstück von Plan F ist die Systematisierung mit den Praxisbeispielen und Leitfäden. Durch die strukturierte Aufarbeitung der Materialien nach neun Handlungsfeldern ist eine zielorientierte und übersichtliche Maßnahmensammlung entstanden, welcher sich die Akteur*innen in den Kommunen einfach bedienen können, um ihre Lücke in der Radverkehrsförderung schließen zu können. Für eine ganzheitliche Radverkehrsförderung ist es notwendig, Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern umzusetzen. Durch einen schlaun und passgenauen Maßnahmenmix können die Fahrradkultur und der Radverkehrsanteil in deutschen Kommunen gesteigert und die Radverkehrsförderung effizienter werden.



Governance



Bildung und Trainings



Infrastruktur



Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit



Service



Multimodalität und Nahmobilität



Wirtschaft



Tourismus und Freizeit



Verkehrsberuhigung

Wie benutze ich das Handbuch?

Dieses Handbuch gibt einen Überblick über die neun Handlungsfelder der kommunalen Fahrradmobilität. In den verschiedenen Handlungsfeldern werden unterschiedliche Praxisbeispiele aufgezeigt, die Impulse für die Umsetzung vielfältiger Maßnahmen der Radverkehrsförderung geben sollen.

In jedem Praxisbeispiel werden die Kommunen, welche die Maßnahmen umgesetzt haben, kurz (mit Größe, Lage, lokalen Herausforderungen) beschrieben. Die Maßnahmen und der Umsetzungsprozess werden u. a. anhand der angesprochenen Zielgruppen, Einbindung der Bevölkerung, Ziele, Kosten, Nutzung von Fördermitteln, Kommunikation und Herausforderungen vertiefend dargestellt.

Auch wird auf Besonderheiten eingegangen, wie durchgeführte Evaluation, Beteiligung, interkommunale Maßnahme, temporäre oder Einsteigermaßnahmen. Neben diesem **HANDBUCH** bieten wir noch Folgendes:

EINE INTERAKTIVE WEBSEITE:

www.plan-f.info



PLAN F E-LEARNING:

Ein E-Learning-Kurs mit Präsenzterminen und vielen relevanten Informationen (für die ersten 200 Teilnehmenden kostenlos): edu.fair-spaces.de



PLAN F CHECK:

Passgenaue Handlungsempfehlungen durch Selbstevaluation von Kommunen über die Webseite (ab Sommer 2023).

Plan F Award

Im Sommer 2022 haben sich Kommunen mit guten Praxisbeispielen auf den Plan F Award in den verschiedenen Handlungsfeldern beworben. Unter den 66 Einreichungen hat unsere Jury die besten drei Maßnahmen (maximal) pro Handlungsfeld ausgewählt. Insgesamt wurden 21 Projekte gekürt und auf der Fahrradkommunalkonferenz 2022 in Aachen geehrt. Mehr zu dem Award hier:



Plan F ist ein gemeinsames Projekt von fair spaces und FixMyCity und wird vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert.

Eine fahrradfreundliche Kommune ist eine Stadt, eine Gemeinde oder ein Stadtteil/Bezirk, der sich darauf konzentriert, das Radfahren als eine attraktive, sichere und umweltfreundliche Form der Mobilität zu fördern. Es gibt auch fahrradfreundliche Bezirke und Stadtteile. In einer fahrradfreundlichen Kommune ist es einfach und sicher, mit dem Fahrrad zu fahren. Die Kommune setzt sich auch dafür ein, dass das Radfahren als eine wichtige und gleichberechtigte Form der Mobilität angesehen wird, und fördert es aktiv, zum Beispiel durch eine vielfältige Radkultur.

Es ist daher wichtig, in verschiedenen Handlungsfeldern Maßnahmen umzusetzen, um den Radverkehr zu fördern. Es gibt nicht nur eine einzelne Lösung, die alle Probleme im Bereich der Radverkehrsförderung lösen kann. Vielmehr ist es notwendig, verschiedene Handlungsfelder zu betrachten, um ein umfassendes Maßnahmenpaket zu schnüren, welches viele Menschen anspricht.

Wie werde ich zu einer fahrradfreundlichen Kommune?

Die Plan F-Systematisierung

Governance

VERWALTUNG UND POLITIK

- Finanzierung
- Personal
- Förderungen und Förderprogramme
- Rechtliche Grundlagen
- Verkehrspolitik, Siedlungspolitik und kommunalpolitische Zielsetzung

KONZEPTE UND ORGANISATION

- Konzepte und Pläne
- Förderung sozialer Projekte und sozialen Engagements
- Teilnahme Modell- und Forschungsprojekte
- Koordination und Organisation Radverkehr
- Daten

INFORMATION, AUSTAUSCH UND BETEILIGUNG

- Partizipation (Bürger*innen)
- Akteur*innen-Vernetzung
- Organisierter Austausch mit Privatwirtschaft und Tourismus
- Kooperationen mit Universitäten und Forschungseinrichtungen

MONITORING UND EVALUATION

- Modal Split
- Maßnahmenevaluierung
- Fahrradzählungen
- Evaluation der Radverkehrsförderung

Bildung & Trainings

RADVERKEHR IN SCHULEN, KINDER- UND JUGENDCLUBS UND KINDERGÄRTEN

- Mobilitätsbildung für Schüler*innen
- Fahrradkurse
- Fahrradflotte
- Aktionen

TRAINING FÜR ERWACHSENE

Infrastruktur

FAHRRADNETZ

- Netzmerkmale: Komfort, Netzwerk, Direktheit, Sicherheit, Attraktivität
- Wegweisung

FAHRRADSTRASSEN UND -ZONEN

SICHERE KREUZUNGEN

GESCHÜTZTE RADFAHRSTREIFEN

BAULICHE RADWEGE

RADFAHRSTREIFEN

RADSCHNELLVERBINDUNGEN, RADSCHNELLWEGE UND PREMIUM-ROUTEN

FAHRRADBRÜCKEN UND UNTERFÜHRUNGEN

TEMPORÄRE RADFAHRSTREIFEN

VERKEHRSFLUSS

BELEUCHTUNG

GESTALTUNGSELEMENTE

UMLEITUNGEN UND BAUSTELLENFÜHRUNG

WIRTSCHAFTSWEGE

FAHRRADPARKEN

- Abstellanlagen im öffentlichen Raum
- Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen
- Abstellanlagen für „Spezialfahräder“

Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

MARKETING UND KOMMUNIKATION

- Kampagnen
- Veranstaltungen und Aktionen
- Fahrradmarke und Branding
- Informationen

KOMMUNALVERWALTUNG ALS VORBILD

- Zertifizierung fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- Fahrradleasing und Fahrradflotte

Wirtschaft

WIRTSCHAFTS-, LIEFERVERKEHR UND STADTLOGISTIK

- Veranstaltungen und Beratungsangebote
- Flächen zur Verfügung stellen

EINZELHANDEL

BETRIEBLICHE RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Services

REPARATURSERVICE

FAHRRADVERLEIHSYSTEME

- Fahrräder gegen Nutzungsgebühr
- Lastenfahrräder (gebührenpflichtig/ als Teil des ÖPNVs)
- Kostenfreie kommunale Lastenfahrräder

KARTEN

KURIERDIENSTE

APPS

LADEINFRASTRUKTUR

Tourismus & Freizeit

BESCHILDERUNG UND INFOTAFELN

TOURISTISCHE WEGE UND FREIZEITWEGE

ANREIZE FÜR DEN UMSTIEG IM URLAUB

TOUREN

BIKEPARKS

Multimodalität & Nahmobilität

KOMBINATION FAHRRAD UND ÖPNV

BIKE UND RIDE

MOBILITY HUBS IM ÖFFENTLICHEN RAUM

MOBILITY HUBS AN WOHNANLAGEN

RÜCKSICHT RAD- UND FUSSVERKEHR

Verkehrsberuhigung

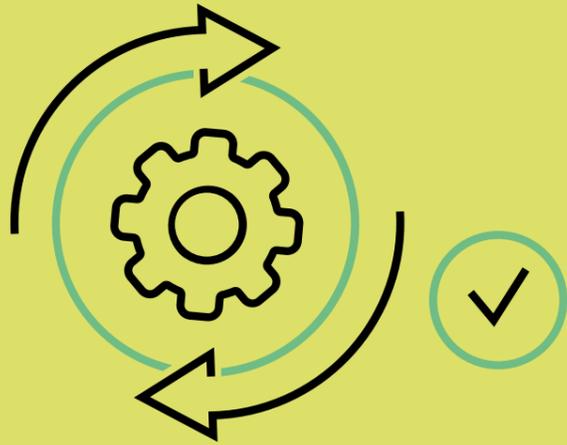
REDUZIERUNG KFZ-DURCHGANGSVERKEHRE

GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNG

PARKRAUMMANAGEMENT

REDUZIERUNG DES INNERSTÄDTISCHEN KFZ-VERKEHRS

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.

VERWALTUNG UND POLITIK

Verwaltung und Politik sind zentrale Stakeholder für die Radverkehrsförderung. Die Politik ist in der Verantwortung, rechtliche Grundlagen zu schaffen und Finanzierungen bereitzustellen, damit die Verwaltung agieren und den Radverkehr in den Kommunen effektiv fördern kann. Darüber hinaus sind verkehrspolitische und kommunalpolitische Zielsetzungen entscheidend sowie eine langfristig gedachte, nachhaltige Siedlungspolitik, um Zersiedelung und deren negativen Effekten auf klimaschonende Mobilität entgegenzuwirken. Es braucht ausreichend Personal, Know-how zu Radverkehrsthemen sowie effiziente Strukturen.

KONZEPTE UND ORGANISATION

Gute Radverkehrsförderung braucht gute Konzepte und Organisation. Einerseits sind klassische Maßnahmen, wie die Erstellung von Konzepten und Plänen, z. B. Radverkehrskonzepte, sowie die interne Koordination und Organisation der Radverkehrsplanung und -förderung wichtig. In einigen Kommunen gibt es bereits Radverkehrsbeauftragte. Ein wichtiger Bestandteil der Planung ist auch die Sammlung und Auswertung von Daten, um die Bedürfnisse der Radfahrenden besser zu verstehen und die Effektivität der Maßnahmen zu bewerten. Andererseits können Kommunen soziale Projekte, welche einen wichtigen Beitrag zur Radverkehrsförderung leisten, unterstützen und soziales Engagement in diesem Bereich fördern. Nicht zuletzt ist die Teilnahme an Forschungs- oder Modellprojekten sinnvoll, um neue Ideen zu erproben und passgenaue Lösungen zu finden.

INFORMATION, AUSTAUSCH UND BETEILIGUNG

Partizipation von Bürger*innen in der Radverkehrsförderung ist wichtig, um die Bedürfnisse und Anliegen der Bevölkerung miteinzubeziehen und die Wirksamkeit und Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen. Kommunen sollten zudem die Vernetzung von Akteur*innen und den Austausch von Informationen und Ideen untereinander voranbringen. Dazu gehören Akteur*innen aus Zivilgesellschaft, Verwaltung, Politik und Privatwirtschaft sowie weiteren relevanten Stakeholdern wie z. B. Schulen oder (Sport-)Vereinen. Ein Austausch und die Beteiligung der Bevölkerung ermöglichen es auch, das Engagement der Bevölkerung für den Radverkehr zu fördern.

MONITORING UND EVALUATION

Monitoring und Evaluation sind im Radverkehr wichtig, um die Wirksamkeit und Effektivität von Radverkehrsmaßnahmen zu überwachen und zu bewerten. Durch die Sammlung und Auswertung von Daten über die Nutzung des Radverkehrs, die Verkehrssicherheit und die Zufriedenheit der Radfahrenden kann man erkennen, welche Maßnahmen erfolgreich sind und welche Verbesserungen noch notwendig sind, um die Radverkehrsförderung an die tatsächlichen Bedürfnisse der Radfahrenden anzupassen.

Monitoring ermöglicht es, die Entwicklung des Radverkehrs im Laufe der Zeit zu verfolgen und zu beurteilen, ob die angestrebten Ziele erreicht werden. Evaluation hingegen ermöglicht es, die Wirksamkeit von einzelnen Maßnahmen zu beurteilen und zu entscheiden, ob diese Maßnahmen beibehalten, geändert oder abgebrochen werden sollten.

Fahrradparken im Quartier

ES WURDE EIN LEITFADEN ERSTELLT, DER EMPFEHLUNGEN FÜR DIE PLANUNG VON FAHRRAD-ABSTELLANLAGEN AUF PRIVATEN FLÄCHEN GIBT UND FLÄCHENPOTENZIALE IN BESTANDSGEBIETEN AUFZEIGT. DARÜBER HINAUS WURDE EIN STÄDTISCHES FÖRDERPROGRAMM MIT EINEM UMFANG VON ZWEI MILLIONEN EURO AUFGELEGT.

KOMMUNE

Hamburg

BUNDESLAND

Hamburg

EINWOHNER*INNEN

1.853.935

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Kostensteigerung im Wohnungsbau

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Veröffentlichung Leitfaden 12/2020,
 Laufzeit Förderprogramm 02/2022–12/2026

KOSTEN

Fördermittel 2 Millionen Euro, zusätzlich Kosten für die Erarbeitung des Leitfadens und für die Abwicklung des Programms.

- Eigenmittel: 100 Prozent (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen)

PERSONELLER AUFWAND

Eine halbe Stelle über fünf Jahre zur Abwicklung des Förderprogramms bei der IFB

BETEILIGTE ÄMTER

Amt für Bauordnung und Hochbau, Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung, Amt für Wohnungswesen, Bauprüfungsdienststellen der Bezirke

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Investitions- und Förderbank Hamburg (IFB)

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Verbände der Wohnungswirtschaft und Verband der Wohnungseigentümer sowie größere Bestandshalter wurden gezielt informiert. Das Förderprogramm läuft erst an und muss noch bekannter werden.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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



Fahrradbox, Urheber: Tony Schröter

ERGEBNIS

Das Bewusstsein bei privaten Grundeigentümer*innen dafür, was gute Fahrradabstellanlagen ausmacht, steigt. Der Nachweis über ein Angebot an privater Fahrradinfrastruktur, das über die bauordnungsrechtlichen Anforderungen hinausgeht, kann im Baugenehmigungsverfahren zur Abminderung „notwendiger“ Kfz-Stellplätze geltend gemacht werden. Die Hamburger Stellplatzregelungen wurden entsprechend überarbeitet.

BESONDERHEITEN

- Evaluation
- Spezifische Zielgruppe: Bewohner*innen, Arbeitnehmer*innen

BESCHREIBUNG

Gute Fahrradabstellanlagen am Wohn- und am Arbeitsort haben einen großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Bei einer gutachterlichen Untersuchung zum Thema „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“ wurde festgestellt, dass im Wohnungsneubau die bauordnungsrechtlich geforderten Fahrradabstellplätze im oder am Gebäude häufig keine gute Qualität haben in Bezug auf die Lage im Gebäude, die Erreichbarkeit der Flächen, Diebstahlsicherheit, Barrierefreiheit, Bequemlichkeit für Nutzer*innen etc. In älteren Bestandsgebieten sind häufig keine oder zu wenige geschützte Abstellflächen vorhanden. Hier stellt sich häufig die Frage, wo und wie sinnvoll nachgerüstet werden kann. Ein Leitfaden und ein Förderprogramm haben das gemeinsame Ziel, das Bewusstsein für gute Fahrradabstellanlagen zu wecken. Das Förderprogramm richtet sich an private Eigentümer*innen/-gemeinschaften von Wohn- oder gewerblichen Immobilien. Es wird die Nachrüstung gefördert, sofern diese die Qualitätsanforderungen des Leitfadens erfüllen. Das Programm läuft über fünf Jahre.

HANDLUNGSFELD

Governance

MASSNAHME

Verwaltung und Politik

MASSNAHMENTYP

Förderungen und Förderprogramme

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

—

ANSPRECHPARTNER*IN:

Tony Schröter

E-MAIL:

tony.schroeter@bsw.hamburg.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 2 Governance

QUELLE:

Freie und Hansestadt Hamburg

➤ [https://www.hamburg.de/content-blob/153058/737995bad0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrraeder-und-kinderwagen-bpd-fahrraeder\).pdf](https://www.hamburg.de/content-blob/153058/737995bad0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrraeder-und-kinderwagen-bpd-fahrraeder).pdf)

Rheinisches Radverkehrsrevier

IN DER PROJEKTPHASE 1 „GESAMTREGIONALES RADVERKEHRSKONZEPT WURDE EIN REVIERWEITES KONZEPT FÜR DEN RADVERKEHR ALS GRUNDLAGE FÜR DIE WEITEREN ENTWICKLUNGEN ERSTELLT.

KOMMUNE

Rheinisches Revier (Mönchengladbach, Kreis Heinsberg, Rhein-Kreis Neuss, Rhein-Erft-Kreis, Kreis Düren, StädteRegion Aachen, Kreis Euskirchen)

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

2.461.839

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

- Gemeinden
- Überwiegend städtisch
 - Teilweise städtisch
 - Überwiegend ländlich

Kreise

- Städtischer Kreis
- Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommune
- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten
- Topographie
- Sehr geringer Radverkehrsanteil (unter 5 Prozent)
- Polyzentrale Struktur/Zersiedelung
- Fehlende Konzepte
- Kaum/keine Angebote ÖPNV

ZIELE

- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad

- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung/Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

12/2019–12/2025, Bau der Radwege wird nach der Projektlaufzeit fortgeführt

KOSTEN

180.000 Euro

- Landesmittel: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Förderrichtlinien Nahmobilität
- Bundesmittel: Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

PERSONELLER AUFWAND

Projektphase 1: 0,5 Stellen beim Zweckverband LANDFOLGE Garzweiler zzgl. Ansprechpersonen bei Projektpartner*innen & Arbeitsaufwand Planungsbüro

BETEILIGTE ÄMTER

Kreise und kreisfreie Städte des Rheinischen Reviers
Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

ADFC
Tourismusverbände der Kreise

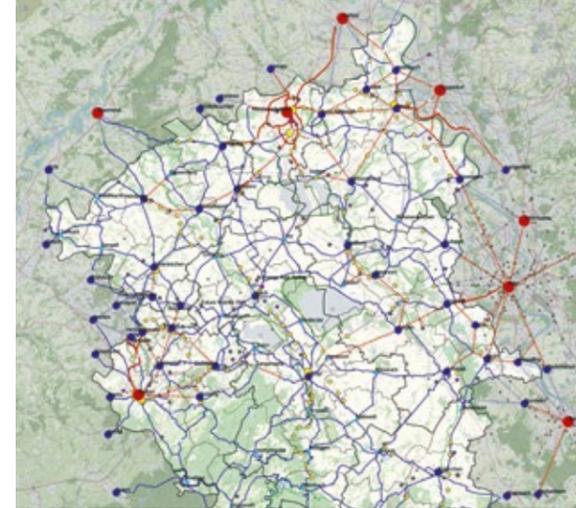
KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Nein

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Die Koordinierung und Abstimmung zwischen den verschiedenen Fördermöglichkeiten zum Teil zeitlich, personell und rechtlich sehr aufwendig.

Radverkehrskonzept Karte,
Urheberin: LANDFOLGE Garzweiler



HANDLUNGSFELD

Governance

MASSNAHME

Konzepte und Organisation

MASSNAHMENTYP

Konzepte und Pläne

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

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.

BESONDERHEITEN

- Interkommunal
- Einsteiger*innenmaßnahme

BESCHREIBUNG

Das Projekt verfolgt die Ziele des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW), durch die Förderung von Radinfrastruktur mehr Lebensqualität zu schaffen und Alternativen zum Pkw anzubieten. Im Rheinischen Revier stoßen die für die Verflechtung mit 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 und Mobilitätskonzepten. 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.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Andreas Bräuer

E-MAIL:

Andreas.Braeuer@landfolge.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: 1. Platz Governance

QUELLE:

Landfolge Garzweiler

➤ <https://www.radverkehrsrevier.de>

➤ http://download.svk-kaulen.de/Rheinisches_Revier/SVK_Rheinisches_Revier_Netzplan_20220222.jpeg

„The Good City“ Sonthofen

SONTHOFEN HAT DIE BÜRGER*INNENBETEILIGUNG FÜR SEIN RADVERKEHRSKONZEPT MIT DER AUSSTELLUNG „THE GOOD CITY“ DES BICYCLE INNOVATION LABS VERKNÜPFT. DIE AUSSTELLUNG „THE GOOD CITY“ ZEIGT AM BEISPIEL KOPENHAGENS, WIE ERFOLGREICHE RADVERKEHRSFÖRDERUNG FUNKTIONIERT.

KOMMUNE
Sonthofen

BUNDESLAND
Bayern

EINWOHNER*INNEN
21.589

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Teilweise städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Peripher

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN
• Flächenkonflikte
• Fehlende Konzepte

ZIELE
• Sicherheit
• Komfort und Fahrspaß
• Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
• Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
• Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG
06/2018–08/2018

KOSTEN
Keine Angabe

PERSONELLER AUFWAND
Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER
Bauamt und Öffentlichkeitsarbeit

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN
Bürger*innen, Planer*innen

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME
Ausstellung bildet Rahmen zur Bürger*innenbeteiligung für das Radverkehrskonzept

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)
Keine Angabe

ERGEBNIS
Die Entscheidung zur Kombination von Ausstellung als Rahmen und Bürger*innenbeteiligung als Anreiz zum Besuch der Ausstellung wird als gelungen bewertet. Dies war zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht so vorgesehen, erwies sich aber als effektive Öffentlichkeitsarbeit. Als Verbesserung wird eine Ausstellung mit interaktiven Elementen gesehen. Ziel war es, vor allem die Laufkundschaft und Besucher*innen des Rathauses im Vorbeigehen zu einem Blick zu motivieren. Hierfür würden sich gegebenenfalls interaktivere Ausstellungselemente besser eignen.

BESONDERHEITEN
• Beteiligung
• Temporäre Maßnahme

Partizipativer Prozess, Urheberin: Sonja Karnath



BESCHREIBUNG
Die Ausstellung „THE GOOD CITY“ SONTHOFEN lief von Juni bis zum Ende des Jahres 2018 im Foyer des Rathauses parallel zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Sonthofen.

Das Projekt sollte zeigen, dass kleine Städte genauso oder insbesondere zu Radstädten werden können und dafür auch auf die Erkenntnisse aus großen Städten mit jahrzehntelanger Erfahrung in erfolgreicher Fahrradkultur zurückgreifen können.

Darüber hinaus sind die Voraussetzungen von kleinen Städten gegenüber großen Städten oftmals besser aufgrund kurzer Wege zu allen städtischen Funktionen wie Handel, Dienstleistung, Kultur, Arbeitsstätten in gleichzeitig weniger verdichteten Stadt- und Verkehrsinfrastrukturen.

Anhand der Ausstellung sollten alle Bürger*innen Sonthofens inspiriert und motiviert werden, Sonthofen auf dem Weg zur Radstadt positiv zu begleiten. Die Ausstellung war zentrales Element der Öffentlichkeitsarbeit und Rahmen der Bürgerbeteiligung an der Netzplanentwicklung des Radverkehrskonzeptes.

HANDLUNGSFELD
Governance

MASSNAHME
Information, Austausch und Beteiligung

MASSNAHMENTYP
Partizipation (Bürger*innen)

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

ANSPRECHPARTNER*IN:
Johannes Hauptstock-Buhl

E-MAIL:
–

AUSZEICHNUNG(EN):
–

QUELLE:
AGFK Bayern1

➤ https://agfk-bayern.de/download/415/best-practice-mitglieder/5321/best_practice_fuss-_und_radverkehr_02_19_stadt_sonthofen.pdf

Evaluation Lastenradförderung

DÜSSELDORF HAT EINE UMFRAGE UNTER DEN MENSCHEN, DIE FÖRDERMITTEL FÜR EIN LASTENFAHRRAD ERHALTEN HABEN, DURCHGEFÜHRT. HÄUFIG – SO DIE STÄDTISCHE STUDIE – ERSETZT DAS LASTENRAD FAHRTEN MIT DEM AUTO, IN VIELEN FÄLLEN WURDE EIN PKW SOGAR GANZ ABGESCHAFFT.

KOMMUNE
Düsseldorf

BUNDESLAND
Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN
619.477

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN
• Flächenkonflikte
• Geteilte Planungszuständigkeiten

ZIELE
• Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
• Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG
06/2021–12/2022

KOSTEN
Kosten der Evaluation: rund 4.900 Euro
Kosten der Förderung insgesamt: 3.500.000 Euro
• Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND
Förderprogramm: eine Personalstelle (Vollzeit),
Evaluation: extern

BETEILIGTE ÄMTER
Keine Angabe

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN
Düsseldorf Marketing

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME
E-Mail mit Link

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE V/DEN PROZESS)
Keine Angabe

ERGEBNIS
85 Prozent der 869 Befragten ersetzen wöchentlich bis zu drei Autofahrten mit dem Lastenrad. 20 Prozent der befragten Düsseldorfer*innen haben ein Auto abgeschafft (insgesamt 173 Pkws, 121 Personen davon hatten jedoch vorher zwei Pkws, 37 Personen haben ihr einziges Auto abgeschafft) und 23 Prozent planen die Abschaffung eines Pkws. Paare mit Kindern sind die Hauptzielgruppe des Förderprogramms. Die Altersgruppe 35–44 nutzten überwiegend die Lastenräder. Zu 64 Prozent nutzen beide Elternteile das Lastenrad. Zu 89 Prozent wird das Lastenrad zum Einkaufen eingesetzt. Für Kindertransporte wird es von 76 Prozent der Befragten genutzt. Ausflüge werden damit von 74 Prozent der Befragten durchgeführt. Die gewerbliche Nutzung (Förderung nur bei Kleinbetrieben bis neun Mitarbeitenden möglich) ist bisher mit vier Prozent sehr gering. Zu 81 Prozent wird das Lastenrad im privaten Parkraum abgestellt. Öffentlicher Raum wird zum Abstellen zu 27 Prozent genutzt. Die eigene Garage wird am häufigsten als Abstellraum angegeben. 357 Tonnen CO₂-Äquivalente werden pro Jahr bisher durch die Wirkung des Förderprogramms vermieden.

Lastenfahrrad Düsseldorf,
Urheber*innen: Landeshauptstadt Düsseldorf, André L



BESONDERHEITEN

- Evaluation
- Spezifische Zielgruppe: Lasten- und Lieferverkehr

BESCHREIBUNG

Für die Befragung hatte die Landeshauptstadt Menschen angeschrieben, die Fördermittel für die Anschaffung von Lastenrädern erhalten hatten. Das Förderprogramm der Stadt Düsseldorf startete im Juni 2021. 869 von 1.230 Menschen, die eine Förderung erhalten hatten und angeschrieben wurden, nahmen an der Umfrage teil.

Die geförderten Lastenräder werden zu knapp 90 Prozent privat genutzt. Einsatzzwecke sind dabei überwiegend Einkäufe, Freizeitbeschäftigungen, Kindertransporte und Ausflüge.

Die Lastenräder werden vier bis sechs Mal pro Woche überwiegend für Fahrten unter 50 Kilometern genutzt und ergänzen somit insbesondere die innerstädtische Mobilität der Familien.

HANDLUNGSFELD

Governance

MASSNAHME

Monitoring und Evaluation

MASSNAHMENTYP

Maßnahmenevaluierung

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

ANSPRECHPARTNER*IN:

Andrea Hermens und Uta Heitmann

E-MAIL:

foerderprogramm-lastenraeder@duesseldorf.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Stadt Düsseldorf

➤ <https://www.duesseldorf.de/medienportal/prescribedienst-einzelansicht/pld/lastenrad-foerderprogramm-wirkt.html>

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 Fahrrad fahren, 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.

RADVERKEHR IN SCHULEN, KINDER- UND JUGENDCLUBS UND KINDERGÄRTEN

Abgestimmte Maßnahmen zum Radverkehr in Schulen, Kinder- und Jugendclubs sowie Kindergärten sind besonders wichtig, um nachhaltige Mobilität schon im jungen Alter zu fördern. Die Mobilität im Kindes- und Jugendalter prägt das Mobilitätsverhalten auch als erwachsene Person.

Verschiedene Maßnahmen, wie z. B. Mobilitätsbildung, Fahrradkurse, Fahrradflotten, Ausflüge und Aktionen oder Serviceangebote, machen Kinder mit dem Radfahren vertraut und schaffen Zugang auch für Kinder aus fahrradfernen Haushalten. Sie tragen dazu bei, die eigenständige, nachhaltige Mobilität der Kinder zu fördern. Außerdem lernen Kinder, sicher und selbständig im Straßenverkehr zu agieren, und erfahren, weshalb nachhaltige Mobilität wichtig ist. Radverkehr in Schulen, Kinder- und Jugendclubs sowie Kindergärten zu fördern ist ein wichtiger Baustein zur Etablierung einer Fahrradkultur.

TRAINING FÜR ERWACHSENE

Training ist nicht nur für Kinder wichtig, sondern kann auch für Erwachsene viele Vorteile haben. Verschiedene Maßnahmen können dazu beitragen, dass Erwachsene sich sicherer und selbständiger im Straßenverkehr bewegen können, was ihre Mobilität erhöhen kann. Durch Schulungen oder Trainings erfahren Menschen die Auswirkungen ihres Verkehrsverhaltens auf die Umwelt und werden ermutigt, klima- und sozialverträgliche Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, zu nutzen. Informationsangebote, z. B. zu Mobilitätsangeboten oder Förderprogrammen, erleichtern ihnen einen Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel. Viele Erwachsene haben das Radfahren nie erlernt oder haben aufgrund eigener Erfahrungen Ängste. Fahrradkurse für Erwachsene z. B. sind deshalb eine wichtige Maßnahme, die Fahrradmobilität zu fördern und gleichzeitig die Lebensqualität sowie Gesundheit der Menschen zu verbessern.

ngg & Trainin ngs



bike to school – Landkreis und Stadt Osnabrück

APPBASIERTER AKTION, BEI DER SCHÜLER*INNEN UND SCHULPERSONAL ZUM RADFAHREN MOTIVIERT WERDEN.

KOMMUNE

Landkreis Osnabrück und Stadt Osnabrück

BUNDESLAND

Niedersachsen

EINWOHNER*INNEN

361.550 und 165.034

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

Kreise

Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral

Peripher

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommune
- Geteilte Planungszuständigkeiten

ZIELE

- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2015

KOSTEN

Kampagne für beide Kommunen (inklusive Öffentlichkeitsarbeit und App-Lizenz): 50.000 Euro

- Eigenmittel: 50 Prozent
- Landesmittel: 50 Prozent (Förderprogramm Nachhaltige

Mobilität und Verbesserung der Luftreinhaltung in der Stadt Osnabrück)

PERSONELLER AUFWAND

Während der Kampagnenzeit 30 Prozent der Arbeitszeit einer Person

BETEILIGTE ÄMTER

Landkreis Osnabrück – Referat für Strategische Planung und Fachdienst Bildung, Kultur und Sport, Stadt Osnabrück – Fachbereich Städtebau, Radverkehrsbeauftragte

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Schüler*innen, Schulpersonal, Sparkassen

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Anschreiben an die Schulen und Schulelternrat, Pressemeldungen, Website, Flyer und Poster wurden in den Schulen verteilt und aufgehängt.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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

ERGEBNIS

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 vermieden über 28 t CO₂.

BESONDERHEITEN

- Interkommunal
- Spezifische Zielgruppe: Schüler*innen

Pressefoto bike to school, Urheber: Landkreis Osnabrück



BESCHREIBUNG

Vom 28. September bis 6. November 2020 sollten mit der appbasierten 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 zur 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 einfließen. Punkte-Booster für das Team verbesserten die Platzierung: Fuhr 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.

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. April bis 14. Mai 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 davon, wo diese Radfahrten stattfanden. Die technische Prüfung, ob es sich um Schulradfahrten handelte, entfiel.

HANDLUNGSFELD

Bildung & Trainings

MASSNAHME

Radverkehr in Schulen, Kinder- und Jugendclubs und Kindergärten

MASSNAHMENTYP

Aktionen

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

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.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Sophie Rotter und Ulla Bauer

E-MAIL:

sophie.rotter@lkos.de, Bauer@osnabrueck.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award: Platz 1 im Handlungsfeld Bildung und Trainings

QUELLE:

Plan F Award 2022

Deutscher Fahrradpreis 2022

➔ https://plan-f.info/Projektmappe_PlanFAward.pdf

Radfahren im Alltag – Gemeinsam zum Erfolg mit Radlotsinnen

RADFAHRANFÄNGERINNEN SICHERHEIT GEBEN DURCH AUFBAUKURS
UND SICHERHEITSTRAINING FÜR FRAUEN.

KOMMUNE

Offenbach am Main

BUNDESLAND

Hessen

EINWOHNER*INNEN

131.295

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

• Finanzschwache Kommune

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Zwei Jahre

KOSTEN

Ca. 10.000 bis 20.000 Euro pro Jahr

- Eigenmittel: 10 Prozent
- Bundesmittel: 90 Prozent (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz: Nationale Klimaschutzinitiative)

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Stadt Offenbach am Main, Amt für Umwelt, Energie und Klimaschutz

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

AG Radverkehrsförderung, Stadtteilbüro Lauterbach

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Internetseite der Stadt Offenbach, lokale Zeitung, Multiplikator*innen wie ADFC und VCD

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Hoher Zeit- und Kostenaufwand für die Organisation der Kurse, die Akquise der Lotsinnen und die Öffentlichkeitsarbeit. Maßnahme stützt sich auf Ehrenamtliche

ERGEBNIS

Viele positive Rückmeldungen. Die Frauen nutzen das Fahrrad nach eigenen Angaben mit Freude und so oft wie möglich.

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
- Einsteiger*innenmaßnahme
- Spezifische Zielgruppe: Frauen



Lotsin, Urheberin: Stadt Offenbach

BESCHREIBUNG

Mit dem Projekt werden Radfahranfängerinnen nach ihrer Teilnahme an den Anfängerinnenkursen dabei unterstützt, sicher im Alltagsverkehr zu fahren. Außerdem werden Alltagsrouten gezeigt und das Fahren mit Fahrradtaschen und -anhängern sowie Lastenrädern ausprobiert. Dies soll durch einen Aufbaukurs, ein Verkehrssicherheitstraining und Radfahren in Teams erreicht werden.

Radfahrlotsinnen bilden mit ihrer Radfahranfängerin ein Team, machen sich gemeinsam auf den Weg und entdecken auch selbst ihre eigene Stadt noch mal aus einem anderen Blickwinkel. Das Ziel ist dabei, dass die Anfängerinnen nicht gleich nach den Kursen allein auf der Straße unterwegs sind, sondern die Möglichkeit haben, zunächst als Übergang mit Unterstützung und Begleitung das Fahrrad zunehmend für alltägliche Wegstrecken zu benutzen. Die Teams trafen sich über einen Zeitraum von drei Monaten in der Sommerzeit einmal wöchentlich für zirka zwei Stunden. Eine Ansprechpartnerin stand bei Fragen zur Verfügung.

Durch die Radfahrkurse für Frauen soll eine Steigerung des Radverkehrsanteils erreicht werden, indem die Teilnehmerinnen verkehrssicheres Radfahren erlernen. In 2019 haben insgesamt sechs Frauen sowohl am Aufbaukurs als auch am Verkehrssicherheitstraining und am „Radfahren im Alltag“ teilgenommen. Bei Letzterem hatten die Schülerinnen 15 Wochen lang die Möglichkeit, zwei Stunden pro Woche mit einer zugeteilten Fahrradlotsin Wege des Alltags zusammen und nach Wunsch mit Fahrradtaschen und Anhänger zu Übungszwecken zurückzulegen und dadurch mehr Sicherheit beim Fahren zu erlangen.

Die Stadt Offenbach mit ihren beteiligten Partner*innen möchte mit dem Projekt nicht nur einen vertiefenden

HANDLUNGSFELD

Bildung & Trainings

MASSNAHME

Training für Erwachsene

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

Anschluss an die Anfängerinnenkurse bieten, sondern die Teilnehmerinnen auch nach Abschluss der Kurse weiterhin zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr begleiten. Denn nur so kann ein tatsächlicher Mobilitäts-umstieg gelingen. Für Frauen, die noch kein eigenes Fahrrad haben, wird eng mit Fahrradinitiativen zusammengearbeitet, um auch ihnen den Besitz eines Fahrrads zu ermöglichen.

Das Projekt musste in den Jahren 2020 und 2021 coronabedingt ausfallen. Derzeit arbeitet die Stadt an einem ähnlichen Format, um den Radverkehr in Offenbach zu stärken und somit aktiv zum Klimaschutz beizutragen.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Lukas Glitsch

E-MAIL:

Lukas.Glitsch@offenbach.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2020

➔ <https://www.offenbach.de/radfahren-alltag>

Infrastruktur



Das Handlungsfeld Infrastruktur schließt alle Maßnahmen ein, die der Verbesserung der Radinfrastrukturanlagen dienen. Dabei geht es sowohl um den fließenden Radverkehr, z. B. Radwege, Einrichtung von Fahrradstraßen, Brücken oder sichere Kreuzungen oder 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, mit deren Hilfe die Multimodalität gefördert wird, sind im Handlungsfeld 6 „Multimodalität und Nahmobilität“ aufgeführt.

FAHRRADNETZ

Wichtige Merkmale für die Planung guter Fahrradnetze sind Komfort, Netzwerk, Direktheit, Sicherheit und Attraktivität. Ein Fahrradnetz besteht aus Radwegen, Fahrradstraßen und anderen Verkehrsanlagen, die darauf abzielen, die Sicherheit und Bequemlichkeit des Radverkehrs zu erhöhen und die Attraktivität des Radfahrens als Fortbewegungsmittel zu steigern. Die Wegweisung ist zudem ein zentraler Bestandteil eines guten Fahrradnetzes.

FAHRRADSTRASSEN UND -ZONEN

Fahrradstraßen sind Straßen, auf denen Radfahrende Vorrang haben. Das bedeutet, sie dürfen neben einanderfahren und der Kfz-Verkehr muss sich der Geschwindigkeit der Radfahrenden anpassen. Fahrradzonen sind Abschnitte von mehreren Straßen, auf denen der Radverkehr, ähnlich wie in den Fahrradstraßen, bevorzugt und Kfz-Verkehr begrenzt wird. In Fahrradstraßen und Fahrradzonen ist der Kfz-Verkehr häufig ausschließlich als Anliegerverkehr zugelassen. Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Durchgangsverkehre zu reduzieren, wie z. B. Einbahnstraßen, Poller oder Diagonalsperren.

SICHERE KREUZUNGEN

Kreuzungen sind häufig Unfallschwerpunkte. Aus diesem Grund sind sichere Kreuzungen für den Radverkehr zentraler Bestandteil einer fahrradfreundlichen Infrastruktur. Sie ermöglichen es Radfahrenden, Kreuzungen sicher und ohne Verzögerungen zu überqueren, indem sie beispielsweise separate Fahrradwege, Fahrradampeln oder Verkehrsinseln bieten. Es ist wichtig, dass Sichtbeziehungen und getrennte Signalisierung von Rad- und Kfz-Verkehr an kritischen Stellen geschaffen werden. Die Abbiegege-

schwindigkeit ist zu reduzieren und generell die Komplexität der Kreuzungen, z. B. durch Herausnahme von Abbiegebeziehungen. Dadurch werden Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert und das Unfallrisiko für Radfahrende reduziert.

GESCHÜTZTE RADFAHRSTREIFEN

Geschützte Radfahrstreifen bestehen aus einem durchgehenden Fahrradstreifen, der durch eine physische Trennung, wie beispielsweise Poller, Blumenkübel oder Betonbarrieren, vom Autoverkehr getrennt ist. Diese Trennung schafft einen physischen Schutz für Radfahrende und verbessert insbesondere die subjektive Sicherheit, sodass alle Personen, insbesondere Frauen, Kinder oder Senior*innen, zum Radfahren ermutigt werden.

BAULICHE RADWEGE

Bauliche Radwege sind baulich getrennte Wege im Seitenraum, die speziell für den Radverkehr gebaut wurden und somit eine eigene Führung abseits des Straßenverkehrs bieten.

RADFAHRSTREIFEN

Ein Radfahrstreifen ist ein Teil der Straße, der speziell für den Radverkehr vorgesehen ist und durch Markierungen von der Fahrbahn

abgegrenzt ist. Der Kfz-Verkehr darf diese Markierung nicht überfahren (durchgezogene Linie). Jedoch sollten aufgrund des höheren Sicherheitsempfindens auf Straßen mit hohem und mittlerem Verkehrsaufkommen primär separate Radwege oder geschützte Infrastrukturen umgesetzt werden.

RADSCHNELLVERBINDUNGEN, RADSCHNELLWEGE UND PREMIUMROUTEN

Radschnellverbindungen, Radschnellwege und Premiumrouten sind spezielle Radwege, die besonders komfortable und schnelle Verbindungen für den Radverkehr bieten. Sie schaffen nach besonderen Qualitätsstandards ausgebaute und durchgängige Verbindungen, die den Radverkehr auf schnellen, direkten und sicheren Wegen führen. Radschnellverbindungen, Radschnellwege und Premiumrouten bieten in der Regel einen getrennten Fahrbereich von der Kfz-Fahrbahn.

FAHRRADBRÜCKEN UND UNTERFÜHRUNGEN

Fahrradbrücken sind Brücken, die speziell für den Fuß- und Radverkehr konzipiert sind und eine sichere und schnelle Überquerung von Hindernissen wie Flüssen, Autobahnen oder Bahnstrecken ermöglichen. Unterführungen schaffen zudem die Möglichkeit, große Kreuzungen sicher und komfortabel zu umgehen.

TEMPORÄRE RADFAHRSTREIFEN

Temporäre Radfahrstreifen, auch als Pop-up-Radwege bekannt, sind temporäre Fahrradwege, die schnell und kostengünstig eingerichtet werden können. Sie werden in der Regel auf bestehenden Straßen oder Kfz-Fahrspuren angelegt und bieten durch die Trennung vom Kfz-Verkehr eine sichere Verbindung für Radfahrende, insbesondere in städtischen Gebieten. Sie sind eine einfache und flexible Möglichkeit,

den Radverkehr zu verbessern, und können bei Bedarf verstetigt, verändert oder wieder entfernt werden.

VERKEHRSFLUSS

Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses für den Radverkehr können zur Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit beispielsweise durch die Verringerung z. B. von Wartezeiten an Ampeln (Anpassung von Signalplänen an LSA) und Einrichtung von Grünen Wellen beitragen und verbessern den Komfort für Radfahrende.

BELEUCHTUNG

Beleuchtung an Straßen und Radwegen erhöht die Sichtbarkeit und damit die Sicherheit von Radfahrenden und verbessert auch das subjektive Sicherheitsempfinden. Ein gut durchdachtes Beleuchtungskonzept kann dazu beitragen, dass Radfahrende auch bei schlechten Sichtverhältnissen sicher und komfortabel unterwegs sind und sich auch bei Dunkelheit auf dem Fahrrad wohl fühlen.

GESTALTUNGSELEMENTE

Durch die Verwendung von Gestaltungselementen wie Piktogrammen und Roteinfärbungen wird die Radinfrastruktur optisch hervorgehoben und für alle Verkehrsteilnehmenden deutlicher erkennbar. Das verbessert die Sicherheit sowie die Orientierung und kann Konflikte im Straßenverkehr reduzieren. Zugleich wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs im Raum erhöht und kann zur Veränderung der Mobilitätskultur beitragen.

UMLEITUNGEN UND BAUSTELLENFÜHRUNG

Bei Umleitungen und Baustellenführungen ist es wichtig, die Belange des Fuß- und Radverkehrs mitzudenken. Eine unzureichende Berücksichtigung beeinträchtigt häufig den Verkehrsfluss für Radfahrende und kann zu gefährlichen Situatio-

nen führen, wenn sie beispielsweise gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden. Die Bereitstellung von sicheren Umleitungsrouten und gut sichtbaren Hinweisen für den Radverkehr ist deshalb wichtig.

WIRTSCHAFTSWEGE

Die Freigabe von Wirtschaftswegen für den Radverkehr kann eine gute Maßnahme sein, schnell und kostengünstig das Radverkehrsnetz zu verbessern. In der Regel sind keine aufwendigen Bauarbeiten notwendig und Wirtschaftswegen können schnell für den Radverkehr freigegeben werden. Die Freigabe kann dazu beitragen, Lücken im bestehenden Radwegenetz zu schließen, und stellt Radfahrenden eine größere Auswahl an sicheren und komfortablen Routen zur Verfügung. Aufgrund von eventuellen Nutzungskonflikten (Land-, Forst- oder Wasserwirtschaft) sind eine Abstimmung mit den entsprechenden Stellen sowie eine gute Kommunikation notwendig.

FAHRRADPARKEN

Für den ruhenden Radverkehr, das Fahrradparken, braucht es gute Abstellanlagen, damit Personen ihr Fahrrad geschützt vor Witterung und sicher vor Diebstahl abstellen können. Wenn es genügend Abstellmöglichkeiten gibt, sind Menschen eher bereit, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Kommunen müssen ausreichende und hochwertige Fahrradabstellanlagen sowohl in öffentlichen Räumen als auch an öffentlichen Einrichtungen schaffen. Auch die wachsende Zahl an Spezialfahrrädern, wie z. B. Lastenrädern oder Fahrrädern mit Anhängern, sollten Kommunen bei der Errichtung von Abstellanlagen im Blick haben. Durch Stellplatzsatzungen können Kommunen auch direkt auf sichere Abstellanlagen an Wohngebäuden und am Arbeitsplatz einwirken.

Radnetz OWL

ENTSTEHUNG EINES REGIONALEN ALLTAGSRADWEGENETZES IN OSTWESTFALENLIPPE (OWL) UND VON GEMEINSAMEN ZIELEN FÜR DIE ENTWICKLUNG EINES STARKEN RADVERKEHRS.



KOMMUNE

Region OstWestfalenLippe

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

Ca. 2,06 Millionen

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Gemeinden

- Überwiegend städtisch
- Teilweise städtisch
- Überwiegend ländlich

Kreis

- Städtischer Kreis
- Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen
- Dünn besiedelter ländlicher Kreis

RAUMTYPEN: LAGE*

- Sehr zentral
- Zentral
- Peripher

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommune
- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten
- Topographie
- Sehr geringer Radverkehrsanteil (unter 5 Prozent)
- Polyzentrale Struktur/Zersiedelung
- Demographie (Überalterung)
- Schrumpfende Städte
- Fehlende Konzepte
- Kaum/keine Angebote ÖPNV

- Viel (denkmalgeschütztes) Kopfsteinpflaster
- Sehr heterogene Region mit auch wachsenden Städten, schrumpfenden ländlichen Gebieten

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Überwindung weiter Distanzen
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung/Statussymbol
- Reduktion des privaten Autoverkehrs (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2019

KOSTEN

120.000 Euro (Auftrag an das Planungsbüro) zzgl. eigene Personalkosten, Kosten für Veranstaltungen, Veröffentlichungen etc.

- Eigenmittel: 30 Prozent (OWL GmbH)
- Landesmittel: 70 Prozent (Städtebauförderung NRW)

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Die Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke, Paderborn, die Stadt Bielefeld, OstWestfalenLippe GmbH, Bezirksregierung Detmold, Straßen.NRW (Regionalniederlassungen OstWestfalen-Lippe und Sauerland-Hochstift)

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Fachvertreter der 70 Kommunen in OWL und Ehrenamt von Radinitiativen

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Fachveranstaltung mit über 220 Teilnehmern, sechs Regionalkonferenzen mit insgesamt über 200 Teilnehmern, Kurzbericht in Print, Pressemeldungen, Social-Media-Beiträge, Aktionen

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME/DEN PROZESS)

Der Prozess fiel genau in den Beginn der Corona-Zeit – wir sind daher ganz neue Wege gegangen und haben alle Prozesse zum ersten Mal mit damals noch ungewohnten Online-Konferenzen durchgeführt. Die eigentlichen Herausforderungen liegen in der Beschleunigung der weiteren Umsetzung

ERGEBNIS

Gemeinsam erarbeitete, politisch beschlossene Planungen und Standards, Grundlage Koordinationsstruktur

BESONDERHEITEN

- Interkommunal
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen

BESCHREIBUNG

Die Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke, Paderborn, die Stadt Bielefeld und die OWL GmbH arbeiten mit Unterstützung der Bezirksregierung Detmold und Straßen.NRW seit 2019 zusammen an der Entwicklung und Umsetzung des Regionalen Alltagsradwegenetzes OstWestfalenLippe, des Radnetzes OWL. Zum ersten Mal werden die Förderung und der Ausbau der Radinfrastruktur in Kooperation der sieben staatlichen Gebietskörperschaften mit der Regionalentwicklungsgesellschaft vorangetrieben. Gemeinsame Standards und die Zusammenarbeit sind in der Region politisch beschlossen und die Planungen bereits im Regionalplan verankert.

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Fahrradnetz

MASSNAHMENTYP

Netzmerkmale: Komfort, Netzwerk, Direktheit, Sicherheit, Attraktivität

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Governance

Die Partner*innen setzen für die Region OWL ein zukunftsfähiges Haupttroutennetz von 1.992 km Länge für den Alltagsradverkehr um in einer Region mit einem auch topographisch sehr heterogenen Raum von ca. 6.500 km², mit zwei Millionen Einwohner*innen und 69 Gemeinden in sechs Kreisen und einer kreisfreien Stadt. Diese Zusammenarbeit hat sich als sehr wirkungsvoll erwiesen. So kann zukünftig ambitionierten Zielen, wie dem Rad-schnellweg OWL 2.0 über drei Kreise und eine kreisfreie Stadt oder dem Lückenschluss zwischen RS1 und RS3 im Kreis Paderborn sowie weiteren Radwegführungen in herausfordernden Zusammenhängen stärkerer Nachdruck verliehen werden.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Astrid Butt

E-MAIL:

a.butt@ostwestfalen-lippe.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Deutscher Fahrradpreis 2022: Platz 1 Infrastruktur

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2022

➔ <https://www.urbanland-owl.de/projekte/radnetz-owl>

Fahrradzone Nauwieser Viertel

AUSBAU DES STÄDTISCHEN RADVERKEHRSNETZES, EINFÜHRUNG UND ERPROBUNG DES NEUEN INSTRUMENTS FAHRRADZONE.

KOMMUNE

Saarbrücken

BUNDESLAND

Saarland

EINWOHNER*INNEN

179.634

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommune
- Flächenkonflikte

ZIELE

- Sicherheit
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

2020–2021

KOSTEN

- Ca. 120.000 Euro
- Eigenmittel: ca. 60 Prozent
- Landesmittel: ca. 40 Prozent (Saarland: Richtlinie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität – Teilförderung Radverkehr [NMOB-Rad])

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Stadtplanungsamt, Straßenbauamt, Ordnungsamt, Medienabteilung

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Oberste Straßenverkehrsbehörde

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Es fand im März 2021 eine Bürgerbeteiligung (aufgrund der Pandemie im Online-Format) statt.

Die Bewohner des Nauwieser Viertels erhielten einen Flyer mit Informationen zu dem Projekt und den Verkehrsregeln.

An den Einfahrten in die Fahrradzone wurden Hinweisschilder mit den wichtigsten Verkehrsregeln angebracht.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Zum Zeitpunkt der Planung und Umsetzung war die Verwaltungsvorschrift zur StVO noch nicht aktualisiert und diente daher nicht als verkehrsrechtliche Grundlage für die notwendigen Abstimmungen.

Die unbekanntesten Verkehrsregeln mussten gut kommuniziert werden.

ERGEBNIS

Keine Angabe

BESONDERHEITEN

- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben

Fahrradstraße, Urheber: Visit Saarbrücken



BESCHREIBUNG

Mit dem Instrument der Fahrradzone gemäß novellierter StVO bot sich der Landeshauptstadt Saarbrücken im Jahr 2020/21 eine hervorragende Gelegenheit, das Radverkehrsnetz der Innenstadt gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030 kurzfristig weiterzuentwickeln. Die Größe und die zentrale Lage des Nauwieser Viertels machten dabei das Projekt nicht nur für Saarbrücken zu einem Pilotprojekt.

Mit dem Projekt wurden zwei Ziele verknüpft. Zum einen sollte ein zentrales Stadtviertel mit sehr hohem Radverkehrspotenzial als Ausgangspunkt für die Verkehrswende in Saarbrücken genutzt werden. Zum anderen sollten die neuen Verkehrsregeln und die begleitenden baulichen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Nutzung des Fahrrads und seine Akzeptanz als gleichberechtigtes Verkehrsmittel analysiert werden, um eine Ausweitung auf andere Viertel zu prüfen.

Das Nauwieser Viertel ist bereits seit geraumer Zeit durch viele gegenläufige Einbahnstraßen und Straßeneinbauten verkehrsberuhigt. Die überwiegend jungen Bewohner*innen und Besucher*innen des Viertels können tendenziell als fahradaffin angesehen werden. Die zentrale Lage macht das Viertel zu einem „Nukleus“ im Radverkehrsnetz der Stadt, von dem aus sternförmig wichtige Radverkehrsachsen ausgehen.

Für den Kfz-Verkehr ist das Nauwieser Viertel seit Einrichtung der Fahrradzone nur noch für Anlieger zugelassen. Zur Verdeutlichung der neuen Situation wurden neben der obligatorischen Beschilderung an vielen Einmündungen großflächige Piktogramme (3 x 3 m), die in ihrer Darstellung dem StVO-Zeichen 244.3 entsprechen, markiert. Zur Sicherstellung der Kenntnisnahme

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Fahrradstraßen und -zonen

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

der neuen Verkehrsregeln und deren Akzeptanz wurden an den Einfahrten in die Zone gut sichtbare Hinweisschilder mit den wichtigsten Regeln angebracht. Überdies wurden mehr als 100 zusätzliche Fahrradstellplätze geschaffen.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Yannick Seinsoth

E-MAIL:

fahrradbeauftragter@saarbruecken.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Deutscher Fahrradpreis 2022: Platz 3 Infrastruktur

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2022
Landeshauptstadt Saarbrücken

➔ <https://vep.saarbruecken.de/umsetzung/radverkehr>

Rück- und Umbau freilaufender Rechtsabbieger

ALLE FREILAUFENDEN RECHTSABBIEGER IN DER STADT KÖLN WERDEN NACH EINEM BAUKASTENSYSTEM RÜCK- UND UMGEBAUT, UM DIE VERKEHRSSICHERHEIT INSBESONDERE FÜR RADFAHRENDE ZU ERHÖHEN.

KOMMUNE

Köln

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

1.073.096

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

Keine Angaben

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 01/2019

KOSTEN

Ca. 250.000 Euro (Externe Planungskosten)
 • Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Abteilungen Straßenentwurf, Lichtsignalanlagen (LSA)-Technik, Straßenverkehrsbehörde, Unfallkommission, Team des Fahrradbeauftragten

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Ingenieurbüro, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Verkehrsclub Deutschland (VCD), Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) und Polizei (projektbegleitender Facharbeitskreis)

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Pressemitteilungen und Social Media

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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

ERGEBNIS

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

BESONDERHEITEN

- Evaluation
- Beteiligung
- Nachhaltige Ressourcen
- Interkommunal
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben

Sperrung des freien Rechtsabbiegers, Urheberin: Stadt Köln



BESCHREIBUNG

In der Stadt Köln gibt es ca. 310 signalisierte Knotenpunkte, die mit mindestens einem freilaufenden Rechtsabbieger ausgestattet sind. Als freilaufende Rechtsabbieger werden Straßenabschnitte an Kreuzungen bezeichnet, welche das Umgehen einer Ampel beim Rechtsabbiegen ermöglichen. Ziel dessen ist es, dem Kraftfahrzeug-Verkehr ein zügiges Vorwärtskommen zu ermöglichen. An mehreren freilaufenden Rechtsabbiegern ist es in der Vergangenheit häufig zu Konflikten und Unfällen mit nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden zum Teil mit Todesfolge gekommen. Daher hat der Rat der Stadt Köln eine Überprüfung, Überplanung und gegebenenfalls den Umbau aller in Köln vorhandenen sogenannten freilaufenden Rechtsabbieger beschlossen, um die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erhöhen.

Zunächst wurde eine Machbarkeitsstudie sowie ein Baukastensystem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an freilaufenden Rechtsabbiegern erstellt. 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, wie auch 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.

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Sichere Kreuzungen

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Verkehrsberuhigung

ANSPRECHPARTNER*IN:

Kristina Kollbach

E-MAIL:

kristina.kollbach@stadt-koeln.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award: Platz 2 Infrastruktur

QUELLE:

Stadt Köln
 Plan F Award 2022

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

Geschützter Radfahrstreifen Tempelhofer Damm

SCHAFFUNG EINER DURCHGÄNGIGEN, GESCHÜTZTEN RADVERKEHRSANLAGE AUF EINER WICHTIGEN AUSFALLSTRASSE OHNE GRUNDHAFTEN UMBAU DURCH DIE UMWIDMUNG DES KFZ-PARKSTREIFENS.

KOMMUNE
Berlin Tempelhof-Schöneberg

BUNDESLAND
Berlin

EINWOHNER*INNEN
3,645 Millionen, 340.000 (Bezirk)

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Polyzentrale Struktur/ Zersiedelung

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Klima- und Umweltschutz
- Flächengerechtigkeit

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG
12/2021–04/2023

KOSTEN
1,5 Millionen Euro

- Landesmittel: 100 Prozent (Senatsverwaltung Berlin)

PERSONELLER AUFWAND
Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER
Straßen- und Grünflächenamt, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN
Senatsverwaltung Berlin, Interessenverbände, Anwohner*innen, Baufirmen, Gasnetzbetreiber

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME
Pressemitteilung, Beteiligungsformate, Newsletter

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)
Koordination der Akteur*innen, Verzögerungen durch Leitungsarbeiten, politische Debatte um Parkplätze

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

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen, Schüler*innen, Lasten- und Lieferverkehr, Frauen

Geschützter Radfahrstreifen, Urheberin: Saskia Ellenbeck



BESCHREIBUNG
In dem Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg wurde eine durchgängige Radverkehrsanlage auf einer Hauptachse ohne grundhaften Umbau geschaffen. Der Parkstreifen ist dazu in eine zwei Meter breite, geschützte Radspur umgewandelt worden. Auf einer Strecke von rund drei Kilometern wurden ca. 530 Poller sowie zahlreiche sogenannte Leitboys verbaut, welche die Radfahrenden vor dem Kfz-Verkehr schützen und regelwidriges Parken verhindern sollen. Für den Lieferverkehr gibt es auf der mittleren Fahrspur Lieferzonen. Das funktioniert sehr gut, da diese nicht zugeparkt werden.

Es gab viele Beteiligungswerkstätten und Planungsrunder auch mit der Senatsverwaltung, allerdings zunächst nur für den Tempelhofer Damm. Durch den Prozess wurde viel gelernt, sodass die weiteren Maßnahmen viel schneller umgesetzt werden können. Das Konzept des Tempelhofer Damms wurde dann – mit Beschluss des Radverkehrsplans in Berlin – auch auf den südlich anschließenden Mariendorfer Damm erweitert. Insgesamt werden zweimal drei Kilometer durchgehende Radverkehrsanlagen geschaffen. Diese werden schon jetzt stark genutzt.

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Geschützte Radfahrstreifen

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Wirtschaft

ANSPRECHPARTNER*IN:

–

E-MAIL:
kontakt-osgruenun@ba-ts.berlin.de

AUSZEICHNUNG(EN):
Plan F Award 2022: Platz 3 Infrastruktur

QUELLE:
Plan F Award 2022
Bezirksamt Berlin Tempelhof-Schöneberg
infravelo

➤ <https://www.infravelo.de/projekt/tempelhofer-damm>

Wälder ALLEen-Weg

ERRICHTUNG EINES VOLLSTÄNDIG BARRIEREFREI ZERTIFIZIERTEN RADWEGES, WELCHER EINE DIREKTE VERBINDUNG ZWISCHEN ZWEI VERBANDSGEMEINDEN SCHAFFT UND DIE FAHRRAD-MOBILITÄT VERBESSERT.

KOMMUNE

Verbandsgemeinde Wallmerod

BUNDESLAND

Rheinland-Pfalz

EINWOHNER*INNEN

14.698

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend ländlich

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Topographie
- Polyzentrale Struktur/ Zersiedelung

ZIELE

- Komfort und Fahrspaß
- Überwindung weiter Distanzen
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Barrierefreiheit

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

02/2021-02/2022

KOSTEN

- Ca. 338.000 Euro
- Eigenmittel: 30 Prozent
 - Europäische Union: 70 Prozent (Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums [ELER])

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Bauamt, Bürgermeister, Klimaschutzmanagerin

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Behindertenbeauftragte des Landes Rheinland-Pfalz; Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Social Media, Pressemitteilungen, Eröffnung mit Stadtradeln

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Vor allem die topographische Lage des Westerwaldes ist eine starke Herausforderung, wenn Barrierefreiheit gewährleistet werden soll. 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 (z. B. Filmsequenzen) konnten hier eingesetzt werden.

ERGEBNIS

Das Ergebnis ist ein schöner, barrierefreier Radweg, der Fahrradfahrende, Spaziergänger*innen, Rollstuhlfahrende oder Personen mit Rollatoren gleichermaßen zum Bespielen einlädt. Mit dieser Maßnahme setzt Wallmerod ein Statement in puncto 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.



Baumelbank, Urheberin: Lina Braun

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Interkommunal
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/ Gerechtigkeit)
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen, Tourist*innen, Personen mit Geheinschränkungen

BESCHREIBUNG

Klimaneutrale Mobilität soll für alle sein, deshalb haben wir den ersten barrierefreien Radweg in Rheinland-Pfalz gebaut. Ob auf dem Fahrrad, im Rollstuhl oder Kinderwagen, alle von uns sollen die Möglichkeit bekommen, sich frei klimaneutral bewegen zu können. Gerade im ländlichen Raum, wo die Radwege eher mit Schotterwegen in Verbindung gebracht werden, ist die Benutzung des Wegs eine tolle Möglichkeit, sich aktiv für den Klimaschutz einzusetzen. Unser Wälder ALLEen-Weg erstreckt sich über eine Länge von zwölf Kilometern 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.

Bei der Gestaltung wurden unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt: Es wurde eine „Entschärfung“ steilerer Teilstücke durch genormte Plateaus durchgeführt, um Höhenunterschiede barrierefrei auszugleichen und so bergige Regionen zugänglich zu machen. Der Weg wurde verbreitert, um zu gewährleisten, dass zwei Rollstuhlfahrende bequem aneinander vorbeifahren können. Es wurden barrierefreie Sitzgruppen und Ruhebänke entlang des Weges installiert sowie Fahrrad- anlehnbügel und Baumelbänke zur Gelenkentlastung

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Radschnellverbindungen, Radschnellwege und Premiumrouten

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Tourismus & Freizeit

entlang des Weges. Eine Sanitärstation wurde errichtet, inklusive Rastplatz, der normgerecht gepflastert wurde, um den Zugang so komfortabel wie möglich zu machen. Zudem gibt es geprüfte Toilettenanlagen mit EU-Behindertenschloss, welche einen durchgehenden Zugang gewährleisten. Die Verbandsgemeinde hat Wartungsverträge über die Sanitäreanlage geschlossen. Entlang des gesamten Weges gibt es zudem eine spezielle Beschilderung. Durch die umfangreiche barrierefreie Gestaltung wurde eine Zertifizierung zum barrierefreien Radweg erreicht.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Lina Braun

E-MAIL:

l.braun@wallmerod.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 1 Infrastruktur sowie Gesamtsiegerin

QUELLE:

Plan F Award 2022
Verbandsgemeinde Wallmerod

➤ https://www.wallmerod.de/vg_wallmerod/Freizeit%20und%20Kultur/Rad-%20und%20Wanderwege/#:~:text=W%C3%A4lder%20ALLEen%20Weg&text=Die%20Route%20f%C3%BChr%20von%20Wallmerod,gut%20f%C3%BCr%20Familientouren%20mit%20Kindern

Umgestaltung des Erfurter Südknötens

NEUBAU EINER BARRIEREFREIEN BRÜCKE UND UMGESTALTUNG DES KNOTENS MIT DER EINRICHTUNG VON RADINFRASTRUKTUR.

KOMMUNE
Erfurt

BUNDESLAND
Thüringen

EINWOHNER*INNEN
213.227

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten
- Viel (denkmalgeschütztes) Kopfsteinpflaster

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz
- Flächengerechtigkeit

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

09/2016–12/2022

KOSTEN

Brückenneubau: 13,7 Millionen (Mio.) Euro
Radwegebau: 0,25 Mio. Euro

- Eigenmittel: 25 Prozent Radwegebau, 20 Prozent Brückenneubau
- Bundesmittel: Radwegebau: 75 Prozent (Sonderprogramm „Stadt und Land“)
- Brückenneubau: Europäische Union: 80 Prozent (Europäischer Fond für regionale Entwicklung)

PERSONELLER AUFWAND

Für beide Maßnahmen sind jeweils zwei Ingenieur*innen durchgehend mit den Projekten beschäftigt. Eine Stundenerfassung wird nicht durchgeführt. Daher kann der personelle Aufwand nicht abgeschätzt werden, wird aber insgesamt mit hoch eingeschätzt.

BETEILIGTE ÄMTER

Tiefbau- und Verkehrsamt, Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Brückenneubau

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

Radwegebau Südknoten

- Studie: INVER Erfurt
- Beteiligung Arbeitskreis Radverkehr
- Planung: Emch+Berger Weimar
- Bau: Thomas Bau Weimar

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Informationen zu den Projekten wurden überwiegend über den Internetauftritt der Stadt Erfurt veröffentlicht.



Brücke Gestaltung, Urheberin: Stadt Erfurt

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Fahrradbrücken und Unterführungen

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Für die Brückenbaumaßnahme 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.

ERGEBNIS

Die Maßnahmen sind Teil, der Anpassungen einer 1972–1976 autogerecht um- und neugebauten, großen Verkehrsschleuse, um die Führung von Fuß- und Radverkehr 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 abzustiegen queren. Es wurde erfolgreich ein Update ins 21. Jahrhundert der Verkehrsplanung der 70er Jahre aufgelegt.

BESONDERHEITEN

- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
- Spezifische Zielgruppe: Alltagsradverkehr

BESCHREIBUNG

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 barriere-

freien 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.

Für die Brückenmaßnahme wurde 2016 eine Bürger*innenbeteiligung durchgeführt und die Planungsleistung gemäß der Vergabeverordnung in 2017 mit einem europaweit ausgelobten und durchgeführten Planungswettbewerb 2018 vergeben. Die Ausschreibung der Bauleistung erfolgte vom vierten Quartal 2019 bis zum ersten 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 der vorhandenen 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 wurde im selben Jahr beendet.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Dirk Büschke

E-MAIL:

dirk.bueschke@erfurt.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 3 Infrastruktur

QUELLE:

Plan F Award
Stadt Erfurt

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

Lumineszierende Radweg-Markierung

LUMINESZIERENDE (NACHLEUCHTENDE) MARKIERUNGEN AUF RADWEG IN GRÜNANLAGE, DIE ANSONSTEN NICHT MIT BELEUCHTUNG AUSGESTATTET WIRD.

KOMMUNE

Duisburg

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

495.152

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommune

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

2017–2018

KOSTEN

- 50.000 Euro
- 100 Prozent (RAG-Stiftung)

PERSONELLER AUFWAND

Gering

BETEILIGTE ÄMTER

Straßenbaubehörde

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Schüler*innen und Lehrkräfte, Wirtschaftsbetriebe Duisburg, Swarco Limburger Lackfabrik GmbH, Evonik Industries, Regionalverband Ruhr

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Pressearbeit

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Die Dauer und Intensität der Lichteinwirkung bei Heligkeit spielt eine zentrale Rolle hinsichtlich der Nachleuchtwirkung bei Dunkelheit. Daher wirkt insbesondere Verschattung, etwa durch Vegetation (vor allem Bäume), negativ auf die Wirkung und ist bei etwaigen Standorten zu bedenken.

ERGEBNIS

In Ergänzung zur an sich erforderlichen Fahrradbeleuchtung ist eine deutlich wahrnehmbare durchgehende Orientierung erreicht worden. Zwar ist dies nicht mit einer Beleuchtung gleichzusetzen, aber eine Beleuchtung separat geführter Wege ist mit hohem baulichem Aufwand verbunden, dem die Betriebs- und Wartungskosten hinzuzurechnen sind. Außerdem sind die vermiedenen Umweltwirkungen des Stromverbrauchs zu berücksichtigen.

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Einsteiger*innenmaßnahme
- Quick-Win
- Spezifische Zielgruppe: Schüler*innen

Radweg bei Nacht.
Urheberin: Swarco Limburger Lackfabrik



BESCHREIBUNG

Separat geführte Rad- und Gehwege durch Grünflächen haben außerhalb zentraler Lagen meist keine Beleuchtung und bedingen bei Dunkelheit ein eingeschränktes Sicherheitsgefühl sowie eine mangelhafte Orientierung. Hier setzt die Idee an, eine Kaltplastikmarkierung mit speziellen Pigmenten aufzubringen, die tagsüber das Sonnenlicht absorbieren und nachts grünlich nachleuchten. Sie stammt von Schüler*innen der Gesamtschule Duisburg-Meiderich, die beim Wettbewerb für Schüler*innen „Förderturm der Ideen“ 2016/2017 Sieger in der Kategorie „Lebenswerte Stadt“/Sekundarstufe II wurden.

Eine Projektgruppe erarbeitete unter der Moderation der den Wettbewerb begleitenden Agentur ein umsetzbares Konzept. Beteiligt waren das Schüler*innenteam nebst Lehrerin und Schulleiter, die Stadt Duisburg, die Wirtschaftsbetriebe Duisburg sowie zwei Unternehmen und ferner der Regionalverband Ruhr als Baulastträger dieser auch regional bedeutsamen Radtrasse (radvier.ruhr).

Die Wahl fiel auf einen 2,6 Kilometer langen, kurz zuvor asphaltierten Streckenabschnitt des „Grünen Pfads“ im Bereich des Landschaftsparks Duisburg-Nord, der Bedeutung für den Alltags- wie den Freizeitradverkehr hat. Bei Dunkelheit gibt es keine Beleuchtung auf der Trasse, die durch einen Grünbereich führt und an der auch eine Jugendherberge liegt. In seinem Umfang geht das Projekt, das einen wesentlichen Abschnitt der insgesamt etwa zehn Kilometer langen Trasse umfasst, deutlich über Pilotvorhaben mit wesentlich kürzeren Strecken hinaus.

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Beleuchtung

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Im Ergebnis wurde eine fünf Zentimeter breite Markierungslinie an den Rändern des an sich unbeleuchteten Rad- und Fußwegs gewählt. Zur Erhöhung des Kontrasts wurde sie auf einem etwas breiteren weißen Begrenzungsstrich aufgebracht. Die erforderliche gute Qualität des Untergrunds (Asphalt) war gegeben.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Patrick Hoenninger

E-MAIL:

p.hoenninger@stadt-duisburg.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2019

➤ www.rems-murr-kreis.de/bauen-umwelt-und-verkehr/umweltschutz/klimaschutz-portal/mobilitaet

Nutzung von Wirtschafts- wegen für den Radverkehr: Rücksicht macht Wege breit

FAST 80 PROZENT DES 1.200 KM LANGEN RADROUTENNETZES IM KREISGEBIET FÜHREN ÜBER WIRTSCHAFTSWEGE. SCHILDER WEISEN AUF GEGENSEITIGE RÜCKSICHTNAHME VON RADFAHRENDEN UND LANDWIRT*INNEN HIN, UM KONFLIKTE BEI DER GEMEINSAMEN NUTZUNG ZU REDUZIEREN.

KOMMUNE

Landkreis Göttingen

BUNDESLAND

Niedersachsen

EINWOHNER*INNEN

323.661

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral
Peripher

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten
- Topographie
- Polyzentrale Struktur/Zersiedelung
- Wirtschaftswege gehören oftmals Feldmarkgenossenschaften/Realverbänden etc. und nicht den Kommunen

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Überwindung weiter Distanzen
- Klima- und Umweltschutz
- Rücksichtnahme und Verständnis zwischen Verkehrsteilnehmern stärken

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

03/2020–10/2020 (Planung), danach Übergabe an die Wegeeigentümer*innen

KOSTEN

Ca. 4.000 Euro für die Schilder
• Eigenmittel: 100 Prozent (Mittel des Masterplans Radverkehr LK Göttingen)

PERSONELLER AUFWAND

Zwei Personen. Eine zeitliche Gesamtspanne der Arbeitsstunden kann nicht ermittelt werden.

BETEILIGTE ÄMTER

Landkreis Göttingen, Fachdienst Kreisstraßen und Radverkehr

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Landwirt*innen und Landvolk e. V.

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Das Landvolk Göttingen e. V. hat mit einem Rundbrief und auf seiner eigenen Homepage seine Mitglieder über den „Masterplan Zukunftsfähiger Radverkehr“ des Landkreises und die gemeinsame Initiative informiert.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Ein Großteil der Wirtschaftswege im Landkreis Göttingen gehört nicht den Kommunen selbst, sondern Landwirt*innen, die sich in Realverbänden wie Feldgemeinschaften, Feldmarkinteressentenschaften, Forstgenossenschaften etc. organisieren. Radfahrende sind auf diesen Wegen unter Duldung der Landwirt*innen unterwegs. Daher ist ein gutes Miteinander wichtig, um die Interessen von Wegeeigentümer*innen und Radfahrenden in Einklang zu bringen und Konflikte zu vermeiden. Wirtschaftswege sind oftmals drei Meter breit und damit genauso breit wie viele moderne Traktoren. Ein häufiges Befahren der Bankette durch schwere Fahrzeuge

Grafik der Beschilderung, Urheber: Landkreis Göttingen



schädigt langfristig die Wege. Daher ist eine besondere Rücksichtnahme beider Parteien aufeinander unerlässlich und soll durch „Rücksicht macht Wege breit“ gefördert werden, damit Landwirt*innen und Radfahrende die Wege langfristig gemeinsam nutzen können.

ERGEBNIS

Wichtige Alltags- und Freizeitverbindungen im Landkreis Göttingen führen über Wirtschaftswege. Gegenseitige Rücksichtnahme ist wichtig, damit sie konfliktfrei genutzt werden können. Bereits über 300 Schilder wurden im ländlichen Wegenetz von Landwirt*innen und Landvolk e. V. installiert.

BESONDERHEITEN

- Einsteiger*innenmaßnahme
- Quick-Win

BESCHREIBUNG

Wirtschaftswege können in Niedersachsen nach dem „Niedersächsischen Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung“ NWaldLG auch tatsächlich öffentliche Wege sein. Tatsächlich öffentliche Wege sind dort als private Wege definiert, die mit Duldung der Eigentümer*in vom öffentlichen Verkehr genutzt werden können. Die Wirtschaftswege haben eine große Bedeutung für den Radverkehr im Landkreis Göttingen. Es gibt bislang nur relativ wenige straßenbegleitende Radwege, fast 80 Prozent des 1.200 Kilometer langen Radroutennetzes im Kreisgebiet führen über Wirtschaftswege. Im regelmäßig bis zu zweimal jährlich tagenden Arbeitskreis Radverkehr wurde bereits Ende 2019 festgestellt, dass es wichtig wäre, die Kommunikation und das Verständnis zwischen den Landwirten mit oft großen Landmaschinen einerseits und der zunehmenden Zahl von Radfahrenden auf den Wirtschaftswegen zu verbessern. Die meisten Radfahrenden denken, sie seien auf dem

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Wirtschaftswege

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Weg zur Arbeit oder in ihrer Freizeit mit Fahrrad und E-Bike auf „öffentlichen Wegen“ unterwegs, während die Landwirt*innen auch abends und an Wochenenden mit riesigen Maschinen auf „ihren Wirtschaftswegen“ zur Feldarbeit und Ernte eilen. Aus diesem Grund hat der Landkreis Göttingen die Kommunikationskampagne „Rücksicht macht Wege breit“ durchgeführt. Diese wirbt für ein genseitiges Verständnis und Miteinander und regt zum Nachdenken an. Gemeinsam mit dem Team Radverkehr des Landkreises Göttingen und dem Landvolk Göttingen e. V. haben wir aus einer früheren Kampagne des Landvolks Göttingen e. V. das Motiv und den Slogan „Rücksicht macht Wege breit“ übernommen. Der Landkreis hat die Schilder beauftragt und bezahlt und über das Landvolk e. V. an die betroffenen Betriebe verteilt. Die Landwirt*innen selbst haben die ca. 300 bestellten Schilder montiert und sind mit vielen Radfahrenden ins Gespräch gekommen, um sich gegenseitig auf ihre jeweiligen Anliegen aufmerksam zu machen. Der Radverkehr hat auch im ländlichen Raum in Corona-Zeiten deutlich zugenommen, sodass diese Kampagne im Sommer 2020 genau im richtigen Moment kam.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Sebastian Gloth, Sebastian Schulze

E-MAIL:

radverkehr@landkreisgoettingen.de

AUSZEICHNUNG(EN):

2. Platz Deutscher Fahrradpreis in der Kategorie Kommunikation

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2021

➤ <https://serviceportal.landkreis-goettingen.de/suche/-/egov-bis-detail/einrichtung/3195/show>

Karlsruher Fahrradstation Süd

DAS EHEMALIGE KFZ-PARKHAUS AM KARLSRUHER HAUPTBAHNHOF WIRD ZU EINER FAHRRADSTATION UMGESTALTET, WELCHE WITTERUNGS- UND DIEBSTAHLSICHERE ABSTELLANLAGEN FÜR ÜBER 600 FAHRRÄDER BIETET.

KOMMUNE

Karlsruhe

BUNDESLAND

Baden-Württemberg

EINWOHNER*INNEN

306.502

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

Keine Angabe

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Überwindung weiter Distanzen
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Planung 06/2017–11/2017

Ausführung 11/2017–04/2018

KOSTEN

710.000 Euro

- Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Stadtplanungsamt

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Karlsruher Fächer GmbH, Architekturbüro TAFKAL, ADFC, Künstlin Ingenieure, Bender und Urich Ingenieure

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Pressearbeit, Öffentlichkeitsarbeit, Werbung im Umfeld und bei der Zielgruppe, Kommunikation über Webseite der Stadt

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Notwendige schnelle Umsetzung aufgrund der städtebaulichen Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in unmittelbarer Nähe

ERGEBNIS

Umwandlung von 38 Kfz-Stellplätzen in 680 Fahrradstellplätze. Auslastung bei 30 Prozent steigend

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen

Fahrradparkhaus, Urheberin: Karlsruher Fächer GmbH



BESCHREIBUNG

Im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen am Karlsruher Hauptbahnhof Süd hat die Stadt Karlsruhe beschlossen, das ehemalige Parkhaus P3 mit 38 Kfz-Stellplätzen in eine Fahrradstation umzugestalten. An der Nordseite des Bahnhofs wird bereits seit 2007 eine Fahrradstation durch die Karlsruher Fächer GmbH betrieben, deren ständig hohe Auslastung ein weiterer Auslöser für die Planung einer neuen Station war. Zusammen mit dem Architekturbüro TAFKAL wurde ein Konzept entwickelt, um das Parkhaus schnellstmöglich und unter vertretbarem Aufwand sowie unter Weiterverwendung der technischen Infrastruktur des Gesamtparkhauses in eine Fahrradstation mit 680 Stellplätzen umzugestalten. Die neue Fahrradstation liegt direkt am Südeingang des Bahnhofsgebäudes unterhalb der Gleise und ist von der Fußgänger*innenpassage aus erreichbar, die die Empfangshalle mit allen Gleisen verbindet.

Das Konzept beruht auf einer markanten signaltechnischen Gestaltung und viel Helligkeit zur Vermeidung von Angsträumen. Das Angebot in der neuen Station beinhaltet auch Stellplätze für Lastenräder, Räder mit Anhängern und E-Bikes. Als besonderen Service für die vielen Ganzjahrespendler*innen bietet die Fahrradstation Süd einen Servicebereich mit Sitzbänken und verschließbaren Spinden, die auch das Laden von E-Bike-Akkus ermöglichen. Eine Werkstatt mit den wichtigsten Utensilien steht den Nutzer*innen zur Verfügung. Hier kann man kleinere Reparaturen am Rad direkt vor Ort durchführen. Die Fahrradstation ist 24 Stunden geöffnet und wird ausschließlich mit Ökostrom betrieben. Kund*innen der bereits bestehenden Nordstation können auch die Fahrradstation im Süden nutzen. Aktuelle Tarife sind auf der Webseite der Fahrradstation zu finden.

HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

MASSNAHME

Fahrradparken

MASSNAHMENTYP

Abstellanlagen im öffentlichen Raum

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Multimodalität und Nahmobilität

ANSPRECHPARTNER*IN:

Karlsruher Fächer GmbH, Arbeitsbereich Parkräume

E-MAIL:

parken@kfg.karlsruhe.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Deutscher Fahrradpreis 2020, 1. Platz Infrastruktur
Beispielhaftes Bauen, Architektenkammer BaWü, 2012-2018

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2020

➔ <https://karlsruherfaecher.de/fahrradstationen-0>

Kommuni & Öfffe keitsar

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

MARKETING UND KOMMUNIKATION

Um das Fahrrad zu promoten und die Fahrradkultur zu fördern, braucht es ein gutes Marketing und Kommunikationsmaßnahmen. Kampagnen und Veranstaltungen schaffen Aufmerksamkeit für das Fahrrad und regen die Nutzung an. Kommunen können auch eine eigene Fahrradmarke entwickeln. Ein Branding als Fahrradstadt fördert die Identifikation der Bewohner*innen mit dem Fahrrad. Kommunen sollten zudem Informationen zum Radverkehr bereitstellen, um die Bevölkerung über die Vorteile des Radfahrens und die neuen Angebote im Radverkehr zu informieren.

KOMMUNALVERWALTUNG ALS VORBILD

Die Kommunalverwaltung sollte sich ihrer Vorbildfunktion bewusst sein und diese nutzen, um den Radverkehr zu fördern. Dazu gehören Maßnahmen wie die Etablierung einer Fahrradflotte und das Anbieten des Fahrradleasings (sofern möglich). Kommunalverwaltungen können sich außerdem als fahrradfreundlicher Arbeitgeber zertifizieren lassen und gehen so mit gutem Beispiel für andere Arbeitgebende voran.



Mit der App DB Rad+ aufs Rad steigen

RADFAHRENDE KÖNNEN MIT DER DB RAD+-APP EIN KILOMETERGUTHABEN ERRADELN. MIT DIESEM GUTHABEN WERDEN DIE FAHRRAD-KILOMETER ZU EINER WÄHRUNG, DIE BEI LOKALEN UNTERNEHMEN GEGEN PRÄMIEN ODER RABATTE EINGETAUSCHT WERDEN KÖNNEN.

KOMMUNE

Wiesbaden

BUNDESLAND

Hessen

EINWOHNER*INNEN

278.950

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Radverkehr konkurriert stark mit MIV

ZIELE

- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 01/2021

KOSTEN

- 25.000 Euro
- Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

200 Personenstunden (für Implementierung in Klimakampagne, Akquise von Partnerunternehmen, Öffentlichkeitsarbeit, Aktionen zu Meilensteinen, Projektmanagement)

BETEILIGTE ÄMTER

Tiefbau- und Vermessungsamt (Radbüro Wiesbaden)

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC): wichtiger Akteur für die Verkehrswende und Radmobilität. Jugendparlament, zahlreiche Partnerunternehmen

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Plakate, Social Media, Pressemitteilungen, Presse-terminen, Webseite, städtischer Newsletter, Anzeigen, Aktionstage, persönliches Vorstellen der App in der IHK Wiesbaden usw.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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

ERGEBNIS

Die Verkehrswende muss auch Spaß machen, emotional ansprechen und Anreize setzen. Der Community-Gedanke ist ein wichtiger Promotor. Bis heute wurden in Wiesbaden 844.000 Kilometer mit der App erradelt. Über 2.000 Nutzer*innen verwenden die App aktiv.

BESONDERHEITEN

- Evaluation
- Beteiligung
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
- Quick-Win

Urheberin: Deutsche Bahn



HANDLUNGSFELD

Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

MASSNAHME

Marketing und Kommunikation

MASSNAHMENTYP

Kampagnen

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

—

ANSPRECHPARTNER*IN:

RoLand Petrak

E-MAIL:

roland.petrak@wiesbaden.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 3 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

QUELLE:

Plan F Award 2022
Stadt Wiesbaden

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

Kommunikation rund um den Radentscheid Aachen

UMFANGREICHE KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE DER STADT AACHEN RUND UM DEN RADENTSCHIED.

KOMMUNE

Aachen

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

249.070

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Topographie
- Sanierungsstau bei Versorgungsleitungen

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Überwindung weiter Distanzen
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion Mobilitätsarmut
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz
- Flächengerechtigkeit
- Verbesserte Erreichbarkeit

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 11/2019

KOSTEN

- Keine Angabe
- Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Eine Vollzeitstelle zur Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation zum Radentscheid, welche jedoch gerade rund um die Jahresveranstaltung sowie die Erstellung des Videos und des Tätigkeitsberichts von vielen anderen unterstützt wird.

BETEILIGTE ÄMTER

Mobilität und Verkehr; Straßenplanung und -bau; Stadtgestaltung; Straßenverkehrsbehörde; Grünplanung; Ordnungsamt; Stadtbetrieb

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Feuerwehr; Polizei; Verkehrsunternehmen (ASEAG), Leitungsträger; gesamte Bürger*innenschaft; Team Radentscheid; weitere Interessengruppen

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Social Media, Pressemitteilungen, Veranstaltungen

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Bis eine personelle Stelle für diese Aufgaben besetzt war (10/2021), mussten die Aufgaben von anderen Kolleg*innen im laufenden Tagesgeschäft miterledigt werden. Die Corona-Pandemie erforderte zudem eine veränderte Kommunikation. Es wurden digitale Dialogformate eingeführt.

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.

Jahresveranstaltung Radentscheid 2022, Urheberin: Daniela Rüdell



BESONDERHEITEN

- Evaluation
- Beteiligung

BESCHREIBUNG

Im Jahr 2019 wurde das Bürger*innenbegehren „Radentscheid“ durch die Stadt Aachen angenommen mit dem Zielhorizont, es bis 2027 umzusetzen.

Ziel der Maßnahme „Kommunikation rund um den Radentscheid Aachen“ ist die Kommunikation zu aktuellen Meilensteinen, zu Herausforderungen und zur Zielerreichung als permanenter Baustein der Umsetzung des Radentscheides. Die Kommunikation findet fortlaufend auf verschiedenen Ebenen statt und richtet sich an das Team Radentscheid, die Politik, die Verwaltung, die gesamte Bürger*innenschaft sowie sonstige Interessengruppen.

Zwischen der Stadt und dem Team Radentscheid findet ein regelmäßiger, vertraulicher Austausch auf Arbeitsebene statt. Jährlich erfolgt die Erstellung eines Tätigkeitsberichts, welcher die Zielerreichung dokumentiert und aktuelle Projekte beschreibt.

Im Jahr 2021 wurde zusätzlich ein begleitendes zwölfminütiges Video produziert, welches die Verwaltungsarbeit zur Umsetzung des Radentscheids im Jahr 2021 erklärt, in einer 25-minütigen Langversion werden die Prozesse noch detaillierter erklärt.

Auf der Jahresveranstaltung Radentscheid wird die Arbeit der Verwaltung zur Umsetzung des Radentscheids vorgestellt. Die Verwaltung zieht Bilanz über das Gesamtjahr. Es werden Zahlen, Daten und Fakten (Zielerreichung) präsentiert und Meilensteine des vergangenen Jahres vorgestellt. Es gibt Arbeitsgruppen zu ausgewählten, aktuellen Themen und die Möglichkeit

HANDLUNGSFELD

Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

MASSNAHME

Marketing und Kommunikation

MASSNAHMENTYP

Kampagnen

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

-

zum Dialog zwischen Verwaltung, Team Radentscheid und Bürger*innenschaft. Es handelte sich – pandemiebedingt in den Jahren 2020 und 2021 – um eine hybride, mehrstündige Veranstaltung ohne Publikum vor Ort unter Nutzung unterschiedlicher Formate. Im Jahr 2023 wird die Veranstaltung erstmals in Präsenz mit Publikum stattfinden können.

Um die Zielerreichung des Radentscheids bei allen städtischen Maßnahmen zu berücksichtigen, erfolgt auch innerhalb der Verwaltung eine Kommunikation. Somit wird sichergestellt, dass der Radentscheid in alle Prozesse mit einbezogen wird.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Daniela Rüdell

E-MAIL:

daniela.ruedel@mail.aachen.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 1 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit, Platz 2 Gesamtwertung

QUELLE:

Plan F Award 2022
Stadt Aachen

➤ https://www.aachen.de/de/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/radverkehr/Radentscheid/index.html#fer-damm/jekte/strassen-wege-plaetze/141285.html

Orscheler Neubürger*innen-Radtour

DIE STADT OBERURSEL BIETET GEFÜHRTE RADTOUREN FÜR NEUBÜRGER*INNEN AN, UM IHNEN DIE MÖGLICHKEITEN DES RADVERKEHRS IN DER STADT ZU ZEIGEN, DIE STADT SOWIE ANDERE BEWOHNER*INNEN BESSER KENNENZULERNEN UND INSBESONDERE DAS EIGENE MOBILITÄTSVERHALTEN ZU ÜBERDENKEN.

KOMMUNE

Oberursel (Taunus)

BUNDESLAND

Hessen

EINWOHNER*INNEN

46.660

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Topographie

ZIELE

- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2017

KOSTEN

- 1.000 Euro
- Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Vorbereitung ca. 40 Personenstunden + ein bis zwei Personen je 0,5 Arbeitstage (Sonntag) zur Begleitung der Touren

BETEILIGTE ÄMTER

Abteilung Nachhaltigkeit, Klima-, Umweltschutz und Mobilität

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

ADFC, Freiwillige Feuerwehr

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Neu zugezogene Personen werden zu den Touren direkt per Brief eingeladen, alle Interessierten erfahren von den Touren über Social Media sowie Pressemitteilungen.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Aus datenschutztechnischen Gründen können persönliche Einladungen nicht fotografiert werden. Einladungen per Brief sind jedoch auf Grund des Papierverbrauchs nicht gut für das Klima. Eine Herausforderung ist es, alle Menschen in Oberursel mit den Touren zu erreichen. Die Öffentlichkeitsarbeit muss diesbezüglich weiter verbessert werden und braucht neue Ideen und Wege.

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. Bisher wurden insgesamt acht Touren auf verschiedenen Routen durchgeführt.



Urheberin: Stadt Oberursel (Taunus)

BESONDERHEITEN

- Nachhaltige Ressourcen
- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
- Einsteiger*innenmaßnahme
- Spezifische Zielgruppe: Neubürger*innen

BESCHREIBUNG

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. Mit diesen regelmäßigen Veranstaltungen möchte die Stadt Oberursel zeigen, welches Potenzial sie Radfahrenden bietet, und so natürlich Einfluss nehmen auf das insbesondere innerstädtisch genutzte Verkehrsmittel. Zum anderen soll sich Neubürger*innen die Gelegenheit bieten, sich bei einem Gespräch näher kennenzulernen und Kontakte zu knüpfen. Zusätzlich bietet so eine Radtour aber einfach auch eine sehr gute Möglichkeit, die neue Heimat besser kennenzulernen.

Routenvorschläge für die Neubürger*innenradtour wurden von der Stadt gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (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. Seit 2019 wird auch die Freiwillige Feuerwehr in die Radtour mit eingebunden und die Teilnehmenden lernen die Feuerwache kennen.

Die Radtour wird auch während des Stadtradelns durchgeführt, um Synergieeffekte zu nutzen.

HANDLUNGSFELD

Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

MASSNAHME

Marketing und Kommunikation

MASSNAHMENTYP

Veranstaltungen

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Bildung und Trainings

ANSPRECHPARTNER*IN:

Dr. Uli Molter, Sandra Portella

E-MAIL:

uli.molter@oberursel.de,
sandra.portella@oberursel.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 2 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

QUELLE:

Plan F Award 2022
Stadt Oberursel (Taunus)

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

Fahrradstadt Bamberg

LOGO-ENTWICKLUNG DURCH ÖFFENTLICHEN IDEENWETTBEWERB UND IMAGE-KAMPAGNE „FAHRRADSTADT BAMBERG“, UM MEHR BEWUSSTSEIN IN DER BREITEN ÖFFENTLICHKEIT FÜR BEREITS UMGESETZTE MASSNAHMEN IM ZUGE DER RADVERKEHRSSTRATEGIE ZU SCHAFFEN UND DIE WAHRNEHMUNG ALS „FAHRRADSTADT“ ZU STÄRKEN.

KOMMUNE

Bamberg

BUNDESLAND

Bayern

EINWOHNER*INNEN

77.749

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNG

- Finanzschwache Kommune
- Flächenkonflikte
- Topographie
- Viel (denkmalgeschütztes) Kopfsteinpflaster

ZIELE

- Sicherheit
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Mehr Rücksichtnahme, Stärkung wechselseitiges Verständnis zwischen den Verkehrsteilnehmenden

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

01/2019–12/2019

KOSTEN

- Ca. 40.000 Euro
- Eigenmittel: 81 Prozent
- 19 Prozent AGFK Bayern

PERSONELLER AUFWAND

Jeweils ca. 20 Prozent von zwei Vollzeitstellen im Jahr 2019

BETEILIGTE ÄMTER

Radverkehrsbeauftragte, Pressestelle Baureferat

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Sechs Bamberger Fahrradläden: Beteiligung bei der Aktion „LICHTGESTALTEN“ – Gutscheine für die Überprüfung, die Reparatur oder den Austausch der Lichttechnik am Fahrrad in Höhe von vier Euro

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Presseartikel und Mitteilungen

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Sehr hoher Abstimmungsbedarf zwischen Agentur, Stadtrat, Verwaltung und Verkehrsverbänden

ERGEBNIS

Marke „Fahrradstadt Bamberg“ wurde etabliert und ist in der Stadt bekannt. Es entstand diverses Material zur Kommunikation der Marke (Beachflag, Roll-up, Aufkleber, Buttons, Magnete, Warnwesten, vier Plakatmotive, Postkarten).

BESONDERHEITEN

Beteiligung

Urheberin: Pressestelle Stadt Bamberg



BESCHREIBUNG

Die Entwicklung der Marke „Fahrradstadt Bamberg“ hat zum Ziel, die erreichten Erfolge im Zuge der Radverkehrsstrategie in der Stadt zu vermitteln und darzustellen. Es soll mehr Bewusstsein in der breiten Öffentlichkeit für bereits umgesetzte Maßnahmen der Radverkehrsförderung geschaffen und die Wahrnehmung Bambergs als Fahrradstadt gestärkt werden. Eine insgesamt positive Wahrnehmung der Radverkehrswirklichkeit in Bamberg soll auch dazu dienen, weiteren Menschen den Anreiz zu geben, das Fahrrad vermehrt oder erstmals zu nutzen. Zudem soll das wechselseitige Verständnis zwischen den Verkehrsteilnehmenden gestärkt werden. Bamberg soll bewusst als „Radfahrstadt“, als fahrradfreundliche Kommune, mit einem breiten Fahrradangebot wahrgenommen werden.

Zugleich steht die gegenseitige Rücksichtnahme im Fokus: Die Wahrnehmung der jeweils anderen Verkehrsteilnehmenden soll positiv beeinflusst und damit die Sicherheit im Verkehr gestärkt werden. Dafür steht der gewählte Leitspruch „ZUSAMMEN UNTERWEGS“.

In einem öffentlichen Ideenwettbewerb wurde ein modernes Logo mit hohem Wiedererkennungswert gesucht. Aufgrund der Beteiligung der Öffentlichkeit wird eine hohe Identifizierung mit dem Logo erwartet. Aus einer Vorauswahl der zahlreichen Einreichungen von Privatpersonen und Agenturen wählten über 3.600 Bürger*innen in einer Online-Abstimmung ihre Favoriten. Auf dem Mobilitätstag wurde das neue Logo „Fahrradstadt Bamberg“ schließlich der Öffentlichkeit vorgestellt. Zum Info-Stand „Fahrradstadt“ führte ein roter Teppich, auf dem auch die Preisträgerin geehrt wurde. Zusätzlich wurden erste Werbemittel und Streuartikel verteilt (Aufkleber, Magnete, Buttons).

HANDLUNGSFELD

Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

MASSNAHME

Marketing und Kommunikation

MASSNAHMENTYP

Fahrradmarke und Branding

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

Im Rahmen der Imagekampagne wurden zudem weitere Aktionen durchgeführt: Es gab die Plakataktion „SEHEN UND GESEHEN WERDEN“ in Kooperation mit der lokalen Fahrradwirtschaft. Unterstützt von der Verkehrswacht Bamberg wurden zudem Warnwesten mit der Kernbotschaft „Lichtgestalten“ verteilt. Am Eingang des neuen Fahrradquartiers „Bamberg-Mitte“ wurde die Öffentlichkeit über das richtige Verhalten in Fahrradstraßen informiert. Eine Bürger*innensprechstunde, zu der die Radverkehrsbeauftragte einlud, sowie eine „Danke-schön“-Aktion für Radfahrende auch im Winter sind weitere Aktionen der „Fahrradstadt Bamberg“.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Dagmar Spangenberg

E-MAIL:

radverkehrsbeauftragte@stadt.bamberg.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Best Practice AGFK Bayern

QUELLE:

Best Practice AGFK Bayern 05/20

➤ <https://www.stadt.bamberg.de/index.php?mNavID=1829.742&sNavID=1829.742&La=1>

Lastenrad Emil – Mobilitätsbotschafter und Nachhaltigkeitsenthusiast

ERWERB UND NUTZUNG LASTENRAD EMIL, DAS MIT EINER ÖFFENTLICHEN KAMPAGNE ALS KLIMASCHUTZBOTSCHAFTER EINGESETZT WIRD.

KOMMUNE

Kamen

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

42.544

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommune
- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten

ZIELE

- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Klima- und Umweltschutz
- Sensibilisierung, Mobilitätsalternativen aufzeigen

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2021

KOSTEN

6.700 Euro

- Eigenmittel: 20 Prozent
- Landesmittel: 80 Prozent (Öffentlichkeitsmittel der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise, exklusiv für Mitgliedskommunen)

PERSONELLER AUFWAND

Gering, wird in bestehende Prozesse und Projekte integriert

BETEILIGTE ÄMTER

Das Lastenrad steht allen interessierten Abteilungen zur Verfügung

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Keine Angabe

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Ganz im Sinne von „CO₂ kennt keine Grenzen, Emil auch nicht!“ bündelt Emil auf Instagram Projekte, Aktivitäten und Informationen. Er dokumentiert Infrastrukturprojekte, berichtet von Veranstaltungen und tritt mit den Menschen dort immer wieder in einen Dialog. Die multifunktionalen Einsatzmöglichkeiten und die mit positiven Emotionen verknüpfte Botschaft „Klimaschutz kann jede*r“ zeichnen Emil aus. Durch ein außerordentlich breites thematisches Spektrum auf Social Media werden zahlreiche Personenkreise erreicht, die sich sonst nicht mit Mobilitätsthemen befassen.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Regelmäßige und dauerhafte Bespielung der drei Komponenten Lastentransport, Infostand und Social Media

ERGEBNIS

Mobilitätswende zum Anfassen und hohe Reichweite über die Stadtgrenzen hinaus.

Lastenradstand mit Blumen,
Urheberin: Stefanie Haake



BESONDERHEITEN

- Nachhaltige Ressourcen
- Spezifische Zielgruppe: Lasten- und Lieferverkehr

BESCHREIBUNG

Das Lastenrad Emil ist städtischer Mobilitätsbotschafter und Nachhaltigkeitsenthusiast. Er ist ein weiterer Baustein der städtischen Mobilitätsstrategie, um das Rad noch stärker als leistungsfähiges Transportmittel in das Bewusstsein zu rücken. Drei Bausteine sind dabei wesentlich: Er ist als Verwaltungs(draht)esel ein klimafreundliches Dienstfahrzeug, er ist als Infostand nutzbar und er hat seinen eigenen Social-Media-Account mit über 1.000 Abonnent*innen.

Als Verwaltungs(draht)esel möchte er nicht nur Bürger*innen, sondern auch seine Kolleg*innen bei der Stadt erreichen. Im Sinne von „mit gutem Beispiel voranfahren“ möchte er sie auf das Rad bringen und das Bewusstsein für Ressourcen- und Klimaschutz stärken. Außerdem ist er Netzwerker und Brückenbauer, da er leidenschaftlich gerne Klimaschutzprojekte mit anderen Akteur*innen in der Stadt anstößt. Egal ob Frostpendeln oder Stadtradeln, Emil ist als Initiator und treibende Kraft dabei.

Dabei geht es Emil immer darum, aufzuzeigen, dass Nachhaltigkeit und Klimaschutz mit kleinen Schritten beginnen und diese Schritte sogar Spaß und Freu(n)de bringen können. Gewerbetreibende, die mal ausprobieren möchten, ob ein Lastenrad in ihren Fuhrpark passt, können Emil auch für mehrere Tage ausleihen. Dabei ist das Angebot nicht als regulärer Radverleih gedacht, sondern als Einstieg in den Ausstieg aus der fossilen Transportflotte. Aber auch Vereine, Einrichtungen und Initiativen dürfen Emil gerne auf Herz und Nieren kostenlos testen.

HANDLUNGSFELD

Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

MASSNAHME

Marketing und Kommunikation

MASSNAHMENTYP

Informationen

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

Bei Veranstaltungen zieht Emil als Infostand schon allein durch seine positive Ausstrahlung die Aufmerksamkeit auf sich. Mit seiner ausrollbaren Holzabdeckung wird aus ihm mit wenigen Handgriffen ein Infostand. Nutzlose Give-aways aus Plastik werden bei Emil vergeblich gesucht. Mit viel Liebe zum Detail wurden die Aufsteller für Kartenmaterial aus alten Paletten geschraubt, für die Abdeckung wurden alte Autogurte recycelt.

Neben Mobilitätsthemen greift Emil auf Instagram ein breites Spektrum an klimarelevanten Aspekten auf und erreicht damit viele Menschen auch über die Stadtgrenzen von Kamen hinaus.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Stefanie Haake

E-MAIL:

stefanie.haake@stadt-kamen.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Stadt Kamen
PlattformKlima.NRW
Deutscher Fahrradpreis 2022

➤ <https://plattformklima.nrw/kamen-mobilitaetsbotschafter-auf-drei-raedern-emil>

➤ Instagram: [emil_und_der_klimaschutz](https://www.instagram.com/emil_und_der_klimaschutz)

SerVICES

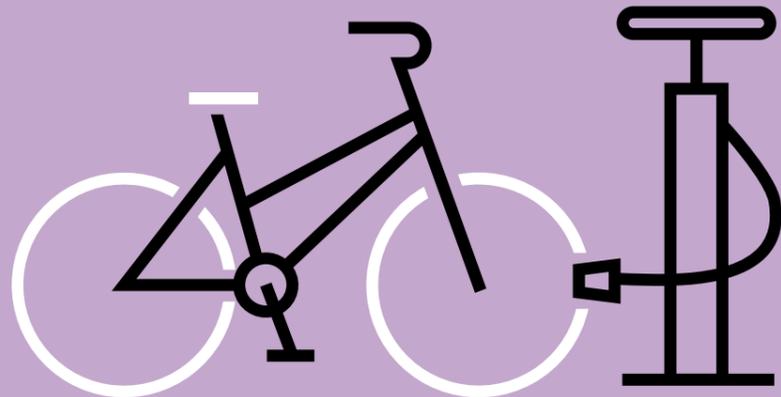
Radverkehrsbezogene Serviceangebote, wie Reparaturstationen sowie Bike-Sharing oder verschiedene Apps (z. B. zur Routenführung oder Ampelschaltung), sind wichtige Bausteine, um den Radverkehr zu fördern und zugänglicher zu gestalten.

REPARATURSERVICE

Die Förderung von Reparaturservice-Angeboten, wie Fahrradwerkstätten, Winterchecks oder Servicestationen, sind wichtig, um die Nutzbarkeit des Fahrrads zu erhöhen, insbesondere für Personen, welche über wenig Zeit, kein Werkzeug oder keine Kenntnisse über die Fahrradreparatur verfügen.

FAHRRADVERLEIHSYSTEME

Fahrradverleihsysteme (Bike-Sharing) erhöhen den Zugang zur Fahrradmobilität und verbessern die Möglichkeit der Fahrradnutzung im Alltag. Sie sind häufig eine kostengünstige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln und ermöglichen die Nutzung des Fahrrads auch für Personen, welche kein (entsprechendes) Fahrrad besitzen oder ihres nicht bei sich führen. Ein (elektrisches) Lastenrad-Sharing ermöglicht es, auch größere Lasten bequem per Fahrrad zu transportieren. Generell adressiert ein E-Bike-Sharingsystem neue Zielgruppen und fördert andere Einsatzzwecke. Kommunen können Fahrradverleihsysteme auf unterschiedliche Weise fördern, indem sie z. B. diese finanziell unterstützen, sie bewerben und Flächen zur Verfügung stellen. Es ist zu empfehlen, die Systeme in den Kommunen zu regulieren.



Services

KARTEN

Auf Karten können neben dem Radwegenetz auch weitere hilfreiche Informationen zu radverkehrsbezogenen Serviceangeboten abgebildet werden, wie beispielsweise Toiletten, Unterstände, Lade- oder Reparaturstationen. Karten helfen insbesondere nicht ortskundigen Personen, wie Besucher*innen oder Neubürger*innen, sich zu orientieren und ihre Radwege bequem zu planen. Diese sollten klassisch (hardcopy) und digital zur Verfügung gestellt werden. Zudem können digitale Radroutenplaner zur Navigation angeboten werden.

KURIERDIENSTE

Fahrradkurierdienste bringen z. B. den Bürger*innen ihre Ausweisdokumente bequem und klimaneutral nach Hause.

APPS

Verschiedene Apps erleichtern die Fahrradnutzung. Es gibt z. B. Apps, welche die Routenplanung vereinfachen, Apps, die Sicherheit durch das Kennzeichnen von Gefahrenstellen erhöhen, und sogar Apps, die eine grüne Welle für Radfahrende anzeigen. So wird ein bequemes, sicheres Fortkommen gefördert.

LADEINFRASTRUKTUR

Die Förderung von E-Bike-Ladeinfrastruktur in Kommunen ist ein wichtiger Baustein für die Förderung der Elektromobilität im Bereich Fahrradverkehr. Durch die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Fahrräder werden Barrieren abgebaut und die Nutzung von E-Bikes als umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr erleichtert. Die Ladestellen sind bestenfalls mit Bike- und Ride-Anlagen und mit Fahrradboxen zu verknüpfen.

Fahrradwintercheck für Schüler*innen

LANDKREIS ERSTATTET BIS ZU ZEHN WEITERFÜHRENDEN SCHULEN MAXIMAL 500 EURO, DAMIT SIE PERSONAL ZUM FAHRRADWINTERCHECK ORGANISIEREN KÖNNEN.

KOMMUNE

Landkreis Neu-Ulm

BUNDESLAND

Bayern

EINWOHNER*INNEN

177.330

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Städtischer Kreis

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung/Statussymbol
- Reduktion Mobilitätsarmut
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2017

KOSTEN

500 Euro pro Schule

- Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Intern: Zehn Stunden, extern: Zehn Stunden pro Schule und Werkstatt

BETEILIGTE ÄMTER

Landratsamt Neu-Ulm – Schulamt

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Schüler*innen, gegebenenfalls Eltern, Lehrer/Funktionsträger, z. B. Sicherheitsbeauftragter der Schule, Fahrradfachhandel

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Per Mail (direkte Kontaktaufnahme), Pressemitteilung, Homepage der Schulen

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Das Angebot gab es auch während der Pandemie, allerdings gab es hier weniger Anmeldungen. Sonstige Herausforderungen, außer die üblichen Sicherheitsmaßnahmen, gab es nicht.

ERGEBNIS

An zehn weiterführenden Schulen wurde der Fahrradwintercheck durchgeführt (80 bis 100 Fahrräder). Kleine Mängel wurden sofort behoben und die Verkehrssicherheit der Schüler*innen somit erhöht.

Die Resonanz war sehr gut. Einen Einbruch gab es lediglich im Corona-Jahr 2020. In 2022 gab es einen Anmelderekord. Daher möchte die Verwaltung den Wintercheck ausbauen und dem nächsten zuständigen Ausschuss zur Beschlussfassung vorlegen.

BESONDERHEITEN

- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
- Einsteiger*innenmaßnahme
- Quick-Win
- Spezifische Zielgruppe: Schüler*innen



Karl-Salzmann-Mittelschule, Urheberin: E. Sari

BESCHREIBUNG

Das Fahrrad ist für Schüler*innen ein beliebtes Fortbewegungsmittel, nicht nur auf dem Schulweg, sondern auch im Freizeitbereich. Jedoch sind erfahrungsgemäß viele Kinder und Jugendliche ohne Licht und/oder ausreichend funktionierende Bremsen unterwegs. Insbesondere in den Wintermonaten, wenn es morgens auf dem Weg zur Schule noch dunkel ist und die Witterungsbedingungen schwierig sind, ist es sinnvoll, dass fachkundige Mechaniker*innen die Verkehrssicherheit der Fahrräder der Schüler*innen überprüfen.

Aus diesem Grund fördert der Landkreis Neu-Ulm seit dem Jahr 2017 den Fahrradwintercheck für Schüler*innen zu Beginn der dunklen Jahreszeit. Das Angebot gilt für alle Mittelschulen, Realschulen und Gymnasien sowie berufsbildenden Schulen im Landkreis Neu-Ulm. Die Schulen melden ihre Teilnahme bei der Fahrradbeauftragten des Landkreises an. Daraufhin führt ein örtliches Fahrradfachgeschäft gemeinsam mit den Schüler*innen den Fahrradwintercheck an der Schule durch. Die Kosten werden bis zu 500 Euro vom Landkreis Neu-Ulm erstattet.

Beim gemeinsamen Einsatz mit den Profis an den eigenen Fahrrädern lernen Schüler*innen selbstverantwortlich und fachgerecht an Fahrrädern zu arbeiten. Neben dem Sachverstand wird also auch Praxiswissen vermittelt, das Schüler*innen dazu motiviert, auch weiterhin dem Rad treu zu bleiben. Mit einem frisch gecheckten Fahrrad steigt außerdem die Motivation, das Fahrrad, welches sich auch bei Schüler*innen in der Pandemie als krisensicheres Fortbewegungsmittel bewiesen hat, auch bei Herbst- und Winterwetter zu nutzen. Einige Schulen haben auch eigene und zum Teil ebenfalls vom Landkreis finanzierte Schülerfahrradwerkstätten einge-

HANDLUNGSFELD

Services

MASSNAHME

Reparaturservice

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Bildung und Trainings

richtet. Auf diese unkomplizierte, jedoch sehr wirksame Weise trägt der Landkreis Neu-Ulm dazu bei, die Verkehrssicherheit der Fahrrad fahrenden Schüler*innen zu erhöhen, die gesunde und klimaverträgliche Mobilität mit dem Fahrrad zu fördern und das Bewusstsein bei den zukünftigen Generationen zu stärken. Aufgrund der guten Annahme läuft das Projekt bereits seit 2017 fortlaufend.

Der Landkreis fördert den Fahrradwintercheck, um die Verkehrssicherheit der radfahrenden Schüler*innen zu erhöhen. Gleichzeitig soll die umwelt- und klimafreundliche Mobilität der Kinder und Jugendlichen gesichert werden.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Esther Schmid

E-MAIL:

esther.schmid@lra.neu-ulm.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2022

➤ <https://agfk-bayern.de/neu-ulm-schuelerfahrradwintercheck>

Fahrradservicestationen

AUFBAU VON 50 RAD-SERVICESTATIONEN AN ZENTRALEN ORTEN UND ALLEN TANKSTELLEN IN DER STADT.

KOMMUNE

Gelsenkirchen

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

260.126

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommune
- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten

ZIELE

- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Klima- und Umweltschutz
- Das Fahrradfahren durch (auffällige) Infrastruktur sichtbar machen

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2019

KOSTEN

- Insgesamt rund 102.000 Euro für 50 Stationen
- Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Der personelle Aufwand ist nicht genau abzuschätzen.

BETEILIGTE ÄMTER

Beteiligt waren die Referate: Verkehr (Planung und Aufbau), Recht (Verträge für die Tankstellenbetreibern), Öffentlichkeitsarbeit (Presse und Social Media), Personal und Organisation (Ausschreibung und Vergabe), Vermessung und Kataster (Integration der Standorte in den Geoatlas) und gkd-el (Mängelmelder).

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Caritas Betriebs- und Werkstätten GmbH
GAFÖG Arbeitsförderungsgesellschaft

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Die Maßnahme wurde in der Presse, auf der Homepage sowie auf den Social-Media-Kanälen veröffentlicht.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Die Erlaubnis zur Aufstellung an den unterschiedlichen Tankstellen war teilweise schwieriger zu erhalten. Freie Betreiber*innen konnten souverän entscheiden. Bei den Ketten mussten die Gesellschaften beteiligt werden, wobei eine grundsätzlich positive Akzeptanz für das Projekt vorhanden war.

ERGEBNIS

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

BESONDERHEITEN

- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
- Einsteiger*innenmaßnahme
- Quick-Win



Urheberin: Carolin Seidel

HANDLUNGSFELD

Services

MASSNAHME

Reparaturservice

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Tourismus und Freizeit

ANSPRECHPARTNER*IN:

Stefan Behrens

E-MAIL:

stefan.behrens@gelsenkirchen.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 1 Service

QUELLE:

Plan F Award
Stadt Gelsenkirchen

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

BESCHREIBUNG

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.

Es wurden an fast sämtlichen Tankstellen im Gelsenkirchener Stadtgebiet sowie an einigen weiteren Standorten insgesamt 50 Fahrrad-Servicestationen eingerichtet. Hierzu wurde mit den Tankstellenbetreiber*innen 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.

KLARA – Kaufunger Lastenradverleih

ETABLIERUNG EINES FLÄCHENDECKENDEN E-LASTENRAD-VERLEIHSYSTEMS IN DER GEMEINDE KAUFUNGEN.

KOMMUNE

Kaufungen

BUNDESLAND

Hessen

EINWOHNER*INNEN

12.644

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

Keine Angabe

ZIELE

- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 01/2021

Start Probetrieb 10/2022

Regelbetrieb vermutlich ab Frühjahr 2023

KOSTEN

243.000 Euro voraussichtliche Investitionskosten

Ca. 20.000 Euro pro Jahr voraussichtliche Unterhaltskosten

- Eigenmittel: 100 Prozent für Unterhalt
- Landesmittel: 100 Prozent für die Anschaffung (Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Förderung von kommunalen Klimaschutz- und Klimaanpassungsprojekten sowie von kommunalen Informationsinitiativen CO₂-arme Mobilitätssysteme)

PERSONELLER AUFWAND

Ca. zehn Stunden pro Woche über voraussichtlich ein Dreivierteljahr in der Verwaltung. Daneben sehr umfangreicher ehrenamtlicher Einsatz

BETEILIGTE ÄMTER

Kaufunger Klimaschutzmanagement, Politik

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Verein Spurwechsel Kaufungen e. V., je Fahrrad mindestens eine betreuende Person

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Erste Öffentlichkeitsarbeit durch den Namenswettbewerb (Ergebnis: KLARA), viele Pressemitteilungen auf der Homepage der Gemeinde Kaufungen sowie im Amtsblatt „Kaufunger Woche“, außerdem Veröffentlichungen in der lokalen Presse

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Es sind die vielen kleinen Dinge, die ineinandergreifen 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 ist die Gemeinde zuversichtlich, bald den regulären Verleihbetrieb starten zu können. Der Aufwand zur Etablierung wurde etwas unterschätzt, die einzelnen Arbeitsschritte sind trotz akribischer Vorbereitung aufwendiger als gedacht.

ERGEBNIS

Seit Oktober 2022 läuft der Probetrieb, persönlich können die Lastenräder bereits kostenlos ausgeliehen werden. Witterungsbereinigt war der Start sehr erfolgreich! Über 100 Menschen wurden bereits in

Rikschas, Urheberin: Gemeinde Kaufungen



HANDLUNGSFELD

Services

MASSNAHME

Fahrradverleihsysteme

MASSNAHMENTYP

Kostenfreie kommunale Lastenfahrräder

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

die Nutzung eingewiesen und auch im Ortsbild sind die Lastenräder sichtbar. Ab dem Frühjahr 2023 wird die Ausleihe per App und rund um die Uhr, ebenfalls kostenlos, eingeführt. Das reduziert Zugangsbarrieren und macht unabhängig von Ladenöffnungszeiten.

Mit dem Projekt KLARA wurde eine attraktive Möglichkeit geschaffen, die Emissionen und den Flächenverbrauch von Nahmobilität zu reduzieren. Es wird erlebbar, wie unsere Bürger*innen auch ohne Pkw mobil unterwegs sein und Lasten transportieren können, egal ob Kinder, einen Kasten Bier oder einen neuen Staubsauger. Einkaufen, Leben und Freizeitgestaltung in Kaufungen werden so attraktiver und die Nutzer*innen erleben Bewegung und Begegnung in der Gemeinde.

Klimaschutz, Steigerung der Gemeindeattraktivität und Erweiterung der Mobilität durch Zusammenarbeit von Zivilgesellschaft und Gemeinde zeichnen unser Projekt im Besonderen aus. Die Gemeinde Kaufungen will als Vorbild anderen Gemeinden zeigen, wie ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden kann.

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Spezifische Zielgruppe: Lasten- und Lieferverkehr, mobilitätseingeschränkte Menschen

BESCHREIBUNG

Die Gemeinde Kaufungen hat gemeinsam mit dem Spurwechsel Kaufungen e. V., einer zivilgesellschaftlichen Initiative zur Gestaltung der lokalen Mobilitätswende, das Projekt KLARA – Kaufunger Lastenradverleihsystem gestartet. Mit Hilfe von Fördergeldern konnte die Gemeinde die Anschaffung von 18 Lastenrädern und die wettergeschützte Aufstellung an 15 dezentralen Standorten leisten.

Der Fuhrpark besteht aus elf einspurigen Lastenrädern für Kinder und/oder Last, drei Dreirädern mit Box für größere Lasten, zwei Sonderfahrzeugen (Schwerlastenrad und großer Anhänger) sowie zwei Rikschas, um mobilitätseingeschränkten Menschen ein Fahrraderlebnis zu ermöglichen. Durch einzelne Abstellboxen sind die Räder vor Witterung geschützt, sie können direkt geladen werden und Zubehör kann verstaut werden. Jedes Lastenrad hat eine*n Pat*in, welche*r regelmäßig nach dem Rad und seiner Abstellbox sieht. Die Kosten für den Unterhalt werden von der Gemeinde getragen, die Betreuung wird durch Spurwechsel e. V. geleistet. Die betreuenden Personen sind ein Teil der erheblichen ehrenamtlichen Unterstützung. Sie haben einen Namenswettbewerb organisiert, an dem über 100 Einsendungen abgegeben wurden, bei der Auswahl der Standorte unterstützt, die Homepage erstellt und führen die Einweisung der Erstnutzer*innen durch. So entstand eine größere Identifikation der Kaufunger*innen mit KLARA.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Lisa Haubner

E-MAIL:

l.haubner@kaufungen.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 3 Services

QUELLE:

Plan F Award 2022

Gemeinde Kaufungen

➤ <https://www.kaufungen.eu/Rathaus-Politik/Klimaschutz-Energie/KLARA-Lastenradverleih/>

➤ www.klara-kaufungen.de

Mängelerkennung Radwegweiser

ERSTELLUNG VON AUFKLEBERN MIT QR-CODE, DIE ZUR SCHADENSMELDUNG AN RADWEGWEISERN ANGEBRACHT WERDEN KÖNNEN.

KOMMUNE

Adelsdorf

BUNDESLAND

Bayern

EINWOHNER*INNEN

9.417

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

Keine Angabe

ZIELE

• Komfort und Fahrspaß

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

06/2022–07/2022

KOSTEN

250 Euro für die Aufkleber
• Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Ungefähr 40 Stunden

BETEILIGTE ÄMTER

Kommunale Entwicklung

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Keine Angabe

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Social Media, Homepage der Gemeinde

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Keine Herausforderungen

ERGEBNIS

Die Haupteckdaten sind, dass dieses System sowohl von der Verwaltung als auch vom Bauhof gut organisiert sein muss.

BESONDERHEITEN

• Einsteiger*innenmaßnahme

Schadensmelder-Aufkleber,
Urheberin: Gemeinde Adelsdorf



BESCHREIBUNG

Radwegweiser werden nicht regelmäßig gewartet. Nicht erkannte Mängel führen aber zu Fehlinformationen für die Radfahrenden. Aus diesem Grund wurde von der Gemeinde Adelsdorf ein Meldesystem entwickelt.

Jedem Radwegweiser ist eine Gemeindegeschlüsselnummer zugeordnet. Daher wurden für alle Radwegweiser Aufkleber angefertigt mit den letzten drei Stellen der Nummer, z. B. 116. Zusätzlich wurden Aufkleber mit einem QR-Code angefertigt. Beide Aufkleber werden auf jeden Radwegepfosten angebracht. Nach dem Scannen der QR-Codes werden die Nutzenden durch ein Menü geführt, um den Schaden/die Mängel zu melden, bestenfalls mit Foto. Diese Meldung wird von der Gemeinde entgegengenommen und an die entsprechende Dienststelle (Bauhof) weitergeleitet, damit die Mängel schnellstmöglich behoben werden können.

HANDLUNGSFELD

Services

MASSNAHME

Apps

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

ANSPRECHPARTNER*IN:

Gert de Groot

E-MAIL:

fahrrad@adelsdorf.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 2 Service

QUELLE:

Plan F Award
Gemeinde Adelsdorf

Multimodalität & Nahmobilität

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 und 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 Verkehrsmittel im Umweltverbund fördern.

KOMBINATION FAHRRAD UND ÖPNV

Die Förderung der Kombination aus Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Bestandteil der ganzheitlichen Radverkehrsförderung. Verschiedene Maßnahmen, welche die Kombination der beiden Verkehrsmittel oder die Mitnahme von Fahrrädern unterstützen, z. B. durch barrierefreie Zugänge und die Integration in das Tarifsystem, fördern umweltfreundliche und flexible Mobilität und verbessern die Überwindung weiter Distanzen.

BIKE UND RIDE

Die Förderung von Bike- und Ride-Anlagen ist wichtig, um eine umweltfreundliche Mobilität auch auf weiteren Distanzen zu ermöglichen. Das Fahrrad bietet sich häufig als flexibler Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln an. Um die Nutzung zu fördern, sind beispielsweise sichere Fahrradabstellanlagen und Aufbewahrungsmöglichkeiten an Bahnhöfen wichtig. Auch können Fahrradverleihsysteme an Bahnhöfen die Multimodalität fördern.

moda



Nah

mobilität

MOBILITY HUBS IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Mobility Hubs sind zentrale Orte, an denen verschiedene Verkehrsmittel wie Bus, Bahn, Fahrrad und Carsharing miteinander vernetzt werden. Mobility Hubs im öffentlichen Raum leisten einen wichtigen Beitrag zur kommunalen Radverkehrsförderung, indem sie eine sichere Aufbewahrung von Fahrrädern, Leihrädern und Ladestationen für E-Bikes bereitstellen und die Multimodalität und damit auch die Überwindung weiter Distanzen mit nachhaltigen Verkehrsmitteln fördern.

MOBILITY HUBS AN WOHNANLAGEN

Kommunen sollten Mobility Hubs an Wohnanlagen fördern, um eine umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen und den Radverkehr zu stärken. Mobility Hubs bieten Bewohner*innen eine bequeme und sichere Möglichkeit, ihr Fahrrad aufzubewahren, und ermöglichen die Vernetzung mit anderen Transportmitteln wie Personennahverkehr oder Carsharing. So können Bewohner*innen auch ohne eigenes Auto mobil sein.

RÜCKSICHT RAD- UND FUSSVERKEHR

In der Radverkehrsförderung gilt es, auch andere Formen der Nahmobilität, wie den Fußverkehr, mitzubedenken. Durch Maßnahmen, welche gegenseitige Rücksichtnahme fördern, können Konflikte minimiert werden. Dazu gehören insbesondere Aufklärungsmaßnahmen, z. B. Hinweise wie „Radfahrende sind hier zu Gast“ oder Geschwindigkeitsanzeigetafeln für den Radverkehr.

Konfliktlösungen bei der Fahrradmitnahme im ÖPNV

ERMITTLUNG DES KONFLIKTPOTENZIALS SOWIE ENTSCHÄRFUNG DURCH GEZIELTE KOMMUNIKATION UND SCHULUNGSMASSNAHMEN.

KOMMUNE

Region Hannover

BUNDESLAND

Niedersachsen

EINWOHNER*INNEN

1.157.541

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Städtischer Kreis

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

01/2016–06/2020

KOSTEN

95.042 Euro

- Eigenmittel: 20 Prozent
- Bundesmittel: 80 Prozent (Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Nationaler Radverkehrsplan)
- Finanzierung der anschließenden Umsetzungsstrategie nach Auslaufen der Förderung durch den Verkehrsverbund GVH

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Region Hannover, Fachbereich Verkehr

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Die Identitätsstiftung GmbH

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Keine Angabe

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Viele verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Interessen/Voraussetzungen. Prozess brauchte mehr Zeit als gedacht.

ERGEBNIS

Konflikte erhoben, Bereitschaft für Maßnahmen hergestellt, z. B. Fahrrad-Mitnahmezeiten anzupassen

BESONDERHEITEN

- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen

BESCHREIBUNG

Die Fahrradmitnahme in der Region Hannover war bisher in Bus und Stadtbahn zu bestimmten, aber nicht einheitlichen Zeiten erlaubt, in den Eisenbahnen jederzeit möglich.

Die Fahrradmitnahme birgt sowohl ein Konfliktpotenzial zwischen den Fahrgästen als auch Probleme für die Betreiber*innen. Ziel des Projektes war es, die bestehenden Konflikte zu erheben, offensiv zu thematisieren und zu entschärfen. Eine Kommunikationsstrategie für mehr

Plakat Fahrradmitnahme GVH,
Urheberin: Identitätsstiftung GmbH



Akzeptanz zwischen Radfahrenden und Fahrgästen ohne Rad sowie entsprechende technisch-betriebliche Optimierungsmöglichkeiten der Fahrradmitnahme sollten entwickelt und umgesetzt werden.

Aus Literatur- und Internetrecherche, Testfahrten, Beschwerdemanagement- und Social-Media-Auswertungen, der Durchführung von Expert*inneninterviews sowie Befragungen von Fahrpersonal, Betriebsleitungen, Lobbygruppen und der Auswertung der Infrastruktur in den Fahrzeugen der Großraum Verkehr Hannover GmbH (GVH) ergaben sich fünf Handlungsfelder für eine konfliktfreie Fahrradmitnahme. Aus diesen Handlungsbedarfen wurden Schlussfolgerungen für die Fahrradmitnahme identifiziert, die im Gebiet des GVH umgesetzt werden sollen:

1. Regeln: Es bedarf transparenter Regeln, klarer Kunden-Kommunikation in den Fahrzeugen und einer klaren internen Kommunikation.
2. Verträglichkeit: Es bedarf einer Priorisierung der Nutzenden (Behinderte, Kinderwagen etc.), die Kommunikation untereinander soll angeregt werden. Alle sollen willkommen sein.
3. Infrastruktur: Es bedarf für die Mitnahme optimierter Fahrzeuge und Haltestellen sowie innen und außen deutlich gekennzeichnete Mehrzweckbereiche in ausreichender Größe.
4. Mitnahmeszenarien: Es bedarf einheitlicher Mitnahmezeiten (GVH) beziehungsweise genereller Freigabe der Radmitnahme. Anregung bundesweit einheitliche Freigabe.

HANDLUNGSFELD

Multimodalität & Nahmobilität

MASSNAHME

Kombination Fahrrad und ÖPNV

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

5. Kommunikation: Es bedarf eines Kick-off-Workshops, eines internen Kommunikationsprozesses, der Schulung und Einbindung des Personals sowie eines externen Kommunikationskonzepts beziehungsweise Aktionen in der Einführungsphase der Veränderungen.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Sina Wenning

E-MAIL:

sina.wenning@region-hannover.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Deutscher Fahrradpreis 2019
Mobilitätsforum

➤ https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2019/Jurymappe2019-web.pdf

➤ https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/Projektbeispiele/Projekte/18963_konfliktloesung_zwischen_verkehrsteilneh.html#vt-sprg-5

VRNradbox

ERRICHTUNG SICHERER RAD-ABSTELLANLAGEN AN GEEIGNETEN STANDORTEN
IM VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR (VRN)

KOMMUNE

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

BUNDESLAND

Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz

EINWOHNER*INNEN

2.419.792

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Gemeinden: teilweise städtisch
Kreise: städtischer Kreis

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral, peripher

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Finanzschwache Kommunen

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Überwindung weiter Distanzen
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 06/2019

KOSTEN

- 1,2 Millionen Euro
- Eigenmittel: 50 Prozent der teilnehmenden Kommunen
- Bundesmittel: 50 Prozent (Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme [DkV])

PERSONELLER AUFWAND

Eine Teilzeit-Personalstelle

BETEILIGTE ÄMTER

Keine Angabe

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

VRN als Projektleitung

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Keine Angabe

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Corona: zeitliche Verschiebung der Ausschreibung, lange Lieferzeiten der Boxen. Boxen sind leider teurer als herkömmliche Abstellanlagen, Vorzüge der Boxen mussten deutlich herausgestellt werden.

ERGEBNIS

Boxen sind eine gute Ergänzung für das Fahrradparken, machen aber nicht überall Sinn. Standorte mit regionalem Einzug sind vorteilhafter. Auch die geografischen Gegebenheiten spielen bei der Standortsuche eine große Rolle.

BESONDERHEITEN

- Interkommunal
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen, Tourist*innen



VRN Radbox, Urheber*in: VRN GmbH

HANDLUNGSFELD

Multimodalität & Nahmobilität

MASSNAHME

Bike und Ride

MASSNAHMENTYP

—

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

BESCHREIBUNG

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

1. Entwicklung des Konzepts. Es wurden folgende Fragen behandelt:

- Was wollen wir?
- Wie wollen wir das umsetzen?
- Welche Abstellmöglichkeiten für Räder gibt es?

2. Bestandsaufnahme des Fahrradparkens im VRN-Gebiet

- Wo gibt es viele „Fahrrad-Leiche“?
- 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: Anzahl der Boxen

4. Akquise von Kommunen

- Vorstellung des Projektes
- Hinweis auf Komplimentärfinanzierung

5. Ausschreibung eines Rahmenvertrags

6. Umsetzungsphase. Umgesetzte Standorte: Hockenheim, Bad Dürkheim, 2 Standorte in Ludwigshafen, Neulußheim, Maxdorf und Eberbach

ANSPRECHPARTNER*IN:

Anna Hinrichs

E-MAIL:

a.hinrichs@vrn.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 2 Multimodalität & Nahmobilität

QUELLE:

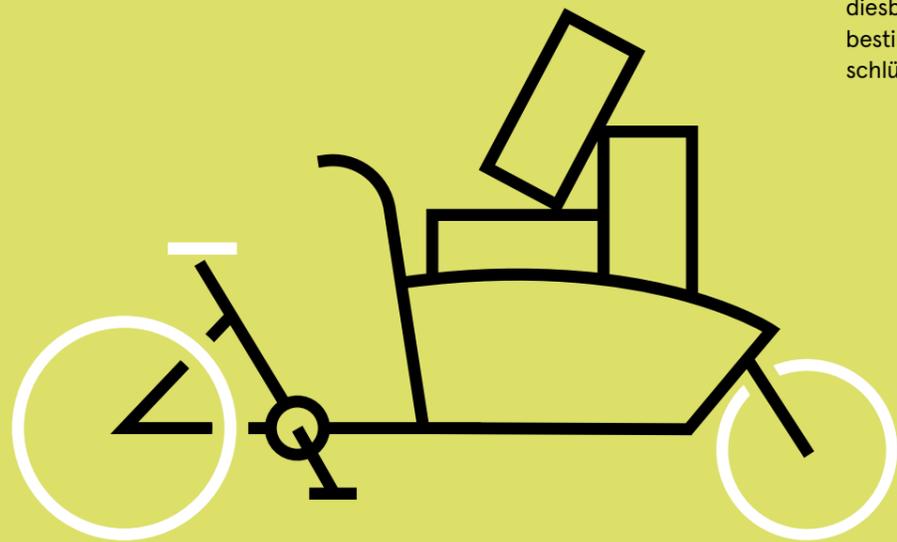
VRN

➤ www.vrnradbox.de

Wirtschaft

Wirtschafts- und Lieferverkehr macht einen großen Teil des Verkehrsaufkommens aus. Stadtlogistikkonzepte 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 Stellplatzschlüssel für Fahrräder).



Wirtschaft

WIRTSCHAFTS- UND LIEFER- VERKEHR UND STADTLOGISTIK

Die Nutzung von Fahrrädern als Transportmittel für den Transport von Waren und Gütern innerhalb einer Stadt oder eines Stadtgebietes hat stark zugenommen. Es gibt inzwischen verschiedene Lösungen für den Wirtschafts- und Lieferverkehr per Fahrrad. Hierbei können z. B. Lastenfahrräder oder Fahrradanhänger zum Einsatz kommen. Die Kommune hat unterschiedliche Möglichkeiten, die Stadtlogistik per Fahrrad zu fördern, z. B. indem sie Stellflächen zur Verfügung stellt und dies aktiv anbietet und unterstützt.

EINZELHANDEL

Kommunen können Maßnahmen ergreifen, um auch im Bereich des Einzelhandels die klimaneutrale Mobilität und den Radverkehr zu fördern. Dazu gehört z. B. die Verbesserung der Erreichbarkeit von Geschäften, mit dem Fahrrad, die Förderung von Abstellanlagen an Geschäften, aber auch gelungene Kommunikation mit den Gewerbetreibenden: Viele haben Sorgen wegen möglicher Umsatzeinbußen durch die Reduzierung z. B. von Autoparkplätzen. Durch Aufklärung und Informationen können Kommunen diesen Ängsten von Gewerbetreibenden entgegenwirken und sie von den positiven Auswirkungen der Förderung des Radverkehrs überzeugen.

BETRIEBLICHE RADVERKEHRS- FÖRDERUNG

Kommunen sollten Betriebe ermutigen, die interne Fahrradmobilität zu fördern, da dies nicht nur einen Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz, sondern auch zur Gesundheitsförderung der Arbeitnehmenden leistet. Hierbei können Unternehmen beispielsweise bei der Schaffung von Fahrradstellplätzen unterstützt werden wie auch mit Informationen.

Rhein-Kaufhaus (zuvor Kiezkaufhaus)

LOKALER ONLINE-MARKTPLATZ: GELIEFERT WIRD AM SELBEN TAG UND CO₂-FREI MIT LASTENRAD.

KOMMUNE

Bad Honnef

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

25.738

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Topographie
- Demographie (Überalterung)

ZIELE

- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2018

KOSTEN

- 200.000 Euro für Kiezkaufhaus
- Eigenmittel: 50 Prozent
- Landesmittel: 50 Prozent (k. A.)

PERSONELLER AUFWAND

Mindestens zwei Vollzeitstellen für Tagesdienst, Vertrieb, Marketing, Verwaltung sowie zwei bis drei Fahrradkurier*innen

BETEILIGTE ÄMTER

Finanzbuchhaltung, Kämmerei, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Wirtschaftsförderung, Personalamt

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen e. V., Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg, Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML), regionale Städte und Gemeinden, lokale Einzelhändler*innen, Gastronom*innen, Dienstleister*innen

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Keine Angabe

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Überzeugungsarbeit mit Blick auf neue Verbrauchergewohnheiten: der Handel als hybrider Partner. Kurz: stationärer und digitaler „Handel Hand in Hand“

ERGEBNIS

Das Kiezkaufhaus in der Stadt Bad Honnef war erfolgreich, weshalb das Konzept mit weiteren Partner*innen auf die gesamte Region ausgeweitet wurde.

BESONDERHEITEN

- Interkommunal
- Spezifische Zielgruppe: Lasten- und Lieferverkehr

Lastenfahrrad vor einem Laden, Urheberin: Anna Bröhl



BESCHREIBUNG

E-Commerce, stationärer Einzelhandel und nachhaltige urbane Logistik schließen sich nicht aus. Das hat das Kiezkaufhaus/Rhein-Kaufhaus Bad Honnef seit seinem Start im November 2018 bewiesen. Aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre hat die Stadt Bad Honnef gelernt und gemeinsam mit strategischen Partner*innen – dem Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg Euskirchen, der IHK Bonn/Rhein-Sieg und dem Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik in Dortmund – den Plan gefasst, das Kiezkaufhaus zum Rhein-Kaufhaus weiterzuentwickeln. Hierbei macht Bad Honnef den Anfang.

Die virtuelle Eröffnung fand am 11. Juli 2022 statt. Technisch und organisatorisch stellt das Rhein-Kaufhaus das Fundament für flexiblere Anpassungen und ein Wachstum über die Stadtgrenzen hinaus: das Rhein-Kaufhaus soll den gesamten lokalen und regionalen Einzelhandel an Rhein und Sieg stärken. Das ist das erklärte gemeinsame Ziel der strategischen Partner*innen.

Dass der Startschuss für das neue Rhein-Kaufhaus in Bad Honnef fällt, ist kein Zufall: Seit der Gründung des Kiezkaufhauses Bad Honnef im Jahr 2018 werden in der Stadt frische Lebensmittel, Mode und Schmuck in einem virtuellen Kaufhaus angeboten und mittels Lastenfahrrad-Lieferservice, welchen die stationären Einzelhändler*innen beauftragen, zu den Kund*innen transportiert. Ein Konzept, das den lokalen Einzelhandel stärkt, bislang wenig digitalaffinen Geschäften den Zugang zum E-Commerce ermöglicht und Menschen aus ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz begeistert. Menschen und auch Medien (wie lokale Tageszeitung, überregionale Medien, z. B. TV und Print wie WDR, ZDF und STERN) haben sich in Bad Honnef über den Erfolg des Kiezkaufhauses/Rhein-Kaufhauses informiert.

HANDLUNGSFELD

Wirtschaft

MASSNAHME

Einzelhandel

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

Neu ist, dass Online-Shops einfacher gepflegt, neue Liefer- und Bezahlmöglichkeiten ausgewählt und eine Chatfunktion für Auskünfte von teilnehmenden Händler*innen angeboten werden können. Die schnelle Lieferung aus dem Fachgeschäft direkt zur Kundschaft ist ein entscheidender Vorteil des Standorts Bad Honnef. Aufgrund der Möglichkeiten des digitalen Kaufhauses können sich auch Einzelhändler*innen an einem Lastenrad-Lieferservice beteiligen, für die sich dieser ansonsten nicht lohnen würde.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Andrea Enzenberger

E-MAIL:

info@rhein-kaufhaus.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Stadt Bad Honnef

➤ <https://meinbadhonnef.de/rhein-kaufhaus-neue-regionale-online-einkaufsplattform-fuer-den-stationaeren-einzelhandel-startet-in-bad-honnef>

➤ <https://honnef-heute.de/das-kiezkaufhaus-war-ein-erfolg-jetzt-kommt-das-rhein-kaufhaus>

PendlerRatD (PR01) / PendlerRatD-PLUS (PR+)

DAS PROJEKT SOLL BERUFSPENDLER*INNEN BEIM UMSTIEG VOM AUTO AUF DAS RAD MOTIVIEREN UND NEUE MOBILITÄTSLÖSUNGEN FÜR SIE ENTWICKELN.

KOMMUNE

Stuttgart, Landkreis Heilbronn. (Weitere Pilotphasen in: Stuttgart, Heilbronn, Neckarsulm, Ludwigshafen am Rhein, Neustadt an der Weinstraße, Frankfurt am Main, Forchheim, Augsburg und Regensburg)

BUNDESLAND

Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen, Bayern

EINWOHNER*INNEN

974.073

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch
Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Topographie
- Sehr geringer Radverkehrsanteil (unter 5 Prozent)
- Fehlende Konzepte
- Hohes Pendleraufkommen

ZIELE

- Überwindung weiter Distanzen
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

10/2018–06/2024

KOSTEN

866.493 Euro (422.643 Euro für PR01, 443.850 Euro für PR+)

- Bundesmittel: PR01: 79 Prozent, PR+: 91,7 Prozent
- PR01: Mittel Dritter (21 Prozent), PR+: Mittel Dritter (4,5 Prozent)

PERSONELLER AUFWAND

1,5 Vollzeitäquivalente (5,5 Jahre)

BETEILIGTE ÄMTER

- Landeshauptstadt Stuttgart (Stadt Stuttgart, Abteilung: Nachhaltig mobil in Stuttgart)
- Landkreis Heilbronn (Landratsamt Heilbronn)
- Stadt Heilbronn (Amt für Straßenwesen, Mobilität und Verkehrsplanung)
- Stadt Neckarsulm (Abteilung Klimamanagement) (PR+)
- Stadt Ludwigshafen (Dezernat Bau, Umwelt und Verkehr) (PR+)
- Stadt Neustadt (keine spezielle Abteilung) (PR+)
- Stadt Frankfurt (Amt für Straßenbau und Erschließung, Personal- und Organisationsamt) (PR+)

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Neben der Hochschule Heilbronn sind 40 weitere Akteur*innen beteiligt.

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

- Internetseite der Hochschule
- Internetseite der Maßnahme www.pendlerratd.de
- Soziale Medien (Facebook, Instagram, LinkedIn)
- Pressemitteilungen
- Medien (SWR, ARD etc.)
- Persönliches Netzwerk

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Keine, erfordert nur gutes Zeit- und Logistikmanagement sowie ein aktives sich engagierendes Partner*innennetzwerk (beziehungsweise motivierte Arbeitgebende)

Gruppenfoto, Urheber: PendlerRatD



ERGEBNIS

An der Mobilitätsbefragung nahmen mehr als 8.000 Arbeitnehmende teil. Fast 60 Prozent der Befragten gaben an, am liebsten mit dem Fahrrad pendeln zu wollen. Einmonatige Testphasen (mit insgesamt 624 Testradelnden) ermöglichten den Teilnehmenden ohne finanzielle Risiken ihre Erfahrungen beim Fahrradpendeln zu sammeln und individuell zu bewerten. Bestehende Hemmnisse bezüglich des Pendelns mit dem Rad konnten abgebaut und Umstiegseffekte in Höhe von 85 Prozent für den Wechsel von motorisiertem Individualverkehr auf das Fahrrad erreicht werden. Ferner wurde festgestellt, dass Radfahrende die zufriedensten und gesünderen Pendelnden sind sowie gerne Umwege für grünere und sichere Strecken in Kauf nehmen.

Am Ende der Projektlaufzeit von PendlerRatD steht ein Handlungsleitfaden, welcher Informationen und Empfehlungen für Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen zum Wechsel vom motorisierten Verkehr auf nachhaltige Mobilitätsangebote aufzeigt.

BESONDERHEITEN

- Kosten-Nutzen-Analyse
- Evaluation
- Beteiligung
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
- Einsteigermaßnahme
- Temporäre Maßnahme
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen

BESCHREIBUNG

Das Pendeln mit dem Rad attraktiv machen – das ist das gesteckte Ziel von PendlerRatD. Bei dem Mobilitätsprojekt sollen Berufspendler*innen, die täglich mit dem Auto zur Arbeit fahren, einen vereinfachten Einstieg in das Pendeln mit Rad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln bekommen. Zielgruppe sind Unternehmen und

HANDLUNGSFELD

Wirtschaft

MASSNAHME

Betriebliche Radverkehrsförderung

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

Organisationen, die ihre Angestellten beim nachhaltigen Pendeln unterstützen möchten.

Es wird eine Befragung der Mitarbeitenden bei den Projektpartner*innen aus Verwaltung und Industrie zum Mobilitätsverhalten durchgeführt und Versuchspersonen für Pilotphasen und als App-Tester*innen rekrutiert. In zwei Testphasen werden Pendelraten der Teilnehmer*innen erhoben und Funktionen der PendlerRatD-App sowie weitere Motivationsfunktionen erprobt. Darüber hinaus wurde während den Testphasen vermehrt der Fokus auf die Medienkampagne gelegt. Insgesamt 408 freiwillige Testpersonen bekamen für die Dauer der Testphase ein Pedelec gestellt und wurden intensiv durch das PendlerRatD-Team betreut. Die während der Testphasen gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Entwicklung der PendlerRatD-App ein. Die PendlerRatD-App soll die Vorteile des Radpendelns hinsichtlich Umwelt, Gesundheit und Kosten bilanzieren und zusätzlich gezielte Anreize zum langfristigen Umstieg setzen.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Prof. Dr. Jana HeimeL

E-MAIL:

jana.heimeL@hs-heilbronn.de

AUSZEICHNUNG(EN):

keine Angabe

QUELLE:

Mobilitätsforum Bund; Webseite PendlerRatD

➔ <https://pendlerratd.com>

➔ https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/Projektbeispiele/Projekte/20888_pendlerratd.html?cms_templateQueryString=praxisbeispiele

➔ <https://pendlerratd.de>

Bike & Work

UNTERSTÜTZUNG VON BETRIEBEN SOWIE KOMMUNALEN VERWALTUNGEN DES REMS-MURR-KREISES, DIE FAHRRADMOBILITÄT IHRER MITARBEITENDEN ZU ERHÖHEN.

KOMMUNE

Rems-Murr-Kreis

BUNDESLAND

Baden-Württemberg

EINWOHNER*INNEN

427.316

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Städtischer Kreis

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

Keine Angabe

ZIELE

- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 2013

KOSTEN

- Ca. 20.000 Euro pro Projektrunde
- Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Landratsamt – Stabsstelle Klimaschutz

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Agentur für Mobilitätsexpertise, Referenten und Referentinnen für Workshops, Auftakt- und Abschlussveranstaltung

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Keine Angabe

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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

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 und 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. Bisher wurden sechs Projektrunden mit jeweils ca. zehn Betrieben durchgeführt.

BESONDERHEITEN

- Quick-Win
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen

BESCHREIBUNG

Aufgrund der bundesweit zu hohen CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich möchte das Projekt zu ihrer Reduktion beitragen. Daher werden Betriebe und Kommunen des Rems-Murr-Kreises dabei unterstützt, die Fahrradmobilität ihrer Mitarbeitenden zu erhöhen.

Urkundenübergabe, Urheberin: starkeBilder



Im Rahmen einer mehrstündigen Vor-Ort-Begehung durch eine*n Mobilitätsexpert*in wird der Standort analysiert, der Status quo dargestellt und Möglichkeiten aufgezeigt, den eigenen Standort fahrradfreundlicher zu gestalten und so die Mitarbeitenden zum Radfahren zu motivieren. Insbesondere für Kurzstreckenfahrten und kurze Dienstreisen soll so die Pkw-Nutzung reduziert und das Fahrrad als gesunde und klimaschonende Alternative gefördert werden.

Ablauf der einzelnen Projektphasen mit den Betrieben:

- 1: Auftaktveranstaltung mit teilnehmenden Betrieben und Kommunen: Erläuterung des Projekts und der nächsten Schritte
- 2: Vor-Ort-Begehung (Ist-Analyse) ca. ein bis zwei Monate nach Beginn des Projekts
- 3: Mitarbeitendenbefragung (Ermittlung der Wünsche und Anforderungen der Mitarbeitenden an Fahrradmobilität). Teilnehmende Betriebe erhalten einen Link zur Befragung und Plakate. Ein Aufruf zur Teilnahme ihrer Mitarbeitenden an dieser Befragung wird ca. zwei bis vier Monate nach Projektbeginn durchgeführt und die Ergebnisse an den Betrieb übermittelt
- 4: Aktionsplan. Aus den Daten der Vor-Ort-Begehung, dem Gespräch mit dem Betrieb und den Ergebnissen der Befragung wird für jeden Standort ein individueller Aktionsplan mit Maßnahmen (priorisiert von A bis C) erstellt. Parallel: Ideen- und Best-Practice-Workshop
- 5: Abschlussveranstaltung

HANDLUNGSFELD

Wirtschaft

MASSNAHME

Betriebliche Radverkehrsförderung

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

ANSPRECHPARTNER*IN:

Nadine Hügler

E-MAIL:

klimaschutz@rems-murr-kreis.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Plan F Award 2022
Rems-Murr Kreis

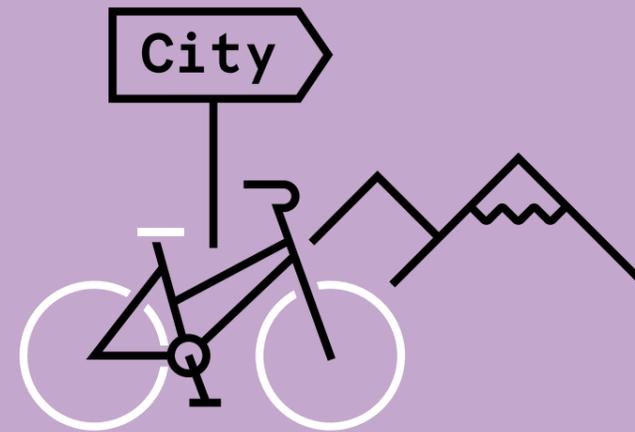
➤ www.rems-murr-kreis.de/bauen-umwelt-und-verkehr/umweltschutz/klimaschutz-portal/mobilitaet

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 wie auch Fördermöglichkeiten für die Privatwirtschaft (z. B. Abstellanlagen oder E-Ladestationen) oder Bikeparks.



Freizeit

BESCHILDERUNG UND INFOTAFELN

Gut sichtbare und verständliche Wegweisungen, z. B. durch Knotenpunktsysteme, erleichtern Radfahrenden die Orientierung und die Planung von individuellen Touren und machen auf attraktive Strecken und Sehenswürdigkeiten aufmerksam. Das erhöht den Komfort und Fahrspaß. Eine gute Beschilderung trägt somit zur Steigerung der Attraktivität von Radwegen bei und fördert den Tourismus in der Region.

TOURISTISCHE WEGE UND FREIZEITWEGE

Touristische und Freizeitwege für den Radverkehr bieten eine sichere und attraktive Infrastruktur und fördern den Freizeitradverkehr und Radtourismus. Gut ausgeschilderte Strecken, Führung auf separaten Wegen (abseits des Kfz-Verkehrs), eine angenehme Landschaft und ein interessantes Angebot an Sehens-

würdigkeiten und Rastmöglichkeiten machen diese Wege besonders attraktiv und können zur Steigerung der touristischen Attraktivität der Region beitragen. Hierbei sollte der Alltagsverkehr der dort lebenden Bevölkerung mitgedacht werden, um Potenziale in der Region zu heben.

ANREIZE FÜR DEN UMSTIEG IM URLAUB

Kommunen können Anreize für den Umstieg auf das Fahrrad im Urlaub schaffen, indem sie z. B. verschiedene Angebote schaffen, Informationen zum Radverkehr bereitstellen oder Aktionen durchführen, welche Personen zum Radfahren motivieren.

TOUREN

(Selbst-)geführte Fahrradtouren ermöglichen einen einfachen Einstieg in die Fahrradmobilität und sind sowohl für Einheimische als auch für Tourist*innen attraktiv. Die Touren können auf interessanten und abwechslungsreichen Strecken geplant werden und auch lokale Sehenswürdigkeiten oder kulturelle Angebote miteinbeziehen, um ein rundum interessantes Erlebnis zu bieten. Geführte Touren können zudem auch dazu beitragen, Sicherheitsbedenken oder Unsicherheiten

bei ungeübten Radfahrenden abzubauen und ihnen die Vorteile des Radfahrens zu vermitteln.

BIKEPARKS

Die Förderung von Bikeparks durch Kommunen ist ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung, da sie besonders Kinder und Jugendliche anspricht und die Fahrradkultur fördert. Bikeparks bieten die Möglichkeit, die eigenen Fähigkeiten und Grenzen auf dem Fahrrad auszutesten und zu verbessern. Sie fördern zudem die Begeisterung für das Fahrradfahren und können dazu beitragen, dass junge Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag oder für Freizeitaktivitäten nutzen.

Erfurter Radring

ES WURDE EINE NEUE FREIZEITROUTE GESCHAFFEN, DIE DER EINHEIMISCHEN BEVÖLKERUNG NEUE BLICKWINKEL AUF IHRE STADT ERÖFFNET, UM ZUGLEICH DEN THÜRINGISCHEN TOURISMUS ZU STÄRKEN.

KOMMUNE
Erfurt

BUNDESLAND
Thüringen

EINWOHNER*INNEN
213.227

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten
- Viel (denkmalgeschütztes) Kopfsteinpflaster

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Überwindung weiter Distanzen
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG
09/2017–12/2022

KOSTEN

- 59.360 Euro
- Eigenmittel: 40 Prozent
- 60 Prozent (Europäische Kommission: LEADER)

PERSONELLER AUFWAND

Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Verkehrsclub Deutschland (VCD), Polizei, Stadtratsfraktionen

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Zu Beginn der Radsaison 2022 wurden noch Marketingmaßnahmen (Flyer, Internetauftritt) realisiert.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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.

ERGEBNIS

Der Radring Erfurt lädt ein, auf 110 km und acht Abschnitten die Thüringer Landeshauptstadt Erfurt zu umrunden und in das ländliche Idyll der Landkreise Sömmerda, Weimarer Land, Ilm-Kreis und Gotha einzutauchen. Neben schönen und vielfältigen Landschaften sind es die zahlreichen Highlights und Informationen rechts und links am Wegesrand, die zu einer Rast einladen. Der Radring schafft außerdem eine Radwegeverbindung zwischen der Stadt Erfurt und dem Umland.

Wegebeschilderung. Urheberin: Stadtverwaltung Erfurt



BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Interkommunal
- Spezifische Zielgruppe: Tourist*innen

BESCHREIBUNG

Es wurden sieben Radialen ausgebaut, um die 110 km lange Rundtour vom Zentrum aus zu erreichen und von ambitionierten Radfahrenden in einer oder mehreren Etappen befahren zu werden. 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. 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 erklärten. LEADER ist eine Fördermaßnahme der Europäischen Union zur Entwicklung des ländlichen Raumes.

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. 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.

HANDLUNGSFELD

Tourismus & Freizeit

MASSNAHME

Touristische Wege und Freizeitwege

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

ANSPRECHPARTNER*IN:

Dirk Büschke

E-MAIL:

dirk.bueschke@erfurt.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 2 Tourismus & Freizeit

QUELLE:

Plan F Award
Landeshauptstadt Erfurt

➤ <https://www.erfurt-tourismus.de/sehens-wissenswertes/freizeit-und-ausflugstipps/radwandern/radring-erfurt>

Spurensuche durch Friedrichshain-Kreuzberg

GEFÜHRTE E-BIKE-TOUREN ZUM THEMA POSTKOLONIALISMUS UND NACHHALTIGKEIT.

Logo: Spurensuche durch Friedrichshain-Kreuzberg
Urheber: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg



HANDLUNGSFELD

Tourismus & Freizeit

MASSNAHME

Touren

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

KOMMUNE

Berlin Friedrichshain-Kreuzberg

BUNDESLAND

Berlin

EINWOHNER*INNEN

289.014

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

Keine Angabe

ZIELE

- Komfort und Fahrspaß
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion Mobilitätsarmut
- Klima- und Umweltschutz

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

11/2021–06/2022

KOSTEN

9919 Euro

- Landesmittel: 100 Prozent (Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe: Zuschüsse für besondere touristische Projekte)

PERSONELLER AUFWAND

Ca. 10–15 Prozent

BETEILIGTE ÄMTER

Koordination Kommunale Entwicklungspolitik

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

E-Lastenrad-Verleiher*innen und E-Bike-Verleiher*innen in Friedrichshain-Kreuzberg (Lime, Cargoroo, Velogut), Supermarché, StäPa, Decolonize, MyBoo, ISD, WEED, UrbanVelo

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Um auf die Touren aufmerksam zu machen, wurde zunächst ein Corporate Design mit Logo und Schrift erstellt. Das Angebot der E-Bike-Touren wurde über die Social-Media-Kanäle des Bezirksamtes und der Kooperationspartner*innen der Tour (nachhaltige Läden, Initiativen und Verbände) verbreitet. Plakate wurden im Bezirk aufgehängt und Visit Berlin hat die Touren kommuniziert. Auch haben die Märkische Oderzeitung sowie die Lausitzer Rundschau darüber berichtet und die RBB Abendschau einen Beitrag gezeigt.

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

Es gab keine Herausforderungen.

ERGEBNIS

Es wurden vier Touren mit ca. 30 Personen (+ zwei Kindern) durchgeführt. Ein Audioguide wurde erstellt.

BESONDERHEITEN

- Nachhaltige Ressourcen
- Einsteiger*innenmaßnahme/Quick-Win
- Temporäre Maßnahme
- Spezifische Zielgruppe: Lasten- und Lieferverkehr, Tourist*innen, interessierte Bevölkerung, Wieder-Aufsteiger*innen (Fahrrad)

BESCHREIBUNG

Tourist*innen sowie interessierte Bürger*innen konnten sich kostenlos für eine Tour anmelden. Es wurden Orte, die im Zusammenhang mit Postkolonialismus und Nachhaltigkeit im Bezirk stehen, besucht und Wissen vermittelt. Zwei der vier Touren wurden explizit für Familien mit Kindern angeboten. E-Fahrräder sowie E-Lastenräder für die Kinderbeförderung wurden gestellt. Im Nachgang wurde ein Audioguide mit .gpx-Tracks erstellt. So kann die Tour z. B. über komoot selbst durchgeführt werden.

Die Touren wurden im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg von fair spaces für einen gleichberechtigten Zugang zu nachhaltiger Mobilität an vier verschiedenen Terminen angeboten. Jeweils acht Erwachsene konnten an der Tour teilnehmen. An zwei Touren konnten vier E-Lastenfahräder genutzt werden, damit jüngere Kinder teilnehmen konnten. Zu Beginn der Tour gab es eine Einführung in die Nutzung der E-Fahrräder. Alle Personen waren somit willkommen, die schon länger nicht mehr auf einem Fahrrad gesessen und/oder noch nie ein E-Fahrrad genutzt haben.

Den Teilnehmenden der Tour wurde ein facettenreiches Kreuzberg abseits gängiger Reiseführer-Empfehlungen nähergebracht. Postkolonialismus, Entwicklungspolitik und Nachhaltigkeit im Bezirk standen im Fokus der Touren: So wird auf der Tour z. B. das nach der anti-rassistischen Aktivistin und Dichterin May Ayim umbenannte Ufer, ein Fahrradladen mit fair und nachhaltig produzierten Fahrrädern (nachwachsende Rohstoffe, recyceltes Material) oder der mit fairen Steinen gepflasterte Mehringplatz besucht. Zudem wurde auf (neuen) Radverkehrsanlagen in dem Bezirk gefahren und auf ihre Besonderheiten hingewiesen, wie z. B. auf geschützte Radfahrstreifen, einen modalen Filter und Fahrradstra-

ßen. Somit konnte, neben der Radförderung, mittels der Touren auch wichtiges Wissen vermittelt und die Radverkehrsinfrastruktur bekannt gemacht werden.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Helena Jansen und Julia Scherer

E-MAIL:

helena.jansen@ba-fk.berlin.de

AUSZEICHNUNG(EN):

–

QUELLE:

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

➔ www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/beauftragte/entwicklungspolitik-und-nachhaltigkeit/artikel.1201446.php

Fahrrad-Schnitzeljagd

MIT DER FAHRRAD-SCHNITZELJAGD MÖCHTE DIE GEMEINDE MORSBACH DIE AKTION STADTRADELN UNTERSTÜTZEN UND ANREIZE SCHAFFEN, DIE GEFAHRENE KILOMETER IN DER STADTRADELN-APP ZU ERFASSEN.

KOMMUNE

Morsbach

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

10.663

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Teilweise städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten
- Topographie
- Sehr geringer Radverkehrsanteil (unter 5 Prozent)
- Polyzentrale Struktur/Zersiedelung
- Demographie (Überalterung)
- Kaum/keine Angebote ÖPNV
- Geteilte Planungszuständigkeit (Landesgrenze)

ZIELE

- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz
- Neue Strecken kennenlernen

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

09/2022

KOSTEN

Keine direkten Kosten (abgesehen von Personal- und Druckkosten)

- Eigenmittel (100 Prozent für die Schnitzeljagd: Personalkosten, Druck etc.)
- Sponsoring (100 Prozent für Gewinne des Gewinnspiels)

PERSONELLER AUFWAND

Zwei Personen, eine für die Erstellung der Route und das Design der Schilder sowie eine für die Öffentlichkeitsarbeit und das Gewinnspiel, insgesamt ca. zehn Stunden

BETEILIGTE ÄMTER

Fachbereich III: Bauen, Umwelt, Planen
Sekretariat / Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Sponsor*innen der Preise des Gewinnspiels

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Homepage der Gemeinde, Pressemitteilung an den Presseverteiler, Social Media (Instagram, Facebook), Gemeindeblatt Flurschütz, STADTRADELN-Webseite der Gemeinde Morsbach (da es im Zeitraum des STADTRADELNs angeboten wurde)

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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. Zurückblickend hätte noch mehr Öffentlichkeitsarbeit gemacht werden können, damit mehr Personen erreicht werden.

Teilnehmende der Schnitzeljagd, Urheberin: Gemeinde Morsbach



ERGEBNIS

Über die drei Wochen lief die Veranstaltung gut. Zwischendurch wurden die Medien zur Bewerbung der Aktion nochmal bespielt. Am Gewinnspiel haben 35 Personen teilgenommen. Wie viele die Schnitzeljagd gemacht / teilweise gemacht, aber nicht am Gewinnspiel teilgenommen haben, können wir leider nicht sagen. Die Rückmeldungen waren alle positiv.

BESONDERHEITEN

- Einsteiger*innenmaßnahme
- Spezifische Zielgruppe: Pendler*innen, Tourist*innen

BESCHREIBUNG

Mit der Fahrrad-Schnitzeljagd möchte die Gemeinde Morsbach die Aktion STADTRADELN unterstützen und Anreize schaffen, die gefahrenen Kilometer in der STADTRADELN-App zu erfassen. Die Fahrrad-Schnitzeljagd motiviert auf spielerische Weise zum Radfahren und trägt dazu bei, dass Menschen neue Alltagsstrecken entdecken. Sie stärkt die Identifikation mit der eigenen Umgebung sowie auch das Radverkehrsnetzwerk vor Ort und bietet einen touristischen Mehrwert: Einheimische und Personen aus den umliegenden Kommunen können die Region (neu) entdecken. Die Schnitzeljagd spricht somit nicht nur Freizeitradfahrende, sondern z. B. auch Pendler*innen an.

Für die Erstellung der Route wurde der Radroutenplaner NRW genutzt. Die Stationsschilder hat die Kommune selbst gestaltet und auf DIN A3 ausgedruckt sowie teilweise laminiert. Die Morsbacher Fahrrad-Schnitzeljagd fand im Zeitraum der Aktion STADTRADELN vom 4. bis 24. September 2022 statt. Um an der Fahrrad-Schnitzeljagd teilzunehmen, brauchte es lediglich ein verkehrssicheres Fahrrad und eine Prise Entdeckerdrang! Die Teilnahme

HANDLUNGSFELD

Tourismus & Freizeit

MASSNAHME

Anreize für den Umstieg im Urlaub

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

–

war kostenlos. Die Teilnehmer*innen hatten die Aufgabe, die Stationsschilder entlang der eigens angelegten Route zu finden. Die Schilder waren während des gesamten Aktionszeitraums angebracht und verrieten nicht nur einen Teil des zu lösenden Wortpuzzles, sondern auch den Weg zur nächsten Station. Wer die Wortpuzzleteile in die richtige Reihenfolge brachte, erhielt mit etwas Geschick das Lösungswort. Unter allen Teilnehmenden wurden am Ende der Aktion tolle Preise verlost.

Die Aktion soll im Jahr 2023 wiederholt werden und wird vielleicht auch den ganzen Sommer über verfügbar sein. Eine weitere Idee ist es, sich mit anderen Kommunen zusammenzutun und gemeinsam mehrere Routen zu entwickeln und zu bewerben.

ANSPRECHPARTNER*IN:

–

E-MAIL:

rathaus@gemeinde-morsbach.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 1 Tourismus und Freizeitverkehr

QUELLE:

Plan F Award
Gemeinde Morsbach

➤ <https://www.morsbach.de/blog/homepage/entdeckungstour-im-fahrradsattel>

Verkehrsb beruhigung

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

REDUZIERUNG KFZ-DURCHGANGSVERKEHRE

Die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs zielt darauf ab, den Verkehr auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Stadtteilen zu verringern. Durch die Verminderung des Kfz-Durchgangsverkehrs verringern sich die Anzahl von Begegnungs- und möglichen Konfliktfällen zwischen Kfz- und Radfahrenden. Der Radverkehr wird dadurch sicherer und als komfortabler und entspannter wahrgenommen. Eine Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs kann somit dazu beitragen, den Radverkehr attraktiver zu machen und damit den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu erleichtern.

GESCHWINDIGKEITS-REDUZIERUNG

Geschwindigkeitsreduzierungen erhöhen die Verkehrssicherheit, da Unfälle durch niedrigere Geschwindigkeiten vermieden werden und die Unfallschwere sinkt. Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen auf bestimmten Straßenabschnitten oder in ganzen Wohnvierteln können Radfahrende sicherer und bequemer unterwegs sein. Gleichzeitig sinken Abgasemissionen, Feinstaub- und Lärmbelastung. Städte gewinnen dadurch an Aufenthaltsqualität und fördern die Gesundheit der Bürger*innen.

PARKRAUMMANAGEMENT

Parkraummanagement und eine Reduzierung der Anzahl von Kfz-Parkplätzen sind wichtig, um die Aufteilung der Flächen stärker an den tatsächlichen Bedarfen der Verkehrsträger auszurichten sowie Platz für das Fahrrad zu schaffen. Durch die Umwidmung von Kfz-Parkplätzen können Kommunen den Radverkehr fördern, indem mehr Platz für Radverkehrsanlagen für den fließenden Verkehr sowie Abstellanlagen geschaffen wird. Regelmäßige Kontrollen von ordnungswidrigem Parken sind wichtig, um zu gewährleisten, dass Radverkehrsinfrastrukturen nicht durch Autos zugeparkt werden.

REDUZIERUNG DES INNERSTÄDTISCHEN KFZ-VERKEHRS

Eine allgemeine Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs kann sich positiv auf die Nutzung des Fahrrads (und des Umweltverbunds) auswirken. Maßnahmen, welche den Kfz-Verkehr einschränken, sogenannte „Push-Maßnahmen“, regen die Nutzenden an, auf andere Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, umzusteigen. Gleichzeitig gewinnen die Städte durch den verringerten Autoverkehr an Lebensqualität und die Fahrradmobilität wird durch weniger Kfz-Verkehr attraktiver.



Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Beckergrube

IN EINEM VERKEHRSVERSUCH WIRD DIE OBERE BECKERGRUBE VERKEHRSRECHTLICH IN EINEN „VERKEHRSBERUHIGTEN GESCHÄFTSBEREICH“ MIT REDUZIERTER GESCHWINDIGKEIT (20 KM/H) UMGEWANDELT.

KOMMUNE
Lübeck

BUNDESLAND
Schleswig-Holstein

EINWOHNER*INNEN
216.277

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN
• Flächenkonflikte
• Mobilitätswende umsetzen

ZIELE
• Sicherheit
• Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
• Flächengerechtigkeit
• Priorisierung der Bedarfe des langsamen Verkehrs (zu Fuß gehende, Radfahrende)
• Steigerung der Aufenthaltsqualität, um dem Strukturwandel zu begegnen

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG
2019–2025

KOSTEN
7,8 Millionen Euro (1. Bauabschnitt 3,5 Millionen Euro)
• Eigenmittel: 10 Prozent
• Bundesmittel: 90 Prozent (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen: Nationale Projekte des Städtebaus 2021)

• Für den 2. Bauabschnitt werden weitere Fördermittel (z. B. Europäischer Fond für regionale Entwicklung) akquiriert

PERSONELLER AUFWAND
Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER
Bereich Stadtplanung und Bauordnung, Bereich Stadtgrün und Verkehr, Bereich Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz – Klimaleitstelle, Bereich Archäologie und Denkmalpflege, Feuerwehr, Straßenverkehrsbehörde

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN
Beirat Beckergrube aus Anlieger*innen, Verwaltung und Politik
Akteur*innen: Musiker*innen des Philharmonischen Orchesters, Fridays for Future und Extinction Rebellion Lübeck, Greenpeace Lübeck, Foodsharing Lübeck e. V., Lübecker Jugendring, Netzwerk Essbare Stadt Lübeck

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME
Zwei rote Hinweis-, Info- und Ausstellungscontainer mit einer wechselnden Ausstellung (das Öffnen und Schließen haben Pat*innen übernommen), gläserner Planungsworkshop, Informationsrunden mit Gewerbetreibenden etc., verschiedene Aktionen in der Beckergrube während des Verkehrsversuchs, Teilnahme Europäische Aktionswoche, erfolgreiche Bewerbung um Deutschen Verkehrsplanungspreis 2022

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)
Das Motto des Projekts – Lübeck geht los! – konnte aufgrund der durch die Covid-19-Pandemie bedingten Einschränkungen zunächst nicht in vollem Umfang umgesetzt werden. Bau- und Sanierungsmaßnahmen im

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.
Urheber*innen: Hansestadt Lübeck, Sebastian Krabbe



direkten Umfeld schränken die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität ein.

ERGEBNIS
Im Ergebnis zeigt sich, dass mit der neuen Verkehrsführung und den begleitenden Maßnahmen eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs um die Hälfte erfolgte, wobei die Veränderung allein durch die Herausnahme des Verkehrs ohne Ziel in der Innenstadt (Durchgangsverkehr) erreicht wurde. Dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußverkehr konnte eine erfahrbar höhere Priorität eingeräumt werden. Es entstanden sichere und staufreie Wegebeziehungen ohne negative Auswirkungen auf angrenzende Straßenräume. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Zufahrtsbeschränkungen und einem Tempolimit von 20 km/h ist ein funktionierendes Instrument zur Umsetzung des Schlüsselprojekts Beckergrube.

BESONDERHEITEN
• Evaluation
• Beteiligung
• Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
• Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
• Spezifische Zielgruppe: Lasten- und Lieferverkehr, Tourist*innen, Anlieger*innen

BESCHREIBUNG
Die Neugestaltung der Beckergrube wurde 2019 als Schlüsselprojekt des Rahmenplans Innenstadt mit Mobilitätskonzept benannt. Ihre Ziele sind u. a. die Verkehrsberuhigung in Verbindung mit einer Stärkung des klimafreundlichen Verkehrs sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten. Ein Verkehrsversuch unter dem Motto „Lübeck geht los!“ wurde gestartet, um die Umsetzbarkeit der verkehrlichen Ziele zu prüfen. Der Durchgangsverkehr wurde umgeleitet und der Straßen-

HANDLUNGSFELD
Verkehrsberuhigung

MASSNAHME
Reduzierung Kfz-Durchgangsverkehre

MASSNAHMENTYP
–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD
Infrastruktur

raum vorübergehend zurückgebaut. Es konnte eine Verkehrsreduzierung von über 50 Prozent erreicht werden. Der provisorische Umbau umfasste eine Verringerung der Fahrbahnbreite, die Neugestaltung von Bushaltestellen und die Schaffung von Multifunktionsflächen. Bereits nach kurzer Zeit konnten Aneignungsprozesse in der Beckergrube beobachtet werden: Gastronomische Betriebe erweiterten ihre Außenbereiche, eine Initiative organisierte ein Urban-Gardening-Projekt und auf einer Multifunktionsfläche finden Tanzabende und kleinere Veranstaltungen statt. Die Resonanz auf den Verkehrsversuch wurde als sehr positiv wahrgenommen. Auch der Straßenraum der westlichen Beckergrube wird zurückgebaut und neu gestaltet. Der Stadtraum wird neu aufgeteilt und mit hochwertiger Oberflächengestaltung, Baumpflanzungen und ästhetischer Möblierung ausgestattet. Es werden neue Qualitäten geschaffen, wie Stadtgrün, platzartige Aufweitungen und Aneignungsflächen. Die vielfältigen Nutzungen sollen durch eine bewusste Gestaltung der Schnittstelle von bebautem und unbebautem Raum gestärkt werden.

ANSPRECHPARTNER*IN:
Dr. Julia Lindfeld

E-MAIL:
beckergrube@luebeck.de

AUSZEICHNUNG(EN):
Deutscher Verkehrsplanungspreis 2022

QUELLE:
Hansestadt Lübeck

➔ luebeck.de/beckergrube

Fahrradachse Innenstadt

IM RAHMEN EINES VERKEHRSVERSUCHES WURDEN IN DER INNENSTADT FAHRRADSTRASSEN EINGERICHTET, WAS MIT EINER (TAGESZEITLICH BESCHRÄNKTEN) KOMPLETTSPERRUNG EINES TEILSTÜCKES FÜR DEN AUTOVERKEHR VERBUNDEN WURDE.

Fahrradachse in Neuss, Urheber: Norbert Jurczyk



HANDLUNGSFELD

Verkehrsberuhigung

MASSNAHME

Reduzierung Kfz-Durchgangsverkehre

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Infrastruktur

KOMMUNE

Neuss

BUNDESLAND

Nordrhein-Westfalen

EINWOHNER*INNEN

152.731

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*

Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

Hohe MIV-Belastung

ZIELE

- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Flächengerechtigkeit
- Schulwegsicherung

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

Seit 07/2021

KOSTEN

250.000 Euro; Eigenmittel: 100 Prozent

PERSONELLER AUFWAND

Ungefähr 1.000 Stunden

BETEILIGTE ÄMTER

Amt für Verkehrsangelegenheiten;
Amt für Stadtplanung; Tiefbaumanagement

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Rat, politische Vertreter*innen, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Geschäftstreibende

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Über die gängige Kommunikation hinaus: politische Diskussion mit großer Öffentlichkeitsbeteiligung; Zoom-Konferenzen mit Anwohnern und Interessierten; wöchentlicher Info-Stand vor Ort in der Mittagspause; wöchentliche Online-Sprechstunde

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)

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

ERGEBNIS

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

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
- Quick-Win

BESCHREIBUNG

Am 1. August 2021 hat die Stadt Neuss einen Verkehrsversuch zur Stärkung des Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt gestartet. Im Rahmen des neunmonatigen Verkehrsversuches wurden Straßen in Fahrradstraßen umgewandelt sowie ein Teilstück temporär für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Insbesondere die Sebastianusstraße wurde durch einen Künstler umgestaltet und für den Autoverkehr ab 13 Uhr gesperrt. Die bisherigen Parkstände wurden zudem reversibel mit Möbeln und Pflanzen umgestaltet.

Nach Abschluss des Verkehrsversuchs wurde nach Ratsbeschluss am 1. April 2022 auf der Sebastianusstraße und dem Glockhammer ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Die Zufahrt für Kraftfahrzeuge ist montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr und samstags bis 13 Uhr erlaubt. Ein Stellplatz für Menschen mit Behinderung, eine Lieferzone und Kurzzeitstellplätze wurden wieder eingerichtet. Die vorhandene E-Ladesäule ist derzeit wieder in Betrieb und soll langfristig zu einer E-Bike-Ladestation umgewandelt werden. Derzeit vorhandene Pflanzkübel und Möblierungen werden zukünftig durch langfristig vor Ort bleibende Produkte ersetzt.

Die Innenstadt-Fahrradachse bleibt Richtung Drususallee weiterhin Fahrradstraße und erhält im Sommer 2022 eine begleitende, auffällige Markierung. Zur Aufklärung über die bestehenden Verkehrsregeln werden gleichzeitig Informationstransparente errichtet.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Norbert Jurczyk

E-MAIL:

norbert.jurczyk@stadt.neuss.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 1 Verkehrsberuhigung

QUELLE:

Plan F Award
Stadt Neuss

➤ <https://neuss-mobil.de/massnahmen/mit-dem-rad>

Ausbau der Innenstadt und Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

VERBESSERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT DURCH DEN AUSBAU DER INNENSTADT IM ZUGE DER STADTSANIERUNG UND ERSTELLUNG EINES RADVERKEHRSKONZEPTES.

KOMMUNE

Friesoythe

BUNDESLAND

Niedersachsen

EINWOHNER*INNEN

22.612

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*

• Überwiegend ländlich

RAUMTYPEN: LAGE*

Peripher

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Polyzentrale Struktur/Zersiedelung
- Kaum/keine Angebote ÖPNV
- Die Anpassung der unterschiedlichen Höhen der Eingänge der Ladengeschäfte

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung/Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz
- Flächengerechtigkeit
- Attraktivität des Fahrens im Mischverkehr für Radfahrende erhöhen
- Steigerung der Wahrnehmung von Fußgänger*innen

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

01/2016–12/2022

KOSTEN

8,5 Millionen Euro

- Eigenmittel: 33,3 Prozent
- Landesmittel: 33,3 Prozent
- Bundesmittel: 33,3 Prozent
- Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, daran anschließend das Förderprogramm Lebendige Zentren, dabei zwischen Eigen-, Landes- und Bundesmitteln jeweils Eindrittelbeteiligung

PERSONELLER AUFWAND

Es wurden mindestens zwei Mitarbeiter*innen seit 2014 mit bis zu 50 Prozent der Jahresarbeitszeit eingesetzt.

BETEILIGTE ÄMTER

- Fachbereich 3 – Stadtentwicklung
Darin insbesondere der Bereich 3/60 Bauverwaltung, Stadtplanung und Wirtschaftsförderung sowie der Bereich 3/65 Tiefbau und Bautechnik
- Bürgermeisteramt

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN

Bevölkerung, Anwohner*innen, Beirat für Menschen mit Beeinträchtigungen, Senior*innenbeirat, Polizei, Planungsbüro SHP, Politik und Vereine

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME

Bürger*innenversammlungen, Arbeitskreise, Internet, Social Media und Presse

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME/DEN PROZESS)

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

Friesoyther Begegnungszone,
Urheberin: Stadt Friesoythe



ERGEBNIS

Bei knappem Verkehrsraum ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei einem verkehrsberuhigenden Ausbau zielführend. Die Verkehrsteilnehmenden sind im Nachgang über eine Art „Gebrauchsanweisung“ weiter zu informieren.

BESONDERHEITEN

- Beteiligung
- Nachhaltige Ressourcen
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
- Spezifische Zielgruppe: Schüler*innen, Lasten- und Lieferverkehr, Tourist*innen

BESCHREIBUNG

Das Projekt umfasst die Umgestaltung des zentralen Knotenpunkts und die Errichtung eines Shared-Space-Bereiches. Bereits bei den ersten Überlegungen wurde viel Wert auf die Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmenden gelegt. Anfangs stand das Fahrrad nicht im Fokus der Planungen. Dies hat sich inzwischen – wie beim Klimaschutz – immens geändert. Dadurch wurde die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt 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 Verkehrsteilnehmenden werden dadurch berücksichtigt. Zudem wurde der zentrale Omnibusbahnhof neugestaltet. Für das gesamte Stadtgebiet wird außerdem ein Radverkehrskonzept erstellt und man trat dem Projekt moobil+ des Landkreises Cloppenburg bei. Dieses fördert ein Rufbussystem in den Landkreisen Vechta und Cloppenburg.

HANDLUNGSFELD

Verkehrsberuhigung

MASSNAHME

Geschwindigkeitsreduzierung

MASSNAHMENTYP

–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD

Governance

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

Bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes ist die Öffentlichkeitsbeteiligung abgeschlossen. Daran anschließend bearbeitet das Planungsbüro alle entsprechenden Eingänge, um diese in das abschließende Konzept einfließen zu lassen. Es wird damit gerechnet, dass der Rat das Radverkehrskonzept im Mai 2023 beschließt. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept bindet personelle und haushaltspolitische Kapazitäten. Die Akquise von Fördermitteln spielt in Zukunft eine wesentliche Rolle bei der Herstellung von Radverkehrsanlagen.

ANSPRECHPARTNER*IN:

Henning Wilken

E-MAIL:

wilken@friesoythe.de

AUSZEICHNUNG(EN):

Plan F Award 2022: Platz 2 Verkehrsberuhigung

QUELLE:

PFreie Hansestadt Bremen
sternkultur UG

➤ <https://www.friesoythe.de/wirtschaft-bauen/stadt-und-dorfentwicklung/stadtsanierung>

➤ <https://www.friesoythe.de/wirtschaft-bauen/bauen-und-wohnen/radverkehrskonzept>

TransforMartini

TEMPORÄRE UMGESTALTUNG EINER VORHERIGEN DURCHGANGSSTRASSE UNTER BETEILIGUNG VIELER AKTEUR*INNEN SOWIE KUNST- UND KREATIVSCHAFFENDER. FREIFLÄCHEN WERDEN GESCHAFFEN UND ANSPRECHEND GESTALTET, RADVERKEHR GESTÄRKT.



Veranstaltung, Urheberin: Sternkultur

KOMMUNE
Hansestadt Bremen

BUNDESLAND
Bremen

EINWOHNER*INNEN
563.290

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Mangelnde Umsetzung von Konzepten
- Verkehrsentwicklungsplan zum Ziel: autoarme Innenstadt
- Einzelhandel
- Kultur (Konzerthaus Glocke wg. Straßenbahnverlegung in Martinistraße)
- Fehlender Umsetzungswille in Teilen der Regierungskoalition

ZIELE

- Überwindung weiter Distanzen
- Reduktion privater Autoverkehr (sogeannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz
- Reallabor für die zukünftige Stadt, in der Menschen wieder Platz haben und nicht nur Autos
- Lärmschutz
- Belebung Innenstadt
- Stärkung „Stadt am Fluss“

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG

11/2020–05/2021 Planung und Entwicklung
06/2021–04/2022 Umsetzung

KOSTEN
690.494,52 Euro
• Eigenmittel: 100 Prozent (Bremen Fonds: Kategorie 2. Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Verhinderung struktureller Einbrüche in Wirtschaft und Gesellschaft)

PERSONELLER AUFWAND
Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER
Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Referat 50 – Strategische Verkehrsplanung und Amt für Straßen und Verkehr

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN
Bike Bridge e. V.

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME
Jens Tittmann, stellvertretender Senatspressesprecher, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau Stab/Leitung Presse und Öffentlichkeitsarbeit (03)

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME/DEN PROZESS)
Ressortübergreifendes Projekt. Gegenwehr von Handelskammer und City Initiative – Reduzierung des Autoverkehrs bedeute für einige Akteur*innen den Tod der Innenstadt; divergierende Interessen in Regierungskoalition, strukturkonservative Berichterstattung durch lokale Medien, massive Politisierung des Projektes

ERGEBNIS
Keine Angabe

BESONDERHEITEN

- Evaluation
- Beteiligung
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
- Inklusive Maßnahme (Erhöhung Zugänge/Gerechtigkeit)
- Quick-Win
- Temporäre Maßnahme

BESCHREIBUNG
Eine starke und erlebbare Kultur hilft Bremen und der Metropolregion, sich nicht nur in ihrer Außenwahrnehmung zu stärken und damit regionalwirtschaftliche Effekte zu gewährleisten, sondern den Mehrwert der erlebbaren Stadtkultur sichtbar zu machen.

Ziel des Reallabors TransforMartini war es, die Martinistraße als urbanen Raum für Menschen temporär als lebenswert erfahrbar zu machen, um aus dieser Erfahrung Erkenntnisse für den späteren Umgang mit der Martinistraße im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zu schöpfen. Um dies im Spiegel der diversen Stadtgesellschaft zu schaffen, wurden und werden neben Kultur- und Kreativschaffenden ebenso Player aus Stadtentwicklung, Wirtschaft, Bau, Digitalisierung, Bildung und Soziales wie auch Bürger*innen verschiedener Alters- und Sozialstrukturen in den neu entstehenden Erlebnisraum involviert. Das Vorhaben der temporären Umgestaltung der Martinistraße seit Juli 2021 in einen Erlebnisraum setzt sich aus vielen einzelnen Segmenten zu einem Gesamtkonzept zusammen. Diese Segmente sind im Rahmen der Zeitperiode teils durchgängig, teils wiederum temporär. Sie sind teils verkehrsrechtliche Anpassungen der Straßenführung und teils gestalterische Maßnahmen zur

HANDLUNGSFELD
Verkehrsberuhigung

MASSNAHME
Geschwindigkeitsreduzierung

MASSNAHMENTYP
–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD
Infrastruktur

Steigerung der Aufenthaltsqualität. Sie bestehen teils aus materiellen Neuerungen wie Mobiliar oder Begrünung, aber auch aus künstlerischen Darbietungen, Eventhighlights und sportiven Freizeitangeboten.

Durch den Rückbau der Straße und die veränderte Wegführung entsteht erstaunlich viel freie Fläche einerseits und der Bedarf an Fahrbahnmarkierungen andererseits. Beide Arten von Flächen sollen ansprechend gestaltet werden. Die jeweils neue Fahrbahnführung für Kfz, Fahrräder und ÖPNV wird durch Straßenschilder und andere verkehrsrechtlich notwendige Begrenzungen kenntlich gemacht, dabei aber auch farblich hervorgehoben. Neu gewonnene Freiflächen werden als solche den Menschen zum Begehen zur Verfügung stehen und so das Platz- und Wohlgefühl der Fußgänger*innen stärken. Der Radverkehr wird stellenweise durch Protected Bike Lanes gestärkt.

ANSPRECHPARTNER*IN:
Susanne von Essen, Kathrin Bahr, Johanna MeLinkat (Sternkultur) Jens Tittmann (Pressesprecher SKUMS)

E-MAIL:
info@sternkultur.de
jens.tittmann@bau.bremen.de

AUSZEICHNUNG(EN):
–

QUELLE:
Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW
Stadt Mönchengladbach

➤ <https://erlebnisraum-martinistrasse.de>

Autoarmer Jungfernstieg

DER AUTOARME JUNGFERNSTIEG ERHÖHT DURCH DIE VERKEHRSBERUHIGUNG DIE AUFENTHALTSQUALITÄT VOR ORT DEUTLICH DURCH WENIGER LÄRM, VERBESSERTE LUFTQUALITÄT UND MEHR SICHERHEIT FÜR ZU FUSS GEHENDE UND RADFAHRENDE.

Jungfernstieg, Urheber: BVM Kalie Schmitz



KOMMUNE
Freie und Hansestadt Hamburg

BUNDESLAND
Hamburg

EINWOHNER*INNEN
1.853.935

RAUMTYPEN: BESIEDLUNG*
Überwiegend städtisch

RAUMTYPEN: LAGE*
Sehr zentral

LOKALE HERAUSFORDERUNGEN

- Flächenkonflikte
- Geteilte Planungszuständigkeiten
- Schwindende Anziehungskraft des wichtigsten Einzelhandelszentrums

ZIELE

- Sicherheit
- Komfort und Fahrspaß
- Mehr Personen fahren Fahrrad
- Fahrrad steigt in der Wahrnehmung / Statussymbol
- Reduktion privater Autoverkehr (sogenannter MIV)
- Klima- und Umweltschutz
- Flächengerechtigkeit
- Aufenthaltsqualität, Stadtbild verbessern

DAUER: PLANUNG UND UMSETZUNG
2020 (Beginn Sperrung des Jungfernstiegs für den MIV) bis Ende 2024 (Fertigstellung Umbau)

KOSTEN
Keine Angabe

PERSONELLER AUFWAND
Keine Angabe

BETEILIGTE ÄMTER
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Bezirksamt Hamburg-Mitte Behörde für Inneres und Sport (Polizei und Verkehrsdirektion), Senatskanzlei

BETEILIGTE AKTEUR*INNEN
Arbeitskreis Innenstadt (Interessenvertretung insbesondere der Geschäftsleute)

KOMMUNIKATION DER MASSNAHME
Presstetermin, Internet, Medien

HERAUSFORDERUNGEN (BEZOGEN AUF DIE MASSNAHME / DEN PROZESS)
Sehr intensiver und aufwendiger Abstimmungsprozess mit den beteiligten Akteur*innen

ERGEBNIS
Der Jungfernstieg und die nördlichen Abschnitte des Neuen Walls und der Straße Große Bleichen (jeweils ab Poststraße) werden für den MIV gesperrt. Der autoarme Jungfernstieg erhöht durch die Verkehrsberuhigung die Aufenthaltsqualität vor Ort deutlich durch weniger Lärm, verbesserte Luftqualität und mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende.

Die temporären Maßnahmen werden verstetigt und durch bauliche Lösungen eindeutiger. Dem Fußverkehr wird weiterer Platz eingeräumt und eine weitere Baumreihe ergänzt.

BESONDERHEITEN

- Evaluation
- Beteiligung
- Verkehrsversuch oder Modellvorhaben
- Temporäre Maßnahme

BESCHREIBUNG
Der Jungfernstieg ist einer der exponiertesten und bedeutendsten Anlaufpunkte Hamburgs. Im Rahmen des Handlungskonzeptes für die Innenstadt ist der Boulevard an der Alster durch die weitgehende Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs noch einmal deutlich aufgewertet worden – zu einem lebendigen, attraktiven Ort der Begegnung im Zentrum der Stadt. Der autoarme Jungfernstieg erhöht durch die Verkehrsberuhigung die Aufenthaltsqualität vor Ort deutlich durch weniger Lärm, verbesserte Luftqualität und mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrende.

Ziel der Planung ist, eine verkehrssichere und attraktive Führung für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu schaffen. Fußgänger*innen sollen möglichst einfach die Straße queren können und mögliche Konflikte zum Beispiel zwischen Rad- und Busverkehr sollen vermieden werden. Gleichzeitig ist vorgesehen, die verkehrsplanerischen Aspekte durch stadtplanerische Elemente zu ergänzen, die von einem Büro für Freiraumplanung entwickelt werden. Dadurch wird ein weiterer Fokus auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität gesetzt.

Seit dem 16. Oktober 2020 sind der Jungfernstieg und die nördlichen Abschnitte des Neuen Walls und der Straße Große Bleichen (jeweils ab Poststraße) für private Kraftfahrzeuge, den sogenannten motorisierten Individualverkehr (MIV), gesperrt. Radfahrende teilen sich die Fahrbahn nur noch mit Bussen, Liefer- und Entsorgungsverkehren, Taxen und Mofas. Diese Fahrzeuge

HANDLUNGSFELD
Verkehrsberuhigung

MASSNAHME
Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs

MASSNAHMENTYP
–

VERKNÜPFUNG ZU WEITEREM HANDLUNGSFELD
Infrastruktur

dürfen den Bereich mit maximal 30 km/h befahren. Liefer- und Entsorgungsverkehre sind zwischen 21 und 11 Uhr zugelassen. Zudem wurden temporäre Gestaltungselemente installiert.

In der zweiten Phase wird der Jungfernstieg – voraussichtlich ab 2024 – dann endgültig umgebaut.

Das Vorhaben ist ein Leitprojekt zur Aufwertung der Hamburger Innenstadt und geht auf eine gemeinsame Initiative der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) und des Bezirksamtes Hamburg-Mitte zurück. Ziel ist es, in den kommenden Jahren die Anziehungskraft und die Aufenthaltsqualität der Hamburger Innenstadt weiter zu steigern. Neben dem Jungfernstieg werden in diesem Zusammenhang weitere Projekte umgesetzt.

ANSPRECHPARTNER*IN:
Christian Book

E-MAIL:
christian.book@lsbg.hamburg.de

AUSZEICHNUNG(EN):
–

QUELLE:
Freie und Hansestadt Hamburg

➔ https://lsbg.hamburg.de/jungfernstieg#anker_1

Eine Vielzahl an weiteren
Praxisbeispielen, Leitfäden,
Fördermöglichkeiten und zusätz-
lichen Hinweisen finden Sie hier:



plan F

Impulse für die kommunale Fahrradmobilität

Einen Plan zu haben, ist gut. Plan F zu haben, ist sehr gut. F wie Fahrrad, Fortschritt und Fachthemen. 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...

+ Mehr erfahren

Die 9 Handlungsfelder der kommunalen Radverkehrsförderung

 **Governance**

+ Mehr erfahren

 **Bildung und Trainings**

+ Mehr erfahren

 **Infrastruktur**

Die Radverkehrsförderung ist wesentlicher Bestandteil der Mobilitätswende in Deutschland. Der übergreifende Austausch im Rahmen dieses Projekts in Verbindung mit einem Wettbewerb trägt auch wesentlich zu diesem Wandel bei.

**JANINA WOLFF**

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Hamburg, Koordinierung Mobilitätswende/
Fuß- und Radverkehr,
Jury Plan F Award

Das Fahrrad spielt auf dem Weg zu einer klimaneutralen und sozial gerechten Mobilität eine wichtige Rolle. Plan F stärkt Kommunen darin, durch mehr Fahrradmobilität eine hohe Lebensqualität zu erreichen.

ESTHER RUBLACK

Referentin für Unternehmensmobilität
bei AGORA Verkehrswende,
Jury Plan F Award



Für mich ist das Fahrrad als Fortbewegungsmittel einfach genial, weil es deutlich mehr Vorteile als Nachteile aufweist, denn hinderlicher Regen oder Berge sind ja doch eher selten in unserem Land. Der Radverkehr gehört massiv gefördert, auch als Gegengewicht zum Druck der Autolobby.

**JÖRG BAUMANN**

Vertreter der „Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundlicher Kommunen in
Thüringen (AGFK-TH) e. V.“,
Jury Plan F Award

Kommunen sind wichtige Akteure, nicht nur um gute und sichere Infrastruktur für Radfahrende bereitzustellen. Sie können auch ihre Bewohner*innen fürs Radfahren begeistern. Wir freuen uns, wenn sich viele auf diesen Weg machen!

**SARA TSUDOME**

Projektleitung Fahrradfreundlicher
Arbeitgeber,
Jury Plan F Award

Changing Cities setzt sich für eine weitreichende Mobilitätswende ein – mit Rad- und Fußverkehr im Mittelpunkt. Auch für die willigen Kommunen ist die Mobilitätswende eine große Herausforderung. Sie können jede Hilfe gebrauchen, um die richtigen Informationen zu finden und Handlungsoptionen leicht und systematisch vermittelt zu bekommen. Daher unterstützen wir Plan F.

**KERSTIN STARK**

Mitgründerin und Vorstand von Changing
Cities e. V.,
Jury Plan F Award

Bürger*Innen von allen deutschen Städten und Dörfern verdienen es, in einem lebendigen, attraktiven, gesunden und vitalen Wohnumfeld zu leben, zu spielen, zu arbeiten und sich zu erholen. Plan F zeigt, wie das mit Radförderung aussehen kann!

**INEKE SPAPÉ**

Professor Integrated and Sustainable
Urban Mobility Planning an BUAs
(Breda University), Direktor SOAB
Consultants, Berater Liveable Urban
and Mobility Planning,
Jury Plan F Award

Ziel- formulierung

Radverkehrs- konzept

Als Erstes sollten klare und messbare Ziele formuliert werden, die den Zweck haben, das Radfahren in der Kommune zu fördern. Zum Beispiel könnte ein Ziel sein, den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, die Anzahl der Fahrradabstellanlagen auszubauen, die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern oder über Dienstleistungen und Förderprogramme den Zugang zum Fahrrad zu erleichtern. Diese Ziele sollten mit den lokalen Bedürfnissen und Gegebenheiten im Einklang stehen.

Ein Radverkehrskonzept ist ein Planungs- und Strategiepapier, das sich auf die Förderung des Fahrradverkehrs in einer Stadt oder Region konzentriert. Es ist ein umfassender Plan, der sich auf verschiedene Aspekte des Radverkehrs bezieht (s. Handlungsfelder der Fahrradmobilität).

Ein Radverkehrskonzept wird in der Regel von der kommunalen Verwaltung oder einem externen Unternehmen in Zusammenarbeit mit verschiedenen Interessengruppen erstellt und setzt sich in der Regel das Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen und somit zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität beizutragen.

Ein gutes Radverkehrskonzept sollte realistische und praktikable Ziele setzen, die in Zusammenarbeit mit den Bürger*innen, den Interessengruppen und der Wirtschaft erreicht werden können (s. „Zielformulierung“). Dabei sollten auch die langfristigen Entwicklungen in der Stadt- und Verkehrsplanung berücksichtigt werden, wie beispielsweise die Entwicklung von neuen Wohngebieten oder die Einführung von neuen Verkehrstechnologien.

Das Radverkehrskonzept besteht aus vielen verschiedenen Maßnahmen. Es ist notwendig, für jede Maßnahme oder jedes Maßnahmenbündel einen Projektplan anzufertigen, der alle erforderlichen Schritte und Maßnahmen zur Umsetzung umfasst.

Der Projektplan sollte aus diesen Punkten bestehen:

- 1 **ZIELGRUPPE:** Definieren Sie die Zielgruppe und berücksichtigen Sie ihre Bedürfnisse und Anforderungen, so haben z. B. Kinder andere Bedürfnisse als ältere Personen oder Berufspendler*innen.
- 2 **ZIELE:** Es sind messbare Ziele pro Maßnahme zu erarbeiten. Ziele sind z. B. Sicherheit, Reduktion von Mobilitätsarmut, Umwelt- und Naturschutz, Erhöhung des Radverkehrsanteils und Reduktion des Pkw-Verkehrs.
- 3 **BUDGET & PERSONAL:** Das Budget ist zu definieren. Zudem ist es notwendig, die involvierten Ämter, Planungsbehörden und gegebenenfalls Interessengruppen zu koordinieren. Eine koordinierte Verwaltungstätigkeit ist unerlässlich, um einen reibungslosen Planungs- und Umsetzungsprozess zu gewährleisten. Hierbei sollten klare Verantwortlichkeiten definiert und eine verantwortliche Person für die Maßnahmensteuerung benannt werden.
- 4 **UMSETZUNGSPLAN:** Dies ist die Umsetzung der Maßnahme selbst, das Produkt am Ende. Hierfür braucht es Zeitpläne und Umsetzungsschritte in Verknüpfung mit dem verantwortlichen Personal. Mögliche Herausforderungen und Risiken sind zu definieren und einzukalkulieren.
- 5 Der Verkehrs- und Mobilitätssektor ist ein bedeutender Bereich für unser Leben in der Stadt und auf dem Land. Er steht in Zusammenhang mit vielen verschiedenen Bereichen und Aufgaben, z. B. kann die Luftqualität durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils mit gleichzeitiger Minderung von Kfz-Verkehren verbessert werden. In einem Projektplan sollten auch diese Effekte berücksichtigt werden. Hierdurch können bessere strategische Entscheidungen und Priorisierungen getroffen werden.
- 6 **BETEILIGUNG:** Eine erfolgreiche Umsetzung erfordert häufig eine breite Beteiligung aller Akteur*innen. Es ist daher wichtig, die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung (auch von Kindern), der Interessenverbände und der lokalen Unternehmen zu identifizieren. Hierzu können öffentliche

Projektplan

Veranstaltungen, Workshops, Arbeitskreise, Online-Foren oder Umfragen genutzt werden, um die Meinungen und Wünsche der verschiedenen Interessengruppen zu sammeln und zu berücksichtigen (mehr zu Beteiligung, s. unten).

- 7 **KOMMUNIKATION:** Damit die Maßnahme nach Umsetzung Bekanntheit erfährt und genutzt wird, ist es notwendig, diese zu kommunizieren. Entweder nach Umsetzung oder auch schon im Prozess. Über Maßnahmen schon im Prozess zu informieren, erhöht ihre Akzeptanz, mindert Rückfragen der Bevölkerung zum Umsetzungsstand, stärkt das Vertrauen in die Verwaltung und kann notwendig sein, wenn die Bevölkerung am Planungs- und Gestaltungsprozess beteiligt wird. Hierbei sollten sowohl klassische Werbemaßnahmen wie Plakate oder Broschüren, Kommunikation über Social Media als auch zielgruppenorientierte Kommunikation z. B. in Schulen oder Unternehmen eingesetzt werden. Weitere Maßnahmen sind auch nachzulesen hier in diesem Handbuch oder in unserem Wissensspeicher online.
- 8 **EVALUATION:** Um den Erfolg und die Effektivität der Maßnahme zu messen und zu bewerten, ist es wichtig, regelmäßige Evaluierungen durchzuführen. Hierzu können beispielsweise Interviews und Umfragen zur Zufriedenheit der Nutzenden, Verkehrszählungen, Luft- und Lärmmessungen, Audits (Sicherheit, Umsetzungsstand, s. auch Plan F Audit) genutzt werden, um den Fortschritt zu messen und festzustellen, ob weitere Anpassungen oder Verbesserungen notwendig sind. Die Art der Evaluation hängt von den definierten Zielen ab. In unserem Plan F-Wissensspeicher befinden sich gute Praxisbeispiele zu Evaluationsmaßnahmen.

Insgesamt erfordert der Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune ein ganzheitliches Konzept und eine langfristige Planung. Wenn die Kommune diese Schritte befolgt und die Beteiligung und Zusammenarbeit aller Interessengruppen fördert, kann sie zu einer fahrradfreundlicheren Kommune werden.

Checkliste für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen

Eine Checkliste für die Maßnahmen zu erstellen hilft, um sicherzugehen, dass sie den gewünschten Effekt haben. Nicht alle Punkte müssen für Ihre Maßnahme relevant sein.

1 DEFINITION VON ZIELEN DER MASSNAHME, Z. B.

- A** Mobilitätsarmut wird reduziert und gesellschaftliche Teilhabe erhöht
- B** Menschen mit körperlichen Einschränkungen werden erreicht
- C** Erhöhung der objektiven Sicherheit (weniger Unfälle)
- D** Erhöhung der sozialen/subjektiven Sicherheit
- E** Fahrradnutzung wird praktischer
- F** Radverkehrsanteil wird erhöht
- G** Komfort und Fahrspaß werden verbessert
- H** Zielt auf Lebensumbruchphasen ab (Kinder aus dem Haus, Umzug, neue Arbeitsstelle, von Grundschule zu weiterführender Schule)
- I** Fahrrad steigt in der Wahrnehmung (Statussymbol, hip/Fahrradkultur)

2 ERMITTLUNG DES AUFWANDS /BEREITSTELLUNG DER MITTEL

- A** Personelle Mittel sind verfügbar
- B** Finanzierung ist möglich
- C** Einsatz von Fördermitteln prüfen
- D** Zeitaufwand /Umsetzung ist realistisch
- E** Gegebenenfalls Durchführung Kosten-Nutzen-Analyse

3 INTEGRATION VON PARTIZIPATION/ VERNETZUNG

- A** Interdisziplinäre Gestaltung
- B** Einbindung/Beteiligung verschiedener Akteur*innen im Gestaltungsprozess
- C** Maßnahme verfolgt einen partizipativen, geschlechterparitätischen und inklusiven Ansatz

4 MASSNAHME TRÄGT ZUR LÖSUNG ANDERER KOMMUNALER PROBLEMSTELLUNGEN BEI (INDIREKT)

- A** Klimaresiliente Städte (z. B. mehr Grünflächen, geringer Versiegelungsgrad, effiziente Flächennutzung)
- B** Gerechterer Mobilitätszugang
- C** Förderung des Umweltverbundes
- D** Reduzierung des CO₂-Ausstoßes
- E** Verbesserung der Luftqualität
- F** Verminderung der Lärmbelastung
- G** Verbesserung der Aufenthaltsqualität

5 EVALUATION/FORMULIERUNG VON INDIKATOREN UND MESSBAREN ZIELEN

6 ÜBERTRAGBARKEIT

- A** Wiederholungen sind möglich
- B** Maßnahme ist in anderen Stadtteilen (innerstädtisch) anwendbar
- C** Maßnahme ist auf andere deutsche Städte übertragbar

Welche Motive für die Nutzung bzw. Nicht-Nutzung des Fahrrads gibt es?

In der Radverkehrsförderung ist eine zielgruppenspezifische Ansprache sinnvoll, um möglichst viele Personen erreichen zu können. Personen haben verschiedene Motive, weshalb sie das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen oder auch nicht nutzen. Sie gilt es zu verstehen und Treiber entsprechend zu fördern sowie Hindernissen entgegenzuwirken.

MOTIVE FÜR DIE NUTZUNG DES FAHRRADS KÖNNEN SEIN:

DEFINITION VON ZIELEN DER MASSNAHME, Z. B.

- 1 **PRAKTISCH:** Das Fahrrad ist für viele Menschen ein praktisches Verkehrsmittel. Auf Strecken bis ca. fünf Kilometer ist das Fahrrad oftmals das schnellste Verkehrsmittel, zugleich bietet es hohe Flexibilität und ist kostengünstig.
- 2 **SPASS/FREIZEIT:** Für viele Menschen ist das Fahrradfahren ein Vergnügen. Manche nutzen es nur oder vorrangig zu Freizeitwecken.
- 3 **GESUNDHEIT:** Fahrradfahren ist eine großartige Möglichkeit, körperlich aktiv zu sein und einen gesunden Lebensstil zu fördern. Viele Menschen nutzen das Fahrrad als tägliche Bewegungsform, um ihre Gesundheit und Fitness zu verbessern.
- 4 **NACHHALTIGKEIT:** Fahrradfahren ist eine klimaschonende Mobilitätsform und kann dazu beitragen, die Umweltbelastung durch den Verkehr zu reduzieren. Viele Menschen nutzen das Fahrrad, um ihren ökologischen Fußabdruck zu minimieren und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.
- 5 **STATUSSYMBOL:** Insbesondere in den großen Metropolen hat sich das Fahrrad zu einem Statussymbol entwickelt und das Radfahren wird in einigen Milieus als hip/cool angesehen.

MOTIVE, WESHALB PERSONEN DAS FAHRRAD NICHT ALS VERKEHRSMITTEL IM ALLTAG NUTZEN, KÖNNEN SEIN:

- 1 **ANSTRENGUNG UND FEHLENDER KOMFORT:** Das Radfahren wird von einigen Personen als unkomfortabel und anstrengend empfunden, z. B. wenn es besondere topographische Herausforderungen gibt.
- 2 **SOZIALES UMFELD:** Das soziale Umfeld hat einen großen Einfluss auf die Fahrradnutzung. Es kann motivieren, wenn viele Personen im sozialen Umfeld Fahrrad fahren, aber auch von der Nutzung abhalten, wenn das Fahrrad von sozialen Kontakten nicht als Alltagsverkehrsmittel genutzt wird. Kinder, deren Eltern nicht Rad fahren, fahren später selbst selten mit dem Rad.
- 3 **SICHERHEITSBEDENKEN:** Viele Menschen fühlen sich unsicher auf dem Fahrrad, insbesondere in städtischen Gebieten, wo der Verkehr dicht und chaotisch sein kann. Wenn gute Radwege fehlen, auf denen Menschen sich sicher fühlen, kann dies dazu führen, dass Menschen das Fahrrad meiden.
- 4 **KEIN FAHRRAD VORHANDEN/NUTZBAR:** Manche Menschen besitzen kein Fahrrad, das Fahrrad ist nicht funktionsfähig oder z. B. im Keller nur schwer zu erreichen.
- 5 **FEHLENDE KENNTNISSE:** Es gibt Menschen, die nie gelernt haben, mit dem Fahrrad zu fahren, oder seit langer Zeit nicht mehr Rad gefahren sind.
- 6 **KÖRPERLICHE EINSCHRÄNKUNGEN:** Für manche Menschen kann das Fahrradfahren auch aufgrund von körperlichen Einschränkungen wie Rückenproblemen oder Gelenkschmerzen unangenehm sein.
- 7 **UNPRAKTISCH:** Die Strecke, die zurückgelegt werden muss, ist zu weit. Auch das Transportieren von schweren oder sperrigen Gegenständen kann unpraktisch sein.
- 8 **WETTERBEDINGUNGEN:** Regen, Schnee und extreme Hitze können dazu führen, dass das Fahrrad als unpraktikables Verkehrsmittel angesehen wird. Wenn keine geeignete Kleidung oder Ausrüstung zur Verfügung steht, kann das Fahrradfahren unangenehm und unpraktisch sein.
- 9 **AUTOBESITZ:** Die Verfügbarkeit eines Pkws kann von der Fahrradnutzung abhalten.

- 10 **STRESS:** Manche Personen empfinden das Radfahren insbesondere im städtischen Verkehr als stressig.
- 11 **FEHLENDE INFRASTRUKTUREN UND ANGEBOTE:** Nicht nur Lücken im Fahrradnetz können Menschen von der Nutzung des Fahrrads abhalten. Wenn z. B. gut zugängliche, sichere Abstellmöglichkeiten oder Dusch- und Umkleideeinrichtungen am Arbeitsplatz fehlen, kann es schwierig sein, das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu nutzen.

Die Radverkehrsförderung an die Motive der Radnutzung bzw. Nicht-Nutzung anzupassen, ist zielführend. Kommunen sollen insbesondere Maßnahmen treffen, welche auf die Motive der Nicht-Nutzung abzielen, um mehr Menschen das Radfahren zu ermöglichen.

Warum ist Beteiligung wichtig?

DIE BETEILIGUNG VON MENSCHEN IN DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG IST WICHTIG AUS MEHREREN GRÜNDEN:

- 1 **BERÜCKSICHTIGUNG VON BEDÜRFNISSEN UND WÜNSCHEN:** Wenn Menschen, die das Fahrrad nutzen oder nutzen möchten, in den Planungsprozess einbezogen werden, können ihre Bedürfnisse und Wünsche besser berücksichtigt werden. Dies kann dazu beitragen, dass die Infrastruktur und andere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs effektiver und zielgerichteter gestaltet werden.
- 2 **AKZEPTANZ UND UNTERSTÜTZUNG:** Wenn Menschen in den Planungsprozess einbezogen werden, fühlen sie sich eher mit den Ergebnissen verbunden und unterstützen die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Dies kann dazu beitragen, dass die Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden, und mehr Menschen dazu motivieren, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen.
- 3 **WISSENSAUSTAUSCH:** Die Beteiligung von Menschen in der Radverkehrsförderung bietet die Möglichkeit, Wissen und Erfahrungen auszutauschen. Radfahrende können beispielsweise ihr Wissen über sichere Radwege und Fahrradparkplätze teilen, während Planer*innen und Entscheidungsträger*innen Informationen darüber sammeln können, wie sie die Infrastruktur und die Fördermaßnahmen verbessern können.
- 4 **DEMOKRATISCHE TEILHABE:** Die Beteiligung von Menschen in der Radverkehrsförderung ist ein wichtiger Bestandteil einer demokratischen Gesellschaft. Es ermöglicht den Menschen, ihre Meinungen und Bedürfnisse in Bezug auf die Gestaltung ihres öffentlichen Raums auszudrücken und Einfluss auf die Entscheidungen zu nehmen, die auf ihr tägliches Leben einwirken.
- 5 **INNOVATIONSFÖRDERUNG:** Durch die Beteiligung von Menschen in der Radverkehrsförderung können neue und innovative Ideen und Ansätze für die Verbesserung des Radverkehrs entstehen. Beispielsweise können Fahrrad-Communitys Ideen für neue Infrastruktur oder Programme entwickeln, die für den Radverkehr förderlich sind.

Zusammenfassend gesagt kann die Beteiligung von Menschen in der Radverkehrsförderung dazu beitragen, passgenaue Maßnahmen zu etablieren und den Radverkehr zielgerichtet zu fördern.

Welches Budget sollte ich für die Förderung der Fahrradmobilität ansetzen?

Das Budget für die Radverkehrsförderung hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie beispielsweise der Größe und Geografie der Stadt oder Gemeinde, der Anzahl der zu implementierenden Maßnahmen, der Qualität und dem Umfang der Radinfrastruktur und anderen Maßnahmen sowie dem gewünschten Zeitrahmen für die Umsetzung.

Als grobe Orientierung können folgende Empfehlungen herangezogen werden:

- Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) empfiehlt im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 einen Durchschnittswert von 30 Euro pro Person und Jahr. Dieser Wert gilt als gemeinsamer Zielwert von Bund, Ländern und Kommunen.
- Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) empfiehlt, mindestens zehn Prozent des Verkehrsbudgets für den Ausbau der Radinfrastruktur auszugeben.
- Beispiele von bestimmten Städten (Ausgaben in Euro pro Einwohner*in (Statista, 2018; Agora Verkehrswende, 2022):
 - München: 2,30 Euro (Jahr: 2018)
 - Berlin: 4,70 Euro (Jahr: 2018)
 - Amsterdam: 11 Euro (Jahr: 2018)
 - Kopenhagen: 35 Euro (Jahr: 2018)
 - Aachen: 88,5 Euro (Jahr: 2022)

Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass die Höhe des Budgets nicht allein ausschlaggebend für den Erfolg der Radverkehrsplanung ist. Eine sorgfältige Planung, eine effektive Koordination der Akteure und eine regelmäßige Evaluation der umgesetzten Maßnahmen sind ebenso entscheidend für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Zudem sind in Städten mit gut ausgebauter Radverkehrsinfrastruktur hohe Budgets, allein schon durch den Unterhalt, unumgänglich.

Wer Interesse hat, weitere Hintergrundinformationen zu den Finanzbedarfen und der ökonomischen Bewertung kommunaler Verkehrssysteme zu erhalten, kann sich hier informieren:

BMDV (2023): FÖRDERUNG UND FINANZIERUNG DES RADVERKEHRS: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>

UNIVERSITÄT KASSEL (2018): Ökonomische Bewertung kommunaler Verkehrssysteme (CostTool): <https://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/institut-fuer-verkehrswesen-ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung/it-gestuetzte-tools/costtool>

Stellen und Organisationen für weitere Informationen zur Radverkehrsförderung, Fahrradmobilität und Fortbildung

INFORMATIONEN & UNTERSTÜTZUNG:

NATIONALER RADVERKEHRSPLAN: Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) ist die Radverkehrsstrategie des Bundes bis zum Jahr 2030:

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/NationalerRadverkehrsplan/nationaler-radverkehrsplan_node.html

DAS BUNDESAMT FÜR LOGISTIK UND MOBILITÄT (BALM) ist als zentraler Projektträger zur Förderung des Radverkehrs im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) erste Anlaufstelle für viele Fragen zur Finanzierung und Förderung des Radverkehrs: https://www.balm.bund.de/DE/Themen/Radverkehr/Radverkehr_node.html;jsessionid=1200375393092515C524F2140D229C2.live21322

AGFKS (ARBEITSGEMEINSCHAFTEN FUSSGÄNGER- UND FAHRRADFREUNDLICHER STÄDTE, GEMEINDEN UND KREISE): Die AGFKs sind in verschiedenen Bundesländern tätige Netzwerke von Städten, Gemeinden und Landkreisen, die sich für eine fahrrad- und fußgängerfreundliche Verkehrspolitik einsetzen. Sie bieten Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen, organisieren Erfahrungsaustausch und Schulungen und vergeben Auszeichnungen für besonders fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen. Überblick und weitere Informationen zu den elf Arbeitsgemeinschaften auf Landesebene: <https://www.wir-machen-radverkehr.de/>

MOBILITÄTSFORUM BUND MIT LITERATUR-VERZEICHNIS: Das Mobilitätsforum Bund bietet auch eine Literatur-Datenbank, in der Fachliteratur zum Thema Radverkehrsförderung recherchiert werden kann: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Wissenspool_Formular.html;jsessionid=9BA9A93D5007DC031FC318B77846DD85.live21304

LANDESBETRIEB FÜR STRASSENBAU: Die Landesbetriebe für Straßenbau in den Bundesländern können als Ansprechpartner für kommunale Radverkehrsplanungen und -projekte dienen.

DER ALLGEMEINE DEUTSCHE FAHRRAD-CLUB E. V. (ADFC) ist die Interessenvertretung für Radfahrende und informiert über verschiedene Positionspapiere und Fachveröffentlichungen: <https://www.adfc.de/fachwissen>

DER VERKEHRSClub DEUTSCHLAND E. V. (VCD) setzt sich für die Verkehrswende ein. Auf den Radverkehr macht er sich für mehr Sicherheit und Platz für Radfahrende stark: <https://www.vcd.org/radverkehr>

CHANGING CITIES E. V. ist ein spendenfinanzierter, unabhängiger Verein. Changing Cities setzt sich für lebenswerte Städte, die für alle gleichermaßen offen, sicher und gesund sind, ein: <https://changing-cities.org/>

Wer einen Blick in unser Nachbarland Niederlande wagen möchte, kann sich bei **FIETSBERAAD**, dem Wissenszentrum für den Radverkehr der niederländischen Behörden, über gute Beispiele und Leitfäden informieren: <https://fietsberaad.nl/>

FÖRDERMITTEL:

- Mobilitätsforum Bund mit Förderfibel: Das vom Bundesverkehrsministerium ins Leben gerufene Mobilitätsforum bietet eine Online-Plattform, auf der Informationen zu verschiedenen Mobilitätsthemen, darunter auch der Radverkehr, bereitgestellt werden. Eine Förderfibel gibt einen Überblick über Förderprogramme und -möglichkeiten: www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html
- Die Europäische Union stellt auch Fördermittel bereit. Die European Cycling Federation (ECF) zeigt diese übersichtlich auf: <https://ecf.com/what-we-do/european-funding>

WEITERBILDUNG:

- 1 MOBILITÄTSFORUM:** www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Fortbildungen/fortbildungen_node.html
- 2 ADFC-AKADEMIE:** www.adfc.de/artikel/die-adfc-akademie-1
- 3 BILDUNGS- UND BERATUNGSSERVICE DES VCD:** www.vcd.org/der-vcd/bildungs-und-beratungsservice-des-vcd
- 4 FAIR SPACES:** www.fair-spaces.de/lernen/

Abkürzungs- verzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AGFK	Arbeitsgemeinschaft für Fahrradfreundliche Kommunen ODER Arbeitsgemeinschaft für Fußgänger- und Fahrradfreundliche Kommunen
AGFS	Arbeitsgemeinschaft für Fahrradfreundliche Städte
BA	Bezirksamt
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
DSGVO	Datenschutz-Grundverordnung
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FNP	Flächennutzungsplan
GIS	Geoinformationssystem
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen (Ampeln)
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PM 10	particulate matter; Feinstaub, Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer (μm)
RVA	Radverkehrsanlagen
SrV	Mobilität in Städten (System repräsentativer Verkehrsbefragungen)
STEP	Stadtentwicklungsplan
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV	StVO-Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

* Bezieht sich auf die Texte der hier dargestellten Praxisbeispiele (ab S. 18).

Für die Einteilung der Raumtypen Besiedlung und Lage nutzen wir die Daten des BBSR „Raumtypen 2010“ der Laufenden Raumbewertung – Raumabgrenzungen. Für die Definition sind die zwei räumlichen Strukturmerkmale Dichte und Lage ausschlaggebend. Weitere Informationen zu den Daten finden Sie unter BBSR – Raumbewertung – Laufende Raumbewertung – Raumabgrenzungen (bund.de).



>>

Vom Bund geförderte Projekte, wie Plan F, sollen Kommunen bei einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung unterstützen. Dies ist durch das vorliegende Handbuch mit der Darstellung von Beispiellösungen in bezeichnender Weise gelungen. Die strukturierte Zusammenstellung ist ganz im Sinn des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) mit dem Mobilitätsforum Bund als zentrale Anlaufstelle des Bundes zur Förderung des Radverkehrs. Solche Beispiele können dabei auch Grundlagen für das Fortbildungs- und Vernetzungsangebot des Mobilitätsforums Bund bieten.

<<

**KAI ASSING**

Abteilungsleiter Abteilung F Förderprogramme,
Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)

Impressum

**INFORMATIONSBROSCHÜRE HANDBUCH PLAN F –
IMPULSE FÜR DIE KOMMUNALE FAHRRADMOBILITÄT
HERAUSGEBER*IN**

Fair Spaces GmbH
Rollbergstraße 28a
12053 Berlin
c/o Impact Hub Berlin

E-Mail: kontakt@fair-spaces.de
Telefon: 0176-80712212

www.fair-spaces.de

ALLE BILDER OHNE QUELLENNACHWEIS

S. 8, Foto von Ümit Yıldırım auf Unsplash
S. 123, Foto von Heybike auf Unsplash
S. 124, Foto von JavyGo auf Unsplash

GESTALTUNG

Via Grafik Gestaltungsbüro
Köpenicker Straße 148
10997 Berlin
www.vgrfk.com

DRUCK

Pinguin Druck GmbH
Marienburger Straße 16
10405 Berlin

Stand Juni 2023

Diese Informationsbroschüre wurde auf
umweltzertifiziertem Papier gedruckt

Plan F ist eine Projekt von:



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

