



Ein Radverkehrskonzept für Tornesch

<i>Organisationseinheit:</i> FD Stadtplanung und Umwelt <i>Bearbeitung:</i> Henning Tams	<i>Datum</i> 23.09.2021
---	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Umweltausschuss (Entscheidung)	08.11.2021	Ö

Sachverhalt

Um die Bedingungen für den Radverkehr in Tornesch zu verbessern, sind in den vergangenen Jahren eine Vielzahl an Einzelmaßnahmen angestoßen worden bzw. bereits realisiert. Die Projekte standen und stehen zwar in einem übergreifenden räumlichen Zusammenhang und werden abgestimmt aufeinander entwickelt. Dennoch stellt ein Radverkehrskonzept, in dem Probleme und ihre Lösungsmöglichkeiten systematisch dargestellt werden, eine wichtige Hilfe in der Umsetzung der Maßnahmen dar. So ist z.B. für die Bewilligung vieler Fördermittel, die das Land zur Förderung des Radverkehrs derzeit ausschüttet, die Existenz eines Radverkehrskonzepts eine Voraussetzung. Außerdem wird auch vom Kreis Pinneberg als Verkehrsaufsichtsbehörde im Zuge von verkehrsrechtlichen Anordnungen ein stadtweites Konzept gewünscht. Zwar hat die Stadt Tornesch vor einigen Jahren (2017) den Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beschlossen, in dem auch bereits einige Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs aufgeführt worden waren. Zudem hat der Kreis Pinneberg 2020 ein kreisweites Radverkehrskonzept verabschiedet. Diese Konzepte werden vom Fördergeber allerdings nicht als Radverkehrskonzept der Stadt Tornesch betrachtet. Tornesch ist Mitglied im Netzwerk „RAD.SH“, welches Hilfestellung bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten anbietet:

„Radverkehrskonzepte dienen als strategische Handlungs- und Entscheidungsgrundlage – für die Verwaltung und der Politik. Ein Radverkehrskonzept ist dabei mehr als eine einfache Studie. Neben der Bestandsaufnahme (Ist-Zustand) wird vor allem eine Planung für die nächsten Jahre erarbeitet (Soll Zustand). Wichtig ist deshalb:

- Gleich zu Beginn alle relevanten Entscheidungsträger (Politik, Verwaltung, Bevölkerung) einzubeziehen.*
- Bei jedem Schritt ist die Umsetzung mitzubedenken. Im Idealfall zeigt ein Konzept gleich Handlungsschritte inkl. Zeitplan an.*

Ein existierendes Radverkehrskonzept wird bei verschiedenen Fördermöglichkeiten vorausgesetzt. RAD.SH hat deshalb eine Reihe von Hilfen entwickelt.“

(Quelle: <https://rad.sh/radverkehrskonzepte/>)

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob ein Radverkehrskonzept durch ein externes Planungsbüro erarbeitet wird oder die Verwaltung dies in Eigenleistung erstellt. Verwaltungsseitig wird vorgeschlagen, das Konzept auf Grundlage der durch RAD.SH bereitgestellten Hilfen selbst zu erstellen (s. Anhang Arbeitspapier) und ggfs. fachlichen Input bzw. Moderation in Arbeitsgruppensitzungen - falls erforderlich - einzukaufen. Es wird dem UA vorgeschlagen, eine Arbeitsgruppe zu benennen, welche die Erstellung des Radverkehrskonzepts (in wie im Arbeitspapier vorgeschlagen vier Sitzungen) begleitet. Als Mitglieder werden der Umweltausschuss oder aus diesem Abgeordnete, des ADFC

Tornesch-Uetersen, Vertreter aus dem Kinder- und Jugendbereich sowie
Verwaltungsvertreter vorgeschlagen. Die Einbindung der Öffentlichkeit wäre über eine oder
mehrere Informations- und Beteiligungsveranstaltungen denkbar; in diesem Zusammenhang
könnte auch die pandemiebedingt mehrfach verschobene Radverkehrs-Infoveranstaltung mit
Herrn Dr. Thorben Prenzel (Radverkehrsexperte und Rad.SH-Geschäftsführer) eingebunden
werden.

Die erforderlichen Kosten für die fachliche Begleitung stehen als Reserve im Produktkonto
51100.543156 (Planungskosten) bereit.

Prüfung Umweltverträglichkeit

Verkehrsverlagerung durch Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs.

Kinder- und Jugendbeteiligung

Beteiligung bei Erstellung des Radverkehrskonzepts.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen / Darstellung der Folgekosten

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen: ja nein

Die Maßnahme/Aufgabe ist: vollständig eigenfinanziert
 teilweise gegenfinanziert
 vollständig gegenfinanziert

Auswirkungen auf den Stellenplan: Stellenmehrbedarf Stellenminderbedarf
 höhere Dotierung Niedrigere Dotierung
 Keine Auswirkungen

Es wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung durchgeführt: ja nein

Es liegt eine Ausweitung oder eine Neuaufnahme einer
Freiwilligen Leistung vor: ja nein

Produkt/e:						
Erträge/Aufwendungen	2021	2022	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:		1200				
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:		0				
Investition/Investitionsförderung	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
	in EUR					
Einzahlungen						
Auszahlungen						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Erträge (z.B. Auflösung von Sonderposten)						
Abschreibungsaufwand						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						
Verpflichtungsermächtigungen						
davon noch zu veranschlagen:						

Folgeeinsparungen/-kosten <small>(indirekte Auswirkungen, ggf. sorgfältig zu schätzen)</small>	2019	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
	in EUR					
<i>* Anzugeben bei Erträgen, ob Zuschüsse/Zuweisungen; Transfererträge; Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</i>						
<i>* Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalaufwand; Sozialtransferaufwand; Sachaufwand; Zuschüsse/Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</i>						
Erträge*:						
Aufwendungen*:						
Saldo (E-A)						
davon noch zu veranschlagen:						

Beschlussvorschlag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Radverkehrskonzept für die Stadt zu erstellen.
2. Für den Erstellungsprozess des Konzepts wird ein begleitendes Gremium gebildet, welches folgende Personen umfassen soll:
 - a. 4 Abgeordnete des Umweltausschusses (je Fraktion 1 Person)
 - b. 1 Abgeordneter des ADFC Tornesch-Uetersen
 - c. 1 Vertreter aus dem Kinder- und Jugendbereich (zukünftiger KJB?)
 - d. 3 Verwaltungsvertreter (aus dem Amt für Bauen, Planen und Umwelt sowie ggfls. Ordnungsamt)

Das begleitende Gremium berichtet dem Umweltausschuss regelmäßig über den Stand der Planung, der Umweltausschuss berät abschließend über das Radverkehrskonzept, die Ratsversammlung fasst den finalen Beschluss über die Billigung des Konzepts.

3. Für den fachlichen Input und/oder die externe Moderation des Arbeitsprozesses soll ggfls. eine Beauftragung externer Experten erfolgen.

gez. Sabine Kählert
Bürgermeisterin

Anlage/n

1	RAD.SH-Erstellung-eines-Radverkehrskonzeptes-in-Eigenregie-Arbeitspapier-21-08-20
---	---



RAD.SH

Kommunale Arbeitsgemeinschaft zur
Förderung des Fuß- und Radverkehrs
in Schleswig-Holstein

Erstellung eines
Radverkehrskonzeptes
in Eigenregie



Arbeitspapier

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes in Eigenregie

Arbeitspapier

RAD.SH will mit diesem Dokument zeigen, wie ein Radverkehrskonzept in kleineren Gemeinden in Eigenarbeit und ohne Planungsbüro erstellt werden kann. Das Dokument wird laufend erweitert und überarbeitet. RAD.SH wird hierzu in verschiedenen Gemeinden in SH den Prozess begleiten und die Ergebnisse einfügen. Zudem wird mit dem bundesweiten AGFK Netzwerk (www.wir-machen-radverkehr.de) zusammengearbeitet und insbesondere mit der AGFK Mecklenburg—Vorpommern, die ein Projekt zu diesem Thema in 2022 starten wird.

Einleitung

Ein existierendes Radverkehrskonzept wird bei verschiedenen Fördermöglichkeiten vorausgesetzt. Gerade für kleinere Gemeinden oder Ämter ist die Beauftragung eines Büros aber in der Regel nicht erforderlich. Das Auftragsvolumen ist zu gering, um auf dem knappen Markt sinnvolle und zeitnahe Angebote zu erhalten. Zudem ist das meiste Wissen vor Ort häufig schon vorhanden und dieser Schatz muss „nur“ in strukturierter Form gehoben werden.

Dabei sind einige Herausforderungen zu meistern:

- Sitzungen müssen organisiert und am besten auch moderiert werden. RAD.SH kann geeignete ModeratorInnen empfehlen, zukünftig werden Musterabläufe erarbeitet.
- Es muss jemanden geben, der oder die das Konzept schreibt. Diese Aufgabe muss zeitlich eingeplant werden.
- Ein externer Experten-Blick ist nötig, um in der Politik vor Ort für Zustimmung zu werben. RAD.SH bietet an, die Auftaktsitzung vor Ort zu begleiten und das Endprodukt zu kommentieren. Zudem kann u.U. auch ein externes Planungsbüro auf Stundenbasis engagiert werden, welches Empfehlungen zu besonders kritischen Punkten einbringen kann.

Für uns als RAD.SH ist dieses Verfahren auch ein Lernprozess. Jede Gemeinde ist anders und hat andere Rahmenbedingungen. Inwieweit ein standardisiertes Verfahren sinnvoll und umsetzbar ist, wird die Zukunft zeigen.

Zum Dokument

Das Dokument besteht aus zwei Teilen. Im ersten Teil wird ein Aufbau skizziert, wie und aus welchen Inhalten ein einfaches Radverkehrskonzept ausgestattet sein sollte. Im zweiten Teil wird ein Verfahren für die Erstellung beschrieben. Kern dabei ist die Beteiligung von BürgerInnen und engagierte PolitikerInnen. Beide Gruppen sollten an der Erstellung beteiligt werden. Nicht nur, um deren Expertise zu nutzen, sondern auch, um einen breiten Konsens zu erzielen.

Hinweis: Um Fördermittel zu bekommen, kann es sinnvoll sein, zuerst ein abgespecktes Radverkehrskonzept zu erstellen. Dies kann in kleinen Gemeinden mit Bordmitteln relativ schnell geschrieben, in einer fraktionsübergreifenden Kleingruppe abgestimmt und verabschiedet werden. Inhaltliche Schwerpunkte wären dann einzelne Projekte, die schnell umgesetzt werden können. Es sollte aber eingefügt werden, dass innerhalb der nächsten 2-3 Jahre eine Evaluation der Maßnahmen erfolgt und auf dieser Basis dann ein umfangreicheres Konzept (beispielsweise gemäß den RAD.SH Empfehlungen) erarbeitet wird.

Teil 1: Inhalte eines Konzeptes

Die Inhalte hängen natürlich von den Gegebenheiten vor Ort ab. Unter den hier aufgeführten Überschriften können einzelne Abschnitte auch weggelassen werden. Es bietet sich an, vergleichbare Konzepte anzuschauen und ggf. Teile zu übernehmen. RAD.SH stellt eine Auswahl zur Verfügung. Der Aufbau eines Radverkehrskonzeptes kann folgendermaßen aussehen:

Kapitel 1: Einleitung

Die Einleitung kann kurz gehalten werden. Wichtig ist vor allem der letzte Punkt, die Ziele des Konzeptes.

Warum ein Radverkehrskonzept?

Zu Beginn sollten kurz die Hintergründe beleuchtet werden, z.B. Beschluss der Bürgerschaft, Verweis auf andere Konzepte (Vorhandene Leitbilder, Mobilitäts- oder Klimaschutzkonzepte, Gemeindeeigene, Amts- oder Kreiskonzepte, Dorfentwicklungspläne, ländliche Struktur- und Entwicklungspläne etc).

Besondere Problemlage

Hier kann auf besondere, allgemeine Herausforderungen vor Ort eingegangen werden, (z.B. hohe Verkehrsbelastung an bestimmten Stellen, neue Siedlungsgebiete, allgemeine Zunahme Verkehr etc.) Hintergrund: Die Zustimmung zu Maßnahmen fällt vielen Menschen leichter, wenn auf Änderungen reagiert werden muss - „Ansonsten kann ja auch alles beim Alten bleiben“.

Weitere, eher allgemeinere Themen, können ebenfalls angeführt werden. Z.B.: „Höhere Nutzerzahlen und Geschwindigkeiten durch Pedelecs“, „Kinder und Einkaufsverkehr mit dem Lastenrad, bzw. mit dem Fahrradanhänger“ oder „Zunahme des Radverkehrs aufgrund geänderten Nutzerverhaltens“.

Warum ist mehr Radverkehr sinnvoll?

Dieser Punkt kann, muss aber nicht aufgeführt werden. Es bietet sich an, ggf. hierzu einige Sätze aus anderen Konzepten zu übernehmen. Zudem kann auf die RAD.SH Broschüren „10 Gute Gründe“ <https://rad.sh/oeffentlichkeitsarbeit/> und „Überzeugend Argumentieren“ <https://rad.sh/broschueren/> verwiesen, bzw. Elemente davon eingebaut werden.

Erstellung dieses Konzeptes: Beteiligungsverfahren

Unter dieser Überschrift kann das Verfahren der Erstellung beschrieben werden, um die Legitimität des Endprodukts zu betonen.

Ziel des Radverkehrskonzeptes

Ziele sind wichtig, je konkreter und mit Daten, Fakten und Zahlen hinterlegt, desto besser. An dieser Stelle kann sich an der Radstrategie des Landes orientiert werden <https://rad.sh/landesradstrategie-veroeffentlicht/>, dort ist ein Zeithorizont bis 2030 angegeben, die Ziele finden sich in Kapitel 3:

- Mehr Leute aufs Rad: In der Radstrategie des Landes ist eine Erhöhung des Modal Splitt auf 30 Prozent bis 2030 vorgesehen. Vor Ort fehlen aber häufig die Zahlen, welche Anteile schon heute erreicht werden. Hier sollten trotzdem, wenn irgendwie möglich, Zahlen genannt werden. Notfalls muss mit Schätzung gearbeitet werden. RAD.SH verleiht auch Radzählanlagen, damit kann eine Vorher-Nachher Untersuchung auf ausgewählten Strecken durchgeführt werden <https://rad.sh/radzaehlanlagen-info/>.
- Unfallzahlen verringern: Wenn vorhanden, können hier die derzeitigen Unfallzahlen (Todesfälle, Schwer- und Leichtverletzte) in der Kommune herangezogen werden. Ziel sollte die Vision Zero sein, also keine Unfalltoten mehr. Als weiteres Ziel sollte eine allgemeine Verringerung der Unfallzahlen genannt werden. Z.B. „Weniger Unfälle durch Geschwindigkeitsreduktion und verbesserte Sichtbeziehungen“. Dies sind in der Regel die Hauptmaßnahmen zur Förderung der Radverkehrssicherheit.
- Radtourismus fördern: Dieser Aspekt spielt natürlich vor allem in touristischen Regionen eine Rolle. Allerdings kann auch ein überregionaler touristischer Radweg schon Potential für touristischen Radverkehr (mit Übernachtung oder Einkaufsverkehr) bieten. Konkrete Ziele hängen natürlich von den Gegebenheiten vor Ort ab.

Weitere Ziele können unter diesen drei Hauptzielen benannt werden. Hier ist vor allem der lokale Bezug wichtig (z.B. Förderung des Einkaufsverkehrs in der Straße xy etc.).

Kapitel 2: Bestand- und Konflikte

Im zweiten Kapitel folgt eine Beschreibung der bestehenden Infrastruktur und bisher erfolgter Maßnahmen. Natürlich muss hier nicht alles aufgezählt werden, der Fokus sollte bereits auf möglichen Maßnahmen liegen. Als Aufteilung bietet sich eine Struktur gemäß „Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit“ an:

Infrastruktur

Eine Karte kann das derzeitige Radnetz zeigen. Dabei muss die Qualität (Führungsformen, Zustand, Verkehrsbelastung) angegeben werden. Wie detailliert das Ganze wird, hängt natürlich von der bestehenden Netz ab. Ggf. kann es sinnvoller sein, sich nur auf Hauptpunkte konzentrieren. Wichtig ist vor allem, auf die Lücken im Netz und die Schwachpunkte in der Infrastruktur hinzuweisen. Die Darstellung(en) sollte aufzeigen:

- Alltagsradnetz (Hauptrouen, Nebenrouen, Netzlücken)
- Touristisches Netz, wenn touristischer Verkehr im nennenswerten Umfang vorhanden ist

- Anbindungen zu übergeordneten Radnetzen (Kreise, Land), besondere Verbindungen mit anderen Kommunen
- Besondere Quell- und Zielverkehre (Schulen, ansässige Unternehmen, Wohn- und Einkaufen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen)
- Besonders konfliktreiche Bereiche (Kreuzungen, schlechte Wege)

Service

Auf einer (Extra-)Karte können Wegweiser, Abstellanlagen und sonstige Serviceangebote wie Pump- oder Ladestationen aufgeführt werden.

- Radwegweisung: Diese sind natürlich für den touristischen und den überregionalen Radverkehr interessant. Hier ist auch die Qualität (verschmutzt, beschädigt) hervorzuheben.
- Abstellanlagen: Diese können ebenfalls auf der Karte gezeigt werden. Auch hier sollte die Qualität (z.B: Sehr hoch = überdacht, hoch: Kieler Bügel, niedrig: einfache Felgenständer) benannt werden, auch ob die vorhandenen Anlagen ausreichen oder regelmäßig überfüllt sind, kann hier aufgezeigt werden.
- Weiteres: Pump- und Ladestationen, sowie sonstige Einrichtungen wie Radverleih, Reparaturshops etc.

Öffentlichkeitsarbeit

Abschließend können Kampagnen und Aktionen, die bisher liefen oder an denen teilgenommen wurde, beschrieben werden (z.B. mit dem Rad zur Arbeit, Stadtradeln, Kommunikations-Pakete von RAD.SH etc.)

Kapitel 3: Maßnahmen und Umsetzung

Als Einführung ins Thema kann hier noch mal auf die Ziele aus der Einleitung verwiesen werden. Die Umsetzung zeigt dann die einzelnen Schritte zum Erreichen der Ziele an. Je konkreter an dieser Stelle Maßnahmen inkl. Kostenschätzung und zeitlicher Umsetzung benannt werden, desto einfacher ist die Umsetzung. Es bietet sich ein Zeithorizont bis 2030 an.

Ein Verweis auf vorhandene Förderprogramme kann die Angst vor einer finanziellen Überlastung der Kommune verringern. Auf der Seite von RAD.SH findet sich eine Übersicht und ein Angebot für eine direkte Beratung.

Um zügig in die Umsetzung zu kommen, sollten auch einfache, schnell realisierbare und wenn möglich kostengünstige Maßnahmen besonders hervorgehoben werden (Abstellanlage, Markierungsarbeiten etc.). Sind die ersten Schritte sichtbar, fällt die Umsetzung bei größeren Maßnahmen leichter.

Infrastruktur

Ausgehend von einem Wunschnetz können Maßnahmen entwickelt werden, die „Sicheres und entspanntes Fahren“ ermöglichen. Für einzelne Maßnahmen siehe hierzu auch „RAD.SH - Musterlösungen“- derzeit in Arbeit. Dazu gehören:

- Netzbetrachtung, Wunschnetz 2030: In der ERA 2022 werden voraussichtlich drei Kategorien definiert werden: Radschnellwege, Raddirektverbindungen, Radverbindungen. Insbesondere letztere beide sind interessant auf Ämterebene oder in kleineren Gemeinden. Raddirektwege bezeichnen die Haupttrouten, Radverbindungen die Nebenwege. Die Haupttrouten sollten mit einem höheren Ausbaustandard geplant werden (Siehe hierzu die Musterlösungen).
- Besondere Schwerpunkte / konfliktreiche Stellen: An dieser Stelle können besondere Abschnitte oder Kreuzungen benannt werden, auf die besonderes Augenmerk gelegt werden sollte.
- Prioritäre Maßnahmen: Ob bereits an dieser Stelle eine Liste der Prioritäten inkl. Zeitplan der Umsetzung beschrieben wird, oder erst später als Zusammenfassung ist relativ egal. Bei wenigen Maßnahmen kann es auch direkt erfolgen, wenn viele Maßnahmen geplant sind, bietet sich eher eine Zusammenfassung an.

Serviceangebote

Da es sich um schnell umsetzbare und relativ kostengünstige Maßnahmen handelt, sollte für die Umsetzung ein kurzfristiger Maßnahmenhorizont genannt werden.

- Wegweisungen: Hierzu gibt es detaillierte Leitfäden, auf die sich berufen werden kann (Vorlagen finden sich auf RAD.SH). In die Wegweisung sollten auch Nebenwege als Alternativrouten einbezogen werden, oder besondere touristische Highlights (z.B. auch ein Gasthof oder Eisdiele).
- Abstellanlagen: Bestehende Anlagen können ertüchtigt, neue Anlagen erbaut werden. Besonderes Augenmerk sollte natürlich auf Haltestellen, Umstiegsmöglichkeiten, Schulen, ansässige Unternehmen und Verwaltungen gelegt werden. Wie im Kapitel 2 benannt, können verschiedene Ausbaustufen benannt werden (Mit oder ohne Dach, Kieler Bügel etc.)
- Sonstiges (Pumpstationen, Ladestationen etc.): Inwieweit solche Elemente interessant sind, hängt natürlich von der Gemeinde ab. Aber hier kann man auch mal innovativ sein, ev. fällt jemanden ein besonderes Leuchtturmprojekt ein. Für gute Ideen gibt es auch immer Fördermittel.

Öffentlichkeitsarbeit

Dieser Punkt wird gerne vernachlässigt. Oberstes Ziel jeder Radpolitik sollte es aber sein, in der Kommune ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, und dazu ist Öffentlichkeitsarbeit ein wesentliches Instrument. Es gibt bereits eine Menge guter Aktionsideen, an denen sich eine Kommune beteiligen kann. Eine Übersicht findet sich beispielsweise auf der RAD.SH Seite:

<https://rad.sh/wp-content/uploads/2020/10/RAD.SH-good-practise-Oeff-Arbeit-fuer-Radverkehr.pdf>. RAD.SH bietet auch eine Reihe von Vorlagen, um Projekte öffentlichkeitswirksam zu unterstützen (Zum Beispiel das Kom-Paket „Fahrradstraße“ <https://rad.sh/kommunikationspaket-fahrradstrasse/>) Melden Sie sich bei uns, gerne helfen wir hier weiter.

Kapitel 4: Abschluss

Im Schlusskapitel können, neben einer Zusammenfassung, auch noch weitere Ideen für die Umsetzung skizziert werden:

Weitere Bürgerbeteiligungen

Hier können zu einzelnen Maßnahmen weitere Bürgerbeteiligungsverfahren angekündigt werden. Dies bietet sich insbesondere bei kontroversen Projekten an.

Mitgliedschaften

Natürlich darf auch die Mitgliedschaft bei RAD.SH nicht fehlen – sofern noch nicht vorhanden.

Personal und Finanzen

Idealerweise werden im Konzept gleich Vorschläge unterbreitet, welche Mitteln für die Umsetzung eingeplant werden müssen. So muss es verantwortliche Personen in der Verwaltung geben, auch sollte ein Budget vorhanden sein. Der Verweis auf Fördermittel hilft, knappe Mittel effektiv einzusetzen.

Quickwins

Schnell umsetzbare Maßnahmen mit einem geringen Zeithorizont sollten noch mal extra angeführt werden. Wie beschrieben ist es wichtig, schnell in die Umsetzung zu kommen.

Evaluation und weitere Begleitung der Umsetzung

Für die weitere Begleitung des Konzeptes und die Überprüfung der Umsetzung sollte ein Beirat, bzw. ein Runder Tisch Radverkehr eingerichtet werden. Dieser kann aus den Mitgliedern bestehen, die auch an der Erstellung des Konzeptes beteiligt waren.

Maßnahmentabelle

Eine Maßnahmentabelle am Ende des Dokumentes hilft, den Überblick zu behalten.

Teil 2: Erstellung des Konzeptes

Natürlich kann man Radverkehrskonzept auch innerhalb der Verwaltung erstellen. Wir empfehlen aber, das Konzept in einer größeren Runde gemeinsam zu entwickeln. Zum einem, weil dann der Kreis der Experten größer wird. Zum anderen, weil damit auch ein gewisser Druck entsteht, den Worten auch Taten folgen zu lassen.

Der Kreis der Beteiligten ist dabei wieder abhängig von der Gemeindegröße bzw. den Gegebenheiten vor Ort. Akteure können u.a. sein: lokale ADFC Gruppen, Schulen und Elternverbände, Umwelt- und Sozialverbände, Einzelhandel, Unternehmensvertreter, Feuerwehr, Sportvereine und so weiter. In der Regel kennt man die Aktiven vor Ort. In kleineren Kommunen kann eine Runde aus Mitgliedern der verschiedenen Fraktionen ausreichen sein. Wie beschrieben, es hängt halt davon ab...

Die Erstellung des Konzeptes sollte durch Öffentlichkeits- bzw. Pressearbeit begleitet werden.

Ein Konzept in einer Sitzung vorzustellen, durcharbeiten und zu verabschieden wird nur in Ausnahmefällen gelingen. Erste Erfahrungen zeigen, dass vier Sitzungen ein gutes Mittelmaß darstellen. Je nach Umfang und Voranschreiten können natürlich auch mehr Treffen nötig sein. Hier sollte man flexibel bleiben.

1. Sitzung Auftaktsitzung (3h):

Einführung

Kennenlernen, Ablauf des Verfahrens, Grundlagen der Zusammenarbeit etc. sollten durch die Sitzungsleitung vorgestellt werden. Wenn möglich, ist eine externe Moderation zu beauftragen.

Vorstellung Kapitel 1 „ Einleitung“

Dieses kann schon vorher als Entwurf geschrieben sein. Über die Ziele muss eine Diskussion zulassen werden und am Ende abgestimmt werden. (Aufpassen: Hier kann es zu erregten Diskussionen kommen! Die Ziele sollten deutlich als Entwurf markiert werden. Wenn es zu Konflikten kommt, nur die Inhalte diskutieren lassen und eine Entscheidung über die konkrete Höhe ans Ende des Verfahrens schieben).

Einführung Kapitel 2 „Bestand und Konflikte“

Am Beginn steht die Vorstellung des vorhandenen Netzes, dieses kann ausgedruckt an Stellwänden platziert werden. Die TN können dann in Kleingruppen diskutieren und eine Sammlung konfliktreicher Stellen (mit Punkten an einer Karte) vornehmen. Anschließend können erste Lösungsvorschläge diskutiert werden.

Der ADFC hat ein (sehr gutes und hilfreiches) Tool entwickelt, mit dem sich ein Radnetz erarbeiten lässt www.adfc.de/mapathon. Nutzen Sie das Tool, wenn Sie mit einer Gruppe von BürgerInnen zusammenarbeiten. Fragen Sie ggf. Ihre ADFC-Gruppe vor Ort oder im Landesverband des ADFC nach, wer hier unterstützen kann.

Dazwischen: Ortsbegehungen in Kleingruppen, Austausch Ideen für Lösungen

Um die TeilnehmerInnen als Gruppe zusammenzuschweißen und konfliktreiche Bereiche zu diskutieren, bieten sich Ortsbegehungen an. Diese können im Rahmen eines Spaziergangs oder eine Fahrradfahrt geschehen. Solche Termine können auch gut für die Pressearbeit genutzt werden.

2. Sitzung: Maßnahmen (3h)

In dieser Sitzung wird das 3. Kapitel des Konzeptes erarbeitet. In der vorherigen Sitzung und den Ortsbegehungen wurden sicherlich schon Ideen ausgetauscht. Jetzt gilt es, diese Vorstellung aufs Papier zu bringen

Zuerst kann das Wunschnetz vorgestellt werden. Dabei handelt es sich um ein idealtypisches, trotzdem realistisches, Radnetz, welches als Ziel definiert werden kann. Dieses kann bereits im Vorfeld erarbeitet und den TeilnehmerInnen vorgestellt werden. Als Karte kann das Wunschnetz wieder an Stellwänden platziert werden, die TeilnehmerInnen können in Kleingruppen Änderungen diskutieren. Ausgehend von diesem Netz können dann realistische Schritte zur Erstellung erarbeitet werden.

Anschließend können Lösungen für einzelne Straßen oder Knotenpunkte diskutiert werden. Hier werden die Wünsche größer sein als die Möglichkeiten. Das wird in der Regel der konfliktträchtigste Teil der Beteiligung. Deshalb ist es wichtig, die Punkte der TeilnehmerInnen aufzunehmen, aber gleichzeitig auf rechtliche oder politische Hintergründe zu verweisen. Hier ist Fingerspritzengefühl gefragt.

Weiterarbeit an konfliktreichen Punkten: Wahrscheinlich wird eine Sitzung nicht reichen, um Konsens herzustellen. Strittige Punkte können auf die nächste, bzw. auf eine weitere Extrasitzung vertagt werden. Im Vorfeld sollten dann Kompromisse mit den Hauptbeteiligten abgestimmt werden.

3. Sitzung: Service und Öffentlichkeitsmaßnahmen

Service: Wie in der ersten Sitzung können Wandkarten vorbereitet werden, auf denen Abstellanlagen, Wegweisungen und sonstige vorhandene Serviceangebote beschrieben werden. Mit Klebepunkten können die Teilnehmer wieder Maßnahmen eintragen. Anschließend ggf. priorisieren.

ÖA-Maßnahmen: Dieser Punkt wird in der Regel wenig Raum einnehmen, ist aber wichtig. Eine kurze Vorstellung bisheriger Maßnahmen und eine Diskussion interessanter Aktionen und Möglichkeiten (siehe www.rad.sh „Projekte und Kampagnen“) wird in der Regel ausreichen.

Wenn nicht bereits geschehen, kann abschließend eine Priorisierung der Maßnahmen, aufgeteilt nach Infrastruktur, Service und ÖA-Maßnahme erfolgen. Ein grober Zeitplan zur Umsetzung sollte Teil dieser Priorisierung sein. Auch können Quickwins benannt werden, die zügig umgesetzt werden sollen.

4. Sitzung: Abschlusssitzung mit politischen Vertretern: Umsetzung und Verabschiedung

Auf der Abschlusssitzung sollen, soweit noch nicht beteiligt, auch die politischen Vertreter eingeladen sein. Diese Sitzung kann auch mit einer Sitzung des zuständigen Ausschusses zusammengelegt werden.

Zu Beginn der Sitzung sollte das Erreichte noch mal zusammengefasst werden. Dies kann durch TeilnehmerInnen geschehen. Der Fokus sollte auf der Umsetzung des Konzeptes liegen. Insbesondere die Quickwins und eine realistische Forderung nach Personal und finanziellen Mitteln sind hier wichtig. Die politischen Vertreter können dazu Stellung nehmen. Am Ende soll die Verabschiedung des Konzeptes stehen.

Und vergessen Sie nicht, allen Beteiligten für Ihre Arbeit ausreichend zu danken. Bei der Umsetzung sollten sie diese wieder in einem Runden Tisch oder Beirat einbeziehen. Dies sorgt auf für den notwendigen positiven Druck.

Wie zu Beginn dargestellt, hängt der Ablauf von den Gegebenheiten vor Ort ab. Nutzen Sie dieses Muster mehr als Leitfaden, denn als konkreten Ablaufplan. Melden Sie sich vorher bei uns, wir helfen gerne. Viel Erfolg.