



**BYPAD**  
BICYCLE POLICY AUDIT

*Mehr Qualität für den Radverkehr*

# Stadt Reinbek

**BYPAD-Audit 2020**

Qualitätsmanagement für den Radverkehr

Auditbericht - Kurzfassung



**BYPAD**  
BICYCLE POLICY AUDIT



## **Stadt Reinbek**

BYPAD-Audit 2020

Qualitätsmanagement für den Radverkehr

Auditbericht Kurzfassung

Auftraggeber: Stadt Reinbek, Stadtentwicklung und Umwelt

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr  
PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
D - 30171 Hannover  
Telefon 0511 220601-80  
Telefax 0511 220601-990  
E-Mail [info@pgv-alrutz.de](mailto:info@pgv-alrutz.de)  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Bearbeitung: Heike Prahlw  
Julia Hauser

Hannover, im Mai 2020

# 1 Einführung

Die Stadt Reinbek lässt 2019/20 den Status quo zur Radverkehrsförderung in Reinbek mit einem zertifizierten Verfahren überprüfen. Als zielführendes Beteiligungsverfahren wurde das Qualitätsmanagementverfahren BYPAD (Bicycle Police Audit – übersetzt etwa „Überprüfung der Fahrradförderung“) ausgewählt, das im Rahmen dreier EU-Projekte entwickelt und weiterentwickelt wurde.

Reinbek besitzt u.a. aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und der damit kurzen Wege im Stadtgebiet sowie der überwiegend günstigen Topografie eine Affinität zum Radverkehr. Auch die Nähe zur Hansestadt Hamburg und die Lage im „Fahrradfreundlichen Kreis Stormarn“ unterstützen das Fahrradklima in Reinbek. Das Radfahren gehört in Reinbek zum Stadtbild dazu, vielfach bestehen auch Wegeverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs, die gerne genutzt werden.

Ziel des BYPAD-Verfahrens insgesamt ist die Förderung des Radverkehrs in Reinbek und die Entwicklung entsprechender Qualitätsziele unter Einbeziehung aller wichtigen Akteure. Hierdurch sollen auch das Verständnis und die Kenntnis über die radverkehrlichen Belange und Zusammenhänge gefördert und dadurch die Zusammenarbeit der Akteure in Reinbek insgesamt optimiert werden.

Beim BYPAD Prozess sollen gemeinsam mit den Akteuren des Radverkehrs die Stärken und Schwächen der Radverkehrsförderung in Reinbek konkretisiert und entsprechende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Das Verfahren soll einen Überblick dazu geben, wo die Stadt heute bezüglich des Radfahrens in Reinbek steht und was in Zukunft für den Radverkehr getan werden muss. Darüber hinaus soll es dazu beitragen, Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept von 2015 umzusetzen.

Beteiligt am BYPAD-Audit in Reinbek waren von Seiten der Verwaltung der Bürgermeister Herr Warmer, die Leitungsebene bzw. zuständige Mitarbeiter\*innen unterschiedlicher Abteilungen des Amtes für Stadtentwicklung und Umwelt, u.a. die Klimaschutzmanagerin, das Familienzentrum, das Klimaschutzmanagement sowie die Polizeidirektion. Von Seiten der Politik waren alle Fraktionen der Stadtvertretung vertreten. Darüber hinaus beteiligten sich von den Interessensverbänden der ADFC Reinbek, der BUND Reinbek/Wentorf, die Flüchtlingsinitiative, die Initiative Zukunft!Reinbek, die Kirchengemeinde Reinbek-West, die Klimaschutzinitiative Sachsenwald, die Lenkungsgruppe Mittelzentrum, der Seniorenbeirat, die Siedlergemeinschaft Neuschönningstedt sowie der Turn- und Sportvereinigung Reinbek (TSV).

Die Durchführung des Audits erfolgt durch die zertifizierte BYPAD-Auditorin Frau Heike Prahlow vom Büro Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz aus Hannover.

## 2 Ergebnisse zur Bewertung der derzeitigen Radverkehrsförderung

Die Einschätzung der BYPAD-Gruppe zum Status quo der Radverkehrsförderung in Reinbek wird nachfolgend zusammenfassend aufgeführt.

Maximal erreichbar ist im BYPAD eine Bewertung von 4,0, die einer „systematischen Radverkehrspolitik“ entspricht. **Mit einer gewichteten Gesamtbewertung von 1,4 befindet sich die Stadt Reinbek insgesamt auf der Stufe 1 „ad-hoc orientiert (Feuerwehrprinzip)“.**



Abb. 2-1: Die vier Entwicklungsstufen im BYPAD-Verfahren

Anzumerken sei jedoch, dass es sich beim BYPAD-Audit um eine qualitative Bewertungsmethode handelt. Daher sind die quantitativen Ergebnisse nur als Anhaltspunkt zu sehen, die die Zuordnung zu den einzelnen Stufen der Entwicklungsleiter verdeutlichen.

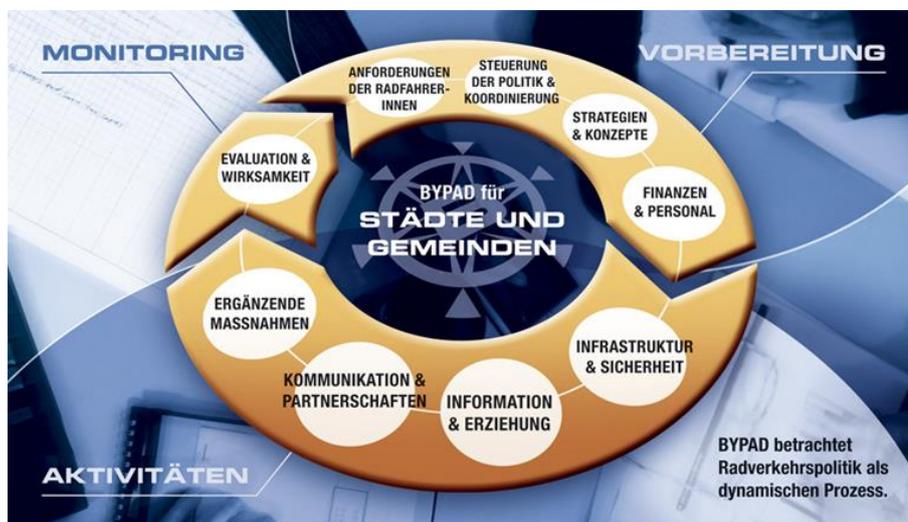


Abb. 2-2: Die neun Module im Überblick

Beim ersten Treffen der BYPAD-Gruppe am 11. Dezember 2019 wurde für jede Frage des BYPAD-Fragebogens ein Konsens erzielt.

Modul / Frage		Bewertung
<b>Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden</b>		<b>1,75</b>
Frage 1	Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Radfahrenden?	1,5
Frage 2	Wie werden die Radfahrenden in die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs einbezogen?	2,0
<b>Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung</b>		<b>1,5</b>
Frage 3	Welchen Einfluss haben die für den Radverkehr Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung auf den Entscheidungsprozess?	2,0
Frage 4	Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit externen Organisationen (z.B. ÖV-Unternehmen, übergeordneten Behörden etc.)?	1,0
<b>Modul 3: Strategien &amp; Konzepte</b>		<b>1,5</b>
Frage 5	Was beinhalten die kommunalen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs und wie wird die Umsetzung sichergestellt??	1,5
<b>Modul 4: Finanzen &amp; Personal</b>		<b>2,0</b>
Frage 6	Wie wird die Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen sichergestellt?	3,0
Frage 7	Wer bereitet die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs vor und setzt diese um?	1,0
<b>Modul 5: Infrastruktur &amp; Sicherheit</b>		<b>1,23</b>
Frage 8	Wie hoch sind die Qualität und Dichte des bestehenden Radverkehrsnetzes?	0,9
Frage 9	Wie ist die Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur organisiert?	1,0
Frage 10	Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?	1,0
Frage 11	Wie wird die Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten verbessert?	2,0
<b>Modul 6: Information &amp; Erziehung</b>		<b>1,5</b>
Frage 12	Wie wird die Bevölkerung über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs informiert?	1,0
Frage 13	Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?	2,0
<b>Modul 7: Kommunikation &amp; Partnerschaften</b>		<b>2,0</b>
Frage 14	Welche Initiativen werden ergriffen, um verschiedene Zielgruppen durch Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren anzuregen?	2,0

Modul / Frage	Bewertung
<b>Modul 8: Ergänzende Maßnahmen</b>	<b>1,0</b>
Frage 15 Was wird zur Eingrenzung der Autonutzung getan?	1,0
Frage 16 Inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung den Radverkehr?	1,0
<b>Modul 9: Evaluation &amp; Wirksamkeit</b>	<b>0,25</b>
Frage 17 Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?	0,0
Frage 18 Wie erhebt bzw. nutzt die Stadt Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?	0,5
Gesamtbewertung (nicht gewichtet)	1,36
<b>BYPAD-Gesamtbewertung (gewichtet)</b>	<b>1,4</b>

Abb. 2-3: Bewertung insgesamt

Mit Abstand am besten bewertet wurde dabei Frage 6 mit einer Bewertung von Level 3,0. Dies ist insbesondere auf die aktuelle Erhöhung des Budgets für den Radverkehr auf das zehnfache des bisherigen Haushaltstitels zurückzuführen.

Mit jeweils 2,0 sind die Fragen 2, 3, 11, 13 und 14 ebenfalls positiv und mit am besten bewertet. Dabei wurde die Einbeziehung weiterer Akteure, die generelle Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Tiefbaumaßnahmen, die Mitnahmemöglichkeiten des Rades im ÖPNV, Fahrradparken an Haltestellen sowie Angebote zum Radfahrtraining und zur Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren in Reinbek (auch über weitere Akteure) honoriert.

Das schlechteste Ergebnis mit 0 wird bei Frage 17 zur Datenerfassung und Datennutzung im Radverkehr erzielt. Die Teilnehmenden sahen hier keinerlei Aktivitäten in Reinbek. Auch bei Frage 18 (Level 0,5) und Frage 8 (Level 0,9) konnte nach Ansicht der Teilnehmenden Level 1 noch nicht erreicht werden. Hier wurden vor allem die fehlende Aufnahme und Auswertung der polizeilich gemeldeten Unfälle (Frage 18) sowie die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur (Frage 8) kritisiert.

Übertragen auf die neun Module wurden fast alle Module zwischen Stufe 1 und 2 bewertet, lediglich bei dem Modul 9 "Evaluation & Wirksamkeit" bleibt die Bewertung noch unter der Stufe 1. Am besten werden Modul 4 „Finanzen & Personal“ und Modul 7 „Kommunikation & Partnerschaften“ bewertet. Bei diesen Modulen ist nach Ansicht der BYPAD Gruppe das Level 2 insgesamt erreicht.

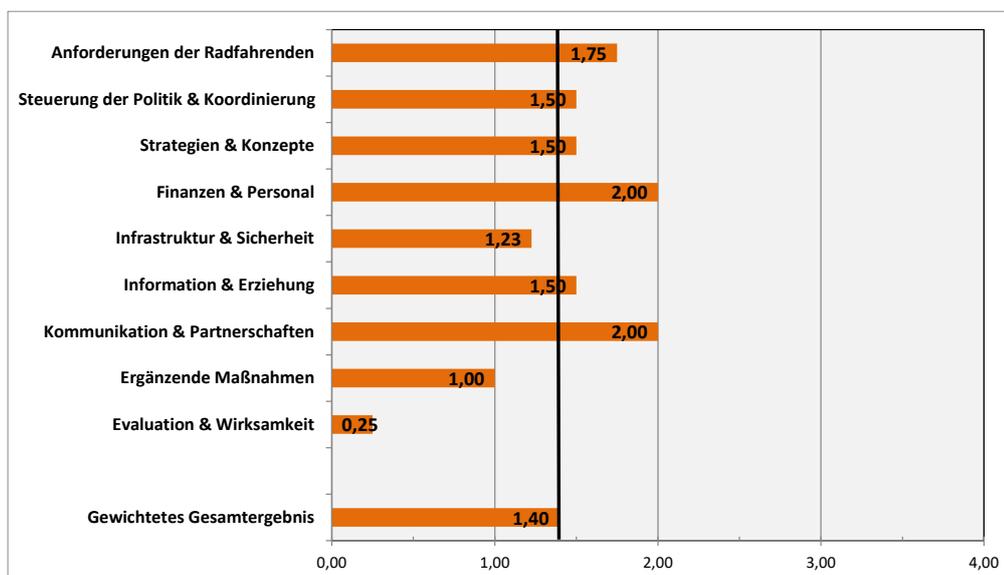


Abb. 2-4: Bewertung nach Modulen

Folgend werden die Bewertungsergebnisse zu jedem Modul zusammengestellt. Dabei ist neben der Bewertung der BYPAD-Gruppe auch die Einschätzung der BYPAD-Auditorin berücksichtigt.

## 2.1

### Modul 1:

#### Anforderungen der Radfahrenden (Level 1,75 – ad-hoc orientiert)

Die Einbindung der Bevölkerung bei den Aktivitäten der Stadtverwaltung wird unterschiedlich wahrgenommen und wird insgesamt als verbesserungs- und ausbauwürdig angesehen.

Die Verwaltung führt hierfür die Aktionen zum Stadtradeln, der Einbeziehung des ADFC bei größeren Projekten und die Abfrage bei Unternehmen an. Auch die Daten aus dem Fahrradklimatest, der vom ADFC in Reinbek initiiert wird, werden zur internen Evaluation genutzt.

Mit dem Radverkehrskonzept 2015 wurde auf Initiative der Stadt Reinbek und mit großer Unterstützung durch den ADFC ein Handlungsrahmen für den Radverkehr entwickelt. Der Prozess war jedoch wenig transparent, das Ergebnis ist ebenfalls wenig bekannt. Darüber hinaus besteht aktuell bereits wieder der Bedarf einer Aktualisierung des Konzeptes.

Generell können Anliegen jederzeit an die Stadtverwaltung oder Politik herangetragen werden. Die meisten Projektideen werden über die Politik eingebracht. Allerdings fordert die Stadt selbst nur selten zur Mitwirkung auf, was vor allem an den fehlenden personellen und finanziellen Kapazitäten liegt.

Insgesamt ist die Kommunikation zwischen der Bevölkerung und der Stadtverwaltung als ausbaufähig zu betrachten. Einige Akteure werden regelmäßig, andere gar nicht oder nur selten einbezogen. Über die Presse wird die Bevölkerung nach Möglichkeit

informiert, beispielsweise bezüglich der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Eine generelle und regelmäßige Information zu Vorhaben und Maßnahmen über beispielsweise die neue Webseite der Stadt wäre auch darüber hinaus wünschenswert.

## **2.2 Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Level 1,5 – ad-hoc orientiert)**

Der Radverkehr wird generell im Zuge der alltäglichen Tiefbauprojekte mitberücksichtigt, reine „Rad-Projekte“ sind allerdings eher selten. Die Stadt Reinbek präsentiert sich auch noch nicht als „Fahrradstadt“.

Die Zuständigkeiten für den Radverkehr liegen derzeit bei der Klimaschutzbeauftragten. Ein eigenes Gremium oder Arbeitsgruppen zum Radverkehr existieren nicht. Dennoch bestehen fall- bzw. projektweise Beratungen mit externen Partnerorganisationen, insbesondere mit weiteren Baulasträgern, zwischen den Ämtern und mit weiteren Beteiligten.

## **2.3 Modul 3: Strategien und Konzepte (Level 1,5 – ad-hoc orientiert)**

Im Radverkehrskonzept 2015 sind Leitlinien zur Radverkehrsförderung in Reinbek enthalten. Diese wurden vor allem unter dem Verkehrssicherheitsaspekt formuliert. Das Konzept scheint jedoch wenig bekannt, auch sind nur einige wenige Maßnahmen daraus bislang umgesetzt worden.

Darüber hinaus wird der Radverkehr auch im übergeordneten Klimaschutzkonzept für die Stadt Reinbek als wichtige Verkehrsart aufgeführt und betrachtet.

Dem Vorhandensein von Konzeptionen und Strategien zur Förderung des Radverkehrs steht die nur schleppende bzw. unzureichende Umsetzung der in den Konzepten enthaltenen Maßnahmen entgegen.

## **2.4 Modul 4: Finanzen und Personal (Level 2 – isolierter Ansatz)**

Für Radverkehrsbelange steht für 2020 ein um das zehnfache erhöhte Budget (300.000 €) zur Verfügung. Dieses soll auch in den nächsten beiden Jahren im Haushalt sichergestellt werden. Dies stellt eine gute Voraussetzung für die Umsetzung wichtiger Maßnahmen und ein gutes Zeichen für Veränderungen der Radverkehrsinfrastruktur in Reinbek dar. Das Budget darf nur für Investitionen von Großprojekten verwendet werden. Für Unterhaltungsmaßnahmen im Bereich Radverkehr stehen darüber hinaus jährlich weitere 20.000 – 30.000 Euro zur Verfügung.

Inwieweit und in welcher Höhe in den nächsten Jahren ein Budget zur Verfügung steht, wird jedes Jahr neu beschlossen. Damit ist eine langfristige Planung etwas schwieriger, als mit einem regelmäßigen Budget. Die zeitliche Verzögerung von Projekten ist allerdings auch auf die derzeitige Konjunktur auf dem Bausektor

zurückzuführen – zahlreiche Bau- oder Planungs-Unternehmen sind voll ausgelastet und nehmen nur noch bedingt Aufträge an.

In Reinbek werden jedoch trotzdem auch schon derzeit Großprojekte initiiert (z. B. Gutenbergstraße, Bahnhofplatz).

Das Thema Radverkehr ist in der Verwaltung im Aufgabenbereich mehrerer Mitarbeitender, v.a. bei der Klimaschutzmanagerin, enthalten. Eine direkte Zuständigkeit, z. B. in Form einer/s Radbeauftragten, besteht nicht.

Auch im Planungsbereich fehlen Verkehrsplaner\*innen, die die Förderung des Radverkehrs strategisch angehen und entsprechende Projekte initiieren bzw. betreuen.

## **2.5 Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Level 1,23 – ad-hoc orientiert)**

Ein Netz aus Hauptradrouten ist generell vorhanden. Dies bindet vor allem die einzelnen Stadtteile und wichtige Ziele für den Radverkehr an. Die Netzkonzeption entspricht jedoch nicht dem Bedarf und den Ansprüchen des heutigen Radverkehrs bezüglich Netzdichte, Anbindung aller wesentlichen Quellen und Ziele oder bezüglich der Qualität der Wegeinfrastruktur. Letztere ist häufig in einem sehr schlechten Zustand und entspricht nicht den Standards der Regelwerke. Häufige Konflikte mit dem Kfz-Verkehr erschweren das Radfahren zusätzlich.

Demgegenüber bestehen zahlreiche Verbindungen abseits der stark befahrenen Straßen, die vielfach genutzt werden und gut befahrbar sind. Allerdings sind auch hier die Qualitäten nicht durchgängig anforderungsgerecht, Unterhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten finden überwiegend im Zuge von weiteren Tiefbaumaßnahmen statt.

Ein Mängelmeldesystem ist in Reinbek über die städtische Webseite vorhanden. Aufgefundene Schäden oder Mängel können auch direkt an die Stadt gemeldet werden. Diese werden entsprechend gesichtet, geprüft und nach Möglichkeit behoben. Insbesondere bei der Meldung von punktuellen Belagsschäden mit Sturzgefahr wird zügig reagiert, um die Verkehrssicherungspflicht zu gewährleisten.

Auf der neu gestalteten Webseite ist ebenfalls ein Mängelmelder integriert. Hier wird im Bereich „Bürgerservice“ der Mängelmelder „Meldoo“ eingesetzt. Meldungen und Mängel im gesamten Stadtgebiet können in unterschiedlichen Kategorien mit Text und Bild gemeldet und in einer Karte verortet werden.

Insgesamt fehlt es an geeigneter Radverkehrsinfrastruktur, die ein sicheres und komfortables Fahren in Reinbek ermöglichen würde. Die Grundstruktur für ein Radverkehrsnetz wäre vorhanden. Dieses gilt es auf Plausibilität zu prüfen und sukzessive für den heutigen Radverkehr zu ertüchtigen.

Neben der Ertüchtigung der Radverkehrsinfrastruktur ist auch die Pflege in Form von Winter- und Reinigungsdiensten sowie auch regelmäßige Instandhaltung und

Unterhaltung zu gewährleisten. Auch hierin besteht in Reinbek noch Verbesserungspotenzial.

Die Sicherheit der Radfahrenden wird in der jährlichen Verkehrsschau zum Schulanfang thematisiert. In den Grundschulen selbst, erfährt einmalig jede Schülerin bzw. jeder Schüler eine gewisse Verkehrserziehung. Darüber hinaus finden keine regelmäßigen oder wiederkehrenden Aktionen bzw. Aktivitäten statt. Hier handelt die Stadt eher nach dem Feuerwehrprinzip und agiert auf Basis des Unfallgeschehens. Häufiger erfolgt aufgrund von Ausbesserungsarbeiten insgesamt eine Verschlechterung des Zustandes der Verkehrsflächen.

Um den Radverkehr auch mit anderen Verkehrsarten, v.a. dem ÖPNV zu verknüpfen, bestehen an den wichtigen Bushaltestellen Fahrradabstellanlagen. Diese werden unterschiedlich stark genutzt. Am Bahnhof soll demnächst (geplant für 2021) eine gesicherte Anlage zum Abstellen von Fahrrädern installiert werden.

Die Fahrradmitnahme in den Bussen ist nur bedingt und vom Ermessen der Busfahrer\*innen möglich. In den S-Bahnen, z. B. nach Hamburg, ist die Fahrradmitnahme mit zeitlichen Einschränkungen möglich.

## **2.6 Modul 6: Information und Erziehung (Level 1,5 – ad-hoc orientiert)**

Informationen zu Aktivitäten rund um die Radverkehrsförderung in Reinbek werden über die lokalen Medien (v.a. Presse) verbreitet. Die Veröffentlichung erfolgt punktuell und projektbezogen. Eine regelmäßige und dauerhafte Information oder beispielsweise auch Werbung für das Radfahren erfolgt nicht.

Die Webseite der Stadt wird derzeit überarbeitet. Informationen zum Radverkehr sind unter verschiedenen Themen (z. B. Klimaschutz, Mobilität - Mit dem Rad, Projekte, Aktuelles) zu finden. Eine eigene Rubrik zum Radfahren besteht nicht. Die Stadt ist darüber hinaus auch auf Social Media Plattformen aktiv, auf denen der Radverkehr ebenfalls thematisiert werden könnte.

Die Verkehrserziehung zum Radfahren findet in Reinbek ausschließlich in den Grundschulen und pro Schüler\*in nur einmalig statt. Diese erfolgt auch in der realen Verkehrsumgebung. Darüber hinaus bietet der örtliche Turnverein Fahrradkurse bzw. Fahrradtraining für Frauen an, an denen vor allem Migrantinnen teilnehmen. Weitere Aktionen oder Aktivitäten für weitere Zielgruppen (z. B. Flüchtlinge) oder auch über die Zielgruppe der Radfahrenden hinaus für andere Verkehrsteilnehmende, bestehen derzeit nicht. Solche Angebote werden aber insgesamt für sinnvoll erachtet.

## 2.7 **Modul 7: Kommunikation und Partnerschaft (Level 2 – ad-hoc orientiert)**

Motivation zum Radfahren erfolgt in Reinbek hauptsächlich im Bereich des Freizeitradverkehrs. Neben der Stadt selbst, sind hier auch weitere Akteure in Reinbek aktiv. Die Angebote in der Stadt beinhalten Aktivitäten und Aktionen im Zusammenhang mit der deutschlandweiten Aktion Stadtradeln, der Fahrradwelt, Kindermeilen oder das Jahresangebot des TSV. Forum 21 initiiert darüber hinaus jährlich eine Sommer-Fahrradtour in und um Reinbek.

Generell wäre eine stärkere Beteiligung der Politik oder bekannter Persönlichkeiten der Stadt bei Initiierung und Teilnahme an den Aktivitäten wünschenswert. Diese würde den Stellenwert deutlich steigern.

Für den Alltagsradverkehr bestehen keine Angebote um beispielsweise für das Radfahren zur Schule oder zur Arbeit zu werben.

Beim Thema Öffentlichkeitsarbeit und Werbung fürs Radfahren bestehen insgesamt noch Ausbaupotenziale.

## 2.8 **Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Level 1 – ad-hoc orientiert)**

Eine Eingrenzung der Autonutzung erfolgt lediglich über verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wohngebieten und in schützenswerten Bereichen (z.B. vor Schulen). Kfz-Parken ist in weiten Bereichen nur noch mit Parkscheiben zeitlich eingeschränkt möglich, dies wird auch häufig kontrolliert.

Weitere Einschränkungen, z. B. über Einbahnstraßenregelungen, Zufahrtsbeschränkungen oder zentrale und größere Fußgängerzonen bestehen nicht.

Die meisten Siedlungsgebiete in Reinbek sind großflächig verkehrsberuhigt, der Radverkehr kann dort verträglich im Mischverkehr geführt werden. Die Radanbindung und Radverkehrsführung im Zusammenhang mit größeren Einkaufsbereichen sind jedoch vielfach nicht optimal gelöst. Hier bestehen vielfach Gefahrenpotenziale aufgrund einer nicht ausreichenden Berücksichtigung des Radverkehrs.

In Bebauungsplänen zu Neubaugebieten müssen generell alle Verkehrsarten berücksichtigt werden. Für die Erstellung des neuen Flächennutzungsplanes wurde die Bevölkerung über den „Stadt.Check“ beteiligt. Auch bei neuen Siedlungsgebieten werden mittlerweile gute Ansätze zur Berücksichtigung des Radverkehrs gesehen.

## 2.9 Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Level 0,25 – deutlich unter ad-hoc orientiert)

Dieses Modul wurde aufgrund der generell fehlenden Erhebung von Daten zur Fahrradnutzung und der nur ansatzweisen Auswertung des Unfallgeschehens im Radverkehr am schlechtesten bewertet.

Im Bereich des Unfallgeschehens werden Daten von der Polizei erhoben. Der Stadt liegen jedoch lediglich Informationen zu Unfallhäufungspunkten im Radverkehr vor. Eine statistische Auswertung der Unfalldaten findet auch bei der Polizei aufgrund eingeschränkter personeller Kapazitäten nicht mehr statt. Insgesamt werden lediglich noch Unfälle mit Personenschäden aufgenommen und ausgewertet.

## 3 Aktionsplan für Reinbek

Aus allen Anregungen, geführten Diskussionen und gutachterlichen Empfehlungen ist der nachfolgende Aktionsplan zusammengestellt. Dieser ist als strategischer Ansatz zu verstehen und enthält Maßnahmen und Qualitätsziele für die zukünftige Radverkehrsförderung in Reinbek.

### Aktionsplan

- Der Radverkehr soll als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung verstetigt werden. Hierfür sind konkrete **Zuständigkeiten in allen Ämtern und Abteilungen** zu definieren. Berücksichtigt werden soll neben der strategischen Planung auch die konkrete Planung zur Umsetzung von Maßnahmen.
- Innerhalb der klaren Zuständigkeiten bedarf es einer **zuständigen Person für den Radverkehr bzw. für eine zukunftsorientierte Mobilität**. In dieser Person sollen sich alle Aktivitäten treffen und koordiniert werden. Darüber hinaus stellt sie das Bindeglied zwischen Verwaltung, Politik und Bevölkerung dar. Die Person muss über entsprechende Kenntnisse verfügen bzw. sich regelmäßig darin weiterbilden.
- Es soll ein **Gremium für den Radverkehr** eingerichtet und mit entsprechenden Kompetenzen ausgestattet werden. Das Gremium unterstützt die Verwaltung bei der Förderung des Radverkehrs. Die Ergebnisse der Diskussionen gehen als Empfehlungen an die Verwaltung und die Politik und werden dort in den Entscheidungen berücksichtigt.  
Das Gremium könnte sich aus den Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe etablieren und sich langfristig mit allen Aspekten einer zukunftsfähigen Mobilität befassen.
- Die gebildeten Strukturen sollten **langfristig etabliert** werden.

- Das für 2020 vorhandene **Budget** für den Radverkehr wird in den nächsten Jahren mind. verstetigt und um ausreichend **finanzielle Mittel auch für nicht-investive Maßnahmen** (z.B. Öffentlichkeitsarbeit) ergänzt.
- Generell ist eine **strategische Herangehensweise** zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur zum Radfahren in Reinbek vorzusehen.
- Als erste **Leuchtturmaßnahme soll die Verbindung/Veloroute** zwischen Reinbek und der Radschnellverbindung Hamburg-Bergedorf hergerichtet werden. Dies betrifft in erster Linie die Lohbrügger Straße.
- Weitere kurzfristig umsetzbare Maßnahmen werden aus dem **Radverkehrskonzept** abgeleitet.  
Dies könnten z. B. Maßnahmen zur Schaffung anforderungsgerechter **Bordabsenkungen** sein. Diese sind nicht nur dem Radverkehr, sondern auch mobilitätseingeschränkten Personen oder Menschen mit Kinderwagen dienlich. Hierzu sollte in einem ersten Schritt eine Übersicht der 10 wichtigsten Örtlichkeiten erstellt und zügig umgesetzt werden.  
Alternativ wäre auch ein „**Pollerprogramm**“ denkbar, bei dem alle im Stadtgebiet vorhandenen Poller bezüglich ihrer Sichtbarkeit (reflektierend, Bodenmarkierung, etc.) und ausreichenden Durchlassbreite (mind. 1,5 m) geprüft und entsprechend angepasst werden.
- Mittelfristig sollte das **Radverkehrskonzept** aktualisiert und mit klaren Zieldefinitionen und messbaren Kriterien zur Evaluation versehen werden.

Der Aktionsplan stellt das Ergebnis der Diskussionen im Rahmen der beiden BYPAD-Treffen dar. Aus diesen Maßnahmen und Qualitätszielen sollten zeitnah konkrete „Leitlinien“ zur zukünftig strategischen Radverkehrsförderung in Reinbek abgeleitet werden. Diese könnten die Basis für einen politischen Beschluss, z. B. ein „10-Punkte-Plan“ für den Radverkehr in Reinbek darstellen.

Das nun durchgeführte BYPAD-Audit könnte als Startschuss für eine unter allen Akteuren gemeinsame und weiter verstärkte Radverkehrsförderung in Reinbek gesehen werden. Die wichtigsten Akteure des Radverkehrs haben in zwei moderierten Workshops gemeinsam das Thema Radverkehr diskutiert. Durch die Status Quo Ermittlung anhand eines umfangreichen Fragebogens mit der anschließenden Konsensfindung haben sich alle Teilnehmenden intensiv mit dem Thema Radverkehr in Reinbek auseinandergesetzt und gemeinsam zukünftige Qualitätsziele formuliert.

Insgesamt kann das BYPAD-Audit mit der erfolgten Kommunikation der wichtigsten Akteure des Radverkehrs und der gemeinsamen Definition der Qualitätsziele für Reinbek im Aktionsplan als erster positiver Schritt für die zukünftige Radverkehrsförderung in Reinbek gesehen werden.

Dieses gilt es nun im Nachgang mit Taten zu füllen.