



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT

Mehr Qualität für den Radverkehr

Stadt Reinbek

BYPAD-Audit 2020

Qualitätsmanagement für den Radverkehr

Auditbericht



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT



Stadt Reinbek

BYPAD-Audit 2020

Qualitätsmanagement für den Radverkehr

Auditbericht

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
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlw
Julia Hauser

Hannover, im Mai 2020

Inhalt

1	Einführung.....	3
2	Der BYPAD-Prozess in Reinbek.....	4
2.1	BYPAD im Überblick.....	4
2.2	Neun Module.....	8
2.3	Vier Qualitätsstufen	11
2.4	Bewertung	14
3	Die Stadt Reinbek – radrelevante Aspekte.....	16
4	Bewertung der Radverkehrsförderung.....	24
4.1	Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Frage 1 und 2)	25
4.2	Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Frage 3 und 4).....	27
4.3	Modul 3: Strategien und Konzepte (Frage 5).....	28
4.4	Modul 4: Finanzen und Personal (Frage 6 und 7)	29
4.5	Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Frage 8 bis 11).....	31
4.6	Modul 6: Information und Erziehung (Frage 12 bis 13)	33
4.7	Modul 7: Kommunikation und Partnerschaft (Frage 14).....	35
4.8	Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Frage 15 und 16)	36
4.9	Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Frage 17 und 18).....	37
5	Stärken und Schwächen.....	39
6	Handlungsfelder für Reinbek - Ideen und Anregungen durch die BYPAD-Gruppe (Ergebnisse des zweiten Treffens am 12.02.2020)	41
6.1	Infrastruktur (36 Punkte).....	42
6.2	Velorouten und Radschnellverbindung (19 Punkte).....	47
6.3	Strategisches (15 Punkte) und Konzeptionelles (11 Punkte)	48
6.4	Personal und Arbeitsgruppen (11 Punkte).....	49
6.5	Ampeln (6 Punkte).....	51
6.6	Marketing (0 Punkte).....	52
6.7	Fahrradparken (0 Punkte).....	54

7	Aktionsplan für Reinbek.....	56
8	Fazit	59
9	Anhang	61
9.1	Erwartungen und Befürchtungen zu Beginn des ersten Treffens am 11. Dezember 2019	61
9.2	Mündliches Feedback zum Ende des ersten Treffens am 11.12.2019.....	62
9.3	Auflistung aller beim 2. Treffen der BYPAD-Gruppe genannten Maßnahmen und Ideen für die zukünftige Radverkehrsförderung.....	64
9.4	Mündliches Feedback zum 2. Treffen am 12.02.2020 - Mitschrift	68
9.5	Literatur und Quellenangaben	71

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.

Ziel des BYPAD-Verfahrens insgesamt ist die Förderung des Radverkehrs in Reinbek und die Entwicklung entsprechender Qualitätsziele unter Einbeziehung aller wichtigen Akteure. Einbezogen wurden dabei Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung, der Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung sowie der Interessensverbände. 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.

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

Der Beschreibung des BYPAD-Verfahrens in Kapitel 2 folgt ein Überblick über radrelevante Daten der Stadt Reinbek in Kapitel 3. In Kapitel 4 wird der Status quo zum Radverkehr anhand der neun BYPAD-Module beschrieben. Dieses Kapitel basiert überwiegend auf der Bewertung der BYPAD-Gruppe beim Konsenstreffen im Dezember 2019 sowie der Einschätzung der Auditorin nach Auswertung der vorliegenden Daten. Eine Zusammenstellung der den Radverkehr in Reinbek fördernden bzw. hemmenden Faktoren aus Sicht der Auditorin ist in Kapitel 5 zu finden. Die Handlungsfelder wurden beim 2. Treffen der BYPAD Gruppe thematisiert und in Kapitel 6 dargestellt. Das Kapitel 7 enthält mit dem Aktionsplan eine Zusammenfassung der wesentlichen Handlungsfelder und Maßnahmen. Der Auditbericht endet mit einem Fazit zum Prozess (Kapitel 8) und dem Anhang (Kapitel 9) mit Teilaspekten aus den Treffen der BYPAD-Gruppe sowie den verwendeten Quellen.

2 Der BYPAD-Prozess in Reinbek

Der Name des „BYPAD“-Verfahrens setzt sich aus den Begriffen „Bicycle Policy Audit“ zusammen und bedeutet wörtlich übersetzt „Fahrrad-Politik-Überprüfung“. Ins Deutsche übertragen lässt sich das Verfahren besser mit „Überprüfung der Fahrradförderung“ beschreiben.

2.1 BYPAD im Überblick

BYPAD wurde 1999-2001 im Rahmen eines EU-Projekts von einem internationalen Konsortium¹ entwickelt und in Nachfolgeprojekten weiter angepasst. Das Verfahren gilt als anerkannte Methode des Qualitätsmanagements, um die Radverkehrsqualität in einer Kommune zu bewerten und Strategien zur Förderung des Radverkehrs konsensfähig zu entwickeln. Mit BYPAD können Kommunen die Qualität ihrer Radverkehrsförderung in einer strukturierten Stärken- und Schwächen-Analyse auswerten. Dabei erhalten sie gleichzeitig konkrete Hinweise dafür, wie sie die künftige Radverkehrsförderung in ihrer Kommune verbessern können. Turnusmäßige Wiederholungen (alle vier bis sechs Jahre) können den Fortschritt in der kommunalen Radverkehrsförderung aufzeigen und überprüfen die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen. Der Audit-Prozess wird dabei von speziell dafür geschulten und zertifizierten Auditor*innen begleitet.

Weitere Details zu BYPAD finden Sie auf der BYPAD-Website www.bypad.org. Dort gibt es u.a. auch einen Überblick über alle europaweit beteiligten Städte.

Methodik

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des totalen Qualitätsmanagements, das in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, die Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken – in Hinblick auf einen höheren Ertrag und größeren Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen die Firmen von den besten Leistungen anderer Unternehmen lernen.

Der QM-Ansatz wird auf die Radverkehrsförderung in der Stadt übertragen und zwar mit dem Ziel die Fahrradnutzung zu stärken und die Sicherheit für Radfahrende zu verbessern. BYPAD betrachtet die Radverkehrsförderung dabei als dynamischen Prozess. Untersucht werden nicht nur die Ergebnisse der Radverkehrsförderung,

¹ Das Konsortium, das BYPAD entwickelt hat und die Rechte an dem Verfahren besitzt, besteht aus VECTRIS, Belgien (Projektkoordination); FGM-AMOR (Forschungsgesellschaft Mobilität), Österreich; velo:consult, Schweiz; ECF (Europäischer Radfahrer-Verband), Sitz in Brüssel.

Siehe auch www.bypad.org

sondern vor allem auch, wie dieser Prozess in die politischen und administrativen Strukturen eingebettet ist.

BYPAD unterscheidet neun Module, deren Qualitäten einzeln bestimmt werden. Jedem Modul wird eine Stufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. Die Ergebnisse aller neun Module ergeben zusammen die Qualitätsstufe der gesamten Radverkehrsförderung. Module, Qualitätsstufen und Berechnungsverfahren werden in den folgenden Kapiteln vorgestellt. Anhand der Entwicklungsleiter kann eine Kommune für jedes Modul einzeln Qualitätsziele definieren und daraus Handlungsmöglichkeiten ableiten. Außerdem ist es bei wiederholter Anwendung möglich, die Entwicklung in der städtischen Radverkehrsförderung über einen längeren Zeitraum hinweg zu beobachten.

Der gesamte Evaluations- und Verbesserungsprozess wird von einer internen BYPAD-Gruppe, unter Begleitung einer externen Beratung, durchgeführt. Die Teilnehmenden setzen sich zusammen aus Politik (Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung), der Verwaltungsspitze, den thematisch Zuständigen in der Verwaltung und Vertretenden von Nutzer- und Interessensgruppen. Die BYPAD-Gruppe sucht gemeinsam nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind.

Der Prozess beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der BYPAD-Gruppe, das für eine Institution oder eine Dienststelle der Verwaltung steht. Diese Beurteilung erfolgt anhand eines Fragebogens mit Antwortvorgaben, denen Qualitätsstufen zugeordnet sind. Nehmen an dem Verfahren ausnahmsweise mehrere Personen einer Institution teil, stimmen diese sich intern ab. Eine Vorabstimmung zwischen verschiedenen Stellen ist ausdrücklich nicht vorgesehen. Anschließend kommt die Gruppe zu einem ersten Treffen zusammen, bei dem alle mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Teilnehmenden konfrontiert werden. Auf Basis der Diskussionsergebnisse dieses Konsensmeetings wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan mit Zielen und Handlungsansätzen für die künftige Radverkehrsförderung entwickelt.

Zum Abschluss des Verfahrens erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

- **Ein Katalog erforderlicher Hintergrundinformationen**
Diese Hintergrundinformationen über die Stadt, ihre Verkehrs- und Radverkehrspolitik sowie quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr werden von der Verwaltung zusammengestellt. Sie helfen der Auditorin, die Situation der Radverkehrsförderung in Reinbek zu bewerten.
- **Der BYPAD-Fragebogen**
Dieser wird von jedem Mitglied der BYPAD-Gruppe ausgefüllt und bildet damit

die Grundlage für die Erfassung des Status quo sowie für die Erarbeitung des Qualitätsplans. Die deutschen BYPAD Fragebögen wurden im Sommer 2019 aktualisiert.

- **Das Konfrontations- und Konsensgespräch (erstes Treffen)**
Hierbei diskutieren die Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrsförderung in der Stadt und nehmen eine gemeinsame Bewertung vor.
- **Der Zwischenbericht**
Dieser fasst die bisherige Diskussion zum Status quo zusammen. Darüber hinaus erfolgt eine Einschätzung der Situation zum Radfahren durch die BYPAD Auditorin.
- **Ein weiteres Treffen der BYPAD Gruppe**
Die gemeinsame Diskussion und Abstimmung zur zukünftigen Radverkehrsförderung ist ein wesentliches Element des BYPAD-Verfahrens.
- **Der BYPAD-Aktionsplan (Auditbericht)**
Dieser stellt die gemeinsam erarbeiteten Ideen und Ergebnisse des Verfahrens zusammen und definiert die Ziele für die nächsten Jahre. Der Plan wird von der BYPAD-Gruppe beim zweiten Treffen entwickelt und im Auditbericht dokumentiert. Er stellt damit die Grundlage für die zukünftige Radverkehrsförderung in Reinbek dar.
- **Das BYPAD-Zertifikat**
Zum Schluss des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, welches das aktive Bestreben der Stadt bestätigt, die Qualität der Radverkehrsförderung zu verbessern.

Ablauf des BYPAD-Audits in Reinbek

Der BYPAD-Prozess für die Stadt Reinbek fand seit August 2019 statt und wurde im Frühjahr 2020 abgeschlossen.

	Aktivität	Involvierte Akteure	Zeitraum
1	Zusammenstellung der BYPAD-Gruppe und Terminvereinbarungen; Anforderungskatalog Hintergrundinformationen	Kontaktperson Stadtverwaltung + BYPAD-Auditorin	Starttermin 24.9.19
2	Zusammenstellung Hintergrundinformationen und Versand an BYPAD-Auditorin	Kontaktperson Stadtverwaltung + ggf. andere Personen und Ämter	seit August 2019
3	Versand Infoschreiben an Teilnehmende	Stadt Reinbek	Oktober 2019
4	Versand BYPAD-Fragebögen per E-Mail	BYPAD-Auditorin bzw. BYPAD-Assistentin an BYPAD-Gruppe	6. November 2019
5	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen inkl. Abstimmung + Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen per E-Mail an BYPAD-Auditorin	Mitglieder der BYPAD-Gruppe	Rücksendung bis 18. November 2019
6	Auswertung der Fragebögen, Auswertung Hintergrundinformation	BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	bis Anfang Dezember 2019
7	1. Audit-Meeting Konsensgespräch: Fragebogen mit zusammengeführten Antworten der Mitglieder der BYPAD-Gruppe	BYPAD-Gruppe, BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	11. Dezember 2019
8	Auswertung des Konsensgesprächs, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistent	bis Ende Januar 2020
9	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der BYPAD-Gruppe per E-Mail	BYPAD-Auditorin	Ende Januar 2020
10	Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	BYPAD-Gruppe	Februar 2020
11	2. Audit-Meeting: Formulierung von Qualitätszielen, Ableitung von Maßnahmen in wichtigen Handlungsfeldern	BYPAD-Gruppe, BYPAD-Auditorin, BYPAD-Assistentin	12. Februar 2020
12	Erstellung Schlussbericht Vergabe Zertifikat	BYPAD-Auditorin	April 2020

Beim BYPAD-Audit in Reinbek sind nachfolgende Institutionen beteiligt:

Verwaltung Stadt Reinbek:

- Bürgermeister
- Amt für Stadtentwicklung und Umwelt mit den Abteilungen
 - Natur, Umwelt und Klimaschutz (u.a. Klimaschutzmanagerin)
 - Stadtentwicklung
 - Öffentlicher Raum
 - Öffentliche Sicherheit
- Familienzentrum
- Klimaschutzmanagement
- Polizeidirektion

Politik:

Mitglieder der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; CDU, FDP; FORUM 21, SPD

Interessensverbände:

Es wurden zahlreiche radrelevanten Interessensverbände angeschrieben. Eine aktive Beteiligung erfolgte von nachfolgenden Institutionen:

- ADFC Reinbek
- BUND Reinbek/Wentorf
- Flüchtlingsinitiative
- Initiative Zukunft!Reinbek
- Kirchengemeinde Reinbek-West
- Klimaschutzinitiative Sachsenwald
- Lenkungsgruppe Mittelzentrum
- Seniorenbeirat
- Siedlergemeinschaft Neuschönningstedt
- Turn- und Sportvereinigung Reinbek (TSV)

2.2 Neun Module

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu 9 Modulen bzw. Themenfeldern zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Handlungsfeldern Rahmenbedingungen, Umsetzung und Wirksamkeitskontrolle zuordnen.

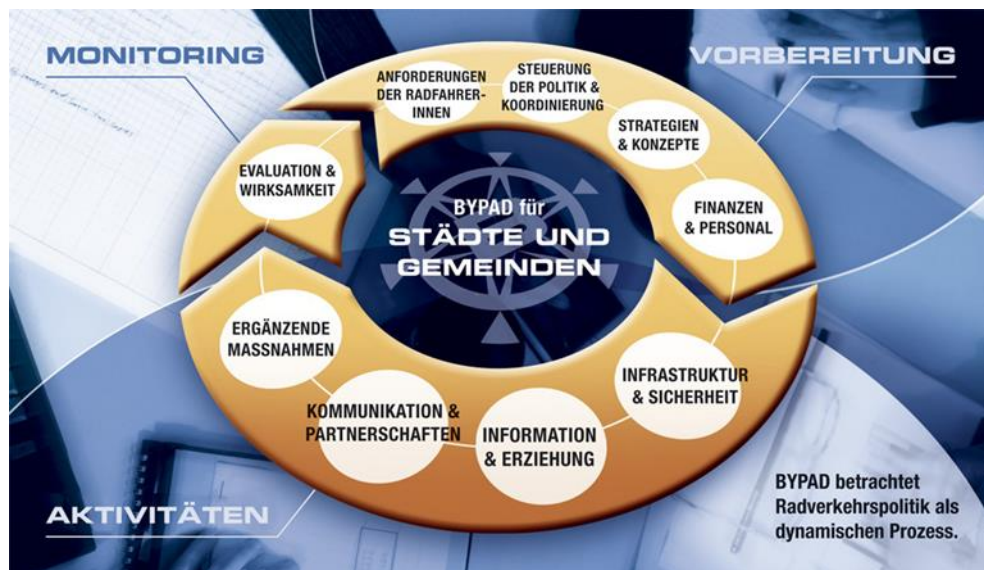


Abb. 2-1: Die neun Module im Überblick

Handlungsfeld Rahmenbedingungen bzw. Vorbereitung (Module 1 bis 4)

Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden

Dieses Modul prüft, ob und wie bestimmte Anforderungen der Nutzenden ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzenden einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Anforderungen der Nutzenden im politischen Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.

Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politik bezüglich der Qualität der Fahrradförderung. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie fähig, ihre Führungspositionen auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, sind sie wirkliche Manager für Änderungen oder stehen sie eher isoliert ohne großen Einfluss?

Es ist interessant zu erfahren, wer die Leitlinien der Politik auf der offiziellen Ebene vorbereitet und in welchem Ausmaß führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik haben. Aufmerksamkeit wird auf das Vorhandensein von Lenkungsgruppen gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzende und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

Modul 3: Strategien und Konzepte

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie der Fahrradförderung und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte hat die Radverkehrsförderung und in welchem Ausmaß ist sie in den größeren Rahmen der städtischen Politik eingepasst? Andere wichtige Punkte sind der Stellenwert von Beschlüssen und (verpflichtenden) Vereinbarungen, Langzeitplanung, Dringlichkeits- und Prioritätenlisten und der Umgang mit Fach- oder Stadtgrenzen-überschreitenden Problemen.

Modul 4: Finanzen und Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke und Vorbildung derer, die mit Radverkehr zu tun haben. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrsförderung und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Wie sind die Anstrengungen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrsförderung zu bekommen? Daneben werden auch die Qualifikation des beteiligten Personals und die Möglichkeiten der Fortbildung untersucht.

Handlungsfeld Umsetzung bzw. Aktivitäten (Module 5 bis 8)

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln der städtischen Radverkehrsförderung. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier unterschiedliche Module festgelegt.

Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit

Welche Radverkehrsinfrastruktur ist bezgl. des Radverkehrsnetzes vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende ist ein zentraler Bereich, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Weitere Themen sind die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken, die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie bewachtes Fahrradparken oder eine Fahrradstation.

Modul 6: Information und Erziehung

In diesem Modul geht es darum, inwieweit Maßnahmen, Daten und Fakten zur Radverkehrsförderung der Bevölkerung bekannt gemacht werden. Wie vermittelt die Kommune ihre Radverkehrsförderung? Weitere Themen sind Aktionen im Bereich der (Verkehrs-) Erziehung bzw. des Radfahr-Trainings sowie die Orientierung der Radfahrenden im Netz.

Modul 7: Kommunikation und Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrsförderung bestimmte Zielgruppen anspricht und erreicht und wie sie entsprechende Partner einbindet oder mit ihnen zusammenarbeitet. Mit welchen Anreizen wird die Fahrt im

Alltag (zu Arbeit, Schule, Einkauf) mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Gebäudeeigentümer etc. beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um Radfahren in allen Lebenslagen zu fördern und wie werden die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt, um den Radverkehr zu steigern?

Modul 8: Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrsförderung, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte: Was wird getan, um die Autonutzung zu beschränken und inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung die Förderung des Radverkehrs?

Es gibt unterschiedliche Fachbereiche, die indirekt die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden.

Handlungsfeld Wirksamkeitskontrolle bzw. Monitoring (Modul 9)

Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit

Das Modul konzentriert sich auf die tatsächlichen Auswirkungen der Radverkehrsförderung. Wie misst die Behörde die Auswirkungen ihrer Maßnahmen? Wie ist die Qualität des Prozesses sichergestellt? Wie wird die Fahrradnutzung (regelmäßig) untersucht und wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

2.3 Vier Qualitätsstufen

BYPAD unterscheidet zwischen vier Qualitätsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung für die städtische Radverkehrsförderung dar. Qualitätsverbesserungen lassen sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter erkennen. Das bedeutet aber auch, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe der Radverkehrsförderung erreichen kann.

Die Leiter der Entwicklung ist das Barometer der städtischen Radverkehrsförderung. Hier kann die Stadt ablesen, wo sie mit ihrer Radverkehrsförderung an einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für die Module und die einzelnen Fragen getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen.



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

Die folgende Beschreibung der Bewertungsstufen ist auf die Gesamtbewertung bezogen. Für die einzelnen Fragen und Module sind die Bewertungen entsprechend ihres Namens sinngemäß anzuwenden.

Stufe 1: Ad hoc-orientiert, Feuerwehrprinzip (1,0 bis 1,9)

„Es wird erst etwas gemacht, wenn es brennt, und auch nur solange es brennt“.

Sobald Stufe 1 erreicht ist, findet Radverkehrsförderung ansatzweise in der Kommune statt, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrsförderung werden Maßnahmen ausschließlich wegen der Verkehrssicherheit oder bei der Infrastruktur an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- niedrige und ungleichmäßige Finanzmittel,
- wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit geringem Ausbildungsgrad und wenig einflussreicher Position,
- kaum Öffentlichkeitsarbeit,
- informelle Strukturen und Entscheidungen,
- die Qualität ist nur das Ergebnis individuellen Engagements.

Für den Fall, dass einzelne Charakteristika für Stufe 1 nicht erfüllt werden, kann auch keine Qualitätsstufe vergeben werden.

Stufe 2: Isolierter Ansatz, Insel-Ansatz (2,0 bis 2,9)

Reine Radverkehrsförderung, oft nur Infrastruktur.

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrsförderung, aber diese ist nicht integriert in das gesamte Handeln der Kommune auf Ebene der verkehrsrelevanten Handlungsfelder. Gute bauliche Infrastruktur ist das Hauptinteresse und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Radverkehrsförderung lässt sich charakterisieren durch:

- Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer,
- allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung),
- wegen geringer Abstimmung mit anderen Fachbereichen werden dort oft kontraproduktive Entscheidungen getroffen,
- die Kontinuität der Radverkehrsförderung ist nicht gewährleistet.

Stufe 3: System-orientiert, Nachhaltigkeitsprinzip (3,0 bis 3,9)

Systematische Radverkehrsförderung mit Öffentlichkeitsarbeit, Service etc.

Beim Erreichen der 3. Qualitätsstufe wird festgestellt, dass Radfahren als System gesehen wird, das in die allgemeine Verkehrsplanung integriert ist. Es gibt Unterstützung von verantwortlichen bzw. zuständigen Politikern. Die Radverkehrsförderung umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur...). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrsförderung. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung,
- die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt,
- es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als feste Grundlage der Radverkehrsförderung,
- es gibt große Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert,
- Entscheidungen sind verbindlich gefasst und mit anderen Akteuren abgestimmt (andere Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber etc.).

Stufe 4: Integrierter Ansatz, Gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung (4,0)

Fachübergreifend, Dauerhaft und Regelmäßig

Unter Einbezug von Siedlungsplanung, Gesundheitspolitik etc.

Radverkehrsförderung wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Fachbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Personal).

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung der Autonutzung. Qualitätsindikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Radverkehrsförderung. Dies hilft, Synergie-Effekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten und Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- gute bzw. umfangreiche Datenverfügbarkeit,
- systematische Wirkungskontrollen,
- eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung,
- systematische Arbeit in Netzwerken,
- strategische Partnerschaften.

2.4 Bewertung

Beim ersten Treffen wird jeder Frage des Fragebogens ein Level zwischen 0 und 4 – analog zu den Qualitätsstufen des BYPAD-Audit - zugeordnet.

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.

Entwicklungsstufe	Beschreibung	Numerischer Wert
0	-	<1,0
1	Ad-hoc orientiert	1,0 – 1,9
2	Isolierter Ansatz	2,0 – 2,9
3	System-orientiert	3,0 – 3,9
4	Integrierter Ansatz	4,0

Tab. 2-1: Bewertungsraster

Die Punktzahl für jedes der neun Module errechnet sich aus dem arithmetischen Mittel der Punktzahlen der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind.

Um die Gesamt-BYPAD-Bewertung zu berechnen, muss ein Gewichtungsfaktor für jedes Modul vorhanden sein. Auf diese Weise bekommen die Handlungsmodule ein höheres Gewicht.

Die Module 1 bis 4, die Planungsmodule, betreffen die Rahmenbedingungen unter denen die Radverkehrsförderung stattfindet – je besser diese Rahmenbedingungen sind, desto wirksamer ist die Radverkehrsförderung. Die Planungsmodule haben

jedoch, ebenso wie das Evaluationsmodul (Modul 9), keinen konkreten Einfluss auf die Fahrradnutzung und werden insgesamt mit 35 % bzw. mit 5 % bewertet.

Einen direkten Einfluss auf die Fahrradnutzung haben die konkreten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Diese werden in den Modulen 5 bis 8 – den Handlungsmodulen – zusammengefasst und gehen mit insgesamt 60 % in die Gesamtwertung ein.

Bezogen auf die einzelnen Module erfolgt folgende Gewichtung:

	Modul	Gewichtung in %
Planung – 35 %	1	5
	2	10
	3	10
	4	10
Handlung – 60 %	5	20
	6	10
	7	10
	8	20
Evaluation – 5 %	9	5

Tab. 2-2: Gewichtete Bewertung der einzelnen Module

Die Gesamt-Bewertung des BYPAD-Fragebogens gibt einen Hinweis auf die Qualität der aktuellen Radverkehrsförderung der Stadt.

3 Die Stadt Reinbek – radrelevante Aspekte

In der Stadt Reinbek leben derzeit ca. 27.000 Menschen auf gut 30 km² Stadtfläche. Die Stadt ist die zweitgrößte Stadt im Kreis Stormarn. Sie liegt südöstlich von Hamburg und ist Teil der Metropolregion Hamburg.

Die Stadt gliedert sich insgesamt in die Stadtteile Reinbek, Hinschendorf, Schönningstedt, Neuschönningstedt, Ohe und Krabbenkamp. Aufgrund ihrer insgesamt kompakten Siedlungsstruktur und der kurzen Wege innerhalb der Ortsteile sowie auch unter den einzelnen Stadtteilen ist Radfahren in Reinbek generell gut möglich. Dies wird auch durch die überwiegend ebene Topografie (Ausnahme: Ortsmitte Reinbek) begünstigt.

Reinbek beschreibt sich selbst als „Stadt im Grünen“. Dies ist auch bei den zahlreichen Radverbindungen, die in Grünverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs verlaufen („Grünachsen“), erkennbar. In Reinbek gehört Radfahren zum Stadtbild dazu.

Strategien und Konzeption

Für das Stadtgebiet liegt das 2015 beschlossene Radverkehrskonzept Stadt Reinbek vor. Darin enthalten sind auch ein Maßnahmenkatalog sowie Netzstrukturen zum Radfahren. Die „Verbesserung der Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit“ wird auch im Stadtleitbild aufgegriffen.

Darüber hinaus existiert ein städtisches Wegweisungskonzept, das bislang jedoch noch nicht umgesetzt wurde.

Auch über die Stadtgrenzen hinaus bestehen mit dem Radverkehrskonzept Kreis Stormarn „Fahrradfreundliches Stormarn“ (2013) und weiteren überregionalen Netzkonzeptionen (Land, Kreis, Metropolregion Hamburg etc.) zahlreiche Strategien zur Förderung des Radverkehrs. Der Kreis Stormarn ist Mitglied in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein (RAD.SH). Die RAD.SH e.V. ist eine Arbeitsgemeinschaft (eingetragener Verein) zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein. Es ist ein kommunales Bündnis, was sich durch regelmäßige Facharbeitstreffen, Hintergrund- und Fachpapiere, Abstimmungen mit Bundes- und Landesverwaltungen sowie der Politik auszeichnet.

Der Radverkehr ist in zahlreichen Konzepten thematisiert, allerdings fehlt es an einer stringenten Umsetzung der Konzepte. Daten zum Modal Split oder zu weiteren Kennzahlen des Radverkehrs liegen nicht vor.

Zuständigkeiten und Finanzen

Für den Radverkehr besteht ein jährliches Budget im städtischen Haushalt. Während dies in den letzten Jahren in Höhe von ca. 30.000 € für Unterhaltung Radverkehrsanlagen eingestellt war, stehen für 2020 insgesamt 300.000 € für investive Radverkehrsmaßnahmen zur Verfügung. Darüber hinaus können für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur weitere straßenbegleitende Maßnahmen, die nicht nur dem Radverkehr zuzuweisen sind, sowie Maßnahmen über Fördermittel umgesetzt werden.

Die Zuständigkeiten für den Radverkehr liegen derzeit beim Tiefbau (Abtl. Öffentlicher Raum) bzw. im Amt für Stadtentwicklung und Umwelt. Dort ist der Radverkehr als Querschnittsaufgabe im Bereich mehrerer Mitarbeitender angesiedelt. Den Kontakt mit der Bevölkerung hält dabei die Klimaschutzmanagerin, die beispielsweise die Kampagne STADTRADELN organisiert.

Gremien oder Arbeitsgruppen speziell zum Radverkehr gibt es in Reinbek nicht. Örtliche Akteure, wie beispielsweise der sehr aktive ADFC, werden projektbezogen in Planungen und Überlegungen eingebunden.

An der Umsetzung von Ideen, Maßnahmen oder Zielen scheitert es bislang insbesondere aufgrund unzureichender finanzieller und personeller Kapazitäten.

Infrastruktur

Der Radverkehr in Reinbek wird entlang von Hauptverkehrsstraßen überwiegend auf baulichen Radwegen oder für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen geführt. Diese entsprechen jedoch in Breite und Belagsqualität überwiegend nicht den derzeitigen Erkenntnissen zur Führung des Radverkehrs.



Abb. 3-1: Radwege in unzureichender Breite und schlechter Belagsqualität im der Hamburger Straße (L 223, links) und Hermann-Körner-Straße (rechts)

Das Befahren der Radverkehrsanlagen auch in linker Fahrtrichtung (Zweirichtungsradsverkehr) ist in Reinbek zum Teil zulässig, generell scheint es auch

üblich. Der Zweirichtungsradverkehr ist nicht generell kaum bis gar nicht gekennzeichnet oder gesichert (z. B. an Einmündungen oder Knotenpunkten).



Abb. 3-2: Gehweg, Radverkehr frei im linken Seitenraum der Bergstraße (links) und der Schulstraße (rechts)

Zum Teil fehlen Radverkehrsanlagen im Zuge stark befahrener Straßen auch gänzlich (z. B. Bahnhofstraße, Schönningstedter Straße).

Die Überprüfung bezüglich der Radwegebenutzungspflicht hatte im letzten Jahr die Aufhebung der Benutzungspflicht im Zuge zahlreicher Straßen zur Folge. Die Radwege wurden zum Teil aufgegeben oder durch die Anordnung Gehweg, Radverkehr frei ersetzt.

An Einmündungen, Grundstückszufahren oder Knotenpunkten ist der Radverkehr häufig nicht oder nur ansatzweise berücksichtigt.



Abb. 3-3: Fehlende Furt und unzureichende Belagsqualität im Zuge der Hamburger Straße (L 223, links), Unterbrechung des Radweges an Grundstückszufahrt im Zuge Hermann-Körner-Straße (rechts)

Im Nebenstraßennetz fährt der Radverkehr überwiegend verträglich im Mischverkehr. Allerdings ist die Situation hier zum Teil auch durch unzureichende Belagsqualitäten oder fehlende Öffnung von Einbahnstraßen nicht optimal.



Abb. 3-4: Mischverkehr im Zuge Schillerstraße (oben links) und Kückallee (oben rechts); Lindenstraße ohne Freigabe für Radverkehr in Gegenrichtung und unzureichende Belagsqualität (unten links); Parkallee mit unzureichender Belagsqualität (unten rechts).

Zahlreiche Radverbindungen befinden sich auch abseits der von Kfz befahrenen Straßen. Diese durchziehen das gesamte Stadtgebiet. Bezüglich des Belags und der Breite sind sie zum Teil verbesserungswürdig, auch die Einengungen durch Poller sind nicht optimal für den Radverkehr. Dennoch stellen sie durchaus attraktive Wegeverbindungen für den Radverkehr in Reinbek dar und werden vielfach genutzt.





Abb. 3-5: Selbständige Wegeverbindung zwischen Schneewittchenweg und Liebigstraße (oben links); Poller im Zuge der Wegeverbindung Am Kolk (oben rechts); Wegeverbindung zwischen Hermann-Körner Straße Richtung Regenrückhaltebecken (unten).

Die Wegeinfrastruktur zum Radfahren ist in Reinbek durchaus in die Jahre gekommen. Breite, Belag und Art der Radverkehrsanlagen entsprechen vielfach nicht den Anforderungen an eine attraktive Radverkehrsführung. Die teilweise Aufgabe der Radwegebenutzungspflicht ist positiv zu sehen, wurde jedoch von der Bevölkerung sehr kontrovers und kritisch diskutiert.

Fahrradparken

Anforderungsgerechte Abstellanlagen für Fahrräder sind eine wesentliche Grundvoraussetzung zur Nutzung des Fahrrades. In Reinbek wurden in den letzten Monaten ca. 200 „Kieler Bügel“ im Stadtgebiet und an der Containerschule aufgestellt.



Abb. 3-6: Fahrradparken durch Kieler Bügel am Rathaus (links) und in der Bahnhofstraße (rechts)

Darüber hinaus sind zahlreiche nicht anforderungsgerechte Vorderradklappen im Stadtgebiet – häufig auch bei Geschäften oder auf privaten Grundstücken – vorzufinden.



Abb. 3-7: Nicht anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen in der Hamburger Straße (L 223, links) und der Bahnhofstraße (rechts)

Auch an den Schulen ist bezüglich des Fahrradparkens noch Verbesserungspotenzial zu sehen. Hier sind überwiegend auch nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen im Einsatz.

Verknüpfung der Verkehrsmittel

Am S-Bahn-Halt sind zahlreiche zum Teil überdachte Abstellanlagen vorhanden. Allerdings übersteigt der Bedarf hier das Angebot. Zahlreiche Räder sind außerhalb der Anlagen abgestellt. Geplant sind hier für 2021 weitere gesicherte Abstellmöglichkeiten, dafür erfolgt derzeit die konkretere Entwurfsplanung. Auch mehrere Bushaltestellen sind mit Abstellanlagen ausgestattet.



Abb. 3-8: Fahrradparken am S-Bahn-Halt

Die Fahrradmitnahme ist in der S-Bahn zeitlich eingeschränkt möglich. Beim Busverkehr bestehen Engpässe in der Fahrzeugkapazität. Eine Mitnahme des Rades ist in Abstimmung mit den Busfahrer*innen möglich, sofern Platz vorhanden ist und dieser nicht von Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkten Personen benötigt wird.

Wegweisung

Eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr stellt einen wichtigen Baustein für die Förderung des Radverkehrs dar. Schilderstandorte, Ziele und Streckenführung werden in einem idealerweise digitalen Wegweisungskonzept dokumentiert und stetig weiterentwickelt.

Bislang sind in Reinbek nur das Kreisnetz und einzelne Strecken, wie bspw. nach Hamburg beschildert. Eine zusammenhängende innerstädtische Beschilderung gibt es bislang noch nicht.

Unfallaufkommen

Daten zu Radverkehrsunfällen liegen für die Stadt Reinbek nicht vor. Die Polizei registriert nur noch Unfälle mit Personenschäden. Die Auswertung der Daten bezieht sich vorwiegend auf das Feststellen von Unfallschwerpunkten (mindestens drei Personenschäden an der gleichen Stelle). Eine Auswertung der Daten zur Ableitung beispielsweise von Konfliktstellen oder von Handlungsbedarf findet nicht statt.

Im Zusammenhang mit dem Radverkehr wurden in den letzten Jahren keine Unfallschwerpunkte festgestellt. In 2017 wurde in Reinbek ein Unfallschwerpunkt im Kreuzungsbereich K 80 / L 223 Hamburger (Richtung Reinbeker Redder) abgeleitet. Hierbei waren Radfahrende jedoch nicht beteiligt.

Im Fahrradklimatest 2018 wird die Sicherheit im Radverkehr sehr kritisch betrachtet. Die Teilnehmenden bewerteten hier insgesamt eine Abnahme der „gefühlten“ Sicherheit.

ADFC Fahrradklimatest

Im Fahrradklimatest 2018 belegte die Stadt Reinbek mit der Schulnote 4,3 den Platz 265 von 311 Städten. Dies ist eine weitere leichte Verschlechterung zum vorherigen Klimatest 2016. Insgesamt sind die Bewertungen in den letzten Tests stetig schlechter geworden.

Positiv wurde die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, die gute und zügige Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Stadtgebiet und des Stadtzentrums sowie die generelle Akzeptanz der Radfahrenden in Reinbek bewertet. Demgegenüber wurden die Qualität der Radinfrastruktur (Belagsqualität und -schäden), wenige geöffnete Einbahnstraßen und ein fehlendes Angebot von Leihfahrrädern als Kritikpunkte geäußert.

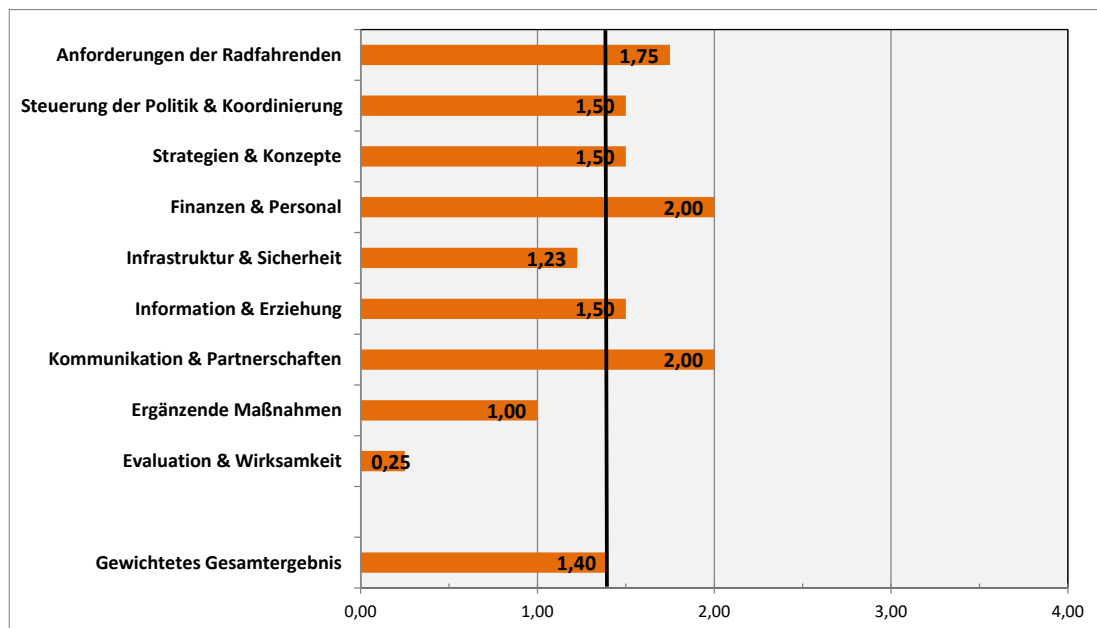
Auch das Thema Fahrraddiebstahl wurde negativ bewertet. In 2017 wurden ca. 120 Fahrraddiebstähle (v.a. am Bahnhof, den Schulen, am Krankenhaus) registriert. Zur Einschränkung des Fahrraddiebstahls finden in Reinbek regelmäßige Fahrradcodierungsaktionen statt.

Generell waren alle abgefragten Aspekte im Fahrradklimatest gleich oder schlechter im Vergleich zum letzten Test 2016 ausgefallen. Kein Aspekt wurde besser als beim letzten Test bewertet.

4 Bewertung der Radverkehrsförderung

Die Einschätzung der BYPAD-Gruppe zum Status quo der Radverkehrsförderung in Reinbek wird nachfolgend detailliert beschrieben. An dieser Stelle werden vorab die Bewertungsergebnisse zusammenfassend aufgeführt.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Bewertungsergebnisse der einzelnen Module aus der Diskussion beim Konsenstreffen. Für jede Frage konnte ein Konsens erzielt werden.



Der Auswertung liegen die in Kapitel 2.4 beschriebenen Bewertungsstufen zugrunde.

Maximal erreichbar ist demnach 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)“.**

Fast alle Module wurden 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.

Bei Betrachtung der einzelnen Fragen tritt vor allem Frage 6 mit einer Bewertung von Level 3,0 positiv hervor. 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 mit am besten bewertet. Dabei wurde die Einbeziehung weiterer Akteure, die generelle Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Tiefbaumaßnahmen, die Mitnahmemöglichkeiten des Rades

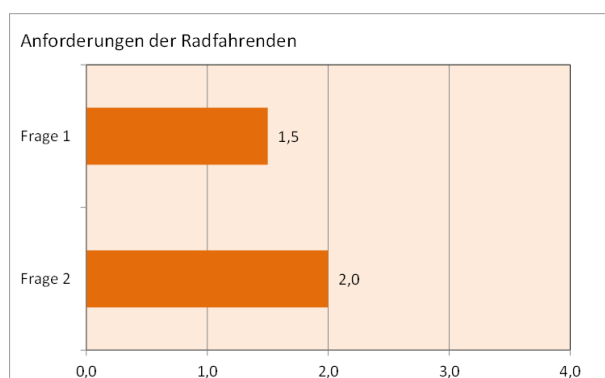
im ÖPNV, Fahrradparken an Haltestellen sowie Angebote zum Radfahrtraining und zur Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren in Reinbek (auch über weitere Akteure) honoriert.

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.

In den folgenden Unterkapiteln werden die Bewertungsergebnisse des ersten Treffens zu jedem Modul zusammengestellt. Dabei ist neben der Bewertung der BYPAD-Gruppe auch die Einschätzung der BYPAD-Auditorin einbezogen. Von einzelnen Teilnehmenden der BYPAD-Gruppe wurden beim Ausfüllen des Fragebogens auch Verbesserungsvorschläge geäußert, ohne dass diese immer weiter beraten wurden oder unbedingt dem Konsens der Gruppe entsprechen müssen. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, werden sie in den Modulen jeweils unkommentiert aufgeführt.

4.1 Modul 1: Anforderungen der Radfahrenden (Frage 1 und 2)

- Frage 1:
Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Radfahrenden?
- Frage 2:
Wie werden Radfahrende in die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs einbezogen?



Konsens Entwicklungsstufe
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 Fahrradclimatest, 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.

Verbesserungsvorschläge

Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die Bedürfnisse der Radfahrenden?

- Alle 5 Jahre sollte BYPAD o.ä. gemacht werden. Alle 10 ein Modal Split
- Dringend einrichten und darüber informieren
- Das Konzept lesen und in der Verkehrsplanung berücksichtigen
- In der Vorlage 2015/60/100 stehen mehrere Vorschläge zur Umsetzung
- siehe Level 4 Vorschläge. Voraussetzung ist ein positives Verständnis gegenüber dem Radverkehr
- Die alten Vorschläge können wieder vorgelegt und darauf wieder aufgesetzt werden
- Aktive Nachfrage
- Es sollten regelmäßige Treffen verschiedener Zielgruppen initiiert werden
- Regelmäßige Treffen mit Vertretungen verschiedener Zielgruppen wären

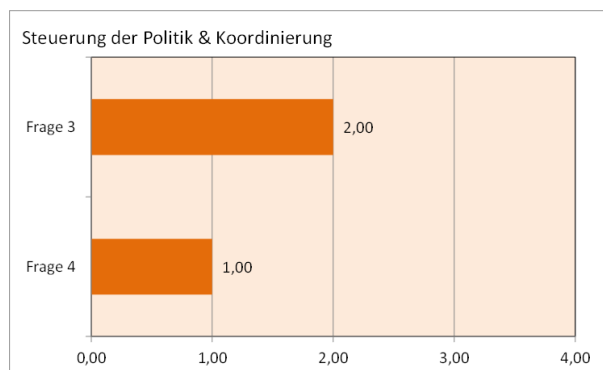
Frage 2: Wie werden Radfahrende in die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs einbezogen?

- "Level 4 wäre prima
- Mitwirkung sollte verpflichtend festgelegt werden
- Wir benötigen die Basis: Kommunikation der Stadt für mehr Radverkehr an alle Bürger*innen. Level 4: so sollte eine moderne Radverkehrsförderung aussehen.
- Die Politik sollte nicht über jahrelange Diskussionen alles blockieren

- Workshop
- Gelegentliche gemeinsame Begutachtung von Radwegen durch Ausfahrten

4.2 Modul 2: Steuerung der Politik und Koordinierung (Frage 3 und 4)

- Frage 3:
Welchen Einfluss haben die für den Radverkehr Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung auf den Entscheidungsprozess?
- Frage 4:
Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit externen Organisationen (z.B. ÖV-Unternehmen, übergeordneten Behörden etc.)?



**Konsens Entwicklungsstufe
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 Baulastträgern, zwischen den Ämtern und mit weiteren Beteiligten.

Verbesserungsvorschläge

Frage 3: Welchen Einfluss haben die für den Radverkehr Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung auf den Entscheidungsprozess?

- Radverkehrskonzept insgesamt soll aktualisiert werden mit klaren quantitativen Zieldefinitionen und messbaren Kriterien. Im Haus sollte es einen Fahrradbeauftragten geben
- Priorität für Radwege verankern!
- Das Rad sollte überhaupt erst einmal als Verkehrsmittel wahrgenommen werden, das verkehrliche Engpässe vermeiden hilft, Emissionen, Lärm und

Schadstoffe vermeidet und die Aufenthaltsqualität der Stadt attraktiver machen kann

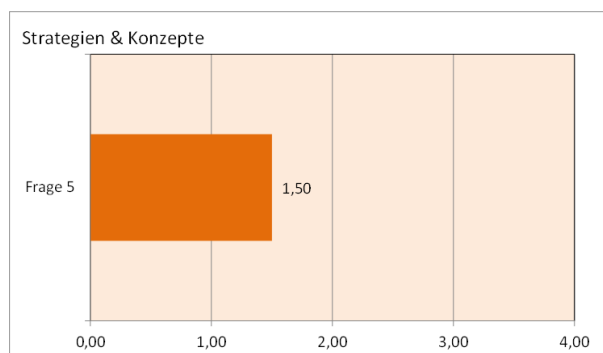
- Der Radverkehr sollte dem Autoverkehr vorgezogen werden
- Einfach mal machen

Frage 4: Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit externen Organisationen (z.B. ÖV-Unternehmen, übergeordneten Behörden etc.)?

- Nach dem BYPAD soll eine verstetigte Arbeitsgruppe gegründet werden, die in regelmäßiger Zusammenarbeit mit der Stadt fungiert. Eine zweite Lenkungsgruppe mit Akteuren aus dem Kreis, dem Land und der Stadt Hamburg wäre auch sinnvoll
- Konkrete Festlegungen über Politik und Verwaltung beschließen! Stadtleitbild ergänzen lassen: 'Reinbek ist Fahrradstadt!'
- Best-Practice Beispiele in Netzwerken von Städten in ähnlicher Größe wären sinnvoll

4.3 Modul 3: Strategien und Konzepte (Frage 5)

- Frage 5:
Was beinhalten die kommunalen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs und wie wird die Umsetzung sichergestellt?



**Konsens Entwicklungsstufe
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.

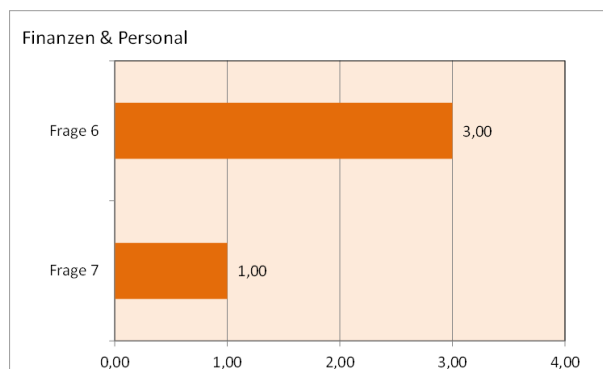
Verbesserungsvorschläge

Frage 5: Was beinhalten die kommunalen Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs und wie wird die Umsetzung sichergestellt?

- Integriertes Mobilitätskonzept bzw. Maßnahmenprogramm für alle Mobilitätsformen wäre sinnvoll
- Eine Arbeitsgruppe überprüft die Umsetzung der Aufträge! Der Ausschuss Umwelt und Verkehr hat zu viele andere Aufgaben
- Ziele und Zeithorizont wären sinnvoll: was wollen wir erreichen?
- Bildung eines "Runden Tisches Radverkehr" durch die Stadt, halbjährliche Zusammenkünfte und regelmäßige Präsentation/Besprechung der geplanten und umgesetzten Maßnahmen. Einrichtung der Funktion "Radverkehrsbeauftragter" in der Verwaltung
- Eine zukünftige Mobilitätsstrategie muss den ÖPNV, Radverkehr und Individualverkehr gleichberechtigt einbeziehen
- Wechselwirkung Radverkehr mit weiteren Verkehrsmitteln stärker berücksichtigen

4.4 Modul 4: Finanzen und Personal (Frage 6 und 7)

- Frage 6:
Wie wird die Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen sichergestellt?
- Frage 7:
Wer bereitet die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs vor und setzt diese um?



**Konsens Entwicklungsstufe 2
Isolierter Ansatz**

Für Radverkehrsbelange steht für 2020 ein um das zehnfache erhöhtes 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.

Verbesserungsvorschläge

Frage 6: Wie wird die Finanzierung der Radverkehrsmaßnahmen sichergestellt?

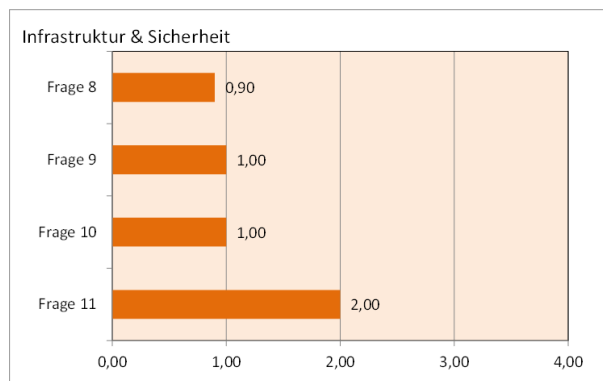
- Soll verstetigt werden
- Ohne mehr Geld wird das nichts
- Im Haushalt ein jährliches Budget einrichten!
- Meines Wissens steht für 2020 zum ersten Mal überhaupt ein nennenswertes Budget für die Radverkehrsförderung zur Verfügung. Das sollte verstetigt werden
- Bevor man hier über Gelder diskutiert, sollte zunächst einmal ein Konzept erstellt werden.

Frage 7: Wer bereitet die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs vor und setzt diese um?

- Fahrradbeauftragter wäre hilfreich
- Festlegung eines Verantwortlichen (m/w) mit Entlastung von anderen Aufgaben!
- Hamburg strebt eine Fahrradquote über 20 % an. Das sollte eine kleine Stadt wie Reinbek mit den vielen kurzen Distanzen mindestens auch tun. Dementsprechend sollte diese Quote auch bei den personellen Ressourcen erfüllt werden. Besonders, weil sehr viel Nachholbedarf besteht
- Die Bürgerbeteiligung muss aktiviert werden

4.5 Modul 5: Infrastruktur und Sicherheit (Frage 8 bis 11)

- Frage 8:
Wie hoch sind die Qualität und Dichte des bestehenden Radverkehrsnetzes?
- Frage 9:
Wie ist die Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur organisiert?
- Frage 10:
Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?
- Frage 11:
Wie wird die Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten verbessert?



**Konsens Entwicklungsstufe
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.

Verbesserungsvorschläge

Frage 8: Wie hoch sind die Qualität und Dichte des bestehenden Radverkehrsnetzes?

- Markierungen würde das Sicherheitsgefühl etwas fördern
- Handlungsbedarf!
- Bei der weiteren Stadtplanung muss der Radverkehr einen herausragenden Stellenwert erhalten, denn zur Erreichung der Klimaschutzziele ist eine hohe Radverkehrsquote essentiell wichtig. Die Radwege sind zukünftig mit Blick auf das Ganze zu planen und sollten sicher, komfortabel und schnell zu befahren sein. Dabei sind strategische Haupttrouten besonders auszubauen

Frage 9: Wie ist die Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur organisiert?

- Level 4 einrichten!
- Handlungsbedarf!
- Ein Mängelmelder mit Feedback und zeitnaher Mängelbeseitigung. In einem Radwegenetz-Gesamtplan wie im Radverkehrskonzept 2015 als Rad-Routen-Übersicht angelegt, könnten die zukünftigen Ausbaupläne erfasst, zeitlich benannt und zweijährig aktualisiert werden
- Eine Reinigung der Radwege sollte permanent - wie die Straßen - erfolgen. Speziell im Herbst und Winter von Laub und Schnee. Eine Streupflicht sollte auch auf allen Radwegen eingeführt werden

Frage 10: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden getan?

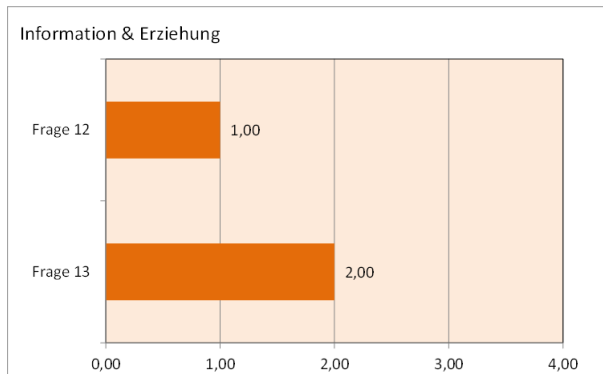
- Handlungsbedarf!
- Möglichst flächendeckend Tempo 30 – mit entsprechenden Kontrollen. Ausnahme wenige Haupttrouten. Radwege dort getrennt vom Autoverkehr. Keine ungeschützten Zweirichtungsradwege direkt an der Straße

Frage 11: Wie wird die Kombination des Radverkehrs mit anderen Verkehrsarten verbessert?

- Für Reinbek besteht kein erhöhter Bedarf
- Die ganztägige Fahrradmitnahme im ÖV wäre sinnvoll – Voraussetzung dafür entsprechende Kapazitäten
- Am Bahnhof sollte es kostenfreie und überdachte Fahrradboxen geben. Im Stadtgebiet müssen die Abstellmöglichkeiten in großen Umfang erweitert werden. Der zunehmende Verkehr mit Lastenrädern sollte berücksichtigt werden. Wünschenswert wären auch Ladesäulen für E-Bikes und eine öffentliche Luftpumpe
- Abgestellte Räder an Bushaltestellen, Zäunen, etc. protokollieren und Abstellmöglichkeiten bereitstellen
- Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen, Schulen und Bushaltestellen.

4.6 Modul 6: Information und Erziehung (Frage 12 bis 13)

- Frage 12:
Wie wird die Bevölkerung über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs informiert?
- Frage 13:
Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?



Konsens Entwicklungsstufe
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.

Verbesserungsvorschläge

Frage 12: Wie wird die Bevölkerung über die Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs informiert?

- Handlungsbedarf!
- Die kommunale Haltung verändern: Bekenntnis zum Radverkehr: »Wir wollen mehr Radverkehr, wir wollen eine Fahrradstadt werden!«
- Dazu bedarf es noch mehr Öffentlichkeitsarbeit

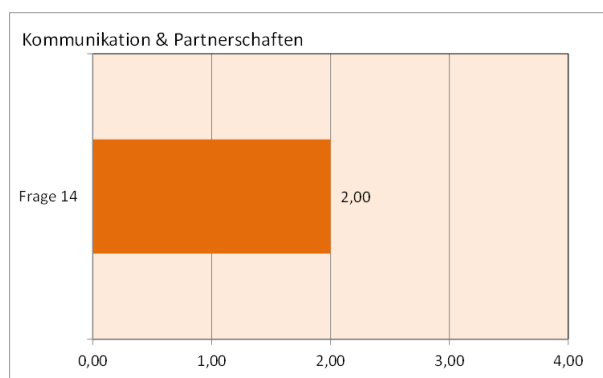
Frage 13: Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?

- Kann noch optimiert werden!
- Radfahrtage könnten eingeführt werden, an dem Schüler*innen aber auch Bürger*innen zu Touren durch Reinbek eingeladen werden, um gute Routen aber auch gefährliche Knotenpunkte kennenzulernen

- Schulungen sollten nicht nur für Kinder, sondern auch für Erwachsene sowie auch für ausländische Mitbürger angeboten werden
- Level 2-4
- Trainingskurse für Migranten, Flüchtlinge, ältere Bürger*innen anbieten

4.7 Modul 7: Kommunikation und Partnerschaft (Frage 14)

- Frage 14:
Welche Initiativen werden ergriffen, um verschiedene Zielgruppen durch Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren anzuregen?



**Konsens Entwicklungsstufe 2
Isolierter Ansatz**

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.

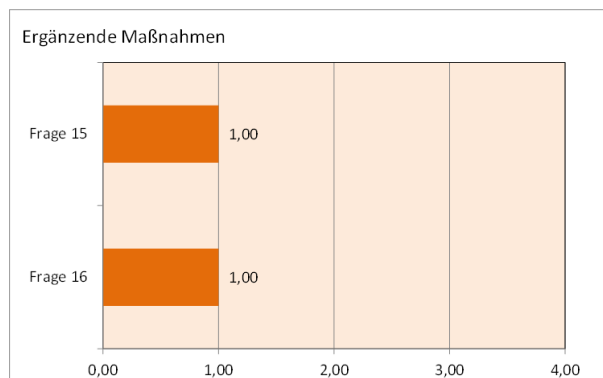
Verbesserungsvorschläge

Frage 14: Welche Initiativen werden ergriffen, um verschiedene Zielgruppen durch Öffentlichkeitsarbeit zum Radfahren anzuregen?

- Kann optimiert werden!
- Mehr positive Kommunikation zum Radverkehr. Mehr Aktionen. Mehr sichtbare Zeichen: Gute Radbügel an allen öffentlichen Einrichtungen und am Einzelhandel. Radboxen an Schulen und öffentlichen Einrichtungen für Lehrer*innen als Vorbild. Sind Duschen und Umkleidekabinen im Rathaus denkbar?
- Schüler die es sich zutrauen mit dem Rad zur Schule zu fahren, dies den Kindern auch zu erlauben und nicht erst die Prüfung Ende vierter Klasse zum Start: "Jetzt darfst du alleine fahren" Ansage von Lehrern/Schulen
- Attraktivität des Radfahrens durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit erhöhen.

4.8 Modul 8: Ergänzende Maßnahmen (Frage 15 und 16)

- Frage 15:
Was wird zur Eingrenzung der Autonutzung getan?
- Frage 16:
Inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung den Radverkehr?



**Konsens Entwicklungsstufe 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.

Verbesserungsvorschläge

Frage 15: Was wird zur Eingrenzung der Autonutzung getan?

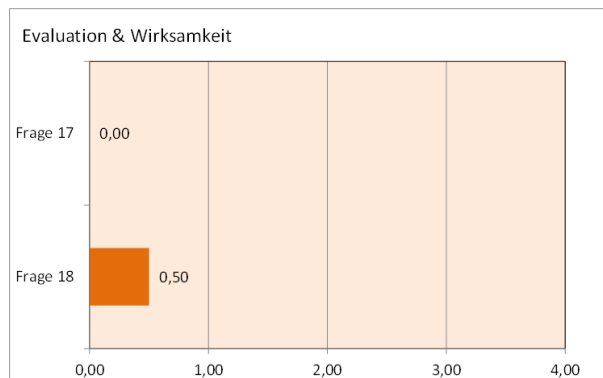
- Die ganze Bergstraße eine Fußgängerzone, das wäre ja was!
- Handlungsbedarf!
- Neubaugebiete oder Einkaufszentren sollten so geplant werden, dass ein Verzicht auf das Auto leichtfällt. Reduzierung von Parkplätzen zugunsten breiterer Radwege. Weiterer Ausbau des ÖV-Angebots. Kommunikation zur Reduzierung der gefahrenen Kilometer mit dem MIV
- Ampelschaltung zeitlich anpassen

Frage 16: Inwieweit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklung und Flächennutzungsplanung den Radverkehr?

- Der Radverkehr sollte bei allen Planungen eine gleichwertigere Rolle zum Autoverkehr erhalten. Gerade bei der Neuplanung können dadurch Zeichen für eine nachhaltige Verkehrspolitik gesetzt werden, die auch zukunftsfähig ist. Man erhält den Verkehr, den man säht, das zeigen viele Studien
- Neubaugebiete ohne Radkonzept dürfen nicht mehr ausgewiesen werden. Es bedarf außerdem einer Radverkehrsanbindung aller weit auseinander liegenden Ortsteile an das Stadtzentrum und zu allen Schulen mittels Fahrradstraßen

4.9 Modul 9: Evaluation und Wirksamkeit (Frage 17 und 18)

- Frage 17:
Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?
- Frage 18:
Wie erhebt bzw. nutzt die Stadt Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?



**Konsens Entwicklungsstufe
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 Unfalhhäufungspunkten 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.

Verbesserungsvorschläge

Frage 17: Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?

- RADar! von STADTRADELN könnte z.B. einfach benutzt werden. Allerdings müsste auch ein Zuständiger zur Umsetzung der Maßnahmen beisteuern (Fahrradbeauftragter)
- Mit Zählungen könnte der Ist-Zustand ermittelt werden. Prozentuale Ziele vereinbaren

Frage 18: Wie erhebt bzw. nutzt die Stadt Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?

- Kann sicher verbessert werden!
- Umfragen können neben der Unfallstatistik ein Meinungsbild zeigen

5 Stärken und Schwächen

Nachfolgend werden verschiedene Faktoren aufgeführt, die den Radverkehr in Reinbek fördern bzw. hemmen. Diese Zusammenstellung der Stärken und Schwächen erfolgt aus Sicht der BYPAD-Auditorin auf Basis der von der Stadt zur Verfügung gestellten Informationen, der Kommentare der BYPAD Gruppe im Zuge des Ausfüllens der Fragebögen, der Website der Stadt sowie eigenen Eindrücken vor Ort sowie aus Kenntnissen und Erfahrungen der Auditorin zum Radfahren in Reinbek im Vergleich zu anderen Städten.

- + Kompakte Siedlungsstruktur und überwiegend günstige Topographie. Die Wege innerhalb der Ortsteile sind meist kurz und gut mit dem Fahrrad zu bewältigen. Viele Ziele sind zügig mit dem Rad erreichbar.
- + „Stadt im Grünen“ – viele Verbindungen zum Radfahren abseits des Kfz-Verkehrs („Grünachsen“).
- + Förderung des Radverkehrs auch im Stadtleitbild thematisiert: „Verbesserung der Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit“.
- + Budget wurde für 2020 deutlich erhöht.
- + Förderung des Radverkehrs ist auch überregional in zahlreichen Konzepten etabliert.
- + Zuständigkeiten für den Radverkehr liegen im Tiefbauamt. Ein Teil der Hauptaufgaben der Klimaschutzmanagerin besteht darüber hinaus darin, die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu begleiten und zu unterstützen.
- + Sehr aktiver ADFC in Reinbek - Aktionen und Aktivitäten werden zum Teil in enger Zusammenarbeit mit dem örtlichen ADFC umgesetzt.
- + Prüfung bezüglich Radwegebenutzungspflicht erfolgt und Maßnahmen abgeleitet bzw. durchgeführt.
- + Radverkehr findet in den Nebenstraßen verträglich im Mischverkehr statt.
- + Fahrradboxen sind am S-Bahn Halt derzeit in Planung und die Umsetzung ist für 2021 fest eingeplant.
- + Gute ÖPNV Anbindung an Hamburg, Fahrradmitnahme im ÖPNV mit zeitlichen Einschränkungen möglich.
- + Öffentlichkeitswirksame Aktionen und Aktivitäten im Zusammenhang mit der deutschlandweiten Aktion Stadtradeln
- + Es finden regelmäßige Fahrradcodierungsaktionen statt.

- +/- Radverkehrskonzept 2015 vorhanden, allerdings wenig bekannt und nur wenige Maßnahmen bislang umgesetzt (bisher fehlende personelle und finanzielle Kapazitäten).
- +/- Wegweisungskonzept liegt vor – aber noch nicht umgesetzt.
- +/- Haupttrouten für den Radverkehr vorhanden, Qualität der Wegeinfrastruktur entspricht aber nicht den heutigen Anforderungen.
- +/- Wegeverbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen vorhanden, Wegeinfrastruktur allerdings „in die Jahre gekommen“.
- +/- Zahlreiche anforderungsgerechte Radabstellanlagen wurden in der letzten Zeit installiert – es gibt aber noch deutlichen Handlungsbedarf („Altlasten“ und fehlende Angebote).
- +/- Verkehrserziehung an Grundschulen findet in der realen Verkehrsumgebung statt, jedoch nur einmalig und damit nicht ausreichend.
Darüber hinaus wenige Aktivitäten im Bereich der Verkehrserziehung.
- +/- Radverkehr als Querschnittsaufgabe, aber insgesamt unzureichende personelle Kapazitäten und Strukturen innerhalb der Verwaltung.
- Keine Gremien oder Arbeitsgruppen für den Radverkehr.
- Keine radrelevanten Daten vorhanden (z. B. Modal Split).
- Wegeinfrastruktur zum Radfahren ist „in die Jahre gekommen“, Qualität (Breite, Belag, etc.) häufig unzureichend.
- Nur einzelne Einbahnstraßen sind für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.
- Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten, Einmündungen oder Grundstückszufahrten.
- Unzureichende Sicherung des Zweirichtungsradsverkehrs.
- Wenige Aktionen und Aktivitäten zur Werbung fürs Radfahren.
- Keine Daten zum Unfallgeschehen, keine statistische Auswertung zur Ableitung von Maßnahmen.
- „Gefühlte“ Sicherheit nimmt ab (Fahrradklimatest 2018).

6 Handlungsfelder für Reinbek - Ideen und Anregungen durch die BYPAD-Gruppe (Ergebnisse des zweiten Treffens am 12.02.2020)

Beim zweiten Treffen der BYPAD-Gruppe am 12. Februar 2020 bedankt sich der Bürgermeister bei allen Teilnehmenden für die konstruktive Mitarbeit und die gute Evaluation zur Situation des Radverkehrs in Reinbek durch das bisherige Verfahren.

Nach einer Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse des 1. BYPAD-Treffens waren die wesentlichen Inhalte des 2. BYPAD-Treffens die Sammlung der wichtigsten Handlungsfelder zur zukünftigen Radverkehrsförderung aus Sicht der Teilnehmenden sowie die Einschätzung der Wichtigkeit der benannten Handlungsfelder. Als "Inspiration" für die Ideensammlung werden auch die in den Fragebögen durch die Teilnehmenden bereits genannten Verbesserungsvorschläge angeführt.

Die anschließende Ideensammlung erfolgt zunächst als Brainstorming mittels Karteikarten, auf denen die BYPAD-Teilnehmenden die nach ihrer Sicht fünf wichtigsten Bereiche, Themen bzw. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung notieren konnten. Im weiteren Verlauf wurden diese nach Handlungsfeldern geordnet.

Mit einer Punktevergabe, bei der die Teilnehmenden jeweils fünf Punkte auf die einzelnen Karteikarten oder zusammengefassten Handlungsfelder verteilen konnten, wurden diese nach Dringlichkeit sortiert. Folgende Handlungsfelder wurden definiert und mit entsprechenden Punkten versehen:

- Infrastruktur (36 Punkte)
- Velorouten und Radschnellverbindung (19 Punkte)
- Strategisches (15 Punkte)
- Konzept (11 Punkte)
- Personal und Arbeitsgruppen (11 Punkte)
- Ampeln (6 Punkte)
- Daten (3 Punkte)
- Mitnahme (3 Punkte)
- Fahrradparken (0 Punkte)
- Kontrollen (0 Punkte)
- Marketing (0 Punkte)
- Service (0 Punkte)



Abb. 6-1: Ideensammlung beim 2. Treffen der BYPAD Gruppe

Generell sind alle genannten Bereiche für die Förderung des Radverkehrs in Reinbek sehr wichtig, daher sollte auch keines davon, z. B. aufgrund der geringen Punktzahl, bei der weiteren Förderung des Radverkehrs in Reinbek entfallen.

Die im Verlauf des zweiten Treffens geführte Diskussion ist nachfolgend zusammengefasst und durch Anmerkungen der Auditorin ergänzt. Dabei wurden nicht alle genannten Aspekte diskutiert. Eine Zusammenstellung aller beim "Brainstorming" genannten Aspekte befindet sich im Anhang dieses Berichtes.

6.1 Infrastruktur (36 Punkte)

Zum Thema Infrastruktur wurden zahlreiche Einzelaspekte genannt, die bei der Ertüchtigung der Infrastruktur zum Radfahren in Reinbek beachtet werden sollten. Neben der Anordnung verträglicher Geschwindigkeiten und der Sicherung wichtiger Achsen für den Radverkehr durch Ausbau der Seitenräume sind hierbei auch die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie weitere konkrete Örtlichkeiten oder Kleinmaßnahmen genannt worden, die eine Verbesserung der gesamten Situation erreichen können.

Im vorhandenen Radverkehrskonzept sind ebenfalls bereits zahlreiche Maßnahmen aufgeführt. Diese gilt es zwar insgesamt auf Aktualität zu prüfen, aber in vielen Fällen, können die Maßnahmen zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur zum Radfahren auch weiterhin verfolgt werden.

Die Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur zum Radfahren wird als grundlegend angesehen. Die Förderung des Radverkehrs in Reinbek ist nach Ansicht der BYPAD-Gruppe nur mit einer guten Infrastruktur erfolversprechend. Generell wichtig ist bei der Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur die Herangehensweise. Schnellschüsse sollten zugunsten einer strategischen Herangehensweise vermieden werden. In diesem Zusammenhang sollen innerörtliche Verbindungen zur Anbindung relevanter

Ziele für den Radverkehr (z. B. des Bahnhofs) definiert und für den Radverkehr ertüchtigt werden.

Vielfach besteht in den Straßenräumen nur wenig Spielraum um überhaupt Radverkehrsanlagen in anforderungsgerechter Breite anzulegen. Daher wird in Reinbek vor allem die Anordnung von Tempo 30 als zielführend angesehen. Der Radverkehr kann damit überwiegend im Mischverkehr geführt werden. Ausnahmen bilden natürlich stark befahrene Hauptverkehrsstraßen, die nach wie vor eine Radverkehrsanlage benötigen. Generell gilt auch zu bedenken, dass in Tempo 30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zulässig sind.

Die Teilnehmenden sind sich einig, dass die Kontrollen seitens der Stadt bzw. Polizei hinsichtlich der Tempoeinhaltung ausgeweitet werden müssen.

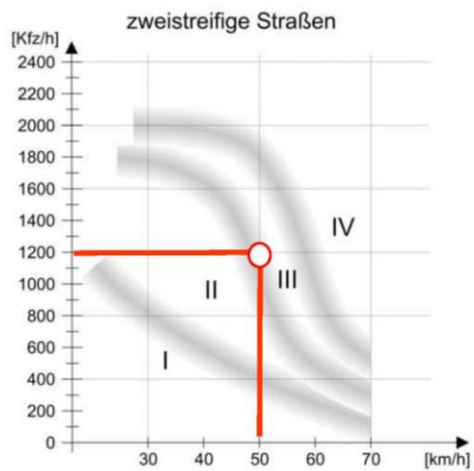
In Erschließungsstraßen stellen auch Fahrradstraßen eine geeignete Führungsform für den Radverkehr dar. Hier wird der Radverkehr gebündelt. Zum Einrichten von Fahrradstraßen muss der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart darstellen oder dies soll durch die Einrichtung bald erreicht werden.

Insgesamt ist auch das Fahren auf Gehwegen durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit oder deutliche Hinweise (z. B. Markierungen auf der Fahrbahn) zu unterbinden, um die zu Fuß Gehenden zu schützen. Auch das Kfz-Parken auf Gehwegen sollte verhindert bzw. durch regelmäßige Kontrollen entsprechend geahndet werden.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) geben Hinweise und zeigen eine mögliche Herangehensweise auf, um für anstehende Situationen geeignete Radverkehrsanlagen zu finden und anforderungsgerecht zu dimensionieren.

Exkurs: Markierungslösungen für den Radverkehr:

- Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Radverkehr sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung.
- Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z. B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt.



Belastungsbereiche nach Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

- I Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radverkehr frei
- III Regeleinsatzbereich für Trennen: Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege
- IV Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

Übergangsbereiche sind nicht als harte Grenzen zu definieren!

Nachvollziehbare Entscheidungsfindung (auch für verkehrsbehördliche Anordnungen)

Abb. 6-2: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

<p>Einrichtungsrادweg 2,00 m (1,60 m)</p> <p>Zweirichtungsrادweg 2,50 m (2,00 m)</p>	<p>Radfahrstreifen 1,85 m</p>	<p>Schutzstreifen 1,50 m (1,25 m)</p>	<p>Gemeinsamer Geh- und Radweg 4,00 m (2,50 m)</p>
--	--	--	---

jeweils zzgl. Sicherheitstrennstreifen (0,5 bzw. 0,75 m)

- Berücksichtigung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs, Lastenräder, Räder mit Hänger,
- Vermeidung von Mindestmaßen!

Abb. 6-3: Übersicht Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen

Zur sicheren Führung des Radverkehrs kann in geeigneten Fällen auch über Einbahnlösungen für den Kfz-Verkehr nachgedacht werden. Generell gilt der Grundsatz, dass keine Radverkehrsanlagen häufig besser ist, als eine schlechte Radverkehrsanlage.

Neben der streckenbezogenen Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur ist die Radverkehrsführung an einigen Knotenpunkten ebenfalls verbesserungswürdig.

Genannt wurde hier in erster Linie der Knoten Glinder Weg / Hamburger Straße, für den bereits einige Ideen aufgezeigt wurden, eine abgestimmte Lösung aber noch nicht besteht.

Darüber hinaus können durch punktuelle Maßnahmen deutliche Verbesserungen erzielt werden, z. B. durch anforderungsgerechte Bordabsenkungen. Dabei ist jedoch generell auf die Bedürfnisse sehingeschränkter Personen zu achten und entsprechende taktile Elemente einzuplanen.

Das Thema Umlaufsperrn und Poller im Zuge wichtiger Radverbindungen wurde ebenfalls bereits im Radverkehrskonzept thematisiert. Vor allem für Lastenräder oder Räder mit Hänger, aber auch für Rollstühle und breitere Kinderwagen, sollten ausreichende Durchlassbreiten vorgesehen werden.

Generell sollte der Einsatz von Pollern oder Umlaufsperrn nur dann erfolgen, wenn die Zufahrt durch Kfz tatsächlich auch möglich wäre bzw. befürchtet wird. Diesbezüglich wird vermerkt, dass Umlaufsperrn für Radfahrende störend aber für Kinder u.U. auch schützend sind.

In Reinbek hat im letzten Jahr die Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten zu einer Verunsicherung bei den Radfahrenden und den zu Fuß Gehenden geführt. Die Nutzbarkeit nicht benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen ist häufig nicht bekannt. Dadurch kommt es zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr im Seitenraum. Durch deutliche bauliche oder markierungstechnische Lösungen sollte die geplante Radverkehrsführung jeweils verdeutlicht werden. Piktogramme sind kostengünstig, erhöhen die Aufmerksamkeit und beugen so Konflikten vor. Markierungen und Piktogramme bieten auch ohne Benutzungspflicht eine klare Trennung zwischen Geh- und Radweg. Evtl. ist auch anzudenken neben dem Seitenraum auch auf der Fahrbahn mittels Markierungen auf den Radverkehr aufmerksam zu machen. Piktogramme sollten jedoch nicht inflationär eingesetzt werden, sondern nur an ausgewählten Örtlichkeiten um z. B. geänderte Verkehrsführungen zu verdeutlichen oder wichtige Radrouten zu kennzeichnen.

Exkurs: Radwegebenutzungspflicht

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge – die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutsverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt.² Innerorts ist dies in

² Nach einer Änderung der VwV-StVO vom Dezember 2016 sind innerörtliche Radfahrstreifen und außerörtliche Radwege von dieser Bestimmung ausgenommen. Die Empfehlungen dieses Gutachtens berücksichtigen diese Neuerung.

der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben. Für die Bewertung einer Anordnung der Benutzungspflicht sind neben dem Kriterium der Gefahrenlage auch die entwurfstechnischen Mindestanforderungen gemäß VwV-StVO § 2 zu Absatz 4 Satz 2 zu prüfen.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen.

Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

Auswahl guter Beispiele zur Weeginfrastruktur

- **Ausweisung und Gestaltung von Fahrradstraßen in Essen**

Die Stadt Essen lässt derzeit drei wichtige Verbindungen für den Radverkehr bezüglich der Ausweisung von Fahrradstraßen prüfen. Mit der Ausweisung sollen auch einheitliche Gestaltungsaspekte (v.a. Piktogramme) auf der Strecke aber auch an den Einmündungen (Sichtfreihaltung durch Einsatz von Fahrradabstellanlagen) eingesetzt werden.

Auch die Bevorrechtigung der Fahrradstraßenzüge wird geprüft und verdeutlicht. Die Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs erfolgt durch den Einsatz modaler Filter (abschnittsweise Einbahnstraßenlösung oder Einengungen).

Die Einrichtung der Fahrradstraßen wird gutachterlich, u.a. durch Zählungen und Befragungen im Vorfeld und Nachgang der Maßnahmen, begleitet.

- **Verkehrsversuch Rheinstraße, Karlsruhe**

Markieren von Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen inkl. einer umfangreichen Begleituntersuchung

- **Piktogramm-Markierungen zur Orientierung in Bruchsal**

Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2015 soll die Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet mittels Piktogramme verdeutlicht und für alle Verkehrsteilnehmenden visualisiert werden. Dabei kommen die Piktogramme an ausgewählten Bereichen, nicht jedoch inflationär zum Einsatz.

Grundlage für die Markierung stellt das Radverkehrsnetz dar. Der Verlauf der Haupttrouten wird an geeigneten Stellen durch Piktogramme angezeigt. Darüber hinaus werden Piktogramme auch zur Verdeutlichung von geänderten

Verkehrsführungen (z. B. Aufgabe von Radwegen) oder bei dualen Führungsformen eingesetzt.

6.2 Velorouten und Radschnellverbindung (19 Punkte)

Wichtige Verbindungen für den Radverkehr sollten als Velorouten definiert und in höheren Qualitätsstandards ausgebaut werden. Im Radverkehrskonzept wurden bislang Haupt-, Nebenrouten und Schleichwege differenziert, Velorouten wurden nicht thematisiert.

Der ADFC hat bereits ein Veloroutenkonzept mit bislang sechs Velorouten erarbeitet, u.a. die Radverkehrsanbindung an den Radschnellweg in Bergedorf. Diese weist derzeit abschnittsweise Kopfsteinpflaster (denkmalgeschützt, Stufe 1) auf, was unattraktiv für den Radverkehr ist.

Die Lohbrügger Straße sollte als Teil der Veloroute zeitnah ertüchtigt werden, z. B. als Fahrradstraße. Die Verbindung ist aufgrund eines neuen Schulabkommens auch für den Schüler*innenradverkehr wichtig. Einige Schülerinnen und Schüler aus Reinbek fahren mittlerweile nach Hamburg zur Schule, wodurch die Lohbrügger Straße zunehmend Bedeutung auch zur Sicherung des Schulweges dient. Darüber hinaus gilt die Verbindung auch im bestehenden Radverkehrskonzept bereits als Hauptroute.

Als weitere mögliche Velorouten wurden eine Nord-Süd-Verbindung durch Reinbek, eine Verbindung von Neu-Schönningstedt bis zum Mühlenredder oder von Ohe-Schönningstedt bis zum Rosenplatz vorgeschlagen.

Für den Mühlenredder gab es bereits Überlegungen (z. B. einen Minikreisverkehr), die jedoch aufgrund der Diskussion um einen neuen Standort für das Feuerwehrhaus vertagt wurden.

Weitere Ideen für die Einrichtung von Velorouten sind die Königsberger Straße und der Schneewittchenweg als wichtige Verbindungen zum Erreichen von Kindergärten, Schulen und zum Altenheim.

Ein für den Radverkehr zu gründendes Gremium sollte sich mit der weiteren Auswahl und Ertüchtigung wichtiger Velorouten in Reinbek befassen.

Auswahl guter Beispiele zu Velorouten

- **Radvorrangrouten, Freiburg (Breisgau)**
Die Stadt Freiburg hat für wichtige Radverbindungen entsprechende Radvorrangrouten mit klaren Qualitätsstandards definiert. Auf diesen Routen sollen die Radfahrenden durch einen möglichst hohen Ausbaustandard insgesamt schnell und sicher vorankommen. Zum Einsatz kommen dabei u.a. separate Führung des Fuß- und Radverkehrs auf breiten Verkehrsflächen (mind. 3 m für den Radverkehr) sowie die Sicherung oder Bevorrechtigung des

Radverkehrs an Einmündungen und Querungsstellen. Die Radvorrangrouten sind durch entsprechende Piktogramme gekennzeichnet.

Zur Optimierung der Routen wird der Radverkehr auch an den Signalanlagen entsprechend berücksichtigt. Durch die routenweise Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur im Zuge der Radvorrangrouten entstand sukzessive ein Netz gut nutzbarer Radverbindungen, auf denen der Radverkehr gebündelt werden kann.

6.3 Strategisches (15 Punkte) und Konzeptionelles (11 Punkte)

Die strategische Herangehensweise zur Radverkehrsförderung wurde bereits beim Thema "Infrastruktur" deutlich. Insgesamt ist sich die BYPAD Gruppe einig, dass eine strategische Herangehensweise für den Radverkehr wichtig ist. Dazu bedarf es insgesamt entsprechender Strukturen in der Verwaltung sowie nach Möglichkeit einer Unterstützung durch ein Gremium für den Radverkehr (Arbeitskreis, Runder Tisch, etc.).

Insgesamt sollte eine strategische Herangehensweise für den Radverkehr in Reinbek erarbeitet werden. Das Radverkehrskonzept von 2005 ist politisch beschlossen und sollte auf Aktualität geprüft und entsprechend fortgeschrieben werden. Darin sind bereits zahlreiche Ideen und Gedanken zu Maßnahmen aufgeführt, doch der Schritt zur Priorisierung dieser Maßnahmen sollte in einem zukünftigen Gremium gemeinsam mit weiteren Akteuren diskutiert werden. Auch wurden die Velorouten bislang nicht im Radverkehrskonzept berücksichtigt. Es wurden nur Haupt-, Nebenrouten und Schleichwege differenziert. Eine diesbezügliche Aktualisierung der Netzkonzeption wird als sinnvoll und notwendig herausgestellt.

Um jedoch auch zeitnah erste Erfolge zu erreichen, können bereits konkrete Maßnahmen aus dem bisherigen Radverkehrskonzept angegangen werden. Hierfür stehen im Haushalt 2020 entsprechende Gelder zur Verfügung.

Auswahl guter Beispiele zu Strategischem und Konzeptionellem

- **Aufstellung und regelmäßige Fortschreibung einer Radverkehrskonzeption**

Die Stadt Offenburg aktualisiert ihr Radverkehrsförderprogramm in regelmäßigen Abständen. Darüber hinaus wird der Status quo zur Umsetzung (bereits umgesetzt, Umsetzung für laufendes Kalenderjahr geplant, weitere Aktionen zur Radverkehrsförderung, etc.) des jeweiligen Programmes in den Ausschusssitzungen per Beschlussvorlagen vorgestellt.

- **Erarbeitung und sukzessive Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes**

Für die Gemeinde Gröbenzell wurde 2019 ein Radverkehrskonzept nach dem Leitbild „Radverkehr als System“ erarbeitet. Zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur war dabei ein Maßnahmenkatalog erstellt und mit Prioritäten

versehen worden. Der Maßnahmenkatalog wird von der Gemeinde sukzessive abgearbeitet. Zahlreiche Maßnahmen konnten bereits umgesetzt bzw. „in die Wege geleitet“ werden. Auch Abstimmungen mit weiteren Baulastträgern wurden zeitnah geführt und gemeinsame Strategien entwickelt.

- **20-Punkte-Programm Karlsruhe**

Nach dem schlechten Abschneiden der Stadt Karlsruhe beim ADAC-Test „Radfahren in Städten“ 2004 wurde der Zustand der städtischen Radverkehrsförderung durch ein BYPAD-Audit 2005 geprüft. Die dabei abgeleiteten Handlungsziele zur Förderung des Radverkehrs wurden in einem „20-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe“ zusammengestellt und durch den Gemeinderat einstimmig beschlossen.

Die Förderung des Radverkehrs in Karlsruhe ist seitdem deutlich intensiviert. Dies wurde auch bei der Evaluierung des 20-Punkte-Programms im Jahr 2013 deutlich. Viele Ziele wurden seitdem erreicht oder sogar übertroffen, allerdings wurde dabei auch weiterer Handlungsbedarf festgestellt.

Aktuell lässt die Stadt die Situation zum Radverkehr erneut durch ein BYPAD-Audit prüfen. Geplant ist in diesem Zuge auch die Aktualisierung des 20-Punkte-Programms.

- **21-Punkte-Programm Mannheim inkl. Radverkehrsbericht**

Das 21-Punkte-Programm der Stadt Mannheim wurde aus den Ergebnissen des BYPAD-Audits im Jahr 2009 abgeleitet und stellt seitdem die Grundlage für die Förderung des Radverkehrs in Mannheim dar. Neben dem Ausbau und der Verbesserung der Wegeinfrastruktur werden dabei auch die Themen Verkehrssicherheit sowie Serviceangebote und Öffentlichkeitsarbeit thematisiert.

Mittlerweile wurde das Programm zweimal evaluiert. Die Zwischenberichte geben jeweils einen aktuellen Sachstand sowie einen Ausblick auf weitere Aktivitäten.

- **Leitbild zur Förderung des Radverkehrs in Wolfsburg**

Auf Basis der Ergebnisse des BYPAD-Audits in 2015 wurden für die Stadt Wolfsburg Leitlinien zur zukünftigen Radverkehrsförderung abgeleitet. Die Leitlinien wurden gemeinsam mit allen Akteuren zum Radverkehr in Wolfsburg erarbeitet und abschließend formuliert. Die Leitlinien wurden anschließend vom Rat der Stadt beschlossen.

6.4 Personal und Arbeitsgruppen (11 Punkte)

Die Förderung des Radverkehrs wird derzeit als Querschnittsaufgabe im Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, u.a. durch die Klimaschutzmanagerin thematisiert. Örtliche Akteure, wie beispielsweise der sehr aktive ADFC, werden projektbezogen in Planungen und Überlegungen eingebunden.

Alle Beteiligten sind sich einig, dass es in Reinbek ein Gremium für den Radverkehr mit einem klaren Arbeitsauftrag braucht (z. B. Aktualisierung Radverkehrskonzept; was muss überarbeitet und was kann übernommen werden). Auch die Politik sollte sich im Gremium engagieren um die Förderung des Radverkehrs von Anfang an mitzudiskutieren.

Mögliche Kompetenzen des Gremiums könnten darin liegen, nötige Aktionen und Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs zu diskutieren und die Ergebnisse als Empfehlungen an die Verwaltung und die Politik zu geben.

Die Entscheidungen treffen dann letztendlich Politik bzw. Verwaltung, die dabei auch die Empfehlungen des Gremiums berücksichtigen sollten. Abweichungen von den Empfehlungen sollten entsprechend begründet werden.

Darüber hinaus sollten auch in der Verwaltung die Zuständigkeiten neu überdacht und für den Radverkehr bzw. insgesamt für den Bereich einer zukunftsfähigen Mobilität klar geregelt werden. Dadurch kann besser gewährleistet werden, dass vorhandene Finanzmittel zielführend eingesetzt werden und im Sinne einer zukunftsorientierten Ausrichtung auch alle Verkehrsarten berücksichtigt werden.

Auswahl guter Beispiele zu Personal und Arbeitsgruppen

- **Verwaltungsstrukturen in Hemmingen**

Die Förderung des Radverkehrs wird als Querschnittsaufgabe in der Verwaltung gesehen. Fast alle Abteilungen der Stadtverwaltung sind eingebunden, vom Bürgermeister bis z. B. dem Familienservicebüro. Ein fester Koordinator ist mit dem Fachbereichsleiter Bau und Umwelt klar benannt.

Durch klare Zuständigkeiten, kurze Dienstwege und persönliche Kontakte kann das Thema Radverkehr auf allen Handlungsebenen integriert werden. Dabei wird auch eine intensive Zusammenarbeit mit weiteren Baulastträgern und Nachbarstädten berücksichtigt.

- **Verwaltungsstrukturen in Wolfenbüttel**

Ein Radverkehrsbeauftragter sorgt in Zusammenarbeit mit Verbänden, Unternehmen, Einzelhandel und Schulen für ein fahrradfreundliches Klima in der Stadt. Das gute Netzwerk in der engagierten Verwaltung wird durch die Politik unterstützt. Über die Kampagne „FahrRad in Wolfenbüttel“ wird das Radfahren in der Stadt intensiv beworben.

Der Maßnahmenkatalog des Radverkehrskonzeptes wird laufend aktualisiert. Dazu werden jährliche Schwerpunktprojekte festgelegt und regelmäßig auch Förderprogramme zur Finanzierung genutzt.

6.5 Ampeln (6 Punkte)

Als ein wichtiger qualitativer Aspekt in puncto Wegeinfrastruktur wird generell auch eine fahrradfreundliche Signalisierung angesehen.

Exkurs: Radverkehr an signalisierten Knoten:

- An signalisierten Knotenpunkten sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.
- Durch gesonderte Radverkehrssignale können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z. B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Fuß- und Radverkehr sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bieten sich vor signalisierte Knoten die Markierung von Vorbeifahrtstreifen, vorgezogene Haltlinien bzw. aufgeweitete Radaufstellbereiche an.

Die Signalisierung aller Knoten im Stadtgebiet sollte in einem strategischen Konzept berücksichtigt und bezüglich der gleichberechtigten Berücksichtigung des Radverkehrs angepasst werden.

Beispielhaft wurden für konkreten Verbesserungsbedarf die Knoten an der Holsteiner Straße und am Landhausplatz genannt, bei denen der Radverkehr mit langen Wartezeiten rechnen muss.

Auswahl guter Beispiele zu Ampeln

- **Radfahrgerechte Signalsteuerung an größeren Knoten**
Die Stadt Bocholt berücksichtigt auch im Zuge stark belasteter Hauptverkehrsstraßen den Radverkehr mit eigenen Radverkehrssignalen und Sonderregelungen für den abbiegenden Radverkehr.
Beispielsweise bieten Fahrradschleusen linksabbiegenden Radfahrenden eine konfliktfreie Möglichkeit zum Einordnen.
- **Ampeltritte oder Ampelgriffe**
In zahlreichen Städten gibt es bereits Hilfestellungen für Radfahrende, die das Warten an signalisierten Knoten erleichtern. Ampeltritte ermöglichen auf straßenbegleitenden Radwegen ein bequemes Warten auf Grün. Dabei muss nicht vom Rad abgestiegen werden, auch das Anfahren wird dadurch erleichtert. Für den Radverkehr auf der Fahrbahn können die Ampeltritte aufgrund

gesetzlicher Regelungen zum Freihalten des Verkehrsraumes nicht eingesetzt werden.

Außerdem erhöhen Ampelgriffe den Komfort des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen.

6.6 Marketing (0 Punkte)

Neben der Herstellung und Instandhaltung der Wegeinfrastruktur trägt auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Radverkehrs bei. Diesbezügliche Aktivitäten der Stadt Reinbek sind bislang nur ansatzweise vorhanden. Ein konkretes Marketing für den Radverkehr findet nicht statt. Wichtig wäre in diesem Zusammenhang die kontinuierliche Information der Bevölkerung hinsichtlich aktueller Regelungen und Vorschriften rund um's Radfahren.

Das Thema Marketing sollte ebenfalls Aufgabe des neuen Gremiums (vgl. Kap. 6.4) sein und ist insgesamt eher als langfristige und kontinuierliche Aufgabe zu sehen. Das Marketing soll dabei Kampagnen oder Veranstaltungen umfassen, die die positiven Aspekte des Radfahrens herausstellen. Dabei sollte auch der Schüler*innenradverkehr thematisiert werden und Schülerinnen und Schüler dazu motiviert werden, mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Die Entwicklung bei der Radtechnik sollte ebenfalls bei Aktionen und Kampagnen berücksichtigt werden. Heutzutage sind die Fahrräder deutlich besser ausgestattet als noch vor einigen Jahren, was u.a. auch eine steigende Diebstahlrate hervorruft.

Auch der Aspekt der Sicherheit ist wichtig einzubeziehen, dabei sind zielgruppenspezifische Aktivitäten, z.B. für ältere Pedelec-Fahrende, sinnvoll.

Generell sollten Veranstaltungen günstig gelegt werden, beispielsweise im Sommer bei gutem Wetter. Ebenfalls spielt der Kostenfaktor eine Rolle, der innerhalb der Aktivitäten thematisiert werden könnte. Eine „Belehrung“ der Radfahrenden ist generell zu vermeiden.

Neben Veranstaltungen könnte auch ein „Motivations-Video“ erstellt werden. Der Film sollte kurz und eingängig sein, die Bevölkerung motivieren und dabei "gut abholen". Auch der positive Gesundheitseffekt für Radfahrende könnte ein Ansatz für eine mögliche Öffentlichkeitsarbeit sein.

Die Stadt Reinbek kann hier ggf. auf bereits bestehende Aktivitäten zurückgreifen. Aus der Sachsenwaldschule wird beispielsweise berichtet, dass schon ein Großteil der Schülerinnen und Schüler täglich mit dem Fahrrad zur Schule fährt. Es finden zwar auch Wettbewerbe für das Radfahren statt, aber die Teilnahme wird immer geringer.

Die Finanzierung der Aktivitäten könnten ggf. auch im Rahmen von Klimaschutzkonzepten oder Fördermitteln für eine nicht integrative Radverkehrsförderung akquiriert werden.

Wie bei allen Maßnahmen steht auch hier der personelle Einsatz im Vordergrund. Gerade das Thema Öffentlichkeitsarbeit benötigt eine dauerhafte „Pflege“ und Zuständigkeit. Regelmäßige Berichterstattung auf der Webseite oder eine Rubrik im "Kleinen Reinbeker" zum Thema Radverkehr müssen verfasst werden. Dies bedarf auch einer gewissen Fachkompetenz und könnte mit der generellen Zuständigkeit für Radverkehr oder Mobilität gekoppelt werden.

Auswahl guter Beispiele zu Ampeln

- **Internetpräsenz Stadt Offenburg**

Ein umfassendes Informationsportal bietet beispielsweise die Stadt Offenburg (<https://www.offenburg.de/html/radverkehr.html>). Neben aktuellen Informationen findet man dort Informationen zu verschiedenen Einrichtungen wie Abstellanlagen, dem Radhaus (vollelektronisches Fahrradparkhaus) und dem Fahrradverleihsystem, Angebote wie Radwegekarten, Kontaktmöglichkeiten, Tipps und Serviceangebote sowie weiterführende Links.

- **Kampagnen**

Deutschlandweit gibt es zahlreiche übertragbare Kampagnen rund um die Förderung des nicht motorisierten Verkehrs. Zu erwähnen wäre hier die Klimaschutzkampagne „Kopf an: Motor aus“ des Umweltbundesministerium, die in mehreren Städten durchgeführt und zum Teil eigenständig weitergeführt wurde. Auch kleinere Kampagnen wie das Konzept der „Radlhauptstadt München“ oder die Werbung fürs Radfahren durch Plakate in Meerbusch („Meerbusch fährt Rad“) sind hier zu nennen.

- **Wettbewerbe**

Bei einem von der Stadt Potsdam seit 2010 jährlich ausgelobten Wettbewerb können sich alle Geschäfte bewerben, die in oder an ihrem Geschäft eine besonders gute Fahrradinfrastruktur vorweisen können oder anderweitig radverkehrsfreundlich in Erscheinung treten.

In der Region Hannover können sich Unternehmen zur Wahl des fahrradfreundlichsten Arbeitgebers bewerben. Eine Fachjury ermittelt dabei verschiedene Aspekte wie z.B. Abstellplätze oder vorhandenes Flickzeug für den Notfall.

- **Schulische Aktivitäten und Aktionen**

Generell können Schülerinnen und Schüler durch einfache kleine und **regelmäßige schulinterne Aktivitäten und Aktionen** rund ums Radfahren motiviert werden. Zu nennen wären hier beispielsweise Rad-Aktionstage, Radausflüge, Radtouren (z. B. zum Start in die weiterführende Schule), Arbeitsgruppen und externe Unterstützung zur „Selbsthilfe“ bei kleineren Reparaturen, Schülerradroutenplaner, Schulweg-Check oder Wettbewerbe

(z. B. „Fahrradfreundlichen Schule“, „Fahrradaktivste Klasse“, „Bestes Plakat zum Radfahren“).

- **Kampagne „Nürnberg steigt auf“ inkl. Motivationsvideo**

Die Stadt Nürnberg wirbt seit Jahren unter dem Motto „Nürnberg steigt auf“ für eine stärkere Radnutzung. Neben zahlreichen Aktionen und Aktivitäten gibt es ein Logo mit großem Wiedererkennungswert, das auf allen Printmedien oder Informationen zu sehen ist. Auch ein Motivationsvideo wurde erstellt und auf der Webseite abrufbar.

https://www.nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/

- **Neubürgerinfos**

Eine gute Möglichkeit auch die neuen Mitbürgerinnen und Mitbürger von Reinbek auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam zu machen ist das Zusammenstellen von „**Begrüßungspaketen für Neubürger**“. Beim Umzug in eine neue Umgebung werden häufig alte Mobilitätsgewohnheiten aufgebrochen, die Werbung für das Fahrradfahren ist zu diesem Zeitpunkt ganz besonders effektiv.

Die Neubürgerinnen und Neubürger der Stadt Paderborn erhalten beispielsweise ein Begrüßungspaket, das im Rahmen der Kampagne „Neustart fürs Klima“ der Verbraucherzentrale NRW entwickelt wurde. Dabei wird auch das Radfahren in Paderborn thematisiert. Darin enthalten ist z. B. ein Gutschein für die Fahrradkarte Paderborn und die Einladung zu einer Neubürger-Radtour, bei der interessante Sehenswürdigkeiten und wichtige Orte für den Alltag (z. B. Einkaufsmöglichkeiten) angeradelt werden.

6.7 Fahrradparken (0 Punkte)

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Gerade mit Blick auf immer höherwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch bzgl. der Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung, da bei unzuänglichen Abstellmöglichkeiten von vielen Radfahrenden nur die weniger hochwertigen „Zweiträder“ genutzt werden, denen es aber oft an einer ausreichenden sicherheitstechnischen Ausstattung mangelt.

Bislang wurde sich hinsichtlich des Fahrradparkens in Reinbek hauptsächlich auf den Bahnhof konzentriert. Langfristig soll das gesamte Stadtgebiet betrachtet und das Thema Fahrradparken generell mitgedacht werden. Wenn die Verkehrsverbindungen ausgebaut werden und der Radverkehrsanteil steigt, werden auch mehr Fahrradabstellanlagen benötigt. Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird beispielsweise am Krankenhaus, an der Volkshochschule und beim TSV gesehen.

Die Zunahme höherwertiger Räder sollte, z. B. auch durch das Einbeziehen von abschließbaren oder bewachten Anlagen in die Angebotspalette, insgesamt Berücksichtigung finden.

An den meisten Schulen in Reinbek gibt es bereits anforderungsgerechte Fahrradbügel. Die Kapazitäten reichen zum Teil jedoch nicht aus, daher sollten die Anlagen nach Möglichkeit entsprechend erweitert werden. Zum Teil bestehen zusätzlich auch noch Vorderradklappen, die zukünftig durch Bügel ersetzt werden sollten. Bei unzureichenden Flächenkapazitäten, wie beispielsweise der Sachsenwaldschule, könnten zukünftig auch Doppelstockparker zum Einsatz kommen.

Fahrradparken betrifft jedoch auch Flächen, auf die die Stadtverwaltung keinen Einfluss hat wie z. B. den Täby-Platz. Hier wird vorgeschlagen, mit den Eigentümern eine Kooperation zu vereinbaren. Beispielsweise könnten die Eigentümer die Fläche zur Verfügung stellen und die Stadtverwaltung die Bügel errichten.

Auswahl guter Beispiele zum Fahrradparken

- **Fahrradparkplätze für Räder mit Hänger bzw. Tandems**
Die Stadt Freiburg (Breisgau) hat an mehreren Stellen im Stadtgebiet spezielle Bügel für Räder mit Hänger bzw. für Tandems installiert. An den Bügeln besteht ausreichend Platz für die großen Gefährte, durch Hinweisschilder wird auf das Angebot hingewiesen.
- **Vollautomatisches Fahrradparkhaus am Bahnhof Offenburg**
In Anlehnung an die Optik der Smart-Türme wurde 2013 in Offenburg auf der Ostseite des Hauptbahnhofes ein vollautomatisches Fahrradparkhaus errichtet. Das Parkhaus bietet auf fünf Etagen Platz für 120 Räder, die durch Trennwände voneinander separiert auf Trägerpaletten abgestellt werden. Der Zugang erfolgt über eine Chip-Karte. Durch den vollautomatischen Betrieb ist der Bedarf an Personal vergleichsweise gering. Auf dem Dach des Radhauses wurde über einen Kooperationspartner darüber hinaus eine Fotovoltaik-Anlage installiert, die zusätzlich regenerativen Strom erzeugt.
- **Fahrradparken und Bike&Ride in Lünen**
Im Innenstadtbereich von Lünen sind an vielen Standorten zahlreiche anforderungsgerechte Rahmenhalter, zum Teil mit Überdachung installiert. Zusätzlich bietet eine Radstation am Bahnhof neben Abstellmöglichkeiten auch weitere Serviceleistungen an. Auch außerhalb der Innenstadt sind an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs meist anforderungsgerechte Anlagen vorhanden.

7 Aktionsplan für Reinbek

Zur Erreichung der Klimaschutzziele sind eine verstärkte Radnutzung und die Verlagerung der Verkehre auf zukunftsfähige Mobilitätsformen essentiell wichtig. Eine intensive Radverkehrsförderung bedarf dabei einer klaren kommunalen und politischen Haltung "pro Rad" bzw. der Zielvorstellung Reinbek als Fahrradstadt zu entwickeln. Zur Umsetzung dieses Zieles sind ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen sowie klare Strukturen in der Verwaltung nötig. Für die Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität in Reinbek ist eine zuständige Person zu benennen. Die regelmäßige Einbeziehung weiterer Akteure unterstützt das Ziel und bietet Transparenz sowie Akzeptanz für die zu treffenden Entscheidungen.

Generell sollte Reinbek sich nicht ausschließlich auf den Radverkehr fokussieren, sondern in Planungen und strategische Überlegungen alle Mobilitätsformen einbeziehen. Nur so können entsprechende Synergien, Wechselwirkungen und Verknüpfungen des Radverkehrs mit weiteren Verkehrsarten beachtet und in die Überlegungen einbezogen werden. Eine entsprechende integrierte Mobilitätsstrategie sollte neben dem Rad- und Fußverkehr auch den ÖPNV und motorisierten Individualverkehr gleichberechtigt berücksichtigen.

Auch im Rahmen der Stadtplanung sollte die Berücksichtigung des Radverkehrs eine Selbstverständlichkeit sein.

Ein wesentlicher Aspekt zur verstärkten Radnutzung liegt in der Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr. Dabei sollen generell alle wichtigen Verbindungen für den Radverkehr sicher, komfortabel und zügig befahrbar sein. Das Verhalten und Sicherheitsempfinden der Radfahrenden ist dabei sehr individuell, eine vermehrte Radnutzung im direkten Zusammenhang mit dem objektiven und subjektiven Sicherheitsgefühl jeder/jedes Einzelnen zu sehen. Um eine hohe Verkehrssicherheit zu erreichen, sind die Schaffung von fehlerverzeihenden Verkehrsräumen ebenso erforderlich, wie eine auf Verhaltensänderung und Konfliktbewusstseinserschärfung ausgelegte Öffentlichkeitsarbeit.

Bei der Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur ist eine strategische Vorgehensweise sinnvoll. Insbesondere bei Neuplanungen könnte mit Fokus auf eine Priorisierung der nicht-motorisierten Verkehrsarten ein Zeichen für eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrspolitik gesetzt werden.

Ein zentrales Element der strategischen Vorgehensweise sollten besonders wichtige Verbindungen (Haupttrouten oder Velorouten) darstellen, die mit hoher Priorität und in hohen Qualitätsstandards ausgebaut werden.

Damit auch die Bevölkerung in die Planungen und Vorhaben der Stadt Reinbek auf deren Weg zur Fahrradstadt einbezogen werden, sollte die Öffentlichkeitsarbeit deutlich intensiviert werden. Eine informative Internetpräsenz und regelmäßige Aktionstage stellen dabei gute Ansätze dar.

Zusätzlich können kurzfristig umgesetzte Maßnahmen und eine positive Berichterstattung darüber, die Aufbruchstimmung in der Stadt verdeutlichen.

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.

8 Fazit

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.

Bereits im Stadtleitbild wird die Verbesserung der Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit thematisiert. In 2015 wurde gemeinsam mit dem sehr aktiven ADFC ein Radverkehrskonzept erarbeitet, das unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit konkrete Maßnahmen aufzeigt, die zum Teil auch heute noch aktuell sind.

Weitere größere Bauvorhaben sind derzeit auch in Planung. Auch dabei wird der Radverkehr berücksichtigt.

Die Zuständigkeiten für den Radverkehr liegen im Amt für Stadtentwicklung und Umwelt. Dort ist der Radverkehr als Querschnittsaufgabe angesiedelt. Nach Außen stellt sich die Klimaschutzmanagerin als zuständig für den Radverkehr dar.

Die personellen Kapazitäten werden generell als nicht ausreichend angesehen. **Der Radverkehr oder eine zukunftsfähige Mobilität sollte durch klare Strukturen, Zuständigkeiten und Aufgabenbereiche definiert sein und vorangetrieben werden.**

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.

Bei der Bewertung durch die BYPAD-Gruppe erreichte Reinbek die erste BYPAD-Qualitätsstufe, die der Stadt bislang nur einen insgesamt „ad hoc-orientierten Ansatz“ bescheinigt. Auf dieser Qualitätsstufe findet Radverkehrsförderung ansatzweise, eher in geringem Ausmaß und an isolierten Problemstellungen statt. Der Fokus liegt dabei überwiegend in den Themenfeldern Verkehrssicherheit oder Infrastruktur. Eine Integration des Radverkehrs in den verkehrsrelevanten Gesamtprozess ist u.a. aufgrund fehlender personeller und finanzieller Ressourcen eher nicht vorhanden. Auch die weiteren Themenfelder des Leitbildes „Radverkehr als System“ werden eher nicht berücksichtigt.

Die zukünftigen Handlungsansätze für Reinbek beinhalten u.a. die Etablierung der BYPAD-Gruppe als neues konzeptionelles Gremium für den Radverkehr. Die politischen Vertreter*innen haben auch zugesagt, sich für konkrete Zuständigkeiten für den Radverkehr in der Verwaltung einzusetzen – in Form einer/s Zuständigen für Radverkehr und für eine zukunftsfähige Mobilität in Reinbek. Darüber hinaus war auch im Vorfeld des Audits bereits bekannt, dass die Haushaltsmittel für den Radverkehr ab 2020 deutlich – um ca. das zehnfache wie bisher – erhöht werden. Da eine aktive Radverkehrsförderung immer finanzieller und personeller Ressourcen bedarf, sind damit wichtige Voraussetzungen bzw. Ansätze für die Zukunft erfüllt.

Um zügig einen deutlichen Schritt in Richtung Radverkehrsförderung zu gehen, wurden kurzfristige Maßnahmen abgestimmt und den strategischen Handlungsansätzen auch konkrete Infrastrukturprojekte definiert. Damit soll zeitnah ein Zeichen pro Radverkehr in Reinbek gesetzt werden.

Insgesamt kann das BYPAD-Audit mit der erfolgten Kommunikation der wichtigsten Akteure des Radverkehrs und der gemeinsamen Definition der Qualitätsziele für Reinbek als erster positiver Schritt für die zukünftige Radverkehrsförderung in Reinbek gesehen werden. Dieses gilt es nun im Nachgang mit Taten zu füllen.

9 Anhang

Im Verlauf des 1. BYPAD-Treffens wurden die Teilnehmenden aufgefordert, ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess zu nennen. Beim zweiten BYPAD-Treffen wurde ein Brainstorming zu gewünschten Maßnahmen und Handlungsfeldern durchgeführt. Zum Ende beider Treffen erfolgte jeweils eine Feedback-Runde.

Die jeweiligen Ergebnisse sind im folgenden Kapitel aufgelistet.

Abschließend sind die verwendeten Quellenangaben aufgeführt.

9.1 Erwartungen und Befürchtungen zu Beginn des ersten Treffens am 11. Dezember 2019

Zu Beginn des Treffens wurden die Teilnehmenden gebeten, Ihre Erwartungen und Befürchtungen zum BYPAD-Prozess zu notieren.

Die Beiträge der Teilnehmenden wurden den Kategorien „Erwartungen“ und „Befürchtungen“ oder auch als „Generelle Anmerkung“ unkommentiert zugeordnet.

Erwartungen

- Ein „größeres“ und konkretes, umsetzbares Bild/Ziel bzw. Vision für die zukünftige Entwicklung
- Daraus resultierend: Lenkungsgruppe für Radverkehr
- Anregungen /Erfahrungen aus anderen Kommunen kennenlernen
- Wir fangen mal an
- Verbesserung des Miteinander der Verkehrsteilnehmer durch verbesserte Wege
- Das Thema wird ins Bewusstsein der Verwaltung/Stadt/Politik gebracht
- Dass dem Fahrrad mehr Verkehrsraum gegeben wird
- Meine Erwartung ist, dass die Qualität der Radwege verbessert wird auch unter Berücksichtigung der Fußgänger
- Einbeziehung bisher noch nicht bekannter Aspekte und Akteure
- Ermittlung konkreter Maßnahmen und Umsetzungsschritte im Konsens
- Reinbek entwickelt eine Vision für die Mobilität
- Reduzierung des CO₂ Ausstoß des Mobilitätssektors
- Höhere Radverkehrsquote
- Kontinuierliche Entwicklung
- Beteiligungsprozesse
- Radverkehrsbeauftragten in der Verwaltung!
- Ein festes Gremium, das das Radwegekonzept „puscht“ und Mitwirkungsrecht hat
- Parteiübergreifende Zusammenarbeit
- Parteiübergreifende Weiterarbeit
- Verbesserung der Radfahrkonditionen
- Mehr Anregungen für Bürger*innen im Alltag (Berufsverkehr) Fahrrad zu fahren
- Wohngebiete vom Autoverkehr entlasten

- Wir (Ich) habe (n) die Hoffnung, dass sich endlich in diesem Bereich etwas tut!!

Befürchtungen

- Konzepte und Ideen scheitern an finanziellen und organisatorischen Gründen
- Die Ergebnisse von BYPAD werden nicht umgesetzt oder zu positiv dargestellt
- Tolle Ideen, die nicht umgesetzt werden können, weil es kein Personal gibt, das dafür zuständig ist
- Mögliche Erwartungshaltung aus Kostengründen (nicht erfüllen zu können) [realisierbar]
- Bessere Kennzeichnung der Radwege
- Meine Erfahrung zeigt, dass in Reinbek diese Aktion wieder in einer Schublade landet
- Verzettlung in Detailfragen und resultierende Minimal-Beschlüsse
- Umsetzungen werden dem MIV untergeordnet
- Es findet zu wenig Kommunikation statt
- Es werden zu wenige Maßnahmen umgesetzt
- Das sich nur wenig ändert
- Lange Umsetzungsdauer
- falsche Erwartungshaltung, Vereinbarkeit mit rechtlichen Regelungen wird außer Acht gelassen
- Interessenskonflikte
- Es besteht Skepsis, ob und inwiefern die erarbeiteten Wunschvorstellungen umgesetzt werden!
- Hohe Erwartungen vs. Umsetzungsprobleme

Generelle Anmerkung

- Struktur und Moderation super. Fragebogen schwierig zu verstehen
- Mobilitätskonzept ist erforderlich Radfahrer, Fußgänger, Barrierefreiheit, E-Mobilität, Autofahrer, Parkraumkonzept
- Nur Radverkehr zu betrachten ist zu einseitig
- ÖPNV entlasten u.v.m. muss unter einen Hut gebracht werden
- Wenn Beschlüsse gefasst werden, ist überwiegend die Politik zuständig! Wie erfolgt die Rückkoppelung an die Privatperson!??

9.2 Mündliches Feedback zum Ende des ersten Treffens am 11.12.2019

Zum Ende der Sitzung wurden die Teilnehmenden in einer kurzen mündlichen Runde um ein kurzes Feedback zum Prozess und/oder der Sitzung gebeten. Die Reihenfolge der Auflistung ist rein zufällig. Zur besseren Übersicht wurden die genannten Aspekte thematisch sortiert:

Zum Prozess generell

- Es war eine sehr interessante Veranstaltung.

- Was in der Veranstaltung passiert, dringt nicht nach außen.
- Positiv überrascht, dass es keinen Dissens gab.
- Es war eine Annäherung auf niedrigem Niveau
- Es ist schwer Wirkungsgruppen zusammenzukriegen. Es ist auch schwer einen Konsens zu finden. Die Erkenntnis der Sitzung ist, dass es Handlungsbedarf gibt
- Die Klimaschutzziele müssen angegangen werden
- Es war eine sehr interessante Veranstaltung.
- Es ist toll, dass so etwas stattfindet.
- Wie aussagekräftig ist das Ergebnis letztendlich? Es bleibt die Frage, ob wir uns über die gleichen Dinge unterhalten haben. Gefälle der Wahrnehmung war sehr unterschiedlich
- Radfahren in Reinbek kann auch genossen werden
- Es wurde bei der Veranstaltung am großen Rad gedreht
- Es war eine sehr interessante Veranstaltung. Die Verwaltung hatte die Möglichkeit Hintergründe mal anders darzustellen.
- Es ist schwer alle Verkehrsteilnehmenden unter einen Hut zu bringen.
- Das wird ein langer Weg
- Es war eine spannende Veranstaltung
- Es wurden Ergebnisse erzielt
- Ich habe viele neue Informationen erhalten.
- Mobilität als Ganzes muss in der nächsten Stufe gesehen werden
- Für die Veranstaltung wird Level 4,0 vergeben
- Zunächst war unklar, wieso, weshalb, warum findet das statt. Zunächst einen Konsens zu bilden ist sinnvoll und dann soll der gemeinsame „Tanker“ in die richtige Richtung gebracht werden.
- Der Fragebogen hat Probleme bereitet. Die Veranstaltung hat Klarheit zu dem Thema gebracht
- Es war gut, jede Frage durchzugehen um Missverständnisse zu klären
- Zunächst gab es Skepsis.
- Die Veranstaltung war straff und organisiert, die viel Klarheit gebracht hat. Die Skepsis bleibt jedoch noch
- Man ist gespannt auf den Februar-Termin

Zum Treffen

- Es war ein offenes Gespräch
- Gute Moderation.
- Es war eine interessante Diskussion.
- Die Moderatorin hat die Diskussionen gut eingefangen.
- Es war eine ruhige Diskussion.
- Die Diskussion war sinnvoll, weil eine reine Auswertung der Fragebögen das Bild verfälscht hätte
- Zielführende und sympathische Moderation
- Die Moderation und Vorgehensweise war sehr gut.

- Die Diskussion war sachlich
- Interessante Diskussion
- Es ist gut, dass ausführlich und auch parteiübergreifend diskutiert wurde
- Die Diskussion war sehr gut.
- Es war ein angenehmer Abend mit einer sachlichen Diskussion
- Es war eine gute Moderation

Zur Gruppe

- Die Beteiligung ist gut. Das Gremium sollte weiterhin Bestand haben, vielleicht in einem kleineren Kreis
- Es ist toll, wer alles teilgenommen hat. Es war eine gute Zusammensetzung der Gruppe. Das zeigt das Interesse am Radverkehr.
- Dankbarkeit, dass man dem Gremium zugehört

Zum Fragebogen

- Fragen im Fragebogen waren teilweise unglücklich formuliert
- Die Fragen im Fragebogen waren teilweise schwierig, weil über diese Themen nicht alle Bescheid wissen.
- Das Ausfüllen des Fragebogens war sehr/zu zeitaufwendig.
- Im Fragebogen waren die Antworten nicht immer ganz eindeutig. Nur vier Levels zu definieren ist zu wenig.
- Es gab Verständnisprobleme mit dem Fragebogen
- Die Fragen im Fragebogen sind schwierig und schräg. Die Diskussion hat Klarheit gebracht
- Es gab Schwierigkeiten mit dem Fragebogen
- Der Fragebogen war in Ordnung
- Der Fragebogen hat für die Sitzung eine tolle Struktur gegeben.

9.3 Auflistung aller beim 2. Treffen der BYPAD-Gruppe genannten Maßnahmen und Ideen für die zukünftige Radverkehrsförderung

Ergebnisse Brainstorming im Rahmen des 2. Treffens am 12.2.2020

Die Anzahl der Punkte im Handlungsfeld entspricht der Summe aller vergebenen Punkte für das Handlungsfeld inkl. der Einzelpunkte zu den Maßnahmen.

Infrastruktur (36 Punkte)

- Deutliches Radsymbol auf Radwegen und Radstreifen gegebenenfalls auch die Wege farblich markieren (4 Einzelpunkte)
- Vor Schulen und Kitas Tempo 30 deutlich auf der Fahrbahn kennzeichnen (3 Punkte)
- Hamburger Straße bis Lohbrügge ab K80 Beleuchtung, Markierung → Radweg (2 Einzelpunkte)

- Radfahren auf den Straßen fördern zugunsten der Geschwindigkeit. Dabei die Sicherheit fördern durch bauliche Maßnahmen und Tempo 30 für Autofahrer (2 Einzelpunkte)
- Tempo 30 in: Königstraße, Oher Weg, Königsberger Straße, Heideweg, Grenzweg, E-Werk bis Schulstraße → Rosenplatz, Mühlenredder von Kreuzung Schulstraße bis mind. Schneewittchenweg (1 Einzelpunkt)
- Landhausplatz bis K80 breitere Radwege. Diese Straße ist seit des Gastschulabkommens mit HH Schulweg!! (1 Einzelpunkt)
- Hochbord-Radweg (oder „sichere Alternative“) Hamburger Straße Richtung Lohbrügge (tödl. Fußgängerunfall im Dez. 2019) (1 Einzelpunkt)
- Ausweitung Tempo 30 in der Innenstadt und in allen Wohngebieten (1 Einzelpunkt)
- Radwege müssen besser ausgeschildert sein (1 Einzelpunkt)
- Vorhandene Fahrradwege Instand setzen (1 Einzelpunkt)
- Infrastruktur punktuell und wirksam verbessern: z. B. Ausbesserung von Asphalt Schäden, Freigabe von Einbahnstraßen, Nivellierung zu hoher Bordsteinkanten (1 Einzelpunkt)
- Stadtweit Nivellierung zu hoher Bordsteinkanten („Kanten-Kataster“) (1 Einzelpunkt)
- Alle Radwege müssen gut erkennbar sein. Übergänge vor Ausfahren muss man gut erkennen können
- Sanierung/Ausbau Rad- und Gehweg in der Bahnhofstraße/Bergstraße
- Tempo 30 Zone Mühlenredder mit breitem Fahrradweg
- Schönningstedter Straße, Pilotprojekt „ideale, vorbildliche Radwege“
- Klosterbergenstraße Radweg – Fußweg Autofahrer hupen
- Straßen mit Kopfsteinpflaster mit gut befahrbaren Radspuren ausstatten
- Optimieren / Erneuern der Radwege
- Bessere Straßenbeläge auf den Radwegen
- Ausbesserung bzw. notwendige Pflege von Straßen- und Wegebelegen!
- Bestehende Wege prüfen und ggf. Oberflächen verbessern: Kopfsteinpflaster bspw. Parkallee, Auswaschungen Lohbrügger Weg, Wildkoppel / Parkallee Süd Kopfsteinpflaster
- Umbau der Straßen zugunsten des Radverkehrs fördern / Schutzstreifen und separate Radwegführung
- Errichtung von Fahrradwegen überall dort, wo vermehrt geradelt wird!
- Aufhebung - Radweg – einseitig befahrbar Gegenverkehr – große Unfallgefahr
- Radverbindungswege abseits der Straßen erhalten / entwickeln
- Alle bestehenden Radwege herrichten!
- Vernetzung mit Nachbargemeinden
- Ausbau: Wohnsiedlungen – Anbindung ÖPNV – Radverkehr
- Konfliktgebiet Fußgänger/Radfahrer entschärfen, bspw. Bergstraße
- Alle vorhandenen Radwege verkehrssicher machen

- Wenn kein Radweg vorhanden und auf der Straße gefahren werden muss, sollten Autofahrer und Radfahrer durch ein Schild gleichberechtigte Nutzer sein.
- Verstärkte Einführung von Tempo 30-Zonen auf vielgenutzten Straßen im Stadtgebiet
- Radfahrgerechte Parkeinschränkungen in Tempo 30-Zonen
- Innenstadt für den Radverkehr (und Fußverkehr) umbauen
- Rote Fahrbahnmarkierungen von Radwegen auf Einmündungen
- Schutzstreifen auf Straßen für Radverkehr (+ Kampagne zur Sicherheit)
- Radwege verbessern bzw. In bestimmten Gebieten offizielle Möglichkeiten schaffen (z. B. Parkallee)
- Sicherheit: Tempo 30 möglichst großflächig, Fahrradbügel und /Stellplätze in Innenstadt, Radwegführungen quer zu Straßen-Einmündungen rot markieren
- Öffnung der Einbahnstraßen in jeweiliger Gegenrichtung
- Scherengitter verbreitern für Lastenräder und Rollstuhlfahrer
- Radwegführungen quer zu Straßenmündungen dauerhaft rot markieren
- Überprüfung der Notwendigkeit von „Umlaufsperrern“ und ihrer Durchlassmaße im Reinbeker Rad-Schleichwege-Netz
- Fahrradübergänge, z. B. Zebrastreifen o. Ampeln
- Mehr Zweiwegeverkehr in Einbahnstraßen ermöglichen!
- Es sollten mehr Einbahnstraßen für Radfahrer freigegeben werden
- Tempodisplays vor allen Reinbeker Schulen und Kindergärten
- Weiträumiges Sperren des Autoverkehrs vor Schulen und Kitas
- Pkw-Verbot vor Schulen von 07:30 – 08:00 und 14:00 – 14:30 Uhr

Velorouten und Radschnellverbindungen (19 Punkte)

- 2 – 3 richtig gute (fast) durchgehende Radwegerouten (Direktverbindungen)
- Identifizierung von „Velorouten“ in OW- und NW-Richtung auf Reinbeker Stadtgebiet und Ausbau der festgelegten Verläufe
- Fernradweg nach Hamburg, dort anschließen an Hamburger Weg
- Velorouten: Vorrang-Radwegenetz
- Geradlinige Fahrradstraße zwischen den Ortsteilen
- Erarbeitung eines Radwegstandards, eine Veloroute muss als eine solche erkennbar sein!
- Fahrradschnellweg nach Hamburg
- Ortsteile Reinbeks mit Velorouten verbinden: Schilder, Gefahrenpunkte beseitigen, Radwege neuer Belag
- Velorouten statt Einzelmaßnahmen

Strategisches (15 Punkte)

- Bitte auf eine erste Route einigen und nicht gleich die schwerste. Es müssen Erfolge sichtbar werden
- Im Stadtleitbild Radverkehr verankern!
- Priorisierung von Maßnahmen!

- Vernetzung mit anderen Gemeinden Stichwort „Mittelzentrum“
- Rad- und Fuß-Mobilität fördern
- Schnelle Umsetzung von Verbesserungen

Personal und Arbeitsgruppen (11 Punkte)

- Ernennung eines offiziellen „Fahrradbeauftragten“ für die Stadt Reinbek (2 Punkte)
- Eine(n) „Hauptkümmerer/in“ in der Verwaltung, der/die die Klimaschutzmanagerin beim Thema Radverkehr unterstützt, bzw. leitend umsetzt (2 Punkte)
- Organisation und Verwaltung: Radverkehrsbeauftragte/r in Verwaltung, Einrichtung runder Tisch Rad, Aktualisierung Radverkehrskonzept 2015 mit Prioritäten und Umsetzungscontrolling (1 Punkt)
- Radverkehrs-Beauftragte/r
- Ernennung eines Radverkehrsbeauftragten für Reinbek
- Einen „Radwegebeirat“ gründen!
- Arbeitsgruppen: Politik, Verwaltung, Verbände; Mindestens monatliche Treffen

Ampeln (6 Punkte)

- Sprunginsel / „Bettelampel“ in Hermann-Körner-Straße auf Höhe der Autowaschanlage einbauen (2 Punkte)
- Ampelschaltungen verbessern (kürzere Wartezeiten) (1 Punkt)
- Vorrangampeln für Fuß- und Radverkehr (1 Punkt)
- Ampelschaltungen für den Radverkehr optimieren

Daten (3 Punkte)

- Digitale Anlaufstelle für Verbesserungsvorschläge
- Online-Tool auf Homepage, um Gefahrenpunkte, kaputte Radwege zu melden
- Mängelmelder weiter ausbauen
- Daten erheben um IST-Zustand festzuhalten und Maßnahmen beurteilen zu können

Mitnahme (3 Punkte)

- Mitnahmemöglichkeiten verbessern (3 Punkte)
- Extra-Abschnitte für Fahrräder in S-Bahnen (auch in Rush Hour!)

Fahrradparken (0 Punkte)

- Fahrradschließanlage am Bahnhof (und eine S-Bahn, die regelmäßig fährt)
- Mehr Fahrradbügel im Stadtgebiet
- Fahrradbügel an Geschäften
- Mehr überdachte Abstellmöglichkeiten

Kontrollen (0 Punkte)

- Einhaltung der StVO von allen Beteiligten einfordern und kontrollieren
- Geschwindigkeitskontrollen MIV

Marketing (0 Punkte)

- Aktion Fahrradfahren für und mit Senioren
- Autofreier Sonntag
- Marketing pro Radverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit: pro „Fahrradstadt Reinbek“, Betonung der Bedeutung für Lebensqualität und Umwelt/ Naturschutz, wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, Gesundheit

Service (0 Punkte)

- Selbstbedienbare Fahrradpump-/Reparier-Stationen in der Stadt verteilt
- Fahrradstationen „Luftpumpen“

9.4 Mündliches Feedback zum 2. Treffen am 12.02.2020 - Mitschrift

Zum Ende der Sitzung wurden die Teilnehmenden mündlichen um ein kurzes Feedback zum Prozess und/oder der Sitzung gebeten. Die Reihenfolge der Auflistung ist rein zufällig. Zur besseren Übersicht wurden die genannten Aspekte thematisch sortiert:

Generelles

- Es braucht Zeit, um die ganzen Inhalte wirken zu lassen.
- Mir ist bekannt, dass Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt wurden, aber es fehlt die Gesamtschau. Das Radverkehrskonzept wurde auch nur sehr knapp beschlossen.
- Die Ausschüsse finden meistens ohne Publikum statt, obwohl sie öffentlich sind.
- Sichtweise auf Radverkehr hat sich insgesamt verändert.
- Gesamtschau ist wichtig
- Es gab in den letzten Jahren viele Projekte, in die Geld und Personal gesteckt wurde. Das Thema Verkehr hat sich deutlich verändert.
- Greta lässt grüßen - das Radverkehrskonzept hatte 2005 nicht so eine Dynamik, wie es 2020 haben würde.
- Es waren zu viele Inhalte, weniger Themen aber dafür tiefergehend erachte ich als sinnvoller.
- Ich war anfangs skeptisch. Wir stehen vor einer riesigen Aufgabe.
- Man schaut zurück und denkt, dass nichts passiert sei, doch es wurden Maßnahmen angefasst.
- Der Radverkehr ist ein komplexes Thema und über Mobilität insgesamt nachzudenken ist wichtig.
- Anfangs bestand Skepsis.

- Radverkehrskonzept durch zu viele Aufgaben in der Verwaltung nur zu langsam umgesetzt
- Mir fehlt ein konkretes, schnelles Ergebnis wie "wir fangen morgen an"
- Miteinander reden ist sehr wichtig
- Ich bin stolz auf uns und unsere Ideen
- Von "oben" muss die Priorität auf den Radverkehr gesetzt werden - sonst bringt das nix
- Es war spannend so viele Hintergründe und Ansichten kennen zu lernen
- Es gab viele Ideen, die theoretisch umgesetzt werden könnten

Zukünftiges

- Ich bin gespannt auf den Ergebnisbericht und wann alles umgesetzt wird.
- Ich hoffe, dass sich nun was verändert
- Es wurde immer wieder von einem Beschluss des Radverkehrskonzepte berichtet, das vorher nicht bekannt war. So ein Versäumnis, darf nie wieder passieren, dass so ein Konzept nicht nach außen dringt.
- Die Ergebnisse von heute dürfen nicht im Nirwana enden.
- Ich bin gespannt was aus den Ergebnissen entsteht.
- In Zukunft sollte die strategische Radverkehrsplanung besser angegangen werden.
- Reinbek braucht solche Konstellationen wie die BYPAD-Gruppe
- Ich freue mich auf ein Wiedersehen
- Ich bin in die Zukunft blickend zuversichtlich, dass auch was geschieht und dass wir was auf den Weg bringen können.
- Mal gucken, was so in den nächsten Jahren passiert.
- Ich bin gespannt, ob das alles umsetzbar ist, was wir hier besprochen haben.
- Die Fraktionen müssen auf einen Nenner kommen - bezüglich eines Beauftragten für Radverkehr - dann muss auch was passieren.
- Bitte zukünftig die Veranstaltung später beginnen lassen, für Berufstätige ist 17.00 Uhr schwer zu ermöglichen.
- Der Wille für eine Radverkehrsförderung ist da, aber die Kapazitäten nicht. Die müssen jetzt realisiert werden.
- Es muss jetzt was passieren.
- Reinbek muss im Radverkehr voran gehen
- Ich hoffe, dass am Rande ein Funke zündet und es in Reinbek vorangeht.
- Es sollte insgesamt vernetzt gedacht werden, da man alle Verkehrsarten gleichermaßen berücksichtigen muss.
- Ich bin voller Hoffnung, dass wir in Reinbek zukünftig sicher Rad fahren können und die Radverkehrsförderung weiter vorangetrieben wird.
- Es herrscht Aufbruchstimmung
- Wir müssen alle an einem Strang ziehen

Zum Treffen

- Der heutige Termin baute gut auf dem 1. Treffen auf.
- Vieles was heute diskutiert wurde, ist bereits Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.
- Ich habe mich in vielen diskutierten Themen wiedergefunden.
- Ich habe mich gefreut an dieser Runde teilnehmen zu dürfen.
- Es ist zu bemängeln, dass nur zu den Oberthemen und nicht zu den einzelnen Themen diskutiert wurde. Das war zum Teil zu wenig konkret.
- Es wurde fast nur über die Politik diskutiert.
- Ich habe es genossen, dass wir so offen über Dinge sprechen konnten.
- Es war eine fruchtbare Diskussion.
- Es gab auch viele "Brennpunkte", die angesprochen und bearbeitet werden mussten
- Es ist spannend, wenn so viele einzelne, unterschiedliche Gruppen aufeinandertreffen.
- Während der Veranstaltung fühlte ich mich sehr wohl und abgeholt.
- Die Gespräche waren sehr gut.
- Die Beteiligten und die Runde insgesamt war Klasse.
- Es wurde konstruktiv diskutiert.
- Die Veranstaltung wurde souverän durchgeführt.
- Die Veranstaltung war spannend und interessant.
- Für mich war es spannend.
- Die Offenheit hat gutgetan.
- Ich bin von der Moderation begeistert und gehe nach beiden Veranstaltungen zufrieden nach Hause.
- Wir sind in beiden Sitzungen zu guten Ergebnissen gekommen
- Unterschiedliche Akteure konnten gut miteinander reden - das ist sehr positiv zu sehen
- Gute Zusammensetzung der Gruppe
- Ich bin zufrieden und glücklich
- Wir haben offen, freundlich und ehrlich geredet
- Das Treffen war sehr interessant, ich habe viel gelernt
- Mir hat ein abschließendes Resümee gefehlt, das die Veranstaltung heute abgerundet hätte
- Ich fand es super, dass auch einige junge Leute dabei waren und mitdiskutiert haben

9.5 Literatur und Quellenangaben

Die Anmerkungen und weiterführenden Informationen der BYPAD-Auditorin erfolgten auf Basis der gängigen Entwurfsregelwerke. Hierbei sind vor allem die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der FGSV oder die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), sowie die verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) zu nennen.

Darüber hinaus liegen der Auditorin folgende Informationsquellen vor:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA 2010.
- Internetpräsenz ADFC (www.adfc.de/fahrradklima-test) - mehrfach
- Internetpräsenz BYPAD-Consortium (www.bypad.org) - mehrfach
- Internetpräsenz Stadt Reinbek (www.reinbek.de) – mehrfach
- Stadt Reinbek – Leitbild (Beschlussfassung Juni 2012)
- Stadt Reinbek: Radverkehrskonzept 2015
- Stadt Reinbek: Integriertes Klimaschutzkonzept 2017
- Landespolizeiamt Schleswig-Holstein: Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein, 2018
- Stadt Reinbek: Reinbek im Dialog. Der Stadtcheck in Reinbek, 2018