

Erfahrungen aus der Umsetzung 2022/2023



Inhalt

Einleitung.....	2
Erfahrungen: Mit oder ohne Planungsbüro?.....	2
Erfahrungen in der Umsetzung	3
Fazit	6
Die nächsten Schritte.....	7
Impressum	7

Einleitung

RAD.SH hat im Herbst 2021 ein Arbeitspapier vorgelegt, um aufzuzeigen, wie ein Radverkehrskonzept in kleineren Gemeinden in Eigenarbeit und ohne Planungsbüro erstellt werden kann. Nachdem in verschiedenen Gemeinden erste Konzepte begleitet wurden, soll an dieser Stelle ein Erfahrungsbericht erfolgen.

In den Jahren 2022/2023 wurden 34 Kommunen beraten: 6 Kreise, 10 Städte, 5 Ämter und 17 Gemeinden. Eine ausführliche Begleitung bei der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes in Eigenregie erfolgte in den Gemeinden Heikendorf, Mönkeberg, Schönkirchen und Molfsee, dem Amt Schrevenborn und der Stadt Tornesch. Hinzu kamen Bürgerbeteiligungsworkshops in Laboe und Marne. RAD.SH unterstützte die Kommunen durch:

- Erstinformationen für Politik und Verwaltung
- Prozessbegleitung vor Ort in 3 Sitzungen plus Ortsbegehungen
- Bereitstellung von Beispielkonzepten und Musterlösungen
- Sichtung der Entwürfe und Kommentierung

Erfahrungen: Mit oder ohne Planungsbüro?

Ein Radverkehrskonzept dient als strategische Handlungs- und Entscheidungsgrundlage - für Politik und Verwaltung. Darüber hinaus wird ein Radverkehrskonzept bei verschiedenen Förderprogrammen vorausgesetzt. Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes kann,

1. an ein Planungsbüro vergeben werden:

Dieses Vorgehen kommt in der Regel für Städte, Kreise und große Gemeinden in Frage. Die Vorteile sind das exquisite Expertenwissen, der Blick von außen, der Blick über den Tellerrand und eine neutrale Moderation des Prozesses. Nachteile sind die damit verbundenen Kosten und die Suche nach geeigneten Büros, die auch wirklich zur Verfügung stehen.

2. durch die Verwaltung erstellt und von der Politik verabschiedet werden:

Der zweite Weg ist nicht zu empfehlen. Selbst wenn in Verwaltung und Politik großes Fachwissen und gute Ortskenntnisse vorliegen, bleibt der latente Vorwurf der Voreingenommenheit (Der Prophet gilt nichts im eigenen Land). Zudem fehlt der (positive) Druck von außen, auch mit der Umsetzung zu beginnen.

3. in Eigenregie durch die Verwaltung mit externer Beratung (z.B. durch RAD.SH) und breiter Beteiligung erfolgen:

Wir empfehlen allen "kleineren" Kommunen und Ämtern, diesen dritten Ansatz zu wählen. In den meisten Fällen genügt eine schlankere Version eines Konzepts, wobei das Hauptziel darin besteht, eine Handlungsanleitung für die Zukunft zu erstellen. Ein solcher „Radentwicklungsplan“ umfasst die Erfassung des Ist-Zustands, die Planung eines modernen Radnetzes, die Behebung von Gefahrenpunkten sowie die Integration in den öffentlichen Nahverkehr und die angrenzenden Gemeinden. Das Fachwissen der Bürgerinnen und Bürger bildet hierbei die Grundlage. Die Beteiligung ist unerlässlich, da dies nicht nur den Kreis der Experten erweitert, sondern auch sicherstellt, dass das Konzept nicht auf dem Papier verbleibt.

Eine konkrete Aussage, ob mit oder ohne Planungsbüro, lässt sich in allgemeiner Form nicht treffen. Es kommt zum einen auf die Größe der Gemeinde, des Amtes oder der Stadt an, zum anderen auch auf das vorhandene Wissen und das zur Verfügung stehende Personal.

Die Ämter sind gefragt

Eine konkrete Empfehlung lässt sich aus den Erfahrungen der ersten beiden Jahre aber ableiten: Für kleinere Gemeinden ist es sinnvoll, sich auf Ämterebene zusammenzutun, um ein gemeinsames Radverkehrskonzept bzw. einen Radentwicklungsplan zu erarbeiten. Für sehr kleine Gemeinden ist die Erarbeitung eines eigenen Konzepts in der Regel nicht zielführend, da Entscheidungen eher auf Ämterebene getroffen werden und auch die Netzplanung dann häufig an der Gemeindegrenze aufhören muss. Wenn das Amt jedoch kein Interesse an diesem Thema zeigt, sollte die Initiative innerhalb der Gemeinde gestartet werden. Die Hoffnung besteht darin, dass auch benachbarte Gemeinden sich diesem Ansatz anschließen. Voraussetzungen sind:

- Im Amt sind Mitarbeitende mit Erfahrung und einem Zeitbudget vorhanden.
- Es gibt eine Rad AG oder engagierte BürgerInnen, die bereit sind, mitzuarbeiten.
- Es gibt die Möglichkeit an ein Radverkehrskonzept des Kreises anzuknüpfen.

Erfahrungen in der Umsetzung

RAD.SH konnte in den vergangenen Jahren erste Erfahrungen sammeln, wie Konzepte in Eigenregie erstellt werden können. Die Basis bildete das von RAD.SH erstellte Arbeitspapier (www.rad.sh/radverkehrskonzepte). Im Folgenden werden die Ergebnisse der Auswertung vorgestellt.

Vor dem eigentlich Beginn

Bevor mit den eigentlichen Arbeiten begonnen wird, zeigte sich, dass zuerst folgende grundlegende Fragen beantwortet werden müssen

1. Gibt es eine breite politische Unterstützung für ein Radverkehrskonzept? Wenn nicht, sollte dieses zuerst hergestellt werden. Vor allem im Hinblick auf die folgende Umsetzung des Konzeptes ist politische Unterstützung von Beginn an notwendig.
2. Gibt es eigene Sachkompetenz in Radverkehrsthemen? Sind in der Verwaltung Personen vorhanden, die Fachwissen einbringen können? Diese müssen nicht unbedingt in der eigenen Kommune vorhanden sein, eventuell sind diese auf Amts- oder Kreisebene vorhanden und können in die Arbeit einbezogen werden.
3. Gibt es aktive Mitwirkende für die Erstellung? Hier sind die BürgerInnen gefragt, die mit ihrem Vor-Ort-Wissen die Arbeiten unterstützen. Es zeigte sich, dass engagierte BürgerInnen den Prozess vorantreiben. Ohne das Engagement von ortskundigen Radfahrenden und die Bereitschaft der Politik zur konstruktiven Mitarbeit bleibt ein Radverkehrskonzept oberflächlich und hat wenig Chancen auf Umsetzung. Häufig kam der erste Impuls aus dieser Gruppe, so dass in der Regel aktive BürgerInnen bereitstehen. Eine vorhandene, feste Arbeitsgruppe ist natürlich optimal.

4. Kann die Verwaltung ein ausreichende Zeitkontingent für die Bearbeitung vorhalten? Für die Erstellung des Konzeptes muss ein Zeitbudget zur Verfügung stehen. Ausreichende Zeit für die Sitzungen, inklusive Vor- und Nachbereitung, sowie die Dokumentation des Prozesses und das Schreiben des endgültigen Papiers müssen vorab eingeplant sein.
5. Gibt es ein Kreisradverkehrskonzept? Ein übergeordnetes Konzept liefert erste Ansatzpunkte für die eigenen Arbeiten. Es ist hilfreich, sich vorab mit den zuständigen Akteuren auf Kreisebene in Verbindung zu setzen.
6. Wie detailliert geht das Kreisradnetz auf die Gemeindeebene ein? Auch hier sind zuerst die wesentlichen Informationen einzuholen: Umfasst es nur Kreisstraßen oder ist es Baulastträger übergreifend? Werden Aussagen zu Kreuzungen, Querungen, Rotmarkierungen, Ortseinfahrten und Ortsdurchfahren getroffen? Diese Informationen können vorab helfen, den Prozess in der eigenen Gemeinde zu strukturieren.

Sind diese Vorabfragen positiv beantwortet, kann mit der eigentlichen Arbeit begonnen werden. Die folgenden Phasen sind im RAD.SH Arbeitspapier ausführlich beschrieben.

Vorbereitungsphase

1. Die Erfahrungen zeigen, dass vier Sitzungen zur Planung eines Konzeptes ein gutes Mittelmaß darstellen. Je nach Umfang und Voranschreiten können mehr oder auch weniger Treffen nötig sein. Hier müssen die Prozessverantwortlichen flexibel bleiben.
2. Wichtig war auch das Engagement der BürgerInnen und der Politik. Sitzungstermine müssen für ehrenamtliche Mandatsträger kompatibel sein, Sitzungszeiten und -dauer sind einzuhalten.
3. Ziele und Nutzen eines Radverkehrskonzeptes müssen vorab allen Beteiligten klar sein. Zwischenergebnisse müssen dokumentiert und transparent gemacht werden, ausreichende Möglichkeiten zur Rückmeldung sind einzuplanen.
4. Der Kreis der Beteiligten ist weniger abhängig von der Gemeindegröße, sondern eher von den Gegebenheiten vor Ort. Akteure können u.a. sein: lokale ADFC-Gruppen, Schulen und Elternverbände, Umwelt- und Sozialverbände, Einzelhandel, Unternehmensvertreter, Feuerwehr, Sportvereine und so weiter. In der Regel kannten sich die Aktiven vor Ort. Die Gemeinderatsfraktionen sollten in jedem Fall eingebunden sein.
5. Die Begleitung durch die Presse zeigte ebenfalls positive Effekte. In vielen Kommunen wurde im Amtsblatt über die Arbeiten informiert, in der örtlichen Presse wurde berichtet und zur Mitarbeit aufgerufen. Für die Akteure war somit eine gewisse Wertschätzung der Arbeit gegeben und auch die Chancen auf eine Umsetzung der Ideen wurde erhöht.

1. Sitzung Auftaktsitzung:

1. Es hat sich bewährt, die Identifizierung von Schwachpunkten des vorhandenen Netzes per Kartenabfrage vorzunehmen und an gedruckten Straßenkarten zu visualisieren.
2. Soweit vorhanden, sollte die Verwaltung Anregungen aus der Online-Beteiligung auf der Karte vorab verzeichnet haben.

2. Dazwischen: Ortsbegehungen in Kleingruppen, Austausch Ideen für Lösungen

1. Ortsbegehungen sind für den Prozess sehr hilfreich. Konfliktbereiche lassen sich vor Ort auch für „Fahrradlaien“ besser aufzeigen als nur anhand von Kartenmaterial.
2. Ortsbefahrungen sollten gut vorbereitet und von der Verwaltung oder einem kundigen Rad-Aktiven (z.B. vom ADFC) durchgeführt werden.
3. Ortsbefahrungen aktivieren auf Grund der eigenen Erfahrung der Teilnehmenden auch diejenigen Mitglieder der Rad-AG, die sich bisher noch nicht aktiv eingebracht haben.
4. Die Ergebnisse der Befahrung müssen dokumentiert werden.

3. Sitzung: Radnetz und Maßnahmen

1. Die Erstellung des Radnetzes sollte am besten wieder anhand von ausgedruckten Kartenmaterial erstellt werden. Die Teilnehmenden können sich im Halbkreis um die Karten stellen und kommen besser ins Gespräch.
2. An den Karten können die Teilnehmenden zunächst die Quellen und Ziele des Radverkehrs mit Klebepunkten festhalten. Hieraus werden Korridore und ein Wunschnetz kartografisch dargestellt und diskutiert.
3. Darauf aufbauend wird das Zielnetz definiert und Lösungsansätze für einzelne Straßen oder Knotenpunkte diskutiert.
4. In strittigen Punkten kann ein Prüfauftrag an die Verwaltung gegeben bzw. auf weitere Prüfung durch ein Planungsbüro verwiesen werden.
5. Zudem sollen die Teilnehmenden an Wandkarten ihre Wünsche für Abstellanlagen, Wegweisungen und sonstige Serviceangebote einzeichnen bzw. aufkleben.
6. Maßnahmen zur Radkultur und Öffentlichkeitsarbeit spielen für die Teilnehmenden zunächst eine untergeordnete Rolle. Sie sollten dennoch vorgestellt werden, denn gerade hiermit lassen sich erste sichtbare Zeichen setzen.

4. Sitzung: Priorisierung und Beschluss

1. Es hat sich bewährt, dass die Verwaltung das in der vorangegangenen Sitzung erarbeitete Radnetz und die Maßnahmenvorschläge kartografisch visualisiert und in Tabellenform darstellt. Auf diese Weise können die einzelnen Punkte übersichtlich präsentiert und abschließend erörtert werden.
2. Durch Bepunktung kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen, aufgeteilt nach Infrastruktur, Service und ÖA-Maßnahmen.
3. Die Runde sollte die Maßnahmen im Konsens absegnen und zur finalen redaktionellen Bearbeitung an die Verwaltung gegeben.

Die politische Beschlussfassung erfolgt anschließend in den regulären Ausschusssitzungen. Hierzu sollten die aktiven BürgerInnen gesondert eingeladen werden, ein Dank der Politik inkl. Pressetermin sollte selbstverständlich sein.

Weitere allgemein Erfahrungen aus den Pilotprojekten

Sitzungen mussten organisiert werden.

Es zeigte sich, dass dieser Punkt in der Regel unproblematisch war, wenn die Termine abends und in Abstimmung mit dem kommunalen Sitzungskalender angesetzt wurden. Der Zeitbedarf für die Verwaltung darf nicht unterschätzt werden.

Die Sitzungen sollten am besten (extern) moderiert werden.

Dazu konnten sich die beteiligten Kommunen nicht entschließen. Die Moderation hat entweder die Verwaltung, die Ausschussversetzende oder der Bürgervorsteher übernommen. Die Erfahrungen sind hierbei durchaus positiv. RAD.SH hat die Rolle des Impulsgebers und Experten mit Blick von außen übernommen.

Es muss jemanden geben, der oder die das Konzept schreibt.

Diese Aufgabe haben die Verwaltungen übernommen. Der zeitliche Aufwand war höher als angenommen, insbesondere, weil die Mitarbeitenden in der Regel das erste Mal ein Radverkehrskonzept schreiben. Hierfür muss ein extra Zeitkontingent für die zuständigen Mitarbeiter*innen bereitgestellt werden.

Der externe Blick war sinnvoll

Ein externer Experten-Blick ist nötig, um in der Politik vor Ort für Zustimmung zu werben. RAD.SH hat die Sitzungen vor Ort begleitet und den Konzeptentwurf kommentiert. Bei strittigen Punkten wurden Prüfaufträge an die Verwaltung bzw. externe Planungsbüros empfohlen. Die Aufträge können auch nach Konzeptverabschiedung erteilt werden.

Fazit

Insgesamt lässt sich feststellen, dass das ursprüngliche Konzept den tatsächlichen Anforderungen gerecht wurde. Eine Anpassung an die Grundstruktur ist deshalb nicht nötig. Die hier beschriebenen Erfahrungen werden in das RAD.SH Arbeitspapier eingefügt.

Als wesentliche Erfolgsfaktoren haben sich herausgestellt:

- eine aktive RAD-AG mit zumindest einzelnen fachlich versierten Mitgliedern,
- eine fachkundige und motivierte Verwaltung, die mit der erforderlichen Zeit ausgestattet ist,
- gut vorbereitete Ortstermine.

Hemmnisse lagen eher hierin:

- erzwungenen Rad-AGs,
- zu geringes Zeitkontingent der zuständigen Verwaltungskraft,
- zu geringe politische Beteiligung während des Erstellungsprozesses.

Es hat sich gezeigt, dass ein schlankes Papier mit Fokus auf das Wesentliche (Netzplanung, Maßnahmen und Priorisierung, Umsetzungsplan) für Ämter und kleinere Kommunen sinnvoller ist, als die Erstellung eines klassischen Verkehrskonzeptes. Ein solcher „Radentwicklungsplan“ wird deshalb zukünftig im Fokus der Arbeiten von RAD.SH stehen.

Die nächsten Schritte

Die Radstrategie des Landes gibt als Ziel die „Flächendeckende Erstellung von Mobilitätskonzepten oder integrierten Radverkehrskonzepten in den Kommunen“ (S.27) vor. Durch die Erstellung von Radverkehrskonzepten in 10 der 11 Kreise ist Schleswig-Holstein schon einen großen Schritt vorangekommen. Über weitere Radverkehrskonzepte der Städte, Ämter und größeren Gemeinden wird sowohl der Netzgedanke des Landesradverkehrsnetz (LRVN) als auch die allgemeine Radverkehrsförderung regional und örtlich ausdifferenziert. RAD.SH wird diesen Prozess weiter begleiten.

Dazu wird das RAD.SH Angebot erweitert. RAD.SH wird Ämter und Gemeinden in Schleswig-Holstein gezielt ansprechen, um diese zu motivieren, eigene einfache Radverkehrskonzepte / Radentwicklungspläne zu erarbeiten. Damit wird das LRVN und die Kreiskonzepte um die örtliche Komponente ergänzt. Ziel ist ein ausdifferenziertes Radnetz für Schleswig-Holstein. Planungen können so gezielt angepasst, Fördermittel den Prioritäten gemäß eingesetzt werden.

Mit der AGFK Mecklenburg-Vorpommern besteht eine intensive Zusammenarbeit, auch diese AGFK arbeitet derzeit an einem Projekt, um Gemeinden bei der Erstellung von Radverkehrskonzepten ohne Planungsbüro zu unterstützen. Der Austausch wird in die Arbeiten von RAD.SH einfließen.

Mit seinen Aktivitäten trägt RAD.SH dazu bei, dass ein umfassendes Radnetz entstehen kann, das den BürgerInnen von Radschnellwegen über Vorrangrouten bis hin zu örtlichen Quellen und Zielen ein durchgängig befahrbares, selbsterklärendes, komfortables und sicheres Radnetz bietet. Es bildet die Grundlage für die Priorisierung von Verbesserungsmaßnahmen und Mittelvergabe. Zusammen mit den Maßnahmen für Service und Kommunikation kann in ganz Schleswig-Holstein ein großer Schritt zur Umsetzung der Radstrategie des Landes erzielt werden, um mehr Menschen auf's Rad zu bringen und das Radfahren sicherer zu machen.

Impressum

RAD.SH

Wolfskamp 49, 24113 Molfsee

www.rad.sh

Erstellt durch

Carsten Massau, Dr. Thorben Prenzel

Oktober 2023