RAD.SH

Entwicklungsplan Radverkehr

Langfassung

Erstellung eines Entwicklungsplanes Radverkehr in Eigenregie

Arbeitspapier

RAD.SH will mit diesem Dokument zeigen, wie größere Gemeinden und Ämter in Eigenarbeit und ohne Planungsbüro einen Entwicklungsplan Radverkehr erstellen können. Das Dokument wird laufend erweitert und überarbeitet. RAD.SH hat Erfahrungen aus der Begleitung verschiedener Ämter/Gemeinden in SH berücksichtigt. Zudem wird mit dem bundesweiten AGFK-Netzwerk (www.wir-machen-radverkehr.de) zusammengearbeitet und insbesondere mit der AGFK Mecklenburg—Vorpommern, die ein Projekt zu diesem Thema in 2022 gestartet hat.

Einleitung

Ein strukturiertes und strategisches Vorgehen in Sachen Radverkehr wird bei verschiedenen Förderprogrammen vorausgesetzt. Das kann durch ein integriertes Mobilitätskonzept oder Radverkehrskonzept sichergestellt sein. Gerade für kleinere Gemeinden oder Ämter ist der Aufwand dafür nicht unbedingt erforderlich. Das landesweite Radverkehrsnetz und die Radverkehrskonzepte der Kreise bilden eine gute Grundlage, die auf die örtlichen Belange heruntergebrochen werden können. Das meiste Wissen ist häufig schon vor Ort vorhanden und dieser Schatz muss „nur“ in strukturierter Form gehoben werden.

Dabei sind einige Herausforderungen zu meistern:

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

RAD.SH sieht dieses Arbeitspapier als Anregung. Jede Gemeinde ist anders und hat seine spezifischen Rahmenbedingungen. Darauf gehen wir gerne ein.

Teil 1: Inhalte eines Entwicklungsplanes Radverkehr

Die Inhalte hängen von den Gegebenheiten vor Ort ab. Unter den hier aufgeführten Überschriften müssen nicht alle Aspekte erschöpfend bearbeitet werden. Wichtig ist ein die Entwicklung eines Radnetzes mit Anknüpfung an übergeordnete Netze und ein Maßnahmenkatalog. Es bietet sich an, vergleichbare Konzepte anzuschauen und ggf. Teile zu übernehmen. RAD.SH stellt eine Auswahl zur Verfügung. Der Aufbau eines Radverkehrskonzeptes kann folgendermaßen aussehen:

1. Die Einleitung

Die Einleitung zum Entwicklungsplan kann kurzgefasst werden. Wichtig ist die Beschreibung der Ziele.

Warum ein Entwicklungsplan Radverkehr?

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

Besondere Problemlage

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

Erstellung dieses Entwicklungsplanes: Beteiligungsverfahren

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

Ziel des Entwicklungsplanes Radverkehr

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

Mehr Leute aufs Rad: In der Radstrategie des Landes ist eine Erhöhung des Radanteils im Modal Split auf 30 Prozent bis 2030 vorgesehen. Vor Ort fehlen aber häufig die Zahlen, welche Anteile schon heute erreicht werden. Hier sollten trotzdem, wenn irgendwie möglich, Zahlen genannt werden. Notfalls muss mit Schätzung gearbeitet werden. RAD.SH verleiht auch Radzählanlagen, damit kann eine Vorher-Nachher Untersuchung auf ausgewählten Strecken durchgeführt werden https://rad.sh/radzaehlanlagen-info/.

Unfallzahlen verringern: Wenn vorhanden, können hier die derzeitigen Unfallzahlen (Todesfälle, Schwer- und Leichtverletzte) in der Kommune herangezogen werden. Ziel sollte die Vision Zero sein, also keine Unfalltoten mehr. Als weiteres Ziel sollte eine allgemeine Verringerung der Unfallzahlen genannt werden. Z.B. „Weniger Unfälle durch Geschwindigkeitsreduktion und verbesserte Sichtbeziehungen“. Dies sind in der Regel die Hauptmaßnahmen zur Förderung der Radverkehrssicherheit.

Radtourismus fördern: Dieser Aspekt spielt natürlich vor allem in touristischen Regionen eine Rolle. Allerdings kann auch ein überregionaler touristischer Radweg schon Potential für touristischen Radverkehr (mit Übernachtung oder Einkaufsverkehren) bieten. Konkrete Ziele hängen natürlich von den Gegebenheiten vor Ort ab.

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

2. Bestand- und Konflikte

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

Infrastruktur

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

- Alltagsradnetz (Hauptrouten, Nebenrouten, Netzlücken)
- Touristisches Netz, wenn touristischer Verkehr im nennenswerten Umfang vorhanden ist
- Anbindungen zu übergeordneten Radnetzen (Kreise, Land), besondere Verbindungen mit anderen Kommunen
- Besondere Quell- und Zielverkehre (Schulen, ansässige Unternehmen, Wohn- und Einkaufen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen)
- Besonders konfliktreiche Bereiche (Kreuzungen, Querungen, schlechte Wege)

Service

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

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

Öffentlichkeitsarbeit

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

3. Maßnahmen und Umsetzung

Als Einführung ins Thema kann hier noch mal auf die Ziele aus der Einleitung verwiesen werden. Die Umsetzung zeigt dann die einzelnen Schritte zum Erreichen der Ziele an. Je konkreter an dieser Stelle Maßnahmen inkl. Kostenschätzung und zeitlicher Umsetzung benannt werden, desto einfacher ist die Umsetzung. Es bietet sich ein Zeithorizont von 10 Jahren an.

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

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

Infrastruktur

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

- Netzbetrachtung, Wo sind bestehende Radverbindungen? In welchem Zustand sind sie? Wo gilt es Lücken zu schließen? Lassen Schleichweg und Wirtschaftswege einbeziehen? Wer ist zuständig für den jeweiligen Radweg, wer hat die sogenannte Baulastträgerschaft?
- Besondere Schwerpunkte / konfliktreiche Stellen: An dieser Stelle können besondere Abschnitte, Einmündungen, Querungen, Ortseinfahrten oder Kreuzungen benannt werden, auf die besonderes Augenmerk gelegt werden sollte.
- Prioritäre Maßnahmen: Ob bereits an dieser Stelle eine Liste der Prioritäten inkl. Zeitplan der Umsetzung beschrieben wird, oder erst später als Zusammenfassung ist relativ egal. Bei wenigen Maßnahmen kann es auch direkt erfolgen, wenn viele Maßnahmen geplant sind, bietet sich eher eine Zusammenfassung an.

Serviceangebote

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

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

Öffentlichkeitsarbeit
Dieser Punkt wird gerne vernachlässigt. Oberstes Ziel jeder Radpolitik sollte es aber sein, in der Kommune ein fahrradfreundliches Klima zu schaffen, und dazu ist Öffentlichkeitsarbeit ein wesentliches Instrument. Es gibt bereits eine Menge guter Aktionsideen, an denen sich eine Kommune beteiligen kann. Eine Übersicht findet sich beispielsweise auf der RAD.SH Seite: https://rad.sh/wp-content/uploads/2020/10/RAD.SH-good-practise-Oeff-Arbeit-fuer-Radverkehr.pdf. RAD.SH bietet auch eine Reihe von Vorlagen, um Projekte öffentlichkeitswirksam zu unterstützen (Zum Beispiel das Kommunikations-Paket „Fahrradstraße“ https://rad.sh/kommunikationspaket-fahrradstrasse/) Melden Sie sich bei uns, gerne helfen wir hier weiter.

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

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

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

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

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

Evaluation und weitere Begleitung der Umsetzung
Für die weitere Begleitung des Konzeptes und die Überprüfung der Umsetzung sollte die Rad AG wieder einberufen werden, möglich ist auch ein Beirat oder ein Runder Tisch Radverkehr.

5. Anhang
Maßnahmentabelle
Die Maßnahmentabelle am Ende des Dokumentes hilft, den Überblick zu behalten. Sie beinhaltet den Namen der Maßnahme, deren Verortung, die zeitliche Einordnung (kurz-, mittel_ und langfristig), eine grobe Kostenangabe (€, €€, €€€), die Zuständigkeit (Wer kümmert sich?) und die Priorisierung.

Teil 2: Erstellung des Entwicklungsplanes Radverkehr

Vor dem eigentlichen 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 Gemeindeebne 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 beantworten, kann mit der eigentlichen Arbeit begonnen werden. Die folgenden Phasen sind im RAD.SH Arbeitspapier ausführlich beschrieben.

Vorbereitungsphase

1. Die Erfahrungen zeigen, dass drei bis vier Sitzungen zur Planung eines Konzeptes ein gutes Maß 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.

Der Start: Gründung einer AG Radverkehr

Im ersten Schritt werden die rad-aktiven InteressenvertreterInnen aus der Politik und Verwaltung sowie der Bürgerschaft, identifiziert und zum Prozess eingeladen. Im Rahmen einer Auftaktsitzung werden Ziele aufgezeigt, die Arbeitsschritte festgelegt und Aufgaben verteilt. RAD.SH kommt gerne vorbei und unterstützt bei der Initiierung des Prozesses. Akteure können u.a. sein: lokale ADFC-Gruppen, Schulen und Elternverbände, Umwelt- und Sozialverbände, Einzelhandel, Unternehmensvertreter, Feuerwehr, Sportvereine und so weiter. In der Regel kennt man die Aktiven vor Ort.

1. Sitzung Auftaktsitzung (3h):

Bei der Auftaktsitzung geht es darum, sich kennenzulernen, ein gemeinsames Verständnis von Zielen und Aufgaben der AG zu erzielen und den Grundstein für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zu legen.

1. Einführung
   Kennenlernen, Ablauf des Verfahrens, Grundlagen der Zusammenarbeit etc. sollten durch die Sitzungsleitung vorgestellt werden. RAD.SH kommt gerne dazu.
2. Vorstellung Kapitel 1 „Einleitung“
   Dieses kann schon vorher als Entwurf geschrieben sein. Über die Ziele muss eine Diskussion zulassen werden und am Ende abgestimmt werden. (Aufpassen: Hier kann es zu erregten Diskussionen kommen! Die Ziele sollten deutlich als Entwurf markiert werden. Wenn es zu Konflikten kommt, nur die Inhalte diskutieren lassen und eine Entscheidung über die konkrete Höhe ans Ende des Verfahrens schieben).
3. Einführung Kapitel 2 „Bestand und Konflikte“
   Es hat sich bewährt, die Identifizierung von Schwachpunkten des vorhandenen Netzes per Kartenabfrage vorzunehmen und an gedruckten Straßenkarten zu visualisieren. Soweit vorhanden, sollte die Verwaltung Anregungen aus einer Online-Beteiligung auf der Karte vorab verzeichnet haben.

Der ADFC hat ein Tool entwickelt, mit dem sich ein Radnetz erarbeiten lässt www.adfc.de/mapathon. Fragen Sie ggf. Ihre ADFC-Gruppe vor Ort oder im Landesverband des ADFC nach, wer hier unterstützen kann.

Dazwischen: Ortsbegehungen, Austausch Ideen für Lösungen

Ortsbegehungen sind für den Prozess sehr hilfreich. Konfliktbereiche lassen sich vor Ort auch für „Fahrradlaien“ besser aufzeigen als nur anhand von Kartenmaterial.

1. Ortsbefahrungen sollten gut vorbereitet und von der Verwaltung oder einem kundigen RadAktiven (z.B. vom ADFC) durchgeführt werden.
2. Ortsbefahrungen aktivieren auf Grund der eigenen Erfahrung der Teilnehmenden auch diejenigen Mitglieder der Rad-AG, die sich bisher noch nicht aktiv eingebracht haben.
3. Die Ergebnisse der Befahrung müssen dokumentiert werden.

2. Sitzung: Maßnahmenkatalog erstellen (3h)

In der vorherigen Sitzung und den Ortsbegehungen wurden sicherlich schon Ideen ausgetauscht. Jetzt gilt es, diese Vorstellung aufs Papier zu bringen

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. Hier werden die Wünsche größer sein als die Möglichkeiten. Das wird in der Regel der konfliktträchtigste Teil der Beteiligung. Deshalb ist es wichtig, die Punkte der TeilnehmerInnen aufzunehmen, aber gleichzeitig auf rechtliche oder politische Hintergründe zu verweisen. Hier ist Fingerspritzengefühl gefragt.
4. In strittigen Punkten kann ein Prüfauftrag an die Verwaltung oder ein Planungsbüro 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 spielten für die Teilnehmenden zunächst eine untergeordnete Rolle. Sie sollten dennoch vorgestellt werden, denn gerade hiermit lassen sich erste sichtbare Zeichen setzen (siehe www.rad.sh „Projekte und Kampagnen“).

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

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

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

1. Es hat sich bewährt, dass die Verwaltung das in den vorangegangenen Sitzungen erarbeitete Radnetz und die Maßnahmenvorschläge kartografisch visualisiert und in Tabellenform darstellt. Auf diese Weise können die einzelnen Punkte übersichtlich präsentiert und abschließend erörtert werden. Der Fokus sollte auf der Umsetzung des Entwicklungsplanes liegen. Insbesondere die Quickwins und eine realistische Forderung nach Personal und finanziellen Mitteln sind hier wichtig.
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.

Bei der Umsetzung sollten sie diese wieder in einem Runden Tisch oder Beirat einbeziehen. Dies sorgt auf für den notwendigen positiven Druck.

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