



teamred

team red | Almstadtstr. 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138 986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

ANLAGE 2

FORTSCHREIBUNG RADVERKEHRSKONZEPT

STADT NORDERSTEDT

FAHRRADPOLITIKAUDIT BYPAD –

ABSCHLUSSBERICHT

Projektleitung: Dipl.-Ing. Thomas Möller
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Dipl. UWT Thomas Böhmer
Dipl.-Geogr. Stephanie Keßler

Berlin, den 05.02.2018

team red Deutschland GmbH – Almstadtstr. 7 – 10119 Berlin

Handelsregister Berlin HRB 121492 B, UStID DE266370371

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINFÜHRUNG	4
2. DATEN UND FAKTEN ZUM RADVERKEHR IN NORDERSTEDT	5
2.1. RADVERKEHRSANTEIL / MODAL SPLIT	5
2.2. UNFALLSTATISTIK	6
2.3. ERGEBNISSE ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST	7
3. DAS BYPAD-VERFAHREN IN NORDERSTEDT	9
3.1. ÜBERBLICK UND VERLAUF	9
3.2. ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNG IM 1. TREFFEN	11
4. BEWERTUNG UND HANDLUNGSANSÄTZE	13
4.1. MODUL 1: ANFORDERUNGEN VON RADFAHRERINNEN UND RADFAHRERN (FRAGEN 1 UND 2)	14
4.2. MODUL 2: STEUERUNG DER POLITIK UND KOORDINIERUNG (FRAGEN 3 BIS 6)	15
4.3. MODUL 3: STRATEGIEN UND KONZEPTE (FRAGEN 7 BIS 8)	16
4.4. MODUL 4: FINANZEN & PERSONAL (FRAGEN 9 BIS 11)	17
4.5. MODUL 5: INFRASTRUKTUR & SICHERHEIT (FRAGEN 12 BIS 17)	18
4.6. MODUL 6: INFORMATION & ERZIEHUNG (FRAGEN 18 BIS 20)	21
4.7. MODUL 7: KOMMUNIKATION & PARTNERSCHAFTEN (FRAGEN 21 BIS 26)	23
4.8. MODUL 8: ERGÄNZENDE MAßNAHMEN (FRAGEN 27 UND 28)	25
4.9. MODUL 9: EVALUATION UND WIRKSAMKEIT (FRAGEN 29 UND 30)	26
4.10. DISKUSSION: OFFENE RUNDE	27
5. STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER FAHRRADPOLITIK DER STADT NORDERSTEDT	29
6. DOKUMENTATION DES ZWEITEN TREFFENS: HANDLUNGSFELDER	30
6.1. ZIELE – KONZEPTE	30
6.2. RADWEGEQUALITÄT	31
6.3. FÜHRUNGSFORMEN	31
6.4. BEVORRECHTIGUNG	32
6.5. ROUTENKONZEPTE	32
7. ERGÄNZENDES TREFFEN ZUM 20-PUNKTE-PROGRAMM	33
8. LITERATUR UND QUELLEN	33
9. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	34
10. ANHÄNGE	35

10.1. ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN ZUM FAHRRADPOLITIKAUDIT BYPAD	35
10.1.1. ÜBERBLICK	35
10.1.2. DIE BYPAD-METHODE	35
10.1.3. MODULE IM FRAGEBOGEN UND BEWERTUNGSSTUFEN	38
10.1.4. STUFEN DER ENTWICKLUNG	40
10.2. ERWARTUNGEN DER TEILNEHMER	44
10.3. BEIM ZWEITEN TREFFEN BENANNT E HANDLUNGSFELDER UND VON DEN TEILNEHMERN VERGEBENE PUNKTZAHLN	45
10.4. PROGRAMM ZUR RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN NORDERSTEDT	48

1. EINFÜHRUNG

Die Stadt Norderstedt schreibt in den Jahren 2015 und 2016 ihr Radverkehrskonzept fort. Das im Rahmen von EU-Forschungsprojekten entwickelte Fahrradpolitikaudit BYPAD gibt dabei die Möglichkeit, den Status der Radverkehrspolitik in einem zertifizierten Verfahren zu überprüfen sowie die verschiedenen Elemente der Radverkehrsförderung systematisch zu sichten und einen Konsens über zu ergreifende Maßnahmen herzustellen. Von Seiten des Auftragnehmers team red sind Stephanie Keßler, Thomas Böhmer und Thomas Möller vom europäischen BYPAD-Konsortium für die Durchführung des Audits zertifiziert.

BYPAD dient bei der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes gleichzeitig als ein Baustein des Beteiligungskonzeptes, als Analyseinstrument für die Ermittlung von Stärken und Schwächen sowie als Input für Schwerpunktsetzungen in der künftigen Radverkehrsförderung. Der Auditprozess war darauf angelegt, schon in der Entstehungsphase des Radverkehrskonzeptes einen breiten gesellschaftlichen Konsens zu den zu implementierenden Zielen und Maßnahmen zu erzielen.

Der vorliegende Abschlussbericht umfasst die Ergebnisse des moderierten Verfahrens, in das unterschiedliche Sichtweisen auf die Radverkehrsplanung und Radverkehrsförderung in Norderstedt eingeflossen sind. Dazu gehören insbesondere Personen aus den Fraktionen des Stadtrates, aus unterschiedlichen Ressorts der Stadtverwaltung sowie aus verschiedenen Nutzerverbänden und Interessenvertretungen. Das durchgeführte Arbeitsprogramm entspricht dem BYPAD-Verfahren, wie es vom europäischen BYPAD-Konsortium entwickelt wurde.

Kapitel 2 enthält eine Vorstellung von Zahlen und Fakten zum Radverkehr in Norderstedt. Diese Darstellung basiert im Wesentlichen auf der Auswertung der von der Stadt Norderstedt zur Verfügung gestellten Informationen, der städtischen Internetseite und weiteren Internetrecherchen sowie den Kenntnissen und Erfahrungen der Auditoren. Kapitel 3 gibt einen Überblick über den Prozess und den zeitlichen Ablauf des BYPADs in Norderstedt. Im Kapitel 4 sind die Bewertungsergebnisse im Detail zu finden. Diese Ergebnisse beruhen auf der Diskussion beim ersten Treffen am 12.11.2015. Den Modulen (Handlungsfeldern) werden für Norderstedt naheliegende Handlungsmöglichkeiten zugeordnet, die sowohl von den Mitgliedern der Evaluationsgruppe stammen als auch aus Erfahrungen anderer Städte abgeleitet sind.

Kapitel 5 enthält eine Zusammenstellung der Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik der Stadt Norderstedt aus der Sicht der Auditoren. Das Kapitel 6 stellt die Handlungsfelder dar, die beim zweiten Treffen ausgewählt und vertieft besprochen wurden. Kapitel 7 verweist auf das zusätzliche dritte Treffen. Kapitel 8 bis 10 beinhalten das Literatur- und Abkürzungsverzeichnis sowie die Anhänge.

Ein Überblick zum BYPAD als methodische Grundlage für das Verfahren ist als Anhang eingefügt.

2. DATEN UND FAKTEN ZUM RADVERKEHR IN NORDERSTEDT

2.1. RADVERKEHRSANTEIL / MODAL SPLIT

Zum aktuellen Radverkehrsanteil in Norderstedt gibt es keine verlässlichen Daten. Ältere Angaben beziehen sich auf eine repräsentative Haushaltsbefragung aus dem Jahr 1989 (Kontiv'89) sowie eine Haushaltsbefragung aus dem Jahr 1998 im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans mit dem Zeithorizont 2010 (VEP 2010), die in der Abschätzung für den VEP 2010 korrigiert wurde (siehe Abbildung 1). Mit Bezug auf die vorhandenen Angaben verfügt Norderstedt im Vergleich zu anderen Hamburger Umlandgemeinden sowie anderen deutschen Städten über einen verhältnismäßig hohen Radverkehrsanteil (siehe Abbildung 2).

Abbildung 1: Modal Split für Norderstedt aus verschiedenen Datenquellen (Quelle: VEP 2020)

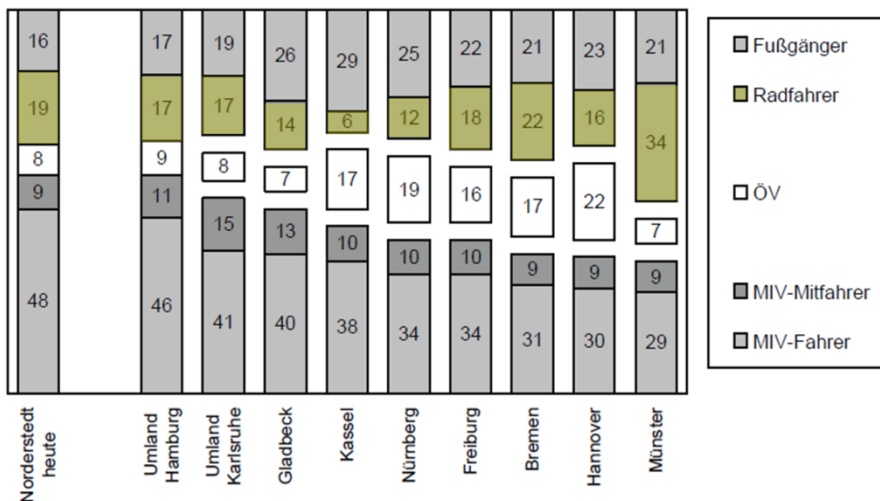
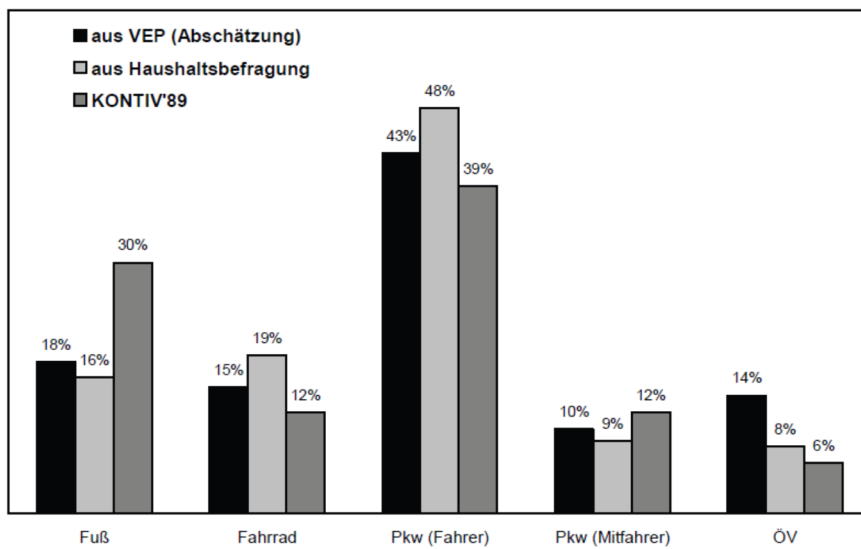


Abbildung 2: Modal Split von Norderstedt im Vergleich (Quelle: VEP 2020)

2.2. UNFALLSTATISTIK

Im Verkehrsreport der Polizei Norderstedt ist der aktuelle Stand der Radverkehrsunfälle aufbereitet. Abbildung 3 zeigt die Zahl der Fahrradunfälle in Norderstedt zwischen 2009 und 2014. In der Entwicklung lässt sich keine Reduzierung des Unfallgeschehens erkennen. Die deutlich höhere Unfallzahl im Jahr 2014 ist ursächlich zunächst dem Witterungsverlauf des Jahres zuzurechnen. Die Differenz zu den anderen Jahren ist vor allem auf einen deutlichen Anstieg an Alleinunfällen und Rad-Rad Kollisionen, weniger auf Rad-Kfz Kollisionen zurückzuführen (vgl. Abbildung 4).
Abbildung 3: Entwicklung der Fahrradunfälle in Norderstedt (Datenquelle: VERKEHRSREPORT 2014)



Abbildung 4: Fahrradunfälle in Norderstedt nach Beteiligung (Datenquelle: VERKEHRSREPORT 2014)

Unfallschwerpunktsituationen laut Verkehrsreport ergeben sich vor allem:

- durch Benutzung links verlaufender Radwege (67 von 169 Unfällen im Jahr 2014)
- an Kreuzungen und Einmündungen (90)
- an Ein- und Ausfahrten (27)

Eine dem Verkehrsreport entnommene Zusammenstellung der örtlichen Unfallschwerpunkte im Radverkehr aus der Aggregation der Unfälle in den vergangenen 14 Jahren zeigt Abbildung 5. Dabei ist die Ulzburger Straße die unfallträchtigste Straße in Norderstedt. Zu beachten ist jedoch, dass die Zusammenstellung keine aktuelle Unfallwahrscheinlichkeiten widerspiegeln muss, da auf

Unfallsschwerpunkte permanent durch infrastrukturelle oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen reagiert wurde.

Abbildung 5: Unfallsschwerpunkte 2000-2014 (entnommen aus VERKEHRREPORT 2014)



2.3. ERGEBNISSE ADFC-FAHRRADKLIMA-TEST

Im Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) werden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, verschiedene Aspekte der Radverkehrsbedingungen ihrer Heimatstadt zu bewerten. Aus Norderstedt nahmen 214 Bürger teil. Mit einer Gesamtnote von 3,3 erreichte Norderstedt den 8. Platz von 100 Städten in der Stadtgrößenklasse 50.000 EW - 100.000 EW und wird damit von den Bewohnern fahrradfreundlicher als die meisten Städte der Stadtgrößenklasse eingestuft. Abbildung 6 zeigt, bei welchen Themen die Bürgerinnen und Bürger besonders gute oder besonders schlechte Noten vergeben - rechts absolut, links im Vergleich zu den anderen Städten der Stadtgrößenklasse. Betrachtet man beide Aspekte, sticht das Angebot an Öffentlichen Leihrädern als Stärke heraus, während das Fahren auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Kfz als ganz besonderer Problempunkt erscheint.

Stärken und Schwächen

...im Vergleich zu ähnlichen Städten ³				...im Vergleich der Fragen untereinander ⁴		
F27	Öffentliche Fahrräder	2,2	Stärken  Schwächen	F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	2,1
F22	Fahrradmitnahme im ÖV	1,2		F27	Öffentliche Fahrräder	2,2
F4	Werbung für das Radfahren	0,9		F24	zügiges Radfahren	2,3
F10	Winterdienst auf Radwegen	0,9		F26	Wegweisung für Radfahrer	2,3
F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	0,8		F3	Alle fahren Fahrrad	2,6
F26	Wegweisung für Radfahrer	0,8		F1	Spaß oder Stress	2,7
F8	Reinigung der Radwege	0,5		F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	2,8
F23	Erreichbarkeit Stadtzentrum	0,5		F22	Fahrradmitnahme im ÖV	2,9
F24	zügiges Radfahren	0,5		F6	Fahrradförderung in jüngster Zeit	3,1
F3	Alle fahren Fahrrad	0,4		F4	Werbung für das Radfahren	3,2
F16	Fahren auf Radwegen und -fahrstreifen	0,4		F10	Winterdienst auf Radwegen	3,3
F21	Führung an Baustellen	0,4		F12	Konflikte mit Fußgängern	3,3
F1	Spaß oder Stress	0,3		F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	3,5
F5	Zeitungsberichte	0,3		F8	Reinigung der Radwege	3,5
F11	Sicherheitsgefühl	0,3		F11	Sicherheitsgefühl	3,5
F15	Fahrraddiebstahl	0,3		F5	Zeitungsberichte	3,6
F25	geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	0,3		F15	Fahrraddiebstahl	3,6
F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	0,2	F16	Fahren auf Radwegen und -fahrstreifen	3,6	
F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	0,2	F20	Abstellanlagen	3,6	
F12	Konflikte mit Fußgängern	0,2	F13	Konflikte mit Kfz	3,7	
F13	Konflikte mit Kfz	0,2	F14	Hindernisse auf Radwegen	3,7	
F14	Hindernisse auf Radwegen	0,2	F19	Oberfläche der Radwege	3,8	
F19	Oberfläche der Radwege	0,2	F9	Ampelschaltungen für Radfahrer	4,1	
F18	Breite der Radwege	0,2	F18	Breite der Radwege	4,1	
F2	Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	0,1	F21	Führung an Baustellen	4,1	
F20	Abstellanlagen	0,1	F7	Falschparkerkontrolle auf Radwegen	4,2	
F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	-0,1	F17	Fahren im Mischverkehr mit Kfz	4,2	

1 Schulnotensystem: 1=fahrradfreundlich, 6 = nicht fahrradfreundlich

2 falls zutreffend: Vergleich mit der Gesamtwertung 2012, fünfstufige Skala (++, +, o, -, --)

3 Reihung der Themen nach dem Unterschied zur Durchschnittsbewertung aller Städte der Stadtgrößenklasse.

Lesebeispiel für F15: der Fahrraddiebstahl wird 0,3 Notenpunkte besser bewertet als im Durchschnitt der Stadtgrößenklasse.

4 Reihung der Themen nach den Einzelbewertungen der Stadt

Abbildung 6: Stärken und Schwächen von Norderstedt im ADFC-Fahrradklima-Test 2014 (Quelle: ADFC 2014)

3. DAS BYPAD-VERFAHREN IN NORDERSTEDT

3.1. ÜBERBLICK UND VERLAUF

Zur Dokumentation des Zeit- und Arbeitsablaufs dient der folgende Ablaufplan.

Ablauf des Verfahrens in Norderstedt				
Schritt		Aktivität	Involvierte Akteure	OK
1	Sept + Okt 2015	Zusammenstellung der Evaluationsgruppe + Zusammenstellung und Aufbereitung der erforderlichen Unterlagen (Hintergrundinformationen)	Kontaktperson Stadtverwaltung, ggf. weitere Verwaltungsmitarbeiter + BYPAD-Auditoren	✓
2	ab 21.9. 2015	Versand Login für BYPAD-Fragebogen per E-Mail	Mitglieder der Evaluationsgruppe	✓
3	bis 4.11. 2015	Individuelles Ausfüllen der BYPAD-Fragebögen	Mitglieder der Evaluationsgruppe	✓
4		Auswertung der Fragebögen	BYPAD-Auditoren	✓
5	12.11. 2015	1. Audit-Meeting (Konsensgespräch) kompilierter Fragebogen mit den Antworten der Mitglieder der Evaluationsgruppe	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
6		Auswertung des Konsensgesprächs, Auswertung Hintergrund- informationen, Erstellung Zwischenbericht	BYPAD-Auditoren	✓
7	17.12. 2015	Versand Zwischenbericht an Mitglieder der Evaluationsgruppe per E-Mail	BYPAD-Auditoren	✓
8		Lesen und Stellungnahme Zwischenbericht	Evaluationsgruppe	✓
9	25.02.2016	2. Audit-Meeting (Ziele und Maßnahmen)	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
10	12.05.2016	Ergänzendes 3. Audit-Meeting (Programmformulierung)	Evaluationsgruppe, BYPAD-Auditoren	✓
11		Versand Entwurf Schlussbericht	BYPAD-Auditoren	✓
12		Lesen und Stellungnahme Schlussbericht	Evaluationsgruppe	
13		Erstellung überarbeiteter Schlussbericht, Zertifikat	BYPAD-Auditoren	

Tabelle 1: Ablaufplan des BYPAD-Verfahrens in Norderstedt

Die Mitglieder der Evaluationsgruppe und ihre Funktionen in Norderstedt sowie ihre Teilnahme an den Treffen sind Tabelle 2 zu entnehmen.

	Name	Funktion	Teilnahme Treffen		
			12.11.15	26.2.16.	12.05.16
Fraktionen im Stadtrat					
SPD-Fraktion	Wolfgang Platten (Uwe Gade)	Bürgerliches Mitglied	X	X	X
CDU-Fraktion	Joachim Brunkhorst	Stadvertreter, Vorsitzender des Umweltausschusses	X	X	X
FDP-Fraktion	Tobias Mährlein	Bürgerliches Mitglied	X	X	
Bündnis 90 / Die Grünen- Fraktion	Michael Ramcke	Bürgerliches Mitglied	X	X	X
Die Linke-Fraktion	Dr. Norbert Pranzas	Bürgerliches Mitglied	X		X
Verwaltung					
Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr -	Marcel Gessert (Mark Fensky)	Für Radverkehr zuständiger Mitarbeiter FB Verkehrsflächen und Entwässerung	X		X
Amt Nachhaltiges Norderstedt - Integrierte Stadtentwicklung	Christine Werner	Für Radverkehr zuständige Mitarbeiterin	X	X	X
Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr	Mario Kröska	Fachbereichsleiter	X	X	X
Amt Nachhaltiges Norderstedt	Herbert Brüning	Amtsleitung	X		X
Amt für Ordnung und Bauaufsicht	Marco Mette	Verkehrsaufsicht	X	X	X
Betriebsamt	Martin Sandhof (Werner Kurzewitz)	Amtsleiter	X		
Polizei Norderstedt	Kai Hädicke-Schories				X
Verbände					
Seniorenbeirat	Jürgen Peters (Wolfgang Sue)		X	X	X
Kinder- und Jugendbeirat	Thies Gerke		X	X	
ADFC Norderstedt	Manfred Kophal		X	X	X
VCD Norderstedt	Dirk Fleitmann		X	X	X

Tabelle 2: Evaluationsgruppe

Zu Beginn des ersten Treffens sollten die Teilnehmer in einer schriftlichen Befragung ihre Erwartungen zum BYPAD-Prozess benennen. Die Ergebnisse sind in einer Übersicht in Anlage 2 dargestellt.

Während des ersten Treffens wurden alle Fragen gemeinsam durchgegangen und insbesondere bei stark differierenden Antworten ausführlich diskutiert. Bei der weiteren Dokumentation des ersten Treffens wurden zu jedem Modul die zur jeweiligen Bewertung führenden Sachverhalte und Argumente aufgeführt und daraus abgeleitete Handlungsansätze vorgeschlagen, z.T. durch die Auditorin und Auditoren. Basis dafür waren die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens sowie die ausgefüllten Fragebögen (einschließlich der Bemerkungen und Vorschläge) der Evaluationsgruppe.

Oft wurden auch Ideen oder Ziele für die jeweilige Fragestellung von einzelnen Mitgliedern der Evaluationsgruppe geäußert, ohne dass diese direkt beraten oder ausdiskutiert werden konnten bzw. in allen Punkten ein Konsens der Gruppe erzielt werden konnte. Damit diese Gedanken nicht für die weitere Debatte verloren gehen, wurden sie jeweils mit dokumentiert.

Bei allen diskutierten Fragen wird vermerkt, auf welchen Konsens zur Bewertung sich die Gruppe nach Durchsicht der Fragebogenergebnisse und vertiefter Diskussion der Inhalte geeinigt hat. Bei einzelnen Fragen ergaben sich in der Gruppe Einschätzungen wie z.B. „besser als 1, aber noch keine richtige 2“, die dann als 1,5 in die Berechnung eingehen. In den Ergebnissen können durch die Berechnung alle Punktzahlen zwischen 0,0 und 4,0 auftreten, wobei jeweils auf eine Stelle hinter dem Komma gerundet wird. Die Tabelle 2 (Seite 13) zeigt die Einzelergebnisse aller Fragen und Module.

Einige Handlungsmöglichkeiten tauchen bei verschiedenen Modulen auf. Sie sind nicht nach Prioritäten o. ä., sondern nur grob thematisch sortiert.

3.2. ZUSAMMENFASSUNG DER BEWERTUNG IM 1. TREFFEN

Abbildung 7 zeigt die Einzelergebnisse aller Module des standardisierten BYPAD-Audits einschließlich der Gesamtbewertung. Zusätzlich zur Einstufung über Bewertungsstufen (Level) sind die Angaben zur besseren Veranschaulichung auch als Prozentwerte angegeben.

Maximal erreichbar ist eine Bewertung von 4,0. Norderstedt ist mit einer Gesamtbewertung von 2,0 an der Grenze zwischen Stufe 2: „Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)“ zur Stufe 3: „Systemorientierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik)“ einzustufen. Die Inhalte der Bewertungsmodule und eine genauere Definition der Bewertungsstufen werden in der Anlage beschrieben.

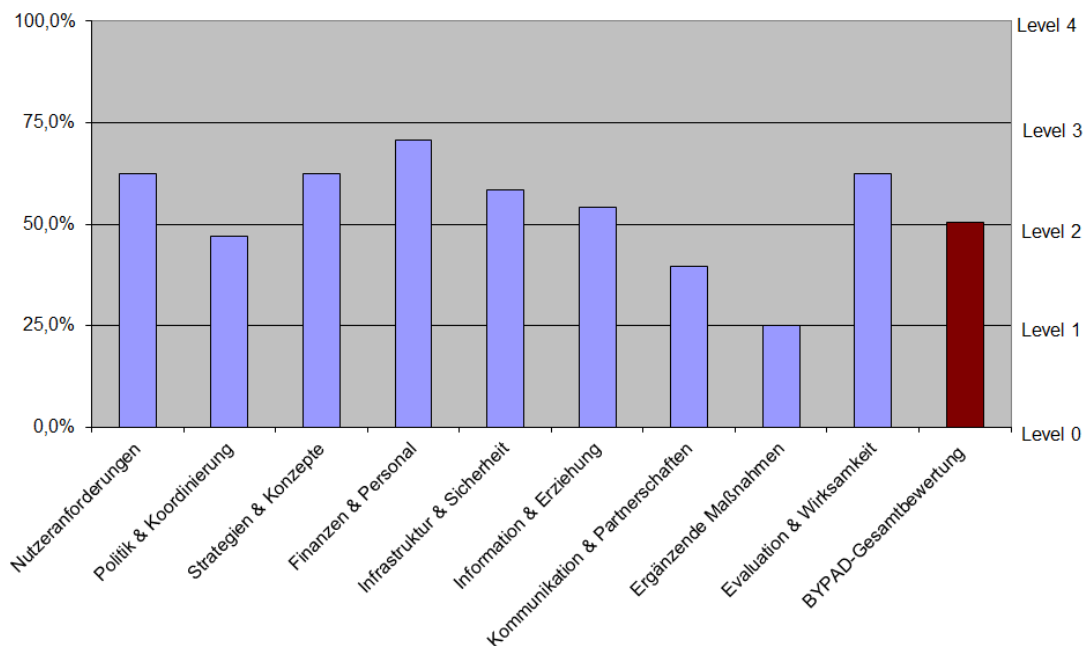


Abbildung 7: BYPAD-Bewertungsübersicht

Das Modul 4 (Finanzen und Personal) erhält die beste Bewertung, wobei vor allem die Finanzausstattung herausragt. Weitere relative Stärken der Radverkehrspolitik in Norderstedt betreffen Modul 1 (Nutzeranforderungen, insbes. bezüglich der Nutzergruppenbeteiligung), Modul 3 (Strategien und Konzepte, insbes. bezüglich der Umsetzungsorganisation) sowie Modul 7 (Evaluation und Wirksamkeit, insbes. bezüglich der Unfalldatenauswertung).

Das Modul 8 (Ergänzende Maßnahmen) wird am schlechtesten bewertet, vor allem bezüglich des Themas Einschränkung der Autonutzung als komplementäre Maßnahme zur Radverkehrsförderung.

Weiterhin schneiden die Module 7 (Kommunikation und Partnerschaft) sowie 2 (Politik und Koordinierung) unterdurchschnittlich ab. Dabei erhielten zum einen die Fragen zur Förderung des lebenslangen Radfahrens sowie zur Gesundheitsförderung die geringsten Bewertungen, zum anderen die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden.

4. BEWERTUNG UND HANDLUNGSANSÄTZE

Tabelle 3 zeigt zunächst die vereinbarten Bewertungen für Fragen, Module und die Gesamtbewertung im Überblick.

BYPAD-Audit zur Radverkehrspolitik und -planung in der Stadt Norderstedt		
BYPAD Bewertungen	Bewertung	%
M1: Anforderungen der RadfahrerInnen	2,5	62,5%
Frage 1: Wie ermittelt die Stadtverwaltung die wirklichen Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer?	2,0	50,0%
Frage 2: Wie werden die Rad Fahrenden in die Radverkehrspolitik eingebzogen?	3,0	75,0%
M2: Steuerung der Politik und Koordinierung	1,9	46,9%
Frage 3: Welchen Stellenwert hat der Radverkehr im Rahmen der städtischen Verkehrspolitik?	2,0	50,0%
Frage 4: Welche Lenkungsgruppen/Arbeitsgruppen gibt es?	2,0	50,0%
Frage 5: Wie wird die Radverkehrspolitik an Entscheidungsträger kommuniziert?	2,0	50,0%
Frage 6: Wie sind Koordination und Kommunikation zwischen den Städten und Gemeinden der städtischen Agglomeration organisiert?	1,5	37,5%
M3: Strategien & Konzepte	2,5	62,5%
Frage 7: Was beinhaltet die städtische Radverkehrspolitik?	2,0	50,0%
Frage 8: Wie wird die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie/im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmen sichergestellt?	3	75,0%
M4: Finanzen & Personal	2,8	70,8%
Frage 9: Wie wird die Finanzierung der Radverkehrspolitik sichergestellt?	3,5	87,5%
Frage 10: Durch wen wird die Radverkehrspolitik vorbereitet und umgesetzt?	3	75,0%
Frage 11: Was wird für die fachspezifische Fortbildung der Verwaltungsfachleute getan, die mit Radverkehrsangelegenheiten befasst sind?	2,0	50,0%
Modul 5: Infrastruktur & Sicherheit	2,3	58,3%
Frage 12: Wie ausgedehnt und von welcher Qualität ist das bestehende Radverkehrsnetz?	2,0	50,0%
Frage 13: In welchem Umfang sind Kreuzungsbereiche mit Autoverkehr radverkehrsgerecht gestaltet worden und physische Barrieren für den Radverkehr beseitigt worden?	1,5	37,5%
Frage 14: Wie ist die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur organisiert?	3,0	75,0%
Frage 15: Was wird zur Verbesserung der Sicherheit der Rad Fahrenden getan?	2,5	62,5%
Frage 16: Was wird zur Optimierung der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr getan?	3,0	75,0%
Frage 17: Was wird zur Verbesserung des Fahrradparkens und gegen Fahrraddiebstahl getan?	2,0	50,0%
M6: Information & Erziehung	2,2	54,2%
Frage 18: Wie werden die Bürgerinnen und Bürger über die Radverkehrspolitik informiert?	2,0	50,0%
Frage 19: Was wird in den Bereichen Erziehung und Radfahrtraining getan?	1,0	25,0%
Frage 20: Was wird zur Verbesserung der Orientierung der Rad Fahrenden getan?	3,5	87,5%
M7: Kommunikation & Partnerschaften	1,6	39,6%
Frage 21: Was wird getan, um die Fahrradnutzung durch Bewusstseinsförderung zu steigern?	2,0	50,0%
Frage 22: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Arbeit getan?	1,5	37,5%
Frage 23: Was wird zur Förderung des Rad Fahrens zur Schule getan?	2,0	50,0%
Frage 24: Was wird getan, um Rad fahren zum Einkauf zu fördern?	2,0	50,0%
Frage 25: Welche Initiativen werden ergriffen, um lebenslanges Rad fahren zu fördern?	1,0	25,0%
Frage 26: Wie werden die positiven Gesundheitseffekte des Radfahrens für die Radverkehrspolitik nutzbar gemacht?	1,0	25,0%
M8: Ergänzende Maßnahmen	1,0	25,0%
Frage 27: Was wird zur Eingrenzung/Reduzierung der Autonutzung getan?	0,5	12,5%
Frage 28: In wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Radverkehrspolitik?	1,5	37,5%
M9: Evaluation & Wirksamkeit	2,5	62,5%
Frage 29: Wie werden Daten zur Fahrradnutzung erhoben und genutzt?	2,0	50,0%
Frage 30: Wie erhebt bzw. nutzt die Gemeinde Daten zur Sicherheit des Radverkehrs?	3,0	75,0%
BYPAD-Gesamtbewertung	2,0	50,3%

Tabelle 3: Übersicht über die Bewertungen

Die Module werden im Folgenden differenziert dargestellt und inhaltlich unterlegt. Basis für die Ausführungen sind die Inhalte der Fragebogenrückläufe sowie die Diskussionsergebnisse des ersten Treffens.

Um die weitere Arbeit zur Ableitung abgestimmter Maßnahmenempfehlungen zu unterstützen, sind zusätzlich zu jedem Modul Handlungsmöglichkeiten aufgelistet. Diese greifen die bisher von den Teilnehmern geäußerten Vorschläge auf und ergänzen sie mit Maßnahmenvorschlägen und Beispielen aus der Sicht der Auditoren. Beispiele sind dabei in Kästchen gefasst.

4.1. MODUL 1: ANFORDERUNGEN VON RADFAHRERINNEN UND RADFAHRERN (FRAGEN 1 UND 2)

Bewertung:	2,5 (63%)
-------------------	------------------

Grundsätzlich bemüht sich die Stadt Norderstedt um die Ermittlung der Wünsche und Bedürfnisse der Radfahrenden. Regelmäßige eigene Erhebungen beschränken sich zwar auf die Befragung von Grundschulern zu Problemen und Gefahren auf dem Schulweg im Rahmen der AG Schulwegsicherung (nicht ausschließlich auf den Radverkehr bezogen), die Stadt unterstützte jedoch den Fahrradklima-Test des ADFC in den Jahren 2012 sowie 2014 auf der städtischen Internetseite und beschäftigte sich auch mit den Ergebnissen. Bei der Lärminderungsplanung, in deren Maßnahmenportfolio der Radverkehr eine wichtige Rolle spielt, fand eine frühzeitige und umfängliche Mitwirkung statt.

Mängelanzeigen aus dem Online-Portal der Stadt Norderstedt, die einen Radverkehrsbezug haben, werden aufgenommen und bearbeitet. Allerdings ist diese Beschwerdemöglichkeit noch schwer zu finden und wenig bekannt. Auch bei der Arbeit der Wegewarte wird versucht, die Radwegeinfrastruktur aus Nutzersicht einzuschätzen und zu verbessern.

Der ADFC als wichtigste Interessenvertretung der Radfahrenden arbeitet (neben dem VCD) aktiv in der AG Radverkehr mit und kann in den regelmäßigen Sitzungen die Sicht der Nutzerinnen und Nutzer einbringen. Zwischen ADFC und den politischen Fraktionen bestehen gute Kontakte. Der ADFC wird als Partner ernst genommen, so dass er sich gestaltend in die Entwicklung von Maßnahmen und Projekten einbringen kann.

Handlungsmöglichkeiten

1. Betrachtung der Radfahrer/-innen als Zielgruppe städtischen Handelns.
2. Gleichrangige Beachtung von Empfehlungen, die zur Berücksichtigung der Nutzeranforderungen von Radfahrenden geschaffen wurden (ERA 2010), bei sämtlichen städtischen Planungsprozessen (Bebauungspläne, Verkehrsplanungen, Planfeststellungsverfahren für Infrastrukturprojekte).
3. Regelmäßige Durchführung von Mobilitätsbefragungen oder Beteiligung an der Studie „Mobilität in Städten“ oder „Mobilität in Deutschland“.
4. Integration von radverkehrsrelevanten Fragen in Mieter- oder Bürgerbefragungen, um die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer systematisch mit zu erfassen.
5. Bessere Verlinkung des städtischen Onlineformulars für Mängelanzeigen zu Radverkehrsthemen und probeweise Nutzung der Meldeplattform RADar! mit Sichtbarkeit gemeldeter Mängel auf einer Online-Karte.

6. Entwicklung und Verbreitung von Mängelmeldebögen der Stadtverwaltung speziell zum Thema Radverkehr auch außerhalb des Online-Portals, z.B. durch Verteilung an Schulen oder in Ämtern.
7. Frühzeitige Einbindung des ADFC bei Planungen mit Einfluss auf den Radverkehr und Aufnahme in den Verteiler für die TÖB-Beteiligung auch ohne Anerkennung als solcher.
8. Einbindung weiterer Nutzergruppenvertreter (z.B. Seniorenbeirat, Kinder- und Jugendbeirat) [und der Politik] bei erweiterten Sitzungen der AG Radverkehr [zu strategischen Themen].
9. Regelmäßige (jährliche) gemeinsame Befahrung im Rahmen der AG Radverkehr unter Beteiligung der Politik und des Oberbürgermeisters.

Das Land Niedersachsen sowie die Städte Aachen, Hannover und Minden verfahren (oder verfahren zeitweise) bei Straßenbaumaßnahmen so, dass sie die Nutzerverbände in frühen Planungsphasen wie Träger öffentlicher Belange beteiligen („anhören“). Sie haben gute Erfahrungen damit gesammelt. Anregungen und Hinweise können auf diese Weise wie die anderen Stellungnahmen frühzeitig in die weitere Planung einfließen. Der ADFC wird z.T. bereits bei der Problemanalyse, d.h. im Anfangsstadium der Planung hinzugezogen und kann so die Problemanalyse anreichern und ggf. auch ergänzende Lösungsansätze zur Diskussion stellen. Das hat auch kostenmindernd gewirkt.

4.2. MODUL 2: STEUERUNG DER POLITIK UND KOORDINIERUNG (FRAGEN 3 BIS 6)

Bewertung:	1,9 (47%)
-------------------	------------------

Radverkehrsförderung ist in Norderstedt allgemein anerkannt, die Stadtvertretung unterstützt fraktionsübergreifend entsprechende Maßnahmen. Dennoch werden der Radverkehr noch nicht als gleichwertige Verkehrsart angesehen und die Belange des Radverkehrs nicht immer adäquat berücksichtigt. Dies betrifft vor allem Konflikte mit dem Kfz-Verkehr. Was für den Radverkehr als zumutbar angesehen wird, würde für den Kfz-Verkehr nicht als zumutbar akzeptiert. Radverkehrsmaßnahmen werden oft nur dann unterstützt, wenn die Interessen des Kfz-Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.

Die AG Radverkehr, die sich monatlich trifft, stellt eine Abstimmungs- und Koordinationsgruppe der Verwaltung auf Arbeitsebene unter Beteiligung von Verwaltungsfachleuten aus Planung und Unterhaltung sowie Vertretern der Polizei und Nutzerverbänden (ADFC und VCD) dar. Sie bietet eine gute Arbeitsgrundlage für die Abstimmung und ggf. Initiierung radverkehrsbezogener Projekte. In der Zusammensetzung ohne Vertreter aus Politik und der Leitungsebene beschäftigt sie sich jedoch nicht mit der strategischen Ausrichtung der Radverkehrspolitik.

Mit den umliegenden Gemeinden, insbesondere der Freien und Hansestadt Hamburg, gibt es gelegentlich anlassbezogene Abstimmungen und Stellungnahmen, wenn Handlungsbedarf ist (beispielsweise Pläne für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg). Ansonsten beläuft sich die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden auf das jährliche informelle Treffen Norddeutscher Radverkehrsbeauftragter.

Die Kommunikation der Radverkehrspolitik – hauptsächlich zum Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes – erfolgt über die Beantwortung von Anfragen der Politik. Unabhängig davon gibt es jährlich einen Bericht an das Stadtparlament über Umsetzung/Nichtumsetzung der

Maßnahmen des Lärmaktionsplans, in den wesentliche Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes übernommen und so mit einer höheren Verbindlichkeit ausgestattet wurden.

Handlungsmöglichkeiten

1. Politische Beschlüsse zu messbaren Zielen (Modal Split, Unfallentwicklung, Zahl Abstellanlagen, etc.) mit Maßnahmenprogramm und verbindlich definierten Zeithorizonten.
2. Regelmäßiges Fahrradforum unter Einbeziehung der Politik (als jährlich/halbjährlich erweiterte Sitzung der AG Radverkehr), ggf. formal angebunden an den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr.
3. Intensivere Zusammenarbeit mit der Freien und Hansestadt Hamburg und mit den Nachbargemeinden in den Landkreisen Pinneberg, Stormarn und Segeberg (und den entsprechenden Kreisverwaltungen), um die grenzübergreifenden Fahrradrouten zu optimieren.
4. Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg zum Thema Radschnellwege und Routen sowie darüber hinaus (z. B. gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, abgestimmte Kampagnen) verbessern.
5. Gründungsmitgliedschaft und Mitarbeit in der geplanten Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Schleswig-Holstein „Rad.SH“.

In Kiel wird die Beteiligung der Nutzergruppen über ein Fahrradforum (mit ähnlicher Zusammensetzung wie der BYPAD-Gruppe in Norderstedt, das auch strategischen Themen der Radverkehrsförderung behandelt) durchgängig, von Verwaltung, Politik und Verbänden, als erfolgreich bewertet. Dort gehen alle Planungen in die Diskussion, bevor sie in den zuständigen Ausschuss oder die Ortsräte gehen (also kurz vor Ende des Planungsprozesses). Zu allen das Fahrrad berührenden Fragen wird dabei so intensiv diskutiert, dass diese Punkte in den anschließenden Gremiensitzungen kaum mehr angesprochen werden.

In Bremen wurde mit der Arbeitsgruppe ÖPNV (AGÖV) ein Gremium eingerichtet, dessen Teilnehmer die Befugnis haben, Planungen verbindlich abzustimmen. Da danach kein Mitzeichnungs- oder schriftliches Umlaufverfahren mehr nötig war, arbeitete die AGÖV wirkungsvoll für eine schnelle Umsetzung der Maßnahmen.

4.3. MODUL 3: STRATEGIEN UND KONZEPTE (FRAGEN 7 BIS 8)

Bewertung:	2,5 (63%)
-------------------	------------------

Die konzeptionelle Grundlage der Radverkehrspolitik stellt das Radverkehrskonzept (RVK) aus dem Jahre 2003 dar, das im Wesentlichen in den Verkehrsentwicklungsplan 2020 aus dem Jahre 2007 übernommen wurde.

Die Planungen enthalten keine konkreten Zielvorgaben für den Radverkehr und beschränken sich fast ausschließlich auf die Radverkehrsinfrastruktur. Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsarten und deren Förderung (Radverkehr und MIV, aber auch ÖV und insbesondere Fußverkehr) wurden kaum berücksichtigt. Aufgrund geringer Verbindlichkeit des RVK wurde bislang nur ein Teil der Maßnahmen des RVK umgesetzt. Einige dieser Maßnahmen wurden in den LAP übernommen, um ihre Umsetzung rechtsverbindlich zu machen. Weiterhin fallen Abwägungsentscheidungen zur

Umsetzung von Maßnahmen vielfach auch gegen den Radverkehr aus. Andererseits sind klare politische Beschlüsse zur Radverkehrsförderung möglich, wenn keine Konflikte mit dem MIV hervortreten, z. B. beim Beschluss zum Bau eines Fahrradparkhauses.

Über den Stand der Umsetzung der im Radverkehrskonzept enthaltenen konkreten Maßnahmen (drei Dringlichkeitsstufen) wird auf Anfrage im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr Bericht erstattet. Während die einfach umsetzbaren Maßnahmen bereits abgeschlossen sind, werden andere Maßnahmen verwaltungsseitig als kaum oder nicht umsetzbar betrachtet, auch weil die rechtliche Verbindlichkeit der Maßnahmen fehlt, so dass beispielsweise, wenn nichtstädtische Flächen betroffen sind, ein Kauf bzw. eine Enteignung nicht möglich sind.

Handlungsmöglichkeiten

1. Aufnahme der Radverkehrsförderung als effektive Maßnahme zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unter stadt-, sozial- und umweltverträglichen Aspekten in übergeordnete Strategien, Konzepte und Planungen.
2. Ausrichtung der Radverkehrspolitik auf konkrete Ziele und Leitlinien: Steigerungsrate des Radverkehrs bis 2020, Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr und die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.
3. Verknüpfung des Radverkehrskonzepts mit anderen Zielen der Stadtentwicklung (Nachhaltigkeit, Klima, Zentralitätsfunktionen der 5 Stadtteile u.a.).
4. Berücksichtigung der Einwohnerstruktur und der Qualitäten des Bestandsnetzes bei der Konzeption des Radverkehrsnetzes und der Wahl der Führungsformen.
5. Aufnahme messbarer Ziele mit Zeithorizont in das Radverkehrskonzept als konkrete Umsetzungsvorgaben, Sicherung entsprechender Haushaltsmittel und regelmäßige Information im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr.
6. Einbeziehung nichtinvestiver Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens (Werbekampagne, Wettbewerbe etc.) in Beschlüsse, Pläne und Budgets.
7. Verstärkt auch diejenigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung konzipieren und durchführen, die Einschränkungen beim motorisierten Verkehr erfordern, um Verkehrsverlagerung vom motorisierten Verkehr zum Radverkehr zu unterstützen.

Die Stadt Kopenhagen hat sich unter der Überschrift „ECO-METROPOLIS“ vorgenommen, DIE Umwelthauptstadt zu werden. Eine der vier Säulen ist, die weltbeste Stadt zum Radfahren zu werden. Dieses Ziel ist konkret unterlegt mit Zielen zum Radverkehrsanteil (50%), zum Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und zur Senkung der Unfallzahlen.

4.4. MODUL 4: FINANZEN & PERSONAL (FRAGEN 9 BIS 11)

Bewertung:	2,8 (71%)
-------------------	------------------

Die Finanzausstattung - nicht nur für Maßnahmen der Radverkehrsförderung - stellt eine der großen Stärken von Norderstedt im Vergleich zu anderen Städten dar. Ein mehrjähriges Radverkehrsbudget sichert eine kontinuierliche Umsetzung von Maßnahmen und ermöglicht auch Anschubfinanzierungen für Projekte privater Organisationen, z. B. für ein Fahrradparkhaus und ein

Fahrradverleihsystem in Norderstedt. Darüber hinaus werden Mittel für den Radverkehr auch unabhängig vom Radverkehrsbudget als integraler Bestandteil von Straßenbauvorhaben u.a. bereitgestellt.

Durch die Beteiligung am Projekt TINK (Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020) zum Thema Lastenfahrrad konnten zusätzliche Fördergelder für den Radverkehr eingeworben und in Zukunft der Bevölkerung für Lastentransporte eine emissionsfreie Alternative zum Auto angeboten werden.

Die Umsetzung der Radverkehrspolitik wird durch einen Verkehrsplaner im Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr mit einer 50% Stelle koordiniert. Angesichts der Stadtgröße wird dieser Umfang als passend betrachtet. Weitere, explizit dem Radverkehr zuzuordnende Verwaltungsstellen sind im Amt für Nachhaltigkeit (30% Stelle zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen des LAP) sowie dem Bauamt (25% Stelle zur Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur) zuzuordnen. Ohne explizite Stellenzuordnung ist Radverkehr ansonsten Bestandteil fast jeder Planungs- und Bauleistung im Zuge von Straßenbauvorhaben. Insgesamt ist dennoch die Zahl der für den Radverkehr zuständigen Stellen weitaus geringer als die Stellenanzahl im Bereich motorisierter Verkehr.

Für die Fortbildung der im Radverkehrsbereich Beschäftigten steht kein spezielles Budget oder maßgeschneidertes Fortbildungsprogramm zur Verfügung. Jedoch gibt es in den einzelnen Ämtern allgemeine Budgets zur Weiterqualifikation, die auch für den Radverkehr genutzt werden können. Prinzipiell kann ein Teil der Arbeitszeit zur individuellen fachlichen Fortbildung (Internet, Fachzeitschriften etc.) genutzt werden.

Handlungsmöglichkeiten

1. Gemeinsame Exkursion nach Kiel oder Kopenhagen zum gemeinsamen Erleben und Erfahren fahrradfreundlicher Städte und ihrer Maßnahmen.
2. Einladung von Experten in die AG Radverkehr für fachlichen Input und Diskussion.

Politiker und Mitarbeiter der Stadt Danzig haben 2012 und 2013 innerhalb des EU-Projektes „abc.multimodal“ an zwei Fachexkursionen nach Kopenhagen und Malmö sowie Basel und Freiburg teilgenommen. Die Erkenntnisse aus den Besuchen haben jeweils zu ganz konkreten innovativen Pilotmaßnahmen in Danzig geführt und auch bisher kritische Politiker von den Potenzialen der Radverkehrsförderung überzeugt

4.5. MODUL 5: INFRASTRUKTUR & SICHERHEIT (FRAGEN 12 BIS 17)

Bewertung:	2,3 (57,5%)
-------------------	--------------------

Das Routennetz für den Radverkehr in Norderstedt ist definiert und ausgeschildert. Es unterscheidet zwischen direkt geführten, überwiegend straßenbegleitenden Haupttrouten und (ggf. umwegbehafteten) Nebenrouten durch grüne und verkehrsarme Bereiche. Dabei gibt es auch spezielle Themenrundwege für den Freizeitradverkehr. Das Netz weist insbesondere bei den Haupttrouten mitunter Mängel im Ausbaustandard auf. Einige Radrouten, vornehmlich in Nord-Süd-Richtung und im Bereich von Grünzügen, sind mit hohem Standard realisiert.

An einigen und teilweise auch an komplexen und strategisch bedeutsamen Kreuzungen liegt eine radverkehrsgerechte Verkehrsführung vor. Als gutes Beispiel ist die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße zu nennen. Bereits seit einigen Jahren erfolgt ein systematischer Umbau von Kreuzungen, indem vor dem Kreuzungsbereich die Radverkehrsführung in den direkten Sichtbereich der Kfz verschwenkt wird. Auch Umlaufsperrn wurden systematisch zurück gebaut und eine Absenkung von Kantsteinen an Kreuzungen durchgeführt.

Ein Programm und Prioritätenplan zur systematischen radverkehrsgerechten Anpassung von Kreuzungen und Beseitigung physischer Barrieren fehlt jedoch noch. Kreuzungsumbauten werden in der Regel erst durch Erfordernisse des Kfz-Verkehrs veranlasst.

Die Unterhaltung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur funktioniert gut, ein Unterhaltungsdienst mit Standardaufgaben zur Reinigung und Ausbesserung der Radwege stellt problemloses Radfahren sicher. Da die 2013 durchgeführte Straßenbefahrung nur ein unbefriedigendes Gesamtbild erlaubte, wird zur Zeit eine detaillierte manuelle Erhebung des Zustandes der Geh- und Radwege durchgeführt, um als Grundlage für die Optimierung der Unterhaltung eine präzise und nachvollziehbare Schadensklassenbeurteilung zu erlauben.

Auch im Winter ist ein gut funktionierender Schneeräumdienst auf Haupttrouten und Schulwegen eingerichtet.

In Norderstedt existiert ein Mängelmeldesystem, das auch für den Radverkehr genutzt werden kann. Verbessert werden muss jedoch noch die Auffindbarkeit im Internetangebot der Stadt bzw. des telefonischen Kontaktes. Zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit soll in Zukunft auch eine spezielle App für Smartphones dienen.

Wesentlich für sicheren Radverkehr sind die flächendeckenden Tempo-30-Zonen im Nebenstraßennetz Norderstedts. In einer Vorrangstraße (Ulzburger Str.) wurde aus Gründen der Radverkehrssicherheit Tempo 30 angeordnet. Andere Tempo 30 Abschnitte im Vorrangstraßennetz wurden aus Gründen des Lärmschutzes eingerichtet, kommen aber auch der Radverkehrssicherheit zu Gute.

Dennoch werden Tempobeschränkungen von Seiten der Polizei sehr restriktiv behandelt und nur bei Unfallhäufungen und einem klarem ursächlichen Zusammenhang zwischen Unfallursache und Kfz-Geschwindigkeit umgesetzt, obwohl an Schulen, Altenheimen etc. auch prophylaktisch Tempobeschränkungen zur Erhöhung von Attraktivität und subjektiver Sicherheit des Radfahrens wünschenswert wären. Selbst im LAP ausgewiesene Tempo 30 Abschnitte an Vorrangstraßen (z. B. Alter Kirchenweg) wurden bislang durch die Verkehrsaufsicht nicht umgesetzt.

Zur Sensibilisierung der Autofahrer/-innen für sicheren Radverkehr in Norderstedt tragen (mit dem Ziel der Lärminderung installierte) mobile Dialog-Displays (mit Geschwindigkeitsanzeige) sowie Flyer zum Radverkehr in der Stadt bei. Ein vor Jahren angeregtes Projekt zur Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit dem lokalen Fernsehen wurde jedoch nicht realisiert.

Hinsichtlich der Verknüpfung von öffentlichem Verkehr und Radverkehr sind an den SPNV-Haltestellen qualitativ hochwertige Bike & Ride Anlagen und sogar ein Fahrradparkhaus vorhanden, die Kapazitäten reichen allerdings teilweise nicht aus. An Bushaltestellen sind in der Regel keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gegeben. Die Fahrradmitnahme ist gemäß den Bestimmungen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) in der U-Bahn und in den Bussen außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich. Mit dem von der Stadt unterstützten Fahrradverleihsystem (nextbike) sind kombinierte Rad-ÖV-Wege komfortabel auch innerhalb der Hauptverkehrszeiten

möglich. Für die Stadtgröße Norderstedts stellen die Existenz und der kontinuierliche Ausbau des Fahrradverleihsystems eine Besonderheit dar. Die Standorte sind an ÖPNV-Haltestellen orientiert.

An den wichtigsten Zielen des Radverkehrs in Norderstedt sind qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen und an einer Stelle auch Fahrradboxen installiert worden. Fahrradcodierung zur Verbesserung der Diebstahlsicherheit wird nur von einem privaten Anbieter kostenpflichtig angeboten. Die Finanzierung des Anbieters, um die Codierung beim Großen Autofreien Straßenfest kostenlos zu ermöglichen, ist von der Stadt eingestellt worden.

Handlungsmöglichkeiten

1. Definition des Ausbaustands für Hauptradrouten und Ausbau mit den entsprechenden Standards.
2. Schwerpunktprogramm zur Erhöhung der Sicherheit (insbes. Radverkehrssicherheit) in Kreuzungsbereichen und anderen Unfallschwerpunkten sowie dessen systematische Umsetzung (Sichtbeziehungen verbessern, Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung etc.)
3. Anpassung vorhandener Radverkehrsanlagen an aktuelle Anforderungen, konsequente Anwendung gültiger Richtlinien und Empfehlungen (StVO 2009, RAST 2006, ERA 2010).
4. Stärkere Nutzung von Führungsformen auf der Fahrbahn (insbesondere Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen)
5. Vermeidung von kombinierten Geh- und Fahrradwegen (bzw. Aufhebung der Benutzungspflicht dafür), da diese einen Attraktivitätsverlust für den Fuß- und den Radverkehr bedeutet, und ein zunehmendes Sicherheitsrisiko insbesondere für Kinder und ältere Menschen vor dem Hintergrund der Pedelectrisierung.
6. Verwendung von Piktogrammen, Richtungspfeilen etc., um auf die Möglichkeit des Radfahrens auf der Straße hinzuweisen und so den Radverkehr auf eine sichere Führungsform im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu lenken (wie beim Umbau Ulzburger Straße).
7. Programm und Prioritätenplan zur systematischen radverkehrsgerechten Anpassung von Kreuzungen und zur Beseitigung physischer Barrieren, Fokus auf Komfort und Reduzierung von Wartezeiten, z.B. Aufstellflächen für Radfahrerinnen und Radfahrer.
8. Entfernung von Pollern und Umlaufsperrern.
9. Überprüfung der noch nicht geöffneten Einbahnstraßen nach den Anforderungen der StVO-Novelle 2009.
10. Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) an signalisierten Knotenpunkten, insbesondere an den Hauptradrouten und in Bereichen mit erhöhtem Radverkehrsaufkommen.
11. Adäquate Berücksichtigung der Radfahrer und Fußgänger bei der Einrichtung von Baustellen, Information der Baufirmen mit Merkblättern durch die Straßenverkehrsbehörde und Ahndung nicht ordnungsgemäß ausgeschilderter Baustellen.
12. Abnahme bei der Wiederherstellung der Oberflächen nach der Durchführung von Baumaßnahmen unter Berücksichtigung der Qualitätsansprüche des Radverkehrs.
13. Optimierung des Unterhaltungsdienstes und dessen technischer Ausstattung für schnellere Bearbeitung von Beschwerden und Beseitigung von Mängeln.

14. Erarbeitung eines Fahrradparkkonzeptes, das auch Bedürfnisse von Pedelec-Nutzern berücksichtigt (bewachtes Parken, Fahrradboxen, soziale Kontrolle, ggf. Ladestationen).
15. Beratung von Bauträgern und Hauseigentümern bei der Planung von Abstellplätzen auf dem eigenen Grundstück.
16. Berücksichtigung von Vorrangflächen für Bike&Ride-Anlagen an existierenden und geplanten ÖPNV-Haltestellen für einen sukzessiven weiteren Ausbau bei Überfüllung von Bike&Ride-Stationen (möglichst wettergeschützte Anlagen).
17. Standardverfahren zur Behandlung aufgefundenen Räder (Diebstahl, Eigentumssicherung etc.) einführen, um Schrotträder zu entsorgen. (Aufgabe für Stadtreinigung in Zusammenarbeit mit Ordnungsbehörden).

4.6. MODUL 6: INFORMATION & ERZIEHUNG (FRAGEN 18 BIS 20)

Bewertung:	2,2 (54%)
-------------------	------------------

Für die Bildung eines positiven kommunalen Fahrradklimas ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit nötig. In den örtlichen Medien besteht auch großes Interesse an Informationen zur Radverkehrspolitik.

Die Kommunikation neuer Projekte oder anderer Neuigkeiten der kommunalen Radverkehrspolitik gegenüber Presse und Bevölkerung erfolgt über die Pressestelle der Stadt. Diese erhält zunächst von den zuständigen Ämtern verfasste Pressemitteilungen und veröffentlicht diese. Durch allgemeine Hinweise auf Mobilitätsangebote oder projektbezogene Meldungen, z. B. zum Fahrradverleihsystem, Fahrradparken, oder öffentlichen Luftpumpen, wird dabei in unregelmäßigen Abständen der Radverkehr thematisiert. Diese Informationen finden sich auch auf der Internetseite der Stadt wieder, werden allerdings nur selten aktualisiert..

Positiv herauszuheben sind vereinzelte städtische Publikationen (Mobilfalter und Fahrradkarte), weitere Materialien (z. B. zur Radwegebenutzungspflicht) wären jedoch wünschenswert. Insgesamt muss eingeschätzt werden, dass nur ein geringes Niveau der Öffentlichkeitsarbeit vorliegt und insbesondere auch die Informationen zur Radverkehrspolitik nur wenig verbreitet werden.

Bildungsaktivitäten zum Radfahren in Norderstedt beschränken sich auf die vorgeschriebenen Minimalanforderungen der Verkehrserziehung in Grundschulen, die durch die Polizei durchgeführt wird. Dabei geht es schwerpunktmäßig um das Erlernen der Verkehrsregeln. Außerdem gibt es gelegentlich Fahrradfahrtrainings für Frauen mit Migrationshintergrund.

Zur Orientierung der Rad Fahrenden existiert in Norderstedt eine sehr umfangreiche und komplexe Wegweisung. Damit verbunden sind jedoch Probleme bei der Unübersichtlichkeit des Wegenetzes sowie bei der Wartung und Erneuerung von Wegweisern.

An Umsteigepunkten gibt es sogenannte Mobilsterne, die auch Hinweise auf Radfahreinrichtungen enthalten. Radwegepläne als Mobilfalter (Zusammenwirken mit ÖPNV) und Radkarte werden regelmäßig aktualisiert und in hoher Auflage verteilt.

Handlungsmöglichkeiten

1. Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie, die sich auch der neuen Medien bedient (Marke, Logo, Corporate Design, Kampagne, Twitter/Facebook, Newsletter per Mail an Interessierte).

2. Offensive Pressearbeit zu allen positiven Entwicklungen und Neuerungen (z.B. Installation von Luftpumpen, neue Stationen mit Leihrädern, Radwegoptimierung, Wichtigstes Ergebnis der AG Radverkehr-Sitzung), Pressemitteilung mit Foto oder Ortstermin mit Journalist.
3. Durchführung von Kampagnen zur Förderung des Problembewusstseins, zu Gefährdungsrisiken der Autofahrerinnen und Autofahrer und Förderung der notwendigen Sorgfalt (Bremsverhalten, Blickkontakt etc).
4. Erstellung von Schulwegplänen für weiterführende Schulen zur Verbesserung der Mobilitätserziehung.
5. Angebote zur Mobilitätsbildung für weiterführende Schulen.

Im Rahmen des Projektes Urbike wurde in Dresden ein Leitfaden zur Radschulwegplanung mit Unterstützung der relevanten Ämter (Hauptabteilung Mobilität, Straßenverkehrsbehörde, Polizei) entwickelt und angewandt, um Radschulwegpläne an allen weiterführenden Schulen in Dresden zu erstellen. Der Leitfaden strebt weitgehende Integration und somit Identifikation der Schüler mit dem Thema Radfahren an. Ziel ist es, dass die Schüler Radschulwegpläne weitestgehend selbst erstellen.

6. Umgebungspläne an Bushaltestellen (wie in Hamburg)
7. Beschränkung bei der Wegweisung auf das Wesentliche und Abbau von Schildern.
8. Für die Wegweisung externe Vergaben als eine Art "Regelwartung" über mehrere Jahre erforderlich, nicht sporadisch!
9. Jährlicher, öffentlicher Bericht der Radverkehrsverantwortlichen zum Radverkehr, der den Stand und das weitere Vorgehen der Radverkehrsförderung darstellt; Beteiligung am Projekt "Kommunale Fahrradberichte", bei dem im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans die Erstellung von übersichtlichen, vergleichbaren und fortschreibbaren Fahrradberichten unterstützt wird.
10. Bürgerdialog zu Visionen der Radverkehrsentwicklung bzw. -förderung.
11. Verbesserung der städtischen Webauftritts zum Radverkehr: Regelmäßige Aktualisierung von Inhalten und Neuerstellung von Inhalten (z. B. "News"-Kategorie unter Nutzung der Pressemitteilungen der Stadt); Erläuterung der konzeptionellen Grundlagen der Radverkehrsplanung bzw. einer integrierten Gesamtplanung; Ansprechpartner vorstellen und Verwaltungsabläufe erläutern; Bürgeranliegen sammeln (ggf. Link zum Mängelportal). Hier sollte auch das Datenmaterial zum Radverkehr in Norderstedt einfach zugänglich sein (z. B. Pläne und Datenzusammenstellungen unter einer Kategorie "Download Radverkehr" zusammengefasst). Es dient in Ergänzung zu den MIV- und ÖPNV-Informationen bzgl. des Rad- und Fußgängerverkehrs als zusätzliche Information und als Argumentationshilfe für Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, Akteure sowie die (Fach-) Öffentlichkeit. Ggf. können auch Verweise auf ganz aktuelle Pläne und Gedanken integriert werden, z. B. zu aktuellen Vorgängen aus dem Ratsinformationssystem, Protokollauszügen der AG Radverkehr etc.
12. Optimierung der Fahrradkarte zu einem Fahrradstadtplan, der auch Informationen zur Führungsform und Qualität der Radverkehrsinfrastruktur enthält.
13. Einrichtung einer Online-Version des Fahrradstadtplans bzw. Integration eines Fahrrad-Routenplaners, der auch die Kombination mit dem ÖPNV einschließt.

14. Materielle und personelle Aufstockung zur Vorbereitung und Umsetzung „integrierter“ weicher Maßnahmen. (Nutzung des Radverkehrsbudgets, um Projekte der Öffentlichkeitsarbeit auch extern vergeben zu können).
15. Nutzung der Mitarbeit in Städtenetzwerken, um Aktivitäten für die Erstellung von Faltblättern, Konzepten oder Veranstaltungen zu bündeln und effektiver zu gestalten.
16. Berichte über Norderstedter Bürgerinnen und Bürger, die in Sachen Radverkehr besonders bemerkenswert erscheinen oder im normalen Alltag per Rad unterwegs sind (Postbote, Fahrradkurier, Student, Schüler, Hausfrau..., z. B. als Kinowerbespot, im Amtsblatt o.ä.).

4.7. MODUL 7: KOMMUNIKATION & PARTNERSCHAFTEN (FRAGEN 21 BIS 26)

Bewertung:	1,6 (40%)
-------------------	------------------

Die Aktivitäten, die das Radfahren stärker positiv ins Bewusstsein der Öffentlichkeit bringen und die für mehr Radnutzung werben sollen, sind mit den Lärminderungsaktivitäten verknüpft. Norderstedt unterstützt Aktionen von Vereinen und Verbänden und beteiligt sich seit dem Jahr 2000 an der Europäischen Woche der Mobilität und veranstaltet das Große Autofreie Straßenfest, bei dem z. B. ein Ausprobieren von Lastenrädern und kostenlose, geführte Touren auf Grünrouten möglich sind. Wesentlicher externer Akteur hinsichtlich der Bewusstseinsbildung ist der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), der z. B. die Kampagne „Mit dem Rad zum Einkaufen“ durchgeführt hat und Fahrrad-Touren von unterschiedlicher Dauer organisiert.

Hinsichtlich der Förderung des Radfahrens zur Arbeit bietet die Verwaltung den Mitarbeiter/-innen im Rathaus überdachte und verschließbare Abstellanlagen, deren Anzahl im Sommer jedoch nicht immer ausreicht. Weiterhin stehen für die Mitarbeiter Schränke, Umkleieräume und Duschen bereit.

Gezielte Mitarbeiterbefragungen ermitteln die Bedürfnisse der Beschäftigten und hatten beispielsweise zur Auswirkung, dass in Norderstedt eine zusätzliche Station des Fahrradverleihsystems eingerichtet wurde. Im Rathaus und am Bauhof gibt es darüber hinaus Diensträder. Weitere Anreize zur Fahrradnutzung, beispielsweise eine besondere Unterstützung der bundesweiten Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC, erfolgen nicht. Bei der Stadtradeln-Kampagne des Klimabündnisses, die 2015 erstmals im Kreis Segeberg stattgefunden hat, haben sich die Stadtverwaltung und der ADFC jeweils mit einem Team beteiligt.

Die Förderung des Radfahrens zur Schule ist in Norderstedt zum großen Teil auf Sicherheitsaspekte beschränkt. Dafür existiert eine eigenständige Arbeitsgruppe Schulwegsicherung als verwaltungsinterne Lenkungsgruppe, welche die Politik informativ beteiligt. Der Bildungsbereich konzentriert sich im Rahmen der Verkehrserziehung auf technische Fahrradüberprüfungen und das Radfahrtraining im Rahmen der Grundschulausbildung. Grundschüler erhalten darüber hinaus für den Schulweg einen Schulwegplan mit Empfehlungen für den Weg zu Fuß oder mit dem Rad. Ein Großteil der Schulen liegt in Tempo 30 Zonen, wodurch die Schulwegsicherung unterstützt wird. Die Einrichtung von Tempo 30 Zonen im Schulumfeld an Vorrangstraßen ist derzeit nicht erfolgt (siehe Modul 5), könnte zukünftig durch eine Änderung der StVO jedoch unterstützt werden.

Das Radfahren zum Einkauf wird durch das Vorhandensein von Radabstellanlagen an wichtigen Einkaufsgebieten gefördert. So wurden beim Umbau der Ulzburger Straße Kfz-Parkplätze durch Fahrradabstellplätze ersetzt. Auch das Herold Center als wichtigstes Einkaufszentrum und gleichzeitig als Verkehrsknoten ist gut mit Abstellanlagen ausgestattet. Darüber hinaus gibt es nur

noch vereinzelte Aktivitäten Externer. So zeigte der ADFC die Ausstellung „Einkauf mit dem Rad“ beim autofreien Tag, der Einzelhändler Budni wirbt dafür, dass Kunden mit dem Rad einkaufen sollen.

Ein generelles Defizit ist die mangelnde Qualität von Fahrradabstellanlagen an Supermärkten.

Bezüglich von Initiativen, die lebenslanges Radfahren fördern, ist die Stadt wenig aktiv. Als eine Maßnahme aus dem LAP bietet die Stadt Norderstedt selbst ein an Seniorinnen und Senioren zwischen 60 und 70 sowie für Um- und Zuziehende gerichtetes Dialogmarketing für umweltfreundlichen Verkehr an, das auch Radfahren thematisiert und zukünftig verstetigt werden soll.

Auch hinsichtlich von Initiativen zur Sport- und Gesundheitsförderung, um die positiven Aspekte des Radfahrens für die Radverkehrspolitik zu nutzen, sind in Norderstedt kaum Aktivitäten zu berichten. In der städtischen Öffentlichkeitsarbeit wird manchmal erwähnt, dass Radfahren auch gut für die Gesundheit ist.

Handlungsmöglichkeiten

1. Gemeinsame Werbeaktionen für das Radfahren unter Einbeziehung von ADFC, ADAC, VCD, Krankenkassen, Sportvereinen, Fahrradhandel, Einzelhandel oder Verbraucherzentrale z. B. im Rahmen einer Auftaktveranstaltung zur Fahrradsaison im Frühling (Fahrradfrühlingsfest).
2. Prominente, Presse und Lokalfernsehen einbeziehen, um das Image des Radfahrens weiter zu verbessern.
3. Eigenständige Durchführung des Stadtradelns möglichst früh in der Saison und Gewinnung möglichst vieler Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie institutioneller Partner.
4. Kampagne für eigenständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler (ggf. probeweise Begleitmaßnahmen wie geordnete Haltestellen oder kurzzeitige Sperrung der Zufahrt zur Schule für den Pkw-Verkehr während der Schulanfangszeit).
5. Erarbeitung und Verteilung von Radfahrplänen für weitergehende Schulen.
6. Unterstützung der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von AOK und ADFC.
7. Gemeinsame Werbung mit dem Handel für das Einkaufen mit dem Rad und Verbesserung der Fahrradparkmöglichkeiten an Einkaufszentren.
8. Im Rahmen des „Kommunalen Mobilitätsmanagements“ mit Verkehrsunternehmen, ADFC, ADAC und ggf. weiteren Akteuren, sonstige Firmenstandorte ideell und organisatorisch unterstützen, z. B. durch Koordination von Mitarbeiterbefragungen, Anleitung betrieblicher Mobilitäts-Arbeitsgruppen etc.
9. „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ systematisch und kontinuierlich insbesondere für die Stadtverwaltung und städtische Betriebe vorbildhaft betreiben.
10. Wettbewerbe „Fahrradfreundliche Schule“, „Fahrradfreundliches Geschäft“ oder „Fahrradfreundliches Unternehmen“ initiieren oder fördern.

Unter dem Stichwort Bicycle Pooling bzw Cycle Trains werden europaweit verschiedene Programme angewandt, die organisiertes Fahren in Gruppen nach Fahrplan unter Begleitung erwachsener Radfahrerinnen und Radfahrer beinhalten. Z. B. alle Schülerinnen und Schüler, die von Grundschulen auf weiterführende Schulen wechseln, fahren in den ersten drei Wochen an der neuen Schule in einem Verband

auf dem Schulweg (hin und zurück, mit „Fahrplänen“ und „Haltestellen“, Beispiel Marl). Der Übergang zur weiterführenden Schule ist im Regelfall mit deutlich längeren Wegen und stärker problembehafteten Strecken verbunden.

4.8. MODUL 8: ERGÄNZENDE MAßNAHMEN (FRAGEN 27 UND 28)

Bewertung:	1,0 (25%)
-------------------	------------------

Die Stadtgröße von Norderstedt ermöglicht es den Bewohnerinnen und Bewohnern, Ziele in der Stadt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen. Dennoch hat im Zweifelsfall Komfort und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs meist Vorrang vor den Belangen des Radverkehrs. Die Unterstützung der PULL-Maßnahmen¹ in der Radverkehrspolitik durch entsprechende PUSH-Maßnahmen zur Reduzierung der nicht unbedingt notwendigen Autofahrten ist in Norderstedt kaum ein Thema. Bislang erfolgt keine aktive Parkraumbewirtschaftung² oder konsequente Kontrolle von Falschparkern. Lediglich das großflächige Vorhandensein von Tempo 30 Zonen unterstützt die Radverkehrspolitik. Im Rahmen der Lärminderung sollen zukünftig auch stärkere Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet durchgeführt werden.

Die aktuelle Stadtentwicklungspolitik unterstützt die Radverkehrspolitik, indem in allen Baugebieten eine hohe Durchlässigkeit für den Radverkehr angestrebt wird. Im Rahmen von Bebauungsplänen werden die Belange des Radverkehrs sowie die Erreichbarkeit durch den ÖPNV berücksichtigt und ggf. verbessert. So wurde beispielsweise die Wohnbauentwicklung Garstedter Dreieck von vornherein an vorhandenen attraktiven Radwegeverbindungen geplant sowie eine Straße speziell für den Radverkehr entwickelt. Auch am Garstedter Dreieck wurde eine vom Kfz-Verkehr unabhängige Radwegeanbindung geplant. Bei der aktuellen Planung des Wohnbaugebietes "Grüne Heyde" wird der ADFC als Nutzervertretung einbezogen. Dennoch werden von Politik und Öffentlichkeit die Belange des Autoverkehrs gegenüber denen des Radverkehrs immer noch dominant berücksichtigt.

Handlungsmöglichkeiten

1. Umsetzung des vorliegenden Konzeptes zur Parkraumbewirtschaftung
2. Im Rahmen städtebaulichen Verträge in neuen Baugebieten mit guter ÖPNV-Anbindung reduzierte Stellplatzschlüssel für das Kfz-Parken realisieren.
3. Innenentwicklung und Planung neuer Wohngebiete nur an integrierten, d. h. vom ÖPNV erschlossenen Standorten mit genügend Versorgungsangeboten in der Nähe.
4. Mindestqualität und -quantität für Abstellanlagen bei Investoren (z. B. Anlehnbügel) durch Fahrrad-Abstell-Satzung vorgeben und fachliche Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellplätzen bereitstellen; eingangsnahes Fahrradparken mit deutlichem Vorteil gegenüber dem Kfz-Parkplatz ermöglichen.
5. Bevorrechtigung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr an Querungsstellen auf wichtigen Routen.
6. Tempo 30 überall, wo es keine separaten Radverkehrsanlagen gibt.

¹ positive Anreize zur Fahrradnutzung und zur Bewusstseinsbildung, z.B. durch das Dialogmarketing

² Eine Ausnahme stellt das Herold Center dar. Die Parkraumbewirtschaftung dient dort jedoch der Regulierung des Parkens in den angrenzenden Wohngebieten und steht nicht im Zusammenhang mit Radverkehrsförderung.

7. Durchlässigkeit der Bebauung für Rad- und Fußverkehr weiter erhöhen, gleichzeitig MIV-Durchgangsverkehr einschränken, um bei innerstädtischen Verbindungen deutliche Reisezeitvorteile für den Radverkehr gegenüber dem MIV zu generieren.

In der niederländischen Stadt Houten ist die Erschließung der Quartiere so organisiert, dass man diese mit dem Auto nur von der Peripherie (umgebene Ringstraße) her erreichen kann, während für Radfahrer und Fußgänger komfortable, direkte Wegeverbindungen vorhanden sind. Innerstädtische Wege werden deshalb vor allem mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

4.9. MODUL 9: EVALUATION UND WIRKSAMKEIT (FRAGEN 29 UND 30)

Bewertung:	2,5 (63%)
-------------------	------------------

In Norderstedt werden Radfahrerzählungen nicht regelmäßig an konstanten Querschnitten durchgeführt, sondern nur anlassbezogen im Zusammenhang mit bestimmten Projekten, z. B. um Überlegungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße zu unterstützen. Automatische Dauerzählstellen existieren noch nicht.

Repräsentative Haushaltsbefragungen zum Modal Split und damit zum Radverkehrsanteil an den Wegen der Bevölkerung werden unregelmäßig beauftragt, die letzte derartige Erhebung liegt 18 Jahre zurück (siehe Kapitel 2). Damit sind zunächst auch keine Zielvorstellungen zur Entwicklung des Radverkehrsanteils im Rahmen von Strategien möglich. Vereinzelt liegen in Gewerbegebieten und Betrieben aktuellere Mobilitätsumfragen für Pendlerinnen und Pendler vor.

Unfalldaten werden von Seiten der Polizei regelmäßig ausgewertet und Unfallhäufungsstellen genauer analysiert. Im Verkehrsreport der Polizei Norderstedt werden dazu speziell Radverkehrsunfälle herausgegriffen und differenziert nach Ort, Zeit, Typ, Ursache, Beteiligung u.a. systematisiert. Für Radverkehrsunfälle mit Kindern ist im Verkehrsreport eine separate Auswertung erstellt. Nach Aussagen der Polizei wird die bisherige detaillierte Erfassung und Aufbereitung der Unfalldaten mit dem Jahr 2015 jedoch eingestellt.

Die Unfallanalysen der Polizei werden von Seiten der Stadt für die Planung von Maßnahmen regelmäßig berücksichtigt. Da die Unfallanalysen verkehrsmittelübergreifend erfolgen, wird eine Arbeitsgruppe Radfahrerunfälle o. ä. nicht als notwendig bzw. zielführend erachtet. Radverkehrsunfälle werden aber in der AG Rad der Verwaltung thematisiert.

Handlungsmöglichkeiten

1. Durchführen von Vorher-Nachher-Untersuchungen oder anderen Erfolgskontrollen bei Maßnahmen der Radverkehrsförderung
2. Nutzung von Befragungen des betrieblichen oder schulischen Mobilitätsmanagements, um zielgruppenspezifisch/ortsbezogene oder auch allgemeine Hinweise zu Stärken und Defiziten im Radverkehrssystem zu erhalten.

3. Regelmäßige Modal-Split-Erhebungen im Abstand von ca. 5 Jahren; für die Ausschreibung und Durchführung der Erhebungen bietet die Förderrichtlinie für Modal Split Erhebungen im Radverkehr des Landes NRW³ eine gute Basis
4. Beteiligung an koordinierten Erhebungen, die unter wissenschaftlicher Aufsicht in vielen Städten gleichzeitig durchgeführt werden und so einen Kosten- wie auch Qualitätsvorteil bieten, beispielsweise hinsichtlich der Vergleichbarkeit mit anderen Städten, der Datenaufbereitung oder der Fortschreibbarkeit der Zeitreihe: Aufstockung der Erhebung "Mobilität in Deutschland" (MID) oder Teilnahme an "Mobilität in Städten" (SrV)
5. Einflussnahme beim Land SH zur Förderung von Datenerhebungen im Rahmen der Radverkehrsförderung
6. Festlegung von messbaren Zielwerten, insbesondere bzgl. Modal-Split-Anteil und Unfallgeschehen, regelmäßige Überprüfung der Zielwerte
7. Systematische Auswertung vorliegender Daten aus Zählungen zum Radverkehr, z. B. in Form einer „Belastungskarte“ und von Zeitreihen kompatibel mit Fahrgastzählungen und Zählungen des Kfz-Verkehrs
8. Nutzung des Hochrechnungsverfahrens für Kurzzeiterhebungen⁴ des Radverkehrs, um die Abhängigkeit der Zählungen von Wetter, Tageszeit und Nutzergruppe auszugleichen.
9. Dauerzählstellen einrichten; möglichst Zählerergebnisse vor Ort visualisieren, um einen Anreiz zur Fahrradnutzung zu geben und Diskussionen zum Verkehrsverhalten anzuregen
10. Unterstützung des ADFC-Fahrradklima-Tests (z. B. durch Verbreitung des Fragebogens an einen breiten Teilnehmerkreis), um auf einfachem Wege valide Daten zur subjektiven Einschätzung der Radverkehrsbedingungen in Norderstedt zu erhalten
11. Einflussnahme, um die bislang übliche Auswertung von Radverkehrsunfällen durch die Polizei in Norderstedt (siehe VERKEHRSREPORT 2014) wieder aufzunehmen
12. Vergleich der Unfallentwicklung von Norderstedt mit anderen Städten, Feststellung von Besonderheiten (z. B. über- oder unterdurchschnittliche Zahl von Radfahrer-Unfällen mit Schwerverkehr oder zwischen Fußgängern und Radfahrern, ...)
13. Benchmarking auch zu anderen Aspekten der Radverkehrsförderung wie Fahrraddiebstahl, Ausbauzustand von Radverkehrsanlagen, Fahrradbesitz, Fahrradnutzung (auch nach bestimmten Personengruppen), um Ansätze für Handlungsschwerpunkte zu identifizieren.

4.10. DISKUSSION: OFFENE RUNDE

An die gemeinsame Bewertung der einzelnen Fragen der Module schloss sich noch eine kurze offene Diskussionsrunde an. In dieser wurden noch einige Punkte angesprochen, die aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer über die bisher behandelten Inhalte hinaus wichtig sind oder besondere Betonung erfordern:

- Maßnahmenvorschläge mit Beispielen aus anderen Städten verknüpfen.

³ http://www.agfs-nrw.de/fileadmin/agfs/Fachthemen/Modal_split-Erhebungen_in_NRW/Standards_Modal_Split_240409.pdf

⁴ https://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/ivp/hrv/downloads

- Stärkere Betonung und Diskussion der Fahrbahnqualität als wesentliche Einflussgröße auf den Fahrkomfort.
- In der Politik existiert ein Konsens darüber, dass Norderstedt eine nachhaltige Stadt werden und Radverkehr gefördert werden soll. Die Mehrheit der Politikerinnen und Politiker privilegiert in vielen Detailentscheidungen jedoch noch den Autoverkehr gegenüber dem Radverkehr.
- Die Flächenaufteilung zwischen den Verkehrsmitteln ist dabei eine Schlüsselgröße.
- Lerneffekte der Bevölkerung brauchen eine Unterstützung, z.B. durch Verkehrsüberwachung.
- BYPAD sollte zeigen, warum es sinnvoll ist, Level 4 zu erreichen.

5. STÄRKEN UND SCHWÄCHEN DER FAHRRADPOLITIK DER STADT NORDERSTEDT

Nachfolgend werden Stärken und Schwächen der Fahrradpolitik der Stadt Norderstedt aus der Sicht der Auditoren stichpunktartig aufgeführt.

Stärken:

- Einsatz der Verwaltung, von Politikern und Verbänden für den Radverkehr
- Flache Topographie
- Gute finanzielle Ausstattung der Kommune
- Bike&Ride-Anlagen und Radstation an Bahnhaltepunkten
- Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bahn und Bus
- Unterstützung eines Fahrradverleihsystems
- Service für Radfahrende: Ampelgriffe, Öffentliche Luftpumpen, Fahrradkarte, Abfallkorb, etc.
- Hohe Verbreitung von Tempo-30-Zonen und freigegebenen Einbahnstraßen
- Geh- und Radwegverbindungen durch ausgedehnte Grünzüge
- Häufig gesicherte Querungsmöglichkeiten an Erschließungsstraßen: Fußgänger-LSA oder Mittelinseln

Schwächen:

- Unklare oder fehlende Zielsetzung für die Radverkehrsförderung
- Kein regelmäßiges Monitoring oder Modal-Split-Untersuchungen
- Bedürfnisse von unsicheren Radfahrenden häufig nicht berücksichtigt
- Verunsicherung durch Unklarheit von Regelungen
- Zu wenig Kommunikation zu Neuerungen im Radverkehr
- Mangelnde Logik des Systems von Haupt- (rot) und Nebenrouten (grün)
- Keine oder wenig Anwendung gesicherter Führungsformen auf der Fahrbahn: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, Schutzstreifen.
- Die meisten alten Radwege entsprechen nicht den aktuellen Richtlinien (ERA 2010)
- Straßenbegleitende Radwege weisen meistens eine schlechtere Oberflächenqualität als die Fahrbahn auf
- Radwege werden häufig durch Hindernisse entwertet.

6. DOKUMENTATION DES ZWEITEN TREFFENS: HANDLUNGSFELDER

Zum Zwischenbericht, der die Kapitel 1-4 umfasste, waren keine Ergänzungen oder Korrekturwünsche eingegangen. Die Zusammenfassung der Stärken und Schwächen aus Sicht der Auditoren (vgl. Kap 5) wurde vorgestellt, wobei von Seiten der Teilnehmenden noch explizit auf die geringe Ausstattung von Norderstedt mit Fahrradläden und Fahrradwerkstätten hingewiesen wurde.

Wesentliche Inhalte des zweiten Treffens waren die Sammlung der wichtigsten Handlungsoptionen der Radverkehrspolitik aus Sicht der Evaluationsgruppe und deren Bewertung.

Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer konnte dazu fünf Karten mit aus seiner Sicht wichtigen Handlungsfeldern beschriften. Die Karten wurden dann von den Auditoren zu Handlungsfeldern zusammengefasst. Jedes Mitglied der Evaluationsgruppe konnte anschließend fünf Punkte dafür vergeben, was aus seiner Sicht die wichtigsten Handlungsfelder sind.

Für die höchstbewerteten Handlungsfelder wurden Inhalte diskutiert und das weitere Vorgehen für die Stadt besprochen. Alle benannten Themen sowie deren Punktbewertung sind dem Anhang zu entnehmen.

Aus der Punktebewertung der Teilnehmenden wurde die folgende Rangfolge der Bereiche (für die nachfolgende Diskussion) abgeleitet:

1. ZIELE – KONZEPTE
2. RADWEGEQUALITÄT
3. FÜHRUNGSFORMEN
4. BEVORRECHTIGUNG
5. ROUTENKONZEPTE

Aus Zeitgründen konnten folgende Themen nicht mehr umfassend diskutiert werden: KOMMUNIKATION, ERZIEHUNG, ABSTELLEN – RADSTATIONEN. Die dokumentierten schriftlichen Vorschläge zu diesen Handlungsbereichen sind dem Anhang zu entnehmen.

Es wurde festgelegt, ein drittes Treffen der BYPAD-Gruppe durchzuführen, um eine Abstimmung über konkrete Formulierungen einer beschlussfähigen Vorlage im Sinne eines Programms zur Radverkehrsförderung durchführen zu können. Weiterhin wurde empfohlen, auch in Zukunft Treffen des Gremiums durchzuführen (beispielsweise wie in Kiel unter dem Namen „Fahrradforum“).

Im Folgenden werden die Inhalte der Diskussionen zu den Handlungsfeldern dokumentiert.

6.1. ZIELE – KONZEPTE

Das Handlungsfeld Ziele und Konzepte thematisiert die Festlegung von klaren und messbaren politischen Zielstellungen, die durch Strategien und Konzepte sowie entsprechende Ressourcen (insbes. Finanzmittel) untersetzt werden. Die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen kann anhand der regelmäßigen Prüfung des Grades der Zielerreichung bewertet und so der Prozess der Radverkehrsförderung gesteuert werden.

Für den Radverkehrsanteil am Modal Split liegen derzeit keine aktuellen und belastbaren Daten zur Beschreibung des IST-Zustands in Norderstedt vor. Hier soll also zunächst noch der Ausgangszustand über eine Haushaltsbefragung ermittelt werden. Tendenzen zur Entwicklung des Radverkehrs können auch über kontinuierliche Zählungen ermittelt werden.

Für die Festlegung von Zielen zur Verkehrssicherheit besteht die Besonderheit, dass schwere Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung relativ seltene Ereignisse sind und auch durch den Witterungsverlauf eines Jahres überlagert werden.

Damit ambitionierte Ziele zur Radverkehrsförderung erreicht werden können, wurde im Sinne eines Leitbildes ein positives und fortschrittliches Image für das Radfahren in Norderstedt diskutiert (Vorbild: Kopenhagen). Dabei bietet sich die Verknüpfung mit anderen Bereichen wie Gesundheit oder Klimaschutz an (z. B. Leitbild „Norderstedt – Stadt im Grünen“) und die umfassende Einbindung partizipativer Elemente an. Der Einsatz von Gestaltungshandbüchern o.ä., um eine hohe Qualität der Umsetzung von Radverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, wurde für Norderstedt als nicht zielführend betrachtet. Hier sind eher individuelle Lösungen gefragt.

6.2. RADWEGEQUALITÄT

Für die Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur ist das Betriebsamt zuständig, für den Neubau das Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr, wobei unterschiedliche Finanzierungsquellen genutzt werden. Da wesentliche Planungen in der AG Radverkehr vorgestellt und diskutiert werden, liegt hier eine gute Basis für die Qualitätssicherung vor. Finanzielle Mittel für die laufende Unterhaltung sind jedoch nicht immer ausreichend. Bei künftigen Haushaltsaufstellungen muss deshalb genügend Geld für Erhaltungsmaßnahmen eingeplant werden.

Ein wesentliches Problem der Radwegequalität liegt in Breite und Oberfläche alter Radwege sowie in fehlenden Bordsteinabsenkungen begründet. Weiterhin stellen auch Mülltonnen, angeleinte Hunde, parkende Autos, Fußgänger und andere Hindernisse insbesondere auf schmalen Radwegen wesentliche Hemmnisse dar. Hinsichtlich mobiler Hindernisse könnte das Betriebsamt Informationsblätter an Anliegerinnen und Anlieger mit der Bitte verteilen, Mülltonnen nicht auf Radwegen oder Blindenleitflächen abzustellen.

Es wurde betont, dass Schäden nicht nur beseitigt werden sollen, wenn ein größerer Ausbau ansteht. Im Falle eines größeren Umbaus bietet sich an, den Radverkehr (z. B. in Form eines Schutzstreifens) auf die Straße zu verlegen und so eine hohe Oberflächenqualität sicherzustellen. Solche Eingriffe in die Straßenraumcharakteristik müssen jedoch unbedingt mit Kommunikation flankiert werden, insbesondere wenn Ausbaubeiträge für Bürgerinnen und Bürger anfallen.

6.3. FÜHRUNGSFORMEN

Hinsichtlich der Führung des Radverkehrs existieren in Norderstedt gegensätzliche Positionen zwischen einer weitestgehenden Separierung des Radverkehrs vom Autoverkehr und dem Streben nach mehr Fahrbahnführung der Radfahrenden. Während ersteres mit Problemen hinsichtlich Kapazität, Komfort sowie Konflikten mit Zu-Fuß-Gehenden verbunden ist und insbesondere bei linksseitigem Radverkehr die Unfallgefahr hoch ist, reduziert die Fahrbahnführung das subjektive Sicherheitsgefühl von vielen Radfahrenden. Sie erlaubt jedoch in der Regel ein schnelles und sicheres Radfahren auf glatten Oberflächen.

Deshalb muss der geplante Übergang zu mehr Fahrbahnführung kommunikativ begleitet werden und der Augenmerk besonders auf den spürbaren Abstand zum Autoverkehr gerichtet werden. Fahrradstraßen und Radfahrstreifen bieten dafür die besten Bedingungen und können für Norderstedt einen Gewöhnungseffekt und ein stärkeres Miteinander von Fahrrad und Kfz auch im Mischverkehr einleiten. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten sind Radfahrstreifen und auch Schutzstreifen in vielen Fällen nicht gemäß der verkehrsplanerischen Empfehlungen einsetzbar. Einseitige oder ggf. alternierend einseitige Schutzstreifen wie auch

Fahrradpiktogramme auf der Straße können aber auch hier einen Beitrag für ein besseres Miteinander der Verkehre leisten. Wesentlich erscheint, dass durch eine Einheitlichkeit der Ausführungen und Regelungen die Philosophie der Führungsform für die Radfahrenden verständlich und vorhersehbar wird.

Eine angekündigte Änderung der StVO soll neue Möglichkeiten zur Ausweisung von Tempo 30 Abschnitten eröffnen. Diese sollen genutzt werden. Für die existierenden Radwege soll die Vorfahrt der Radfahrenden an Grundstücksausfahrten baulich stärker verdeutlicht werden, indem Bordabsenkungen auf den Sicherheitstrennstreifen begrenzt werden. Auch auf kommunikativem Wege (z.B. durch Verteilung von Handzetteln für Anlieger) kann dies unterstützt werden.

6.4. BEVORRECHTIGUNG

Eine höhere Priorisierung des Radverkehrs bei der Planung von Verkehrsanlagen und ggf. eine Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Hauptachsen stellt ein wesentliches Anliegen der BYPAD-Gruppe dar. Als besondere Lösung wurde deshalb u.a. die Einrichtung von Vorrangrouten für Radfahrenden (z. B. parallel U-Bahntrasse) empfohlen, bei denen für Radfahrende sowohl ein Vorrang vor Autos innerhalb der Straßen als auch an Querungen mit Autostraßen besteht. Kommunikation und Bürgerbeteiligung ist bei der Umsetzung wichtig.

Ein hoher Stellenwert des Radverkehrs kann auch in Bezug auf Lichtsignalanlagen realisiert werden. Während eine grüne Welle für Radfahrende aus verkehrstechnischen Gründen schwierig ist (Kreuzungsabstände und Tempo der Radfahrenden inhomogen), wäre zumindest eine häufigere Grünphase für Fuß- und Radverkehr realisierbar, ebenso eine längere Grünphase für Radfahrende an kombinierten Fuß-/Radquerungen. Auch vorgelagerte Anforderungstaster für Radfahrende (ca. 10m vor der Querung) oder vorgelagerte automatische Detektoren können die Durchlässigkeit für Radfahrende verbessern.

6.5. ROUTENKONZEPTE

Die derzeitige Aufteilung des Radroutennetzes, bei dem vorrangstraßennahe Hauptrouten und Nebenrouten durch Grünzüge nebeneinander bestehen, soll beibehalten werden. Damit ist sowohl die Erreichbarkeit von Geschäften und anderen Zielen im Hauptstraßennetz gewährleistet als auch das entspannte Fahren im Grünen. Lediglich die Bezeichnung "Nebenrouten" soll überdacht werden. Eine Abstimmung mit Hamburg und dem Kreis Segeberg ist notwendig.

Das Radnetz soll durch eine passende Wegweisung vermittelt werden. Neben den bestehenden Elementen wie Fahrradkarten und Routenbeschilderung (Zielwegweisung gemäß Vorgaben für Schleswig-Holstein) sollen vermehrt auch Orientierungskarten an wichtigen Kreuzungen zum Einsatz kommen.

7. ERGÄNZENDES TREFFEN ZUM 20-PUNKTE-PROGRAMM

In Ergänzung zu den Standardtreffen des BYPAD-Audits wurden aufbauend auf den Ergebnissen des zweiten Treffens für Norderstedt Formulierungsvorschläge für politische Leitlinien zur zukünftigen Radverkehrsförderung in Form eines 20-Punkte-Programms entwickelt. Die Formulierungsvorschläge wurden in einem dritten Treffen der BYPAD-Gruppe am 12.05.2016 diskutiert und abgestimmt. Die endgültige Formulierung ist im Anhang enthalten.

8. LITERATUR UND QUELLEN

ADFC (2014) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.: ADFC-Fahrradklima-Test 2014, Auswertung Norderstedt

LAP (2013) Lärminderungsplanung Norderstedt. Lärmaktionsplan. Planungsbüro Richter-Richard, Aachen/Berlin im Auftrag der Stadt Norderstedt 2008, aktualisiert 2013

VEP 2020 (2007) Verkehrsentwicklungsplan 2020 der Stadt Norderstedt, Fortschreibung 2007, Endbericht zu Projekt Nr. 0714, Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner

VERKEHRSREPORT (2014) Hädicke-Schories, K.: Verkehrsreport Norderstedt, Unfallhäufungsstellen 2014

9. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AG Rad	Arbeitsgruppe Radverkehr
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte,Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
AOK	Allgemeine Ortskrankenkasse
ARAS.....	Aufgeweitete Radaufstellstreifen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BYPAD	Bicycle Policy Audit (dt. etwa: Radverkehrs-Politik-Überprüfung)
EFQM	European Foundation for Quality Management
ERA.....	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (der FGSV)
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
FGSV.....	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
IHK	Industrie- und Handelskammer
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
ÖV, ÖPNV.....	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
QM	Qualitätsmanagement
RASt.....	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (der FGSV)
RVK.....	Radverkehrskonzept
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
WHO	Weltgesundheitsorganisation

Weitere Abkürzungen verweisen auf das Literaturverzeichnis.

10. ANHÄNGE

10.1. ALLGEMEINE ERLÄUTERUNGEN ZUM FAHRRADPOLITIKAUDIT BYPAD

10.1.1. ÜBERBLICK

Das BYPAD – Bicycle Policy Audit – ist ein qualitatives Instrument zur Evaluierung und Qualitätsverbesserung kommunaler Radverkehrspolitik. Die Ergebnisse liefern einen Überblick über Maßnahmen und bestehende Strukturen in der lokalen Radverkehrspolitik und eröffnen die Möglichkeit diese zu optimieren. Ziel ist es, zur Qualitätsverbesserung der Radverkehrspolitik in europäischen Städten beizutragen.

Das Verfahren des Audits wurde im Rahmen eines EU-Projekts in den Jahren 1999-2001 von einem internationalen Experten-Konsortium entwickelt. Maßnahmen, die im BYPAD empfohlen werden, sind in europäischen Städten erfolgreich angewandt worden. Die Nachfolgeprojekte BYPAD+ und BYPAD platform (2003-2008) haben weitere Anwendungsfälle mit einbezogen und das Audit verfeinert. Es wurde bereits in fast 200 Städten bzw. Regionen europaweit angewendet, davon 215 in Deutschland.

In einer Qualitätskette aus neun Modulen bewerten die beteiligten Akteure der jeweiligen Stadt im Rahmen eines BYPAD selbst, wie der Status Quo der Radverkehrspolitik in ihrer Stadt ist. Jede Bewertung wird einer der vier BYPAD-Entwicklungsstufen zugeordnet. Ausgehend von diesen Entwicklungsstufen definieren die Akteure selbst verbindliche Qualitätsziele in einem Aktionsplan. So wird es möglich, die Entwicklung der Radverkehrspolitik in jedem einzelnen Modul systematisch zu beobachten und laufend zu verbessern.

Es wird empfohlen, das Audit alle drei bis fünf Jahre zu wiederholen und so die Entwicklung in der Radverkehrspolitik deutlich zu machen. Auf diese Weise kann ein Prozess kontinuierlicher Radverkehrsförderung angeschoben und am Laufen gehalten werden. Da das BYPAD ein standardisiertes Audit ist, bietet es allen Gemeinden, Städten und Regionen, die bereits ein solches Audit durchgeführt haben, im Rahmen des BYPAD-Netzwerks die Möglichkeit innerhalb Europas zu vergleichen sowie Erkenntnisse und Erfahrungen auszutauschen.

10.1.2. DIE BYPAD-METHODE

Methodentransfer des Qualitätsmanagements auf den Radverkehr

Die BYPAD-Methode basiert auf der Idee des Qualitätsmanagements, wie es in der Wirtschaft seit langem Standard ist. Mit Hilfe von Methoden des Qualitätsmanagements (QM) versuchen Unternehmen, ihre Produkte und Dienstleistungen zu verbessern, Abläufe zu optimieren und die Kundenbindung zu stärken. Ziele sind hier Produktqualität, höherer Ertrag und größerer Marktanteil. Die Verbesserungen basieren auf Benchmarking-Prozessen, in denen Unternehmen von anderen Unternehmen lernen und so ihre eigene Leistung verbessern. Beispiele für solche QM-Modelle sind z.B. die ISO-9000-Serie oder das EFQM-Modell (European Foundation for Quality Management).

Im BYPAD wird der QM-Ansatz auf die Radverkehrspolitik übertragen, mit dem Ziel, den Radverkehr nach dem Stand der Technik auszubauen und seinen Anteil entsprechend der Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik zu stärken. Damit sollen die Bedingungen für den Radverkehr als wichtigen Baustein der integrierten Gesamtverkehrsplanung nachhaltig verbessert werden.

⁵ u.a. Troisdorf, Marl, Unna, Köln, Bünde, Ettlingen, Kiel, Lüneburg, Rostock, Karlsruhe, Münster, Leipzig, Mannheim, Frankenthal

Radverkehrspolitik als dynamischer Prozess

BYPAD betrachtet die kommunale und regionale Verankerung der Radverkehrspolitik als dynamischen Prozess. Untersucht werden die Ergebnisse der Radverkehrspolitik und die Einbettung in die politischen und administrativen Strukturen. BYPAD unterscheidet neun Module, deren qualitative Einstufung einzeln bestimmt wird. In Abbildung 8 sind die Module dargestellt.

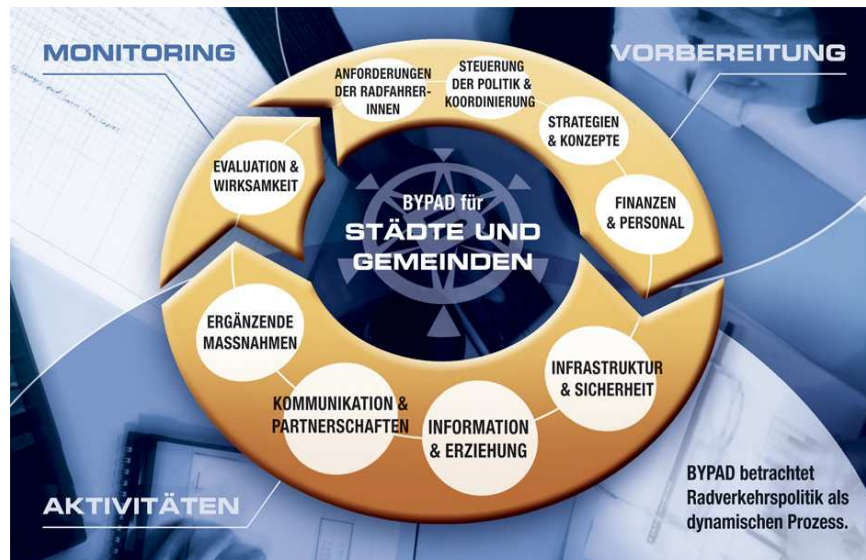


Abbildung 8: BYPAD Module für Städte und Gemeinden

Jedem Modul wird eine Entwicklungsstufe auf der vierstufigen BYPAD-Entwicklungsleiter zugeordnet. An Hand der Entwicklungsleiter können die Evaluatoren einer Stadt bzw. einer Region für jedes einzelne Modul ggf. verbindliche Qualitätsziele definieren. Dadurch wird es möglich, die Entwicklung in der Radverkehrspolitik systematisch zu beobachten und Veränderungen festzustellen.

Den 9 Modulen sind jeweils 2 bis 6 (insgesamt 30) Fragen zugeordnet.

Qualitative Bewertung durch die Evaluationsgruppe

Der gesamte Bewertungs- und Verbesserungsprozess von BYPAD wird von einer Evaluationsgruppe (BYPAD-Gruppe) unter Begleitung von zwei externen Beratern, die Auditoren genannt werden, durchgeführt. Die Evaluationsgruppe sucht nach den schwächsten Gliedern der Qualitätskette, um gemeinsam zu definieren, in welchen Bereichen Verbesserungen nötig und möglich sind. Die Evaluationsgruppe besteht aus Politikern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung bzw. Verwaltungsspitze und Vertretern der örtlichen Nutzergruppen/Radfahrergruppen (z. B. Radfahrinitiativen). Sie sollten aussagefähig zu Fragen des lokalen Radverkehrs sein, um den Fragebogen ausfüllen zu können und wesentlich zur Diskussion beizutragen. Die Gruppengröße sollte ein intensives Arbeiten ermöglichen, ideal sind 8-12 Personen.

Die Evaluation beginnt mit einer individuellen Beurteilung durch jedes Mitglied der Evaluationsgruppe, wobei eine Abstimmung innerhalb der Fraktion, des Verbandes oder Amtes möglich und wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich ist. Danach kommt die Gruppe zu einem Konsensgespräch (erstes Treffen) zusammen, wo die Mitglieder mit den unterschiedlichen Einschätzungen der anderen Gruppenmitglieder konfrontiert werden. Hier wird ein Konsens gesucht (und in der Regel auch gefunden), in welche Entwicklungsstufe bei den jeweiligen Fragen die eigene

Stadt einzustufen ist. Auf Basis der in diesem Zwischenbericht dokumentierten Ergebnisse dieses Konsensgesprächs wird in einem zweiten Treffen ein Qualitätsplan für die künftige Radverkehrspolitik entwickelt, d.h. Ziele werden definiert, wichtige Handlungsfelder und deren Prioritäten abgeleitet und für diese erste Maßnahmen vorgeschlagen.

Die folgenden Instrumente gehören zu einer Anwendung von BYPAD:

Vorabinformationen

Die Auditoren holen Vorabinformationen ein, wie Verkehrs- und Radverkehrskonzepte, quantitative Daten zum Verkehr und insbesondere Radverkehr (Modal Split, Unfalldaten etc.), die von einem Mitglied der Evaluationsgruppe (z. B. Mitarbeiter der Stadtverwaltung) zusammengestellt werden.

BYPAD-Fragebogen

Dieser wird von jedem Mitglied der Evaluationsgruppe separat ausgefüllt und bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Qualitätsplans. Der Fragebogen enthält Antworten, die nach Entwicklungsstufen (von Level 1 bis Level 4) geordnet sind und Aktivitäten und Maßnahmen enthalten, die bereits anderswo in Europa mit Erfolg durchgeführt werden. So gibt es für jeden Bereich konkrete Anregungen für Zielsetzungen zur Verbesserung der eigenen Radverkehrspolitik.

4 Entwicklungsstufen (4 Levels, siehe auch Kap. 2.3)

Level 1 – Ad hoc-Ansatz

Auf diesem Level wird nicht viel für den Radverkehr getan. Nur wenn es unbedingt sein muss werden Maßnahmen und Aktivitäten gesetzt.

Level 2 – Isolierter Ansatz

Auf diesem Level werden vereinzelte, sporadische, jedoch nicht regelmäßige oder systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt.

Level 3 – Systemorientierter Ansatz

Auf diesem Level werden regelmäßig und systematisch unterschiedliche Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt.

Level 4 – Integrierter Ansatz

Auf diesem Level werden integrierte, regelmäßige und systematische Maßnahmen und Aktivitäten für den Radverkehr gesetzt, die auch andere Verkehrsarten betreffen. Der Radverkehrspolitik wird von anderen Politikbereichen als gleichwertig anerkannt und hat entsprechende Priorität innerhalb der Verkehrspolitik.

Befahrung

Mit dem Fahrrad erkunden die Auditoren gemeinsam mit einem oder mehreren Mitgliedern der Evaluationsgruppe die örtliche Radinfrastruktur, um einen persönlichen Eindruck zu erhalten und gegebenenfalls neue Planungsbereiche oder Schwachstellen im Radwegenetz aufzuspüren.

Drei Treffen mit der Evaluationsgruppe

Beim Konsensgespräch (1. Treffen) diskutiert die Evaluationsgruppe das aktuelle Qualitätsniveau der Radverkehrspolitik in der Stadt und versucht, zu einer gemeinsamen Beurteilung zu kommen. Geleitet und moderiert wird das Treffen von den Auditoren, die die Ergebnisse zusammenfassen. Diese dienen beim 2. Treffen als Grundlage zur gemeinsamen Entwicklung von Zielen und Maßnahmenvorschlägen (Qualitätsplan).

Endbericht: Bewertung der Fragen und Qualitätsplan

Der Endbericht besteht aus 2 Teilen: Der 1. Teil bewertet jede Frage und gibt somit Auskunft über Stärken und Schwachpunkte der bisherigen Radverkehrspolitik. Der 2. Teil enthält den Qualitätsplan, der als Arbeitsgrundlage dient und die Vorschläge für Zielvorstellungen für die nächsten Jahre darstellt.

BYPAD-Zertifikat

Am Ende des BYPAD-Prozesses erhält die Stadt das BYPAD-Zertifikat, in dem das aktive Bestreben bestätigt wird, die Qualität der Radverkehrspolitik langfristig zu verbessern.

BYPAD-Website: www.bypad.org

Die Website ist das Forum, in dem Städte und Regionen von den Erfahrungen anderer lernen können und sich miteinander austauschen können.

10.1.3. MODULE IM FRAGEBOGEN UND BEWERTUNGSSTUFEN

Innerhalb des Fragebogens sind die Themen zu 9 Modulen zusammengestellt, die im Folgenden vorgestellt werden. Die Module lassen sich wiederum den Gruppen Vorbereitung, Aktivitäten und Monitoring zuordnen.

Rahmenbedingungen (Module 1 bis 4)

Modul 1 Anforderungen der Radfahrerinnen und Radfahrer

Dieses Modul prüft, wie Anforderungen der Nutzer ermittelt und einbezogen werden. Die Aufmerksamkeit wird darauf gelenkt, wie die Kommune die Nutzer einbezieht und wie sichergestellt wird, dass die Nutzer im politischen Entscheidungsprozess beteiligt sind. Das Modul orientiert auf einen kundenorientierten Ansatz zur Radverkehrspolitik.

Modul 2 Steuerung der Politik und Koordinierung

Dieses Modul untersucht Einfluss und Engagement von Verwaltungsspitze und Politikern bezüglich der Qualität der Fahrradpolitik. Haben die Personen in Führungspositionen einen anregenden und motivierenden Einfluss? Sind sie willens, ihre Führungspositionen auch für Belange des Radverkehrs auszufüllen, sind sie engagiert bei der Sache, sind sie Manager für Änderungen oder stehen sie eher desinteressiert und isoliert und nehmen keinen großen Einfluss?

Geklärt werden soll, wer die Leitlinien der Verkehrspolitik maßgeblich initiiert und determiniert. In welchem Ausmaß üben führende Persönlichkeiten einen deutlichen Einfluss auf die (Verkehrs-)Politik aus? Auf der politischen Ebene ist es wichtig festzustellen, wer Verantwortung auf sich zieht (eine einzelne Person bzw. Einheiten oder der ganze Stadtrat). Aufmerksamkeit wird auch auf das Vorhandensein von Gremien zur Lenkung gelegt, sowohl internen als auch externen. Die Möglichkeiten, wie Nutzer und ihre Gruppen sich einbringen können, werden ebenfalls in diesem Modul behandelt.

Weiterhin untersucht das Modul, wie die Radverkehrspolitik mit Entscheidungsträgern kommuniziert wird. Besteht ein kontinuierlicher Austausch zwischen der für Radverkehr zuständigen Abteilung und den Stadträten? Bei Agglomerationen soll die Koordination und Kommunikation zwischen den Gemeinden untersucht werden. Besteht ein gegenseitiger Austausch zwischen den Gemeinden und Verwaltungen? Gibt es ein ständiges Abstimmungsgremium, das verkehrspolitische Entscheidungen zum Radverkehr vorbereitet und empfiehlt?

Modul 3 Strategie & Konzepte

Dieses Modul untersucht die vorhandene Strategie der Fahrradpolitik und die Schritte zur Umsetzung. Welche Inhalte hat die Fahrradpolitik 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 & Personal

Dieses Modul beschäftigt sich einerseits mit den finanziellen Aspekten der Politik, andererseits mit Personalstärke, Vorbildung und Fortbildungsmöglichkeiten derer, die mit Radverkehr zu tun haben. Welches sind die Quellen zur Finanzierung der Umsetzung der Radverkehrspolitik und was wird unternommen, um die Finanzen langfristig zu sichern? Gibt es finanzielle Anreize, um innovative Fahrradprojekte zu initiieren? Welche Anstrengungen werden unternommen, um Haushaltsmittel für eine bessere Radverkehrspolitik bereitzustellen?

Umsetzung (Module 5 bis 8)

Diese Module betrachten das tatsächliche Handeln mit Bezug auf die städtische Fahrradpolitik. Wegen der Vielzahl an möglichen Maßnahmen werden vier unterschiedliche Module unterschieden.

Modul 5 Infrastruktur & Sicherheit

Welche Radverkehrs- bzw. radverkehrsfreundliche Infrastruktur ist vorhanden und wie wird ihre Unterhaltung organisiert? Weitere Themen sind die Verhinderung von Fahrraddiebstahl und die getroffenen Maßnahmen zum Fahrradparken.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein zentraler Bereich der Radverkehrspolitik, deshalb wird ihm in diesem Modul besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und zusätzliche Angebote wie Fahrradstationen o. ä. sind weitere Inhalte dieses Moduls.

Modul 6 Information & Erziehung

Das Modul untersucht, wie die Kommune die Bürger über ihre Radverkehrspolitik informiert. Es geht darum, Daten und Fakten bekannt zu machen sowie Argumente zu verbreiten, um neue Akteure zu finden und zu unterstützen, die eigene Beiträge zur Radverkehrspolitik liefern. Außerdem wird gefragt, was hinsichtlich (Verkehrs-)Erziehung und Radfahrtraining sowie zur Verbesserung der Orientierung der Radfahrerinnen und Radfahrer getan wird.

Modul 7 Kommunikation & Partnerschaften

In diesem Modul wird betrachtet, wie die kommunale Radverkehrspolitik Zielgruppen anspricht und erreicht sowie die Einbindung oder Zusammenarbeit der entsprechenden Partner. Welche Initiativen gibt es, um die Fahrradnutzung durch „Awareness-raising“ (Bewusstseinsbildung) zu steigern? Mit welchen Anreizen wird die Fahrt zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen mit dem Fahrrad gefördert, und wie sind örtliche Arbeitgeber, Schulen, Kindergärten, Einzelhändler, Gebäudeeigentümer und andere potentielle Radverkehrserzeuger (Tourismus, Sportstättenveranstalter etc.) beteiligt? Gibt es Maßnahmen, um "lebenslanges Radfahren" zu fördern? Wichtig ist auch die Frage, wie das Image des Radfahrens gepflegt wird.

Modul 8 Ergänzende Maßnahmen

Dieses Modul behandelt Aktivitäten und Entscheidungen jenseits der engeren Radverkehrspolitik, die aber einen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben (können). Es gibt zwei Aspekte. Erstens, was wird getan, um auf unreflektierte Autonutzung hinzuweisen und um z. B. die Überschreitung von Immissionsgrenzwerten oder eingeschränkte Verkehrsqualität durch zu hohes Verkehrsaufkommen netzwirksam, d. h. insgesamt zu vermeiden? Und zweitens, wie weit unterstützt die aktuelle Stadtentwicklungspolitik die Bemühungen um eine Verbesserung der Nahmobilität?

Es gibt unterschiedliche Politikbereiche, die indirekt den Modal Split und damit die Fahrradnutzung beeinflussen. Es ist wichtig, auch diese Bereiche zu betrachten, um Synergien zu erzeugen und kontraproduktive Wirkungen zu vermeiden. Weiterhin wird untersucht, wie die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens genutzt werden, um zur Radnutzung zu ermuntern.

Überprüfung (Modul 9)

Modul 9 Evaluation & Wirksamkeit

Dieses Modul konzentriert sich auf die tatsächlichen Wirkungen der Fahrradpolitik. Wie misst die Kommune die Wirkungen ihrer Politik? Wie wird die Qualität des Prozesses sichergestellt? Gibt es ein regelmäßiges Monitoring? Wie erfolgt die regelmäßige Erhebung der Verkehrsdaten einschließlich der Fahrradnutzung und wie wird die Verkehrssicherheit gemessen?

10.1.4. STUFEN DER ENTWICKLUNG

Bei jeder Frage und jedem Modul wird eine Punktzahl ermittelt, die auf den Befragungsergebnissen basiert (siehe unten). BYPAD unterscheidet zwischen vier Qualitätsstufen. Jede Stufe stellt einen weiteren Schritt auf der Leiter der Entwicklung zur integrierten städtischen Fahrradpolitik dar. Qualitätsverbesserung stellt sich somit als schrittweises Erklimmen dieser Leiter dar. Das bedeutet, dass eine Stadt nicht von einem Tag auf den anderen die höchste Stufe erreichen kann.

Die Leiter der Entwicklung ist das Barometer der städtischen Fahrradpolitik. Hier kann die Stadt sehen, wo sie mit ihrer Fahrradpolitik zu einem bestimmten Zeitpunkt steht, und zwar für Fragen und Module getrennt voneinander. Die Stadt bekommt einen Überblick, welche Module schwerpunktmäßig verbessert werden müssen, um eine höhere Stufe zu erreichen. Natürlich sind Verbesserungen immer und auf jedem Niveau gefragt, um Stagnation oder gar Rückschritt zu vermeiden.

BYPAD weist der städtischen Fahrradpolitik auf der Entwicklungsleiter eine bestimmte Stufe von 0,0 bis 4,0 zu.

Ad hoc-Ansatz (Feuerwehr-Prinzip)	0,0-1,0
Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik)	1,1-2,0
Systemorientierter Ansatz (gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung)	2,1-3,0
Integrierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik)	3,1-4,0

Die einzelnen Punktzahlen der Fragen ergeben zusammengerechnet die **Punktzahl der Module**. Die Punktzahl jedes einzelnen Moduls errechnet sich als nicht gewichteter Mittelwert aus der Summe der einzelnen Fragen, die dem Modul zugeordnet sind. Beispiel Frage 1 = 3,0, Frage 2 = 2,0 und Frage 3 = 4,0, die Gesamtpunktzahl des Moduls beträgt $3,0+2,0+4,0=9,0$, geteilt durch die Anzahl der Fragen (3): $9,0 / 3 = 3,0$. Das Ergebnis wird auf zwei Stellen hinter dem Komma gerundet.

Die Gesamtbewertung ergibt sich aus den gewichteten Mittelwerten der einzelnen Module, wobei folgende Gewichtungen zunächst standardmäßig im BYPAD festgelegt sind:

Planung (35 %)

Modul 1:	0,05
Modul 2:	0,1
Modul 3:	0,1
Modul 4:	0,1

Umsetzung (60 %)

Modul 5:	0,2
Modul 6:	0,1
Modul 7:	0,1
Modul 8:	0,2

Evaluation (5 %)

Modul 9:	0,05
----------	------

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

Stufe 1: Ad hoc-Ansatz (Feuerwehr-Prinzip) (0,0 bis 1,0)

Auf dieser Stufe gibt es Radverkehrspolitik, aber nur in geringem Ausmaß. Sie ist begrenzt auf Lösungen an einzelnen, isolierten Problemstellungen. Wegen des engen Verständnisses der Radverkehrspolitik werden Maßnahmen ausschließlich bei der Infrastruktur oder wegen der Verkehrssicherheit an einzelnen Stellen getroffen. Damit ist eine niedrige Qualitätsstufe festzustellen, die charakterisiert wird durch:

- Geringe, nicht regelmäßig fließende Finanzmittel
- Kaum politisches Engagement
- Wenige zuständige Hauptamtliche (wenn überhaupt), mit eher geringem Ausbildungsgrad und an wenig einflussreicher Position
- Kaum Öffentlichkeitsarbeit
- Unverbindliche Strukturen und Vereinbarungen
- Qualität ist eher zufällig und nur das Ergebnis individuellen Engagements.

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

Stufe 2: Isolierter Ansatz (reine Radverkehrspolitik) (1,1 bis 2,0)

Auf der zweiten Stufe gibt es bereits eine Radverkehrspolitik, aber diese ist nicht in die allgemeine Verkehrsplanung integriert und von anderen Politikbereichen wie Flächennutzungsplanung, Gesundheit und Umwelt getrennt. Gute bauliche Infrastruktur ist das Hauptinteresse und es gibt nur wenige zusätzliche Aktivitäten. Die Radverkehrspolitik lässt sich charakterisieren durch:

- Gelegentliche Nutzung von Daten und Berücksichtigung von Anforderungen und Prioritäten seitens der Radfahrer
- Allgemeine Entscheidungen mit geringer Bindungskraft (Aufgabensetzung)

- Wegen geringer Abstimmung mit anderen Politikbereichen werden auch kontraproduktive Entscheidungen getroffen
- Die Kontinuität der Radverkehrspolitik ist nicht gewährleistet.

Stufe 3: Systemorientierter Ansatz (systematische Radverkehrspolitik) (2,1 bis 3,0)

Radfahren wird als System gesehen, das in die allgemeine Verkehrspolitik integriert ist. Der politische Wille zur Radverkehrsförderung wird durch beständige Entscheidungen zugunsten einer Radverkehrspolitik sowie der Bereitstellung von genügenden personellen und finanziellen Mitteln demonstriert. Es gibt Unterstützung von verschiedenen Verantwortlichen in Politik und Verwaltungsspitze. Die Fahrradpolitik umfasst eine große Spanne unterschiedlicher Handlungsfelder (Mobilitätsmanagement, Dienstleistungen, Kampagnen, Erziehung, Infrastruktur). Verschiedene Partner beteiligen sich und arbeiten zusammen an der Umsetzung der Radverkehrspolitik. Charakteristika sind:

- Tendenzen zur langfristigen Planung, aber noch projektorientiert
- Die Nutzer-Anforderungen werden systematisch berücksichtigt
- Es gibt eine gute Datenverfügbarkeit als solide Grundlage der Radverkehrspolitik
- Es gibt erhebliche Finanzmittel, aber diese sind noch nicht langfristig abgesichert
- Gemeinsame Projekte generieren eine förmliche Partnerschaft zwischen verschiedenen Akteuren (z. B. anderen Verwaltungsstellen, Schulen, Arbeitgeber, Gesundheitsorganisationen)...

Stufe 4: Integrierter Ansatz (gesamtpolitischer Ansatz der Radverkehrsförderung) (3,1 bis 4,0)

Fahrradpolitik wird als kontinuierliche Aufgabe mit enger Verbindung zu anderen Politikbereichen gesehen (Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft, Beschäftigung). Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs werden ergänzt durch Maßnahmen zur Minderung unreflektierter und substituierbarer Autonutzung. Qualitäts-Indikatoren werden als politische Instrumente wahrgenommen und verwendet. Neben politischer Unterstützung sind systematische Arbeit in Netzwerken und strategische Partnerschaften charakteristisch für die Fahrradpolitik. Dies hilft, Synergieeffekte durch den Austausch von Ideen, Wissen und Erfahrungen mit externen Partnern zu erzielen, sowohl auf der horizontalen Ebene (mit anderen Städten, Körperschaften und Privaten) als auch vertikal (mit höheren Verwaltungsebenen). Typisch sind:

- Sehr gute Datenverfügbarkeit und vertiefte Kenntnis der Nutzerbedürfnisse
- Maßnahmen nach dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik auf der Basis von abgestimmten Qualitätsstandards in jedem Maßnahmenbereich (Belange des Radverkehrs werden bei jeder Maßnahme automatisch mitgedacht und abgewogen)
- Systematische Wirkungskontrollen (Evaluation und Monitoring von Strategien, Programmen und Projekten)
- Instrumente, die eine Kontinuität der Radverkehrspolitik sicher stellen
- Eine hohe und langfristig abgesicherte Finanzausstattung
- Systematische Arbeit in Netzwerken, die das Umland einschließen

-
- **Strategische Partnerschaften.**

10.2. ERWARTUNGEN DER TEILNEHMER

- Praktische Ergebnisse die dem Radler helfen
- Baustein zur Förderung des Radverkehrs – gemeinsames Ergebnis
- Maßnahmen zu definieren, die von allen gestützt werden und den Radverkehr fördern
- Empfehlung zur Optimierung des Radverkehrskonzeptes und Radverkehrskonzept, welches von allen Gruppen getragen und akzeptiert wird
- Diskussionen um das Thema Radverkehr, d.h. Infrastruktur, Kommunikation, Stimmung
- Ergebnisse, die in Maßnahmen münden
- Zustandsbeschreibung
- Wo steht Norderstedt bei der Entwicklung des Radverkehrs in Relation zu anderen Städten?
- Was ist sinnvoll, was übertrieben
- Neue Erkenntnisse, was in anderen Städten bereits erfolgreich ist
- Neue Impulse für Radverkehrsplan
- Ansätze zur Problemlösung
- Erfahrungsberichte aus anderen Städten
- Erfassung von Stärken und Schwächen in Bezug auf Radverkehr in Norderstedt
- Vollständige Auflistung von Gegenmaßnahmen zur Überwindung der Schwächen
- Priorisierung der Maßnahmen
- Aktionsplan zur Radverkehrsförderung inkl. Zeitplanung und Ressourcenplanung (Geld und Personal)
- Objektivierbare Maßstäbe zur Gewährleistung durchgängiger, verkehrssicherer, benutzerfreundlicher Radwege
- Fallbehandlung und Ideensammlung
- Sinnvolles Miteinander Radfahrer – Fußgänger – Autofahrer
- Rücksicht auf Senioren
- Am Ende sollte ein Konzept stehen,
 - das zügiges, sicheres, komfortables und barrierefreies Radfahren möglich macht,
 - alle wichtigen Zentren (Herold Center, Norderstedt Mitte, Ochsenzoll, Glashütte) so (s.o.) zu erreichen sind
 - sichere Abstellanlagen, Anbindung ÖPNV
 - Erhöhung des Radverkehrsanteils, um u.a. Lärm, Feinstaub etc. zu reduzieren
 - genügend Flächen für Fuß- und Radverkehr (zu Lasten des MIV)
- Konsequente Rückdrängung des Kfz-Verkehrs zur Minderung von CO₂ und Lärm
- Konsequenter, widerstandsfreier Ausbau eines komfortablen Radverkehrsnetzes!
- Sichere, ausreichende Abstell-/Abschließmöglichkeiten für das Fahrrad
- Information zum derzeitigen Stand Radverkehr
- Deutliche Erhöhung des Radverkehrs am Gesamtverkehr
- Steigerung des Bewusstseins über die Vorteile des Radverkehrs (Gesundheit, Umwelt)
- Schulwegsicherheit, Nutzung des Fahrrades für den Schulweg
- Förderung der Leichtigkeit des Radverkehrs
- Senkung des Unfallrisikos
- Radverkehrskonzept mit Berücksichtigung folgender Aspekte:
 - Ziel: Verlagerung des Verkehrs auf Fahrrad, Bus, Bahn
 - Maintenance: Instandhaltung, Wartung, Pflege
 - Probleme/Unfälle: schnelle Behebung
 - Herbst/Winter: Blattwerk- und Schneebeseitigung

Tabelle 4: Erwartungen an das BYPAD-Verfahren

10.3. BEIM ZWEITEN TREFFEN BENANNT E HANDLUNGSFELDER UND VON DEN TEILNEHMERN VERGEBENE PUNKTZAHL EN

ZIELE – KONZEPTE (12)

Politischer Grundsatzbeschluss für Radfahren auf der Straße (Hauptverkehrsnetz)

Politisches Leitbild → Richtlinien für die Verwaltung

Verbindliche Ziele

Nicht nur nach den „Musterstädten“ schauen, sondern den eigenen Weg wählen

Preiswerte, komfortable Nutzung von Leih-(Lasten)Fahrrädern

RADWEGEQUALITÄT (12)

Alte Asphaltwege pflastern (nach Bauarbeiten besser)

Schlechter Zustand der Radwege

Oberflächen der Radwege verbessern

Breite Radwege

Oberfläche / Breite Radwege

Farblich markierte Radwege a. d. Straßen

FÜHRUNGSFORMEN (10)

Radwege beiderseits der Fahrbahn

Klare Radwegführung (nicht Wechsel)

Abgasfreiheit v. Radwegen

Einheitlicher Umgang mit Radverkehrsführungen an Hauptverkehrsstraßen

Klare Definition von Fahrradwegenutzung

Mehr Radwege oder mehr Fahrbahnbenutzung?

Einrichtung von Fahrradstraßen, Radstreifen, Schutzstreifen

Mehr Radfahren auf der Straße → Fahrradstreifen

Bessere Kennzeichnung durch Piktogramme, Pfeile etc.

Alle Möglichkeiten der Regelwerke ausschöpfen (richten nach den örtlichen Gegebenheiten und dem Bürgerwillen)

Radspuren auf Fahrbahn

Einrichtung von Fahrradstraßen

BEVORRECHTIGUNG (8)

Höhere Priorisierung des Radverkehrs bei der Planung von Verkehrsanlagen

Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Hauptachsen

Fahrradampeln

Wichtige Routen: Vorrangschaltung an Ampeln, Fahrradstraßen

Zurückdrängen des motor. (m. Abgasen) Individualverkehrs, Klima verbessern!

Grüne Welle für Radfahrende

Pilotprojekt für Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Gleichstellung und Komfort für Radwege (m. Autofahrbahnen)

ROUTENKONZEPTE (7)

Logik der Haupt- und Nebenrouten

Ausbau Nord-Süd-Trasse (bei AKN)

Ausdünnen des Schilderwaldes

Ausbau der „Rad“-achsen: spez. Ost-West [sowie] Glashütte – Ochsenzoll, Glashütte – Herold Center und Glashütte – Norderstedt Mitte

Bessere Ost-West-Verbindungen

Schnelle Wege abseits der Straßen nicht nur in Nord-Süd-Richtung

KOMMUNIKATION (6)

Bürgerrückmeldungen stärken → RADar!

Miteinander: Radfahrer – Fußgänger

Öffentlichkeitsarbeit

Regeln besser kommunizieren

Weniger Prioritätslisten, dafür mehr Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen gemeinsam (Hauptamt + Politik)

Kommunikation: Sicherheit und Regeln – für Jugendliche und für Ältere

Vorteile des Radfahrens besser herausstellen

Kampagne für Einhaltung der Verkehrsregeln

Aktionen FÜR Radverkehr, nicht Aktionen GEGEN andere Verkehrsarten um den Radverkehr zu verbessern

ERZIEHUNG (5)

Schulung von Schülern bezogen auf Nutzung der richtigen Fahrtrichtung

Überprüfung von Fahrrädern, spez. Beleuchtung

Radfahrer an Markttagen

Mehr Einbeziehung von Schulen + Kitas

Förderung des Schülerradverkehrs

ABSTELLEN – RADSTATIONEN (0)

Hohe (Qualität der) Fahrradständer – nicht Felgenkiller –

Überdachte Fahrradstationen – Bahnhöfe –

Die Bedarfe und Möglichkeiten einer zweiten Radstation prüfen und weiterverfolgen

Sichere, komfortable Abstellanlagen (mit Rep.-mögl.)

Ladestationen an den Bahnhöfen für E-Räder

10.4. PROGRAMM ZUR RADVERKEHRSFÖRDERUNG IN NORDERSTEDT

Ergebnis der Diskussion in der BYPAD-Gruppe am 12.05.2016

Stand: 21.06.2016

Präambel

Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste individuelle Verkehrsmittel. Radfahren ist platzsparend, leise, schadstoffarm, klimafreundlich, energieeffizient und gesund. Menschen auf dem Fahrrad beleben das Stadtbild und sind ein Indikator für Lebensqualität.

Menschen können von Kind an bis ins höchste Alter mit dem Fahrrad fahren. Das Fahrrad ist ideal für die Mobilität in der Stadt. Es kann für den Weg zum Kindergarten, zur Schule, zur Ausbildung, zur Arbeit, für Dienstfahrten, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten und für Erledigungen als Verkehrsmittel dienen. Radfahren ist außerdem eine beliebte Freizeitbeschäftigung, ob als entspannte Radtour oder sportliche Aktivität.

So unterschiedlich die Menschen, Wegezwecke und Motive sind, so unterschiedlich sind die Bedürfnisse und Anforderungen beim Radfahren an die Infrastruktur. Allen Radfahrenden gemeinsam ist, dass sie auf ihre Weise sicher und möglichst komfortabel vorankommen wollen. Sehr unterschiedlich sind dagegen die bevorzugte Geschwindigkeit, Risikoempfinden und Komfortanspruch. Unter Berücksichtigung dieser Besonderheiten des Radfahrens soll eine Gleichberechtigung des Fahrrades mit allen anderen Verkehrsmitteln erzielt werden.

Darauf will die Stadt Norderstedt eingehen und das Radfahren entsprechend fördern. Im Rahmen des Fahrradpolitikaudits BYPAD haben Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Verwaltung und Verbänden intensiv über den aktuellen Stand der Radverkehrspolitik in Norderstedt und die Potenziale für die Zukunft diskutiert. Als Ergebnis wird einvernehmlich folgendes Programm zur Radverkehrsförderung der Stadtvertretung zum Beschluss vorgelegt:

1. Leitbild Fahrradfreundliche Stadt Norderstedt

Die Stadt Norderstedt soll eine fahrradfreundliche Stadt werden.

In Norderstedt sollen mehr Menschen für das Fahrrad als Verkehrsmittel begeistert und zum Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad bewegt werden.

Das Fahrrad soll in Norderstedt für Wege innerhalb und zwischen den Stadtteilen ein besonders attraktives Verkehrsmittel werden. Für weitere Strecken soll das Fahrrad in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr eine bevorzugte Alternative zum Auto werden.

Die Stadt Norderstedt präsentiert sich als moderne und umweltbewusste Stadt, in der Radfahren Spaß macht und ein Ausdruck von Lebensqualität ist.

2. Ziel Radverkehrsanteil

In der Stadt Norderstedt soll sich der Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen (Modal Split) deutlich erhöhen. Es soll eine Steigerung um 50 % innerhalb von 10 Jahren erreicht werden.

Die Steigerung des Radverkehrsanteils soll den Umweltverbund stärken und zu einer Reduzierung des Autoverkehrsanteils führen.

Die Erreichung der Ziele wird mit Hilfe eines regelmäßigen Monitorings überprüft (siehe Punkt 20).

3. Ziel Verkehrssicherheit

Radfahren soll in Norderstedt noch sicherer werden und das Unfallrisiko deutlich sinken. Ziel ist es, dass auch bei steigendem Radverkehrsanteil die Zahl der Radverkehrsunfälle Jahr für Jahr zurückgeht.

Ziel ist es, schwere Unglücksfälle komplett zu vermeiden.

Wesentliche Schritte dazu sind eine detaillierte und stark maßnahmenbezogene Analyse der Unfalldaten auf Grundlage einer Unfallanalyse über einen 3-Jahres-Zeitraum, ein Maßnahmenprogramm zur Entschärfung von Strecken und Knotenpunkten mit hoher Unfalldichte und die anhaltende flächenhafte Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr im Straßennetz.

Ursachen für falsches und gefährliches Verhalten sind zu ermitteln und zu beseitigen.

4. Attraktives Radverkehrsnetz

Das bestehende Radroutennetz wird bedarfs- und zielgruppengerecht weiterentwickelt und an die tatsächliche Realisierbarkeit attraktiver Routen angepasst. Die Wegweisung soll so weitentwickelt werden, dass sie übersichtlich bleibt, eine effektive Orientierung ermöglicht und auf die kurzen Wege für Radfahrende hinweist.

Als wesentliches neues Element werden Vorrangrouten für den Radverkehr eingeführt.

5. Vorrangrouten für den Radverkehr

Wichtige Routen sollen in Norderstedt als Vorrangrouten für den Radverkehr ausgebaut werden. Auf diesen Routen sollen Radfahrende besonders schnell und komfortabel vorankommen und vom Kfz- und Fußverkehr ungestört sein. Hierzu muss die Breite ein gegenseitiges Überholen von Radfahrenden, auch mit mehrspurigen Fahrrädern, sicher zulassen. Der Kfz-Verkehr muss durch geeignete Maßnahmen aus den Vorrangrouten ferngehalten werden.

Die Vorrangrouten sollen im Stadtbild gut sichtbar sein und besonders ausgeschildert werden. Als Regellösung sind großzügig dimensionierte, selbständig geführte Zweirichtungsradwege oder Fahrradstraßen zu wählen.

An kreuzenden Nebenstraßen und Erschließungsstraßen soll den Radfahrenden auf der Vorrangroute Vorfahrt gewährt werden.

Querungen von Hauptverkehrsstraßen sollen so ausgebildet werden, dass der Radverkehr möglichst wenig gebremst wird. Hierzu sind großzügig dimensionierte Brücken oder Unterführungen geeignet. Beim Einsatz von Lichtsignalanlagen ist auf eine kurze Wartezeit für Radfahrende und ausreichende Aufstellflächen zu achten. Induktionsschleifen, vorgezogene Anforderungstaster, Ampelgriffe, Geländer etc. erhöhen den Komfort.

Vorrang bedeutet auch, dass diese Routen mit hoher Priorität geplant und umgesetzt werden sollen. In den kommenden Jahren soll mindestens jeweils eine Vorrangroute zur Verbindung der Stadtteile untereinander durchgeplant und zeitnah die bauliche Umsetzung gestartet werden.

Konkrete Maßnahmenvorschläge enthält das Radverkehrskonzept.

6. Sicheres Fahren auf der Fahrbahn

Sichere Führungsformen auf der Fahrbahn kommen zukünftig bei Neubau oder Umbau von Straßen bevorzugt zum Einsatz. Dadurch bleiben die Radfahrenden im Sichtfeld der Kfz-Fahrenden und die Oberflächenqualität ist gleichwertig gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Radfahrstreifen werden als neue Regellösung für Norderstedt eingeführt. Regellaße, Ausbaustandards und Einsatzgrenzen nach der ERA 2010 sind einzuhalten.

Schutzstreifen kommen im Bestand verstärkt zum Einsatz, um das Fahren auf der Fahrbahn für Radfahrende attraktiver und sicherer zu machen. Sie werden dort eingesetzt, wo der Straßenraum zu eng für Radfahrstreifen ist.

Auf Straßen ohne jegliche Radverkehrsanlagen soll innerorts Tempo 30 angeordnet werden, um die Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr zu gewährleisten. Wo dies nicht möglich ist, werden Fahrradpiktogramme aufgebracht. Damit soll signalisiert werden, dass Radfahren auf der Fahrbahn gefordert ist.

Bei der Weiterentwicklung der Radverkehrsanlagen wird darauf geachtet, dass möglichst wenige Wechsel im Straßenverlauf zwischen verschiedenen Führungsformen auftreten. Langfristig wird eine einheitliche, dem jeweiligen Straßentyp entsprechende begrenzte Auswahl an Führungsformen in Norderstedt etabliert, die für alle Verkehrsteilnehmer möglichst selbsterklärend sind.

7. Fahrradstraßen

Die Stadt Norderstedt führt Fahrradstraßen als effizientes Mittel zur Förderung des Radfahrens ein. Durchgangs- und Schleichverkehr soll dort unterbunden werden. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen kann der Radverkehr in Nebenstraßen gebündelt und gefördert werden.

Die Stadt Norderstedt führt spätestens 2017 die erste Fahrradstraße als ein Pilotprojekt mit hoher Öffentlichkeitswirksamkeit ein. Die entsprechende Straße soll besonders gut geeignet und sowohl im Stadtgefüge als auch im Radverkehrsnetz prominent gelegen sein.

In den Folgejahren wird jeweils mindestens eine weitere Fahrradstraße eingerichtet.

Konkrete Hinweise auf geeignete Straßen(-abschnitte) enthält das Radverkehrskonzept.

8. Qualität der Radwege

Die Radwege in Norderstedt sollen komfortabel und sicher sein. Maßstab ist die Qualität der Fahrbahnen und der sonstigen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr. Diese soll für den Radverkehr ebenso erreicht werden. Alle benutzungspflichtigen Radwege sind nach den Richtlinien und Empfehlungen der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) zu gestalten: Insbesondere die jeweils aktuellsten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind bei Neubau und Sanierung anzuwenden.

Die Oberfläche von Radwegen soll dauerhaft eben sein und muss auch nach Tiefbauarbeiten wieder in hoher Qualität herstellbar sein. Deswegen sollen separate, fahrbahnbegleitende Radwege mit einem speziellen Betonsteinpflaster (roter Cassero) befestigt werden.

Die Breite der Radwege muss ein sicheres Überholen von langsamen Radfahrenden sowie ein- und mehrspurigen Rädern ermöglichen. Die Regelbreite nach ERA 2010 von 2,0 m soll daher bei benutzungspflichtigen Radwegen nicht unterschritten werden. Bei gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen muss für Fußgänger zusätzlich eine Breite von 2,5 m vorgehalten werden.

Über Einmündungen und Kreuzungen wird der Verlauf von Radwegen an vorfahrtsberechtigten Straßen markiert. Bordabsenkungen und Rampen für Ein- und Ausfahrten werden nur innerhalb des Sicherheitstrennstreifens zwischen Radweg und Fahrbahn realisiert. Bei bestehenden benutzungspflichtigen Radwegen wird mit Hilfe eines Umbauprogramms bis 2023 eine entsprechende Qualität hergestellt.

9. Wahlfreiheit statt Benutzungspflicht

Bestehende bauliche Radwege sollen in Norderstedt ein sicheres Angebot zum Radfahren getrennt vom Kfz-Verkehr sein. Eine Benutzungspflicht wird nur angeordnet, wenn das Radfahren auf der Fahrbahn zu gefährlich ist.

Eine Aufhebung der Benutzungspflicht soll nicht automatisch dazu führen, dass ein Radwegangebot wegfällt. Deswegen ist bei jeder Aufhebung zu prüfen, in welcher Form die weitere Nutzung des bisherigen Radwegs gestattet werden kann, ohne dabei die Bedürfnisse der Fußgänger zu vernachlässigen. Dies gilt insbesondere für gemeinsame Geh- und Radwege ohne erkennbare Radfahrbahn sowie für linksseitige getrennte Radwege, auf denen das Radfahren ohne Beschilderung sonst offiziell verboten ist.

10. Verkehrsüberwachung

Die Stadt Norderstedt setzt sich für eine intensive Verkehrsüberwachung ein und legt dabei einen Schwerpunkt auf Verkehrsverhalten, das besonders für die Radfahrenden sicherheitsrelevant ist. Auch Radfahrende werden auf gefährliches Fehlverhalten wie illegales Fahren auf Gehwegen und Fahren in der falschen Richtung aufmerksam gemacht.

Die Beachtung der Radwege, Radfahr- und Schutzstreifen durch Kfz-Führer wird durch die Verkehrsüberwachung sichergestellt. Insbesondere das regelwidrige Parken und Halten ist zu unterbinden.

Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit als wichtiger Sicherheitsfaktor für den Radverkehr wird regelmäßig und effektiv überprüft.

11. Verkehrsregeln und das Miteinander stärken

Im Rahmen der Radverkehrsförderung wird ein rücksichtsvolles Miteinander der Verkehrsteilnehmer gestärkt. Egal ob mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto unterwegs, sollen sich alle Verkehrsteilnehmer in Norderstedt respektieren und mit gegenseitiger Rücksichtnahme behandeln.

Die Stadtverwaltung initiiert, auch mit anderen Akteuren, eine gesonderte Kampagne, die für ein besseres Miteinander wirbt, die relevanten Verkehrsregeln bekannt macht und Tipps für richtiges Verhalten im Straßenverkehr gibt.

12. Öffentlichkeitsarbeit

Um für das Radfahren effektiv zu werben, wird jede Gelegenheit genutzt, Verbesserungen für Radfahrende bekannt zu machen. Jeder Fortschritt bei der Radverkehrsförderung wird mit Öffentlichkeitsarbeit intensiv begleitet und öffentlich vermarktet.

Es werden gezielt regelmäßige Anlässe für positive Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr geschaffen (bauliche Verbesserungen, verkehrsrechtliche Erleichterungen, Service). Dazu werden Medienvertreter eingeladen und mit Informationen versorgt.

Die Stadt gibt einen regelmäßigen Infobrief zu Fahrradthemen heraus. Darin wird auf die weitere Berichterstattung zum Radfahren in Norderstedt auf der Webseite hingewiesen und verlinkt.

Die Seiten zum Radverkehr auf der Webseite der Stadt werden als zentrales Informationsmedium weiter ausgebaut.

13. Kampagnen und Wettbewerbe

Die Stadt Norderstedt entwickelt gemeinsam mit anderen Akteuren eine Kampagne, die für das Radfahren wirbt und die Vorteile des Radfahrens herausstellt. Sie animiert ihre Einwohnerinnen und Einwohner zum Radfahren.

Als Bestandteil dieser Kampagne kann z. B. die jährliche Aktion STADTRADELN vom Klima-Bündnis genutzt werden. Weiterhin können Wettbewerbe für Schulen, Unternehmen etc. eingeführt werden.

Die Grundlagen sind in einem Kommunikationskonzept im Rahmen des Radverkehrskonzeptes definiert. Dieses wird regelmäßig evaluiert und weiterentwickelt.

14. Radfahren bei Schülerinnen und Schülern fördern

Schülerinnen und Schüler werden als Zielgruppe für die Förderung des Radfahrens besonders in den Fokus genommen. Die Schulwege werden für sicheres Radfahren kontinuierlich optimiert. Alle Schulen werden mit Fahrradabstellanlagen in guter Qualität und bedarfsgerechter Kapazität ausgestattet.

Zunächst werden für alle weiterführenden Schulen Schulwegpläne erarbeitet, die speziell auch für das Radfahren zur Schule eine Hilfestellung bieten. In die Erarbeitung dieser Pläne werden Schülerinnen und Schüler z. B. im Rahmen von Projektwochen intensiv eingebunden. Das Umfeld der Schulen und das Schulgelände selbst werden systematisch auf Fahrradfreundlichkeit untersucht.

Langfristig soll dies auch für die Grundschulen umgesetzt werden.

An weiterführenden Schulen soll die Radverkehrsbildung gestärkt werden.

15. Orientierung verbessern

Die Fahrradkarte wird weiterentwickelt, um z. B. auch Angaben zu den Führungsformen, Informationen über Querungshilfen und nach Möglichkeit zu den Wegequalitäten aufzunehmen.

Infotafeln mit Orientierungsplänen ergänzen die Wegweisung an strategisch wichtigen Stellen. An Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen sollen Umgebungspläne ausgehängt werden, die auch Auskunft über Radverkehrsinfrastruktur und Service bieten.

16. Fahrradforum einrichten

Die produktive Arbeit der BYPAD-Gruppe aus Politik, Verwaltung und Verbänden soll in Form eines Fahrradforums fortgeführt werden. Damit wird das Verständnis zwischen den verschiedenen Akteuren verbessert. Das Fahrradforum soll mindestens jährlich zusammen treffen, den Fortschritt bei der Umsetzung des Programms zur Radverkehrsförderung evaluieren und aufgetretene Probleme lösen. Zwischen den Sitzungen trifft sich weiterhin monatlich die AG Radverkehr. Sie berichtet im Fahrradforum und nimmt Arbeitsaufträge entgegen.

Das Fahrradforum beschäftigt sich mit strategischen Fragen, während die AG Radverkehr die operativen Aufgaben bearbeitet. Über das Fahrradforum findet ein Austausch zwischen AG Radverkehr und Politik statt.

17. Bürgerbeteiligung nutzen

In die Radverkehrsförderung werden die Einwohnerinnen und Einwohner aktiv einbezogen. Ihre Ortskenntnis wird genutzt, um Mängel schnell zu erkennen und beseitigen zu können. Dazu wird eine Meldeplattform speziell für Mängel im Radverkehrsnetz eingerichtet und intensiv beworben. Die gemeldeten Mängel und die Abarbeitung ihrer Beseitigung werden transparent für jeden in einer Online-Karte dargestellt.

18. Zusammenarbeit mit anderen Städten

Die Stadtverwaltung arbeitet mit anderen Städten und dem Land Schleswig-Holstein zusammen, um die Radverkehrsförderung gemeinsam effektiver voranbringen zu können. Norderstedt engagiert

sich für die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) für Schleswig-Holstein „RAD.SH“.

Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die sich mit Radverkehr befassen, bilden sich regelmäßig fort. Dazu werden die Angebote der Fahrradakademie und Konferenzen zur Radverkehrsförderung genutzt.

19. Bauleitplanung

Bei der Bauleitplanung wird der Radverkehr von Anfang an berücksichtigt. Neue Baugebiete gewährleisten nicht nur eine gute Durchwegung für Radfahrende sondern werden dazu genutzt, das Radverkehrsnetz in Norderstedt zu verbessern. Dabei soll eine parallele Erschließung durch ein eigenes Netz, wie es in Dänemark seit langem üblich ist, erwogen werden.

In jedem Bebauungsplan wird die Schaffung von ausreichend vielen, barrierefrei zugänglichen und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen festgeschrieben. Die Anzahl der Fahrradabstellplätze soll mindestens der vorgesehenen Personenzahl für die Wohneinheiten entsprechen.

Fahrradabstellplätze müssen leichter zu erreichen sein als Autoabstellplätze.

20. Monitoring

Die Stadt führt ein Monitoring ein, um die Erreichung der Ziele zur Radverkehrsförderung (vgl. Ziffer 2-3) regelmäßig zu überprüfen und bei Bedarf Maßnahmen zur Nachsteuerung ergreifen zu können.

Ein wichtiges Monitoring-Instrument ist die regelmäßige Erhebung der Verkehrsmittelwahl für die zurückgelegten Wege (Modal Split). Mit einer regelmäßigen (5jährigen) Teilnahme an der deutschlandweiten SrV- oder MID-Erhebung zum Modal Split wird dies umgesetzt.

Der ADFC-Fahrradklima-Test wird als regelmäßiges Monitoring-Instrument genutzt und intensiv beworben.

An mindestens fünf Stellen in der Stadt werden Dauerzählstellen für den Radverkehr eingerichtet. Mindestens eine davon soll als Radfahrmonitor die Kerndaten (Radfahrende pro Tag) unmittelbar an die Nutzer kommunizieren und zum Radfahren motivieren. Die Zählungen sind jederzeit online transparent sichtbar.

Die ermittelten Daten fließen in einen kommunalen Fahrradbericht ein, den die Verwaltung alle zwei Jahre, jeweils rechtzeitig vor den Haushaltsberatungen, erstellt und damit gegenüber der Politik und den Einwohnerinnen und Einwohnern den Fortschritt bei der Radverkehrsförderung dokumentiert.